DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Szczecin, dnia 27 lipca 2020 r.

Poz. 3564

Elektronicznie podpisany przez:
Małgorzata Nej-Kanarek; Dyrektor Wydz. Prawnego Z
Data: 27.07.2020 14:32:15

UCHWAŁA NR XVII/214/20
SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

z dnia 24 czerwca 2020 r.

zmieniająca uchwałę w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego

Na podstawie art. 18 pkt 3 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2019 r. poz. 512, 1571 i 1815), art. 42 ust. 1 i 3 oraz art. 39 ust. 6 i 7 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2020 r. poz. 293, 471 i 782), w związku z uchwałą nr XIX/257/12 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 30 października 2012 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego uchwala się, co następuje:

§ 1. W uchwale nr XXXII/334/02 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 26 czerwca 2002 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2002 r. poz. 1357 oraz z 2010 r. poz. 2708) § 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Uchwala się Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego.

2. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego, o którym mowa w ust. 1, obejmuje Plan zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Szczecina, zwany dalej Planem zagospodarowania przestrzennego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, który stanowi jego część.

3. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego składa się z:

1) części tekstowej:

a) Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego - Tom I - Uwarunkowania kształtowania polityki przestrzennej województwa - stanowiący załącznik nr 1 do uchwały,

b) Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego - Tom II - Cele i kierunki kształtowania polityki przestrzennej województwa, w tym Plan zagospodarowania przestrzennego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego - stanowiący załącznik nr 2 do uchwały,

2) części graficznej:

a) Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego – mapa w skali 1:100 000 - stanowiąca załącznik nr 3 do uchwały,

b) Plan zagospodarowania przestrzennego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – mapa w skali 1: 75 000 - stanowiąca załącznik nr 4 do uchwały.”.

§ 2. Załączniki, o których mowa w § 1 stanowią odpowiednio następujące załączniki do niniejszej uchwały:

1) Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego - Tom I - Uwarunkowania kształtowania polityki przestrzennej województwa - załącznik nr 1;

2) Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego - Tom II - Cele i kierunki kształtowania polityki przestrzennej województwa, w tym Plan zagospodarowania przestrzennego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego - załącznik nr 2;

3) Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego – mapa w skali 1:100 000 - załącznik nr 3;

4) Plan zagospodarowania przestrzennego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – mapa w skali 1: 75 000 - załącznik nr 4.

§ 3. Uchyla się załączniki nr 1 i 2 do uchwały nr XLV/530/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 października 2010 r. w sprawie uchwalenia zmiany Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

Przewodnicząca Sejmiku Województwa
Zachodniopomorskiego

Maria Ilnicka - Mądry

Załącznik nr 1
do Uchwały Nr XVII/214/20 Sejmiku
Województwa Zachodniopomorskiego
z dnia 24 czerwca 2020 r.

MARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA
ZACHODNIOPOMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO
TOM I
UWARUNKOWANIA KSZTAŁTOWANIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ WOJEWÓDZTWA

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej
Województwa Zachodniopomorskiego
w Szczecinie

Szczecin, czerwiec 2020 r.

Pomorze Zachodnie

Spis treści

1. WSTĘP ... 5
1.1. Cel i rola planu ... 5
1.2. Podstawy prawne opracowania planu ... 6
1.3. Zakres opracowania ... 7
2. UWARUNKOWANIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO WYNIKAJĄCE Z DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH I OTOCZENIA ZEWNĘTRZNEGO ... 9
2.1. Województwo zachodniopomorskie w Polsce i w Europie ... 9
2.1.1. Podstawowe dane o województwie zachodniopomorskim ... 9
2.1.2. Wyznaczniki pozycji województwa ... 12
2.2. Uwarunkowania wynikające ze współpracy międzynarodowej ... 15
2.2.1. Uwarunkowania wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej ... 16
2.2.2. Uwarunkowania wynikające ze współpracy bałtyckiej i transgranicznej ... 20
2.2.3. Powiązania z obszarami sąsiadującymi ... 25
2.2.4. Europejskie uwarunkowania planowania przestrzennego i spójności terytorialnej ... 27
2.3. Przestrzeń województwa zachodniopomorskiego w krajowych i regionalnych dokumentach planistycznych i strategicznych ... 30
2.3.1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 ... 30
2.3.2. Polityka miejska ... 32
2.3.3. Miejsce województwa w systemie planowania strategicznego ... 35
2.3.4. Powiązania z sąsiednimi województwami ... 41
3. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE POLITYKI PRZESTRZENNEJ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO ... 44
3.1. Środowisko przyrodnicze ... 44
3.1.1. Krajobraz ... 45
3.1.2. Klimat ... 48
3.1.3. Wody ... 52
3.1.4. Struktura glebowo-rolnicza ... 61
3.1.5. Kopaliny ... 62
3.1.6. Szata roślinna i świat zwierzęcy ... 63
3.1.7. Obszary chronione ... 65
3.1.8. Stan jakościowy i zagrożenia środowiska ... 74
3.2. Ludność ... 78
3.2.1. Migracje ... 79
3.2.2. Przyrost naturalny ... 81
3.2.3. Struktura ludności według płci i wieku ... 83
3.2.4. Prognoza demograficzna ... 84

3.3. Sieć osadnicza ... 87
3.3.1. Miasta ... 87
3.3.2. Obszary wiejskie ... 91
3.3.3. Krajowa Polityka Miejska a problemy miast Pomorza Zachodniego ... 93
3.4. Zabytki i krajobraz kulturowy ... 95
3.4.1. Elementy dziedzictwa kulturowego decydujące o cechach krajobrazu ... 95
3.4.2. Krajobraz kulturowy województwa ... 107
3.4.3. Dobra kultury współczesnej ... 113
3.5. Infrastruktura społeczna ... 115
3.5.1. Zasoby mieszkaniowe ... 115
3.5.2. Szkolnictwo i nauka ... 118
3.5.3. Ochrona zdrowia ... 122
3.5.4. Instytucje kultury ... 129
3.6. Gospodarka ... 131
3.6.1. Główne tendencje rozwoju gospodarki województwa ... 131
3.6.2. Przestrzenne uwarunkowania działalności gospodarczej ... 135
3.6.3. Atrakcyjność inwestycyjna województwa zachodniopomorskiego ... 139
3.6.4. Instytucje Otoczenia Biznesu ... 141
3.6.5. Rynek pracy ... 143
3.6.6. Gospodarka morska ... 149
3.6.7. Przemysł ... 156
3.6.8. Usługi ... 160
3.6.9. Turystyka ... 162
3.6.10. Rolnictwo ... 171
3.6.11. Gospodarka leśna ... 180
3.7. Infrastruktura transportowa ... 181
3.7.1. Infrastruktura transportowa województwa w międzynarodowych sieciach transportowych ... 182
3.7.2. Dostępność transportowa województwa ... 186
3.7.3. Sieć dróg kołowych ... 190
3.7.4. Infrastruktura kolejowa ... 196
3.7.5. Transport zbiorowy ... 201
3.7.6. Transport morski ... 207
3.7.7. Transport wodny śródlądowy ... 210
3.7.8. Transport lotniczy i bezpieczeństwo żeglugi powietrznej ... 212
3.7.9. Transport intermodalny ... 215
3.8. Infrastruktura techniczna ... 218
3.8.1. Elektroenergetyka ... 218
3.8.2. Gazownictwo i paliwa płynne ... 223
3.8.3. Ciepłownictwo ... 227

3.8.4. Odnawialne źródła energii ... 230
3.8.5. Telekomunikacja i teleinformatyka ... 248
3.8.6. Gospodarka wodno-ściekowa ... 257
3.8.7. Ochrona przed powodzią i suszą ... 267
3.8.8. Gospodarka odpadami ... 273
3.9. Obszary funkcjonalne ... 282
3.9.1. Obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym ... 288
3.9.2. Obszary funkcjonalne o znaczeniu regionalnym ... 296
3.9.3. Pozostałe obszary funkcjonalne o znaczeniu regionalnym ... 315
3.9.4. Obszary funkcjonalne — proces wdrażania ... 316
3.10. Infrastruktura bezpieczeństwa państwa; tereny zamknięte ... 317
3.10.1. Infrastruktura bezpieczeństwa państwa ... 317
3.10.2. Tereny zamknięte i ich strefy ochronne ... 319
3.11. Predyspozycje i bariery rozwoju przestrzennego województwa zachodniopomorskiego 320
4. OBSZAR FUNKCJONALNY SOM ... 323
4.1. Szczecin w przestrzeni polskiej i europejskiej ... 324
4.2. Szczeciński Obszar Metropolitalny w krajowej polityce przestrzennej i regionalnej ... 326
4.3. Główne uwarunkowania przestrzenne Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego ... 328
4.3.1. Sieć osadnicza i struktura funkcjonalno-przestrzenna ... 328
4.3.2. Środowisko przyrodnicze i jego ochrona ... 334
4.3.3. Dziedzictwo kulturowe ... 337
4.3.4. Demografia ... 339
4.3.5. Gospodarka ... 342
4.3.6. Infrastruktura społeczna ... 352
4.3.7. Powiązania transportowe ... 361
4.3.8. Infrastruktura techniczna ... 376
SPIS RYCIN ... 390
SPIS TABEL ... 393

1 WSTĘP

1.1. Cel i rola planu

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego ma trzy zasadnicze cele:

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

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

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

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

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

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

1.2. Podstawy prawne opracowania planu

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

Podstawą prawną opracowania planu są ustawy:

- o samorządzie województwa (uosw) z dnia 5 czerwca 1998 r. (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 512 z późn.zm.)
- o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (uopizp) z dnia 27 marca 2003 r. (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 293 z późn. zm.).

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

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

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

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

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

1.3. Zakres opracowania

Zakres przestrzenny

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

Plan uwzględnia powiązania obszaru województwa z obszarami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej, o ile mają one wpływ na kształtowanie przestrzeni na terytorium województwa zachodniopomorskiego (obszary ochrony środowiska, farmy wiatrowe na wodach morskich, infrastruktura techniczna, transportowa morska i podmorska itp.). Problematykę sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich reguluje ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 2169 z późn. zm). Należy zaznaczyć, że część obszarów morskich RP (morskie wody wewnętrzne) znajduje się w granicach województwa zachodniopomorskiego i jako takie również objęte są PZPWZ.

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

Horyzont czasowy

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

Potrzeba wcześniejszej aktualizacji planu może wystąpić w przypadku:

- istotnej zmiany uwarunkowań i tendencji rozwojowych (zewnętrznych lub wewnętrznych),
- nieprzewidzianych konfliktów przestrzennych o charakterze ponadlokalnym,
- zmiany dokumentów strategicznych, zwłaszcza strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego, w zakresie dotyczącym kształtowania i utrzymania ładu przestrzennego,
- zmiany przepisów prawa dotyczących planowania i zagospodarowania przestrzennego.

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

Zakres przedmiotowy

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

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

Szczególnym przypadkiem w rozumieniu ust. 3 pkt 4 jest miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego, dla którego sporządza się i uchwala plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego jako część planu zagospodarowania przestrzennego

województwa. W tym kontekście, z uwagi na wyjątkowe w skali kraju uwarunkowania przestrzenne i powiązania społeczno-gospodarcze w Szczecińskim Obszarze Funkcjonalnym, szczególnie istotny jest zapis art. 39 ust. 7, zgodnie z którym plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego może obejmować również obszary leżące poza granicami miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego. Zasięg i granice obszaru objętego Planem zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego – Szczecińskiego Obszaru Funkcjonalnego opisano w rozdz. 3.9.1. i oznaczono na załącznikach graficznych.

Załączniki graficzne do Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego oraz do Planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Szczecina (ośrodka wojewódzkiego), dalej Planu zagospodarowania przestrzennego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, stanowią odpowiednio mapy:

- PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIO-POMORSKIEGO (mapa w skali 1:100 000 obejmująca obszar województwa w granicach administracyjnych),
- PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO (mapa w skali 1:75 000 obejmująca wyznaczony w PZPWZ zasięg planu zagospodarowania przestrzennego dla miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego – Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego).

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

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

1.1. Województwo zachodniopomorskie w Polsce i w Europie

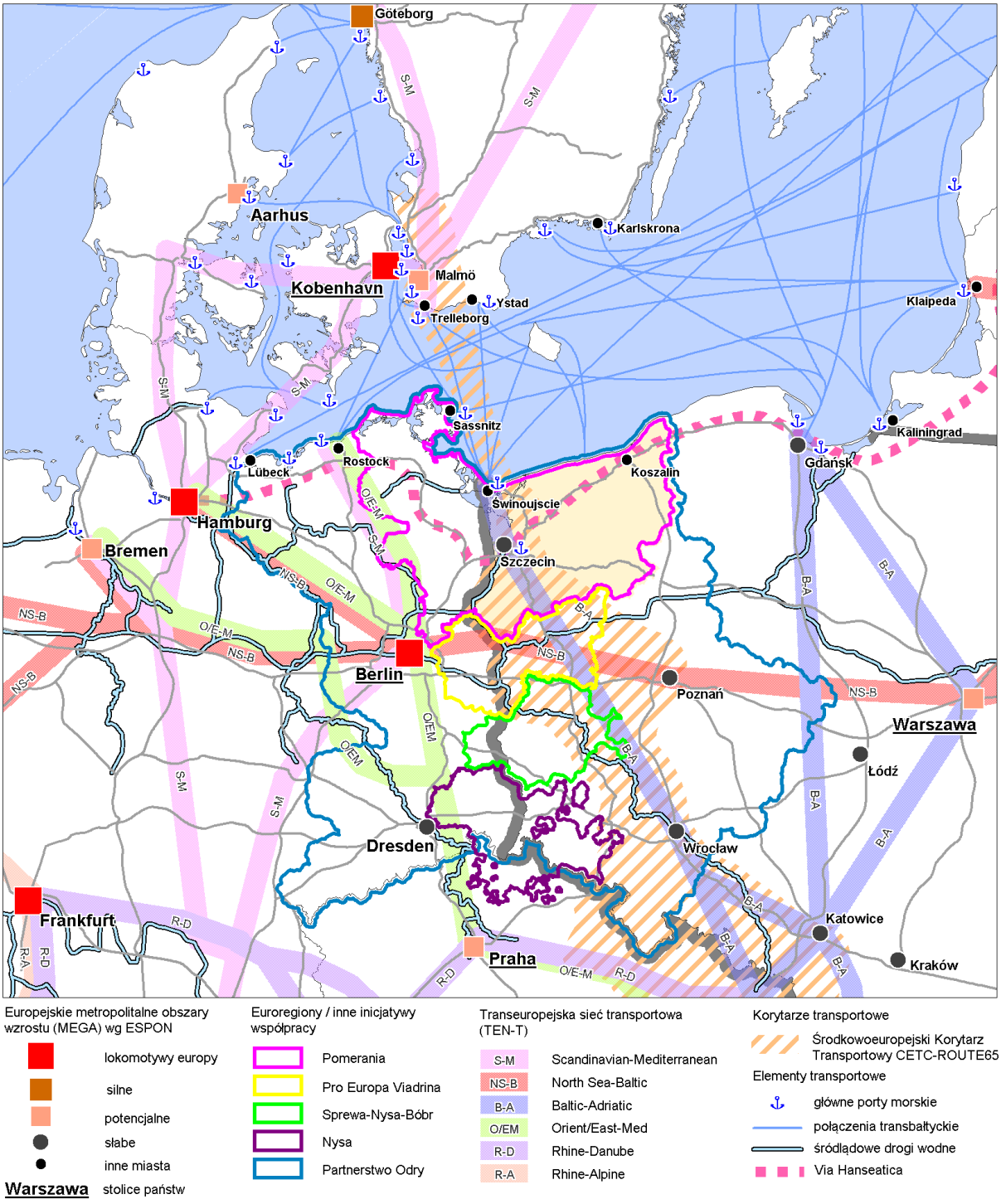
Wyznacznikami pozycji województwa w krajowej i europejskiej przestrzeni jest nadmorskie położenie na południowym brzegu Bałtyku, w bliskiej odległości i dostępności komunikacyjnej Danii, Szwecji i Niemiec oraz bliskość trzech metropolii: Berlina, Hamburga i Kopenhagi. Duże znaczenie gospodarcze mają porty morskie w ujściu Odry (Szczecin, Świnoujście, Police), w których przeładowuje się 1/3 ładunków przybywających lub opuszczających Polskę drogą morską (25872 tys. ton w 2017 r.) oraz port przeładunkowy i regazyfikacyjny skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (pozwalający na pokrycie 1/3 zapotrzebowania gazowego kraju). Region ma charakter usługowy (niemal 67% wartości dodanej brutto wytwarzanej w regionie pochodzi z usług) z dużym udziałem sektora turystyki, wykorzystującym zasoby i walory kulturowo-krajobrazowe i klimatyczne regionu. Pod względem liczby odwiedzających turystów województwo zajmuje czwarte miejsce w kraju (biorąc pod uwagę turystów zagranicznych – trzecie). Znaczenie dla województwa mają usługi transportowe i logistyczne. Szczecin stanowi multimodalny węzeł transportowy na przecinających się szlakach północ-południe i wschód-zachód, a Odrzańska Droga Wodna wiąże aglomerację szczecińską i morsko-rzeczne porty ujścia Odry z aglomeracją wrocławską i górnośląską, za pośrednictwem drogi wodnej Wisła-Odra z wielkopolskim obszarem gospodarczym, przez kanały Odra-Hawela i Odra-Sprewa z aglomeracją berlińską i zachodnioeuropejskim systemem dróg wodnych. Położenie przy granicy z Republiką Federalną Niemiec wpływa m.in. na niską dostępność transportową kraju, ale dobrą dostępność potencjałową regionu w kontekście europejskim.

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

1.1.1. Podstawowe dane o województwie zachodniopomorskim

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

Ryc. 1. Województwo zachodniopomorskie w Polsce i w Europie



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Tabela 1. Podstawowe dane o województwie zachodniopomorskim i regionach ościennych

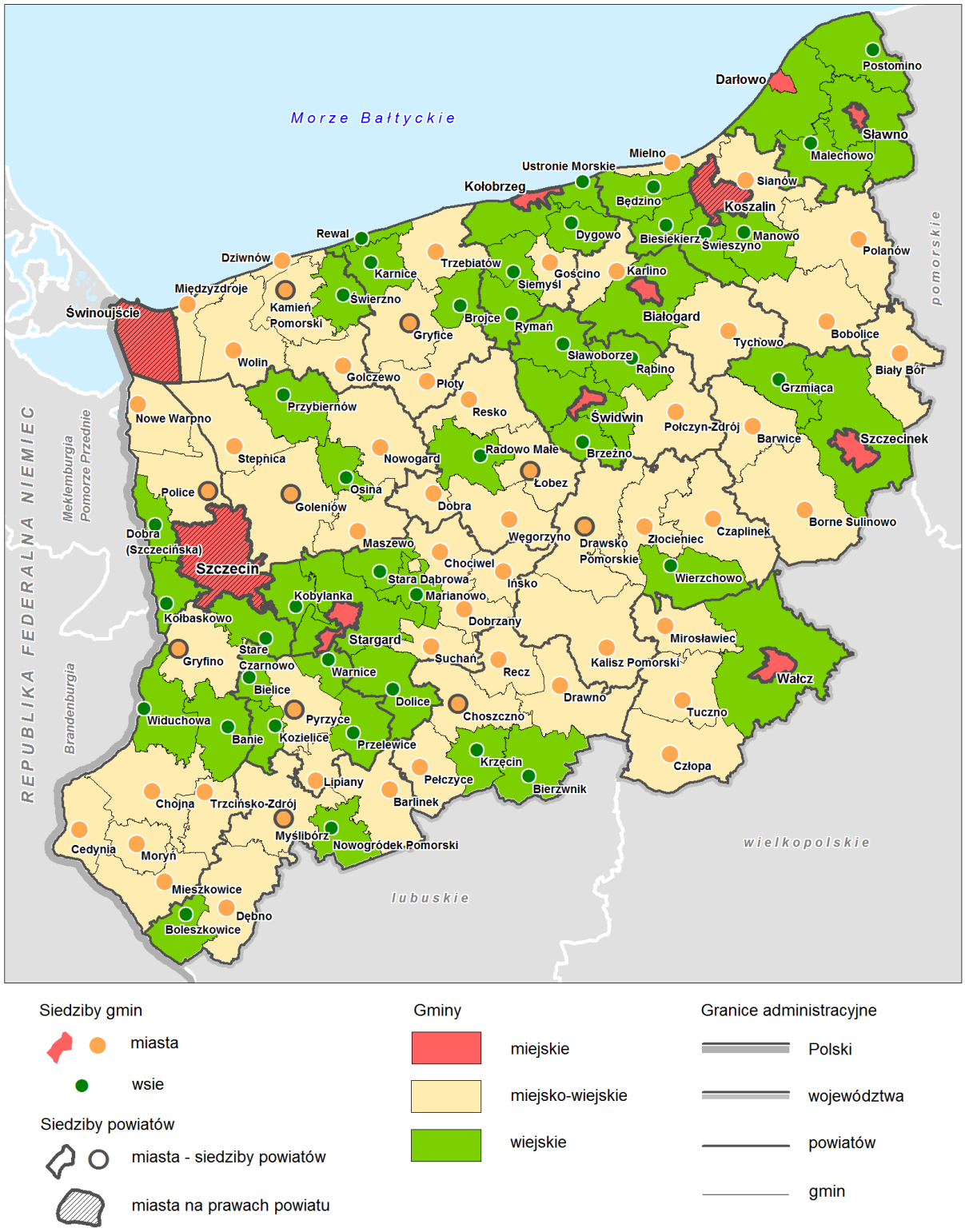
Kategoria	Województwo zachodniopomorskie	Województwo lubuskie	Województwo pomorskie	Województwo wielkopolskie	Meklemburgia Pomorze Przednie	Brandenburgia
Powierzchnia w km^2	22 897	13 988	18 310	29 827	23 293	29 654
Ludność w tys.	1 701,0	1 014,5	2 333,5	3 494,0	1 611,9	2 511,9
Gęstość zaludnienia (liczba osób na 1 km^2)	74	73	127	117	69,2*	84,1*
Przyrost naturalny na 1000 ludności	- 1,9	- 1,5	1,8	1,0	- 4,8	- 4,6
Saldo migracji	- 1013	- 978	5 071	1 282	8 120*	10 995*
Ludność w miastach w % ogółu ludności	68,6	64,9	63,9	54,5	-	-
Produkt krajowy brutto mln zł (2016) **	69 368	41 348	108 438	183 778	178 239*	294 688
Produkt krajowy brutto na 1 mieszkańca w zł (2016) **	40 592	40 639	46 913	52 844	110 605	118 362
Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto	4 154,25	3 950,95	4 496,64	4 124,13	13 153,7	13 665,4
Stopa bezrobocia w %	7,4	5,8	4,9	3,1	7,9	7,0
Podmioty gospodarcze w systemie REGON na 10 tys. mieszkańców	1 317	1 117	1 271	1 230	-	-
Współczynnik aktywności zawodowej ogółem w %	53,6	55,5	58,3	58,9	-	-
Produkcja sprzedana przemysłu w mln zł (2016)	41 242,3	35 094,7	92 760,9	174 074,0		
Produkcja rolnicza na 1 ha użytków rolnych w zł (w cenach z roku poprzedzającego) (2016)	4383	5315	6435	10414	-	-
Turyści korzystający z noclegów w tys.	2 759,8	661,6	2 863,1	2 006,2	7 527,6	4 899,0
Turyści zagraniczni korzystający z noclegów ogółem w tys.	711,6	172,0	559,7	307,7	382,1	432,3
Liczba studentów ogółem (2016)	41 929	14 093	86 317	122 501	38 143	49 205
Ludność z wykształceniem wyższym	21,3	18,7	26,4	20,7	-	23,7
Studenci szkół wyższych na 1000 mieszkańców	25	14	37	35	24	20
Nakłady na działalność badawczo – –rozwojową na 1 mieszkańca w zł (2016)	110,4	82,4	535,5	310,9	-	-
Gęstość dróg publicznych o twardej nawierzchni w km na 100 km^2	61,2	63,3	75,9	98,8	-	-
Długość dróg publicznych o twardej nawierzchni w km	14 014,1	8 851,0	13 904,3	29 466,1	-	-

* Dane za rok 2018

** Dane w PLN dla Niemiec przeliczone wg kursu 1 EUR=4,30 zł wg Narodowego Banku Polskiego z dnia 12.09.2018

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS; dane dla niemieckich krajów związkowych na podstawie Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern i Amt für Statistik Berlin-Brandenburg oraz https://www.statistikportal.de

Ryc. 2. Podział administracyjny województwa zachodniopomorskiego



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

1.1.2. Wyznaczniki pozycji województwa

Wyznacznikami pozycji województwa zachodniopomorskiego w krajowej i europejskiej przestrzeni są:

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

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

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



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

- **Duże porty morskie w ujściu Odry**

Leżący w estuarium Odry port morski w Szczecinie oraz nadbałtycki port morski w Świnoujściu są portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i stanowią zespół portowy pod wspólnym zarządem. Świnoujście jest głównym portem promowym w relacjach transbałtyckich i portem handlowym o dużych perspektywach rozwoju. W Świnoujściu na powierzchni 48 ha zlokalizowany jest port przeładunkowy i regazyfikacyjny skroplonego gazu ziemnego. W jego skład wchodzą urządzenia do przyjmowania LNG ze statku (odbiór statków o pojemności do 216 000 LNG m^3), dwa kriogeniczne zbiorniki o pojemności 160 000 m^3 oraz instalacje służące do regazyfikacji LNG wraz z urządzeniami do przekazania gazu do gazociągu łączącego terminal z krajowym systemem przesyłowym. W pierwszym etapie eksploatacji terminal odbiera 5 mld m^3 gazu ziemnego rocznie (co pozwala na pokrycie 1/3 zapotrzebowania gazowego kraju), w kolejnym etapie możliwe będzie zwiększenie zdolności wysyłkowej do 7,5 mld m^3. Potencjał portowy uzupełnia port morski w Policach oraz mniejsze porty na wybrzeżu

Bałtyku (Kołobrzeg, Darłowo, Dziwnów). (Funkcje gospodarcze portów są szerzej omówione w rozdziale 3.6. Gospodarka).

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

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

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

- **Szczecin jako węzeł transportowy**

Uwarunkowania komunikacyjne predestynują Szczecin do roli multimodalnego węzła transportowego na przecinających się szlakach północ-południe i wschód-zachód. Główne szlaki komunikacyjne (drogowe, kolejowe, śródlądowe) przechodzące przez Szczecin oraz porty morskie leżące w ujściu Odry należą do sieci Trans-European Transport Network (TEN-T). Porty w Szczecinie i Świnoujściu są kluczowymi punktami Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej (ŚKT-EUWT Sp. z o.o.) łączącego Szwecję, Polskę, Czechy, Słowację, Węgry i Słowenię, będącego również postulowanym pasmem rozwoju społeczno-ekonomicznego. Oba porty zostały ujęte w sieci TEN-T (z czerwca 2018 r.) jako elementy jednego z 9 korytarzy sieci bazowej Bałtyk-Adriatyk.

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

Szczecin jest miastem rdzeniowym miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego liczącego 13 gmin, w których w 2017 r. mieszkało 686 801 osób. Położenie przygraniczne oraz brak dużych miast po niemieckiej stronie granicy stwarza warunki do umacniania transgranicznego oddziaływania stolicy regionu poprzez wdrożenie koncepcji Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina. Szczecin jest elementem metropolii sieciowej, powiązanym najbliżej z Poznaniem, Wrocławiem i Gdańskiem, a spośród ośrodków zagranicznych – z Berlinem.

Drugim co do wielkości miastem w województwie jest Koszalin, tworzący wraz z Kołobrzegiem i Białogardem (oraz mniejszymi gminami leżącymi wewnątrz tego układu) koszalińsko-kołobrzesko-białogardzki obszar funkcjonalny, który w 2017 r. zamieszkiwany był przez 272 842 osób.

- **Walory turystyczne wybrzeża morskiego i pojezierzy**

W roku 2017 województwo zachodniopomorskie odwiedziło 2 760 tys. turystów, z czego ok. 74% z Polski. Wśród turystów zagranicznych przeważają turyści z Niemiec (81%)[1]. Turystyka wypoczynkowa stanowi przeszło połowę przyjazdów (51,2%)[2]. Głównym miejscem noclegu są obiekty hotelowe (51%) i ośrodki wczasowe (22%). Potencjał turystyczny województwa (wyrażony liczbą miejsc noclegowych) koncentruje się w pasie nadmorskim (ponad 84%), w dużo mniejszym stopniu w Szczecińskim Obszarze Funkcjonalnym (7,5%) i w pasie pojezierzy: Drawskiego, Szczecineckiego, Wałeckiego, Myśliborskiego, Choszczeńskiego, Ińskiego (5,6%). Ruch turystyczny jest szczególnie intensywny w sezonie letnim i ma głównie charakter wypoczynkowy. W województwie znajduje się 5 uzdrowisk (Świnoujście, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Dąbki i Połczyn-Zdrój).

[1] Turystyka w województwie zachodniopomorskim w 2017 r. Urząd Statystyczny w Szczecinie, maj 2018.
[2] Raport z badania ankietowego. Badanie ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim 2017. Urząd Marszałkowski WZ, 2017.

- **Walory przyrodnicze i kulturowe**

O walorach przyrodniczych województwa decydują: sąsiedztwo morza, urozmaicona rzeźba terenu, stosunkowo duża powierzchnia akwenów, duża lesistość. W województwie znajdują się dwa parki narodowe i siedem parków krajobrazowych, a niemal 38% powierzchni województwa pokrywają obszary Natura 2000. Obszary chronionej przyrody są częścią składową europejskiego systemu ekologicznego, obejmującego południowe wybrzeże Bałtyku i korytarze migracji ptaków. Na dziedzictwo kulturowe składa się duża liczba zabytków z okresu średniowiecza, a także fortyfikacje, dwory i pałace usytuowane w otoczeniu parków i zabudowań folwarcznych (660 dworów i pałaców, z czego 278 obiektów wpisanych do rejestru zabytków) oraz obiekty o charakterystycznych dla regionu cechach (latarnie morskie, porty, małe elektrownie wodne, uzdrowiska, zabudowa wiejska).

- **Współpraca transgraniczna i transnarodowa z Niemcami**

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

- **Obecność instytucji i obiektów wojskowych NATO**

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

1.2. Uwarunkowania wynikające ze współpracy międzynarodowej

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

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

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

1.2.1. Uwarunkowania wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej

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

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

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

Strategia stawia dla Polski następujące cele krajowe:

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

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

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

- niska konkurencyjność gospodarki (m.in. niska dostępność transportowa kraju w układzie europejskim, niewystarczający poziom bezpieczeństwa energetycznego, niepełne wykorzystanie zasobów rynku pracy),

[3] Oficjalne statystyki Komisji Europejskiej: http://ec.europa.eu/regional_policy/pl/funding/available-budget/

[4] Pełne brzmienie Umowy Partnerstwa przyjętej przez Komisję Europejską w dniu 23 maja 2014 r. znajduje się na stronach internetowych Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju RP: https://www.funduszeeuropejskie.gov.pl/media/881/Umowa_Partnerstwa_pl.pdf

- niewystarczająca spójność społeczna i terytorialna (wysoki poziom ubóstwa i wykluczenia społecznego, niewystarczająca dostępność transportowa w układzie krajowym i regionalnym, niewystarczające kompetencje cyfrowe),
- niewystarczająca sprawność i efektywność państwa w obszarze kluczowym dla konkurencyjności gospodarki (nieoptymalne warunki administracyjno-prawne dla rozwoju przedsiębiorczości, niski stopień wykorzystania technologii informacyjno-komunikacyjnych w usługach publicznych).

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

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

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

I Gospodarka, innowacje, nowoczesne technologie.

II Gospodarka niskoemisyjna.

III Ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu.

IV Naturalne otoczenie człowieka.

V Zrównoważony transport.

VI Rynek pracy.

VII Włączenie społeczne.

VIII Edukacja.

IX Infrastruktura publiczna.

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

- poprawę jakości badań oraz wzmocnienie współpracy sektora nauki i gospodarki,
- rozwój infrastruktury transportowej łączącej największe ośrodki miejskie oraz wspieranie ich powiązań z europejskim systemem transportowym oraz z ośrodkami subregionalnymi,
- budowę i modernizację systemów dystrybucyjnych i przesyłowych energii elektrycznej,
- zabezpieczenie przeciwpowodziowe, w szczególności w dorzeczu Odry,
- zwiększenie wykorzystania istniejącego potencjału turystycznego województwa,
- zwiększenie poziomu zatrudnienia w województwie,
- redukcję poziomu wykluczenia społecznego,
- podniesienie poziomu wykształcenia i kompetencji w regionie,
- podniesienie jakości i dostępności usług z zakresu ochrony zdrowia,
- rozwój miasta wojewódzkiego i obszarów powiązanych z nim funkcjonalnie oraz miast regionalnych i subregionalnych,
- kompleksową rewitalizację obszarów popegeerowskich.

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

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

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

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

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

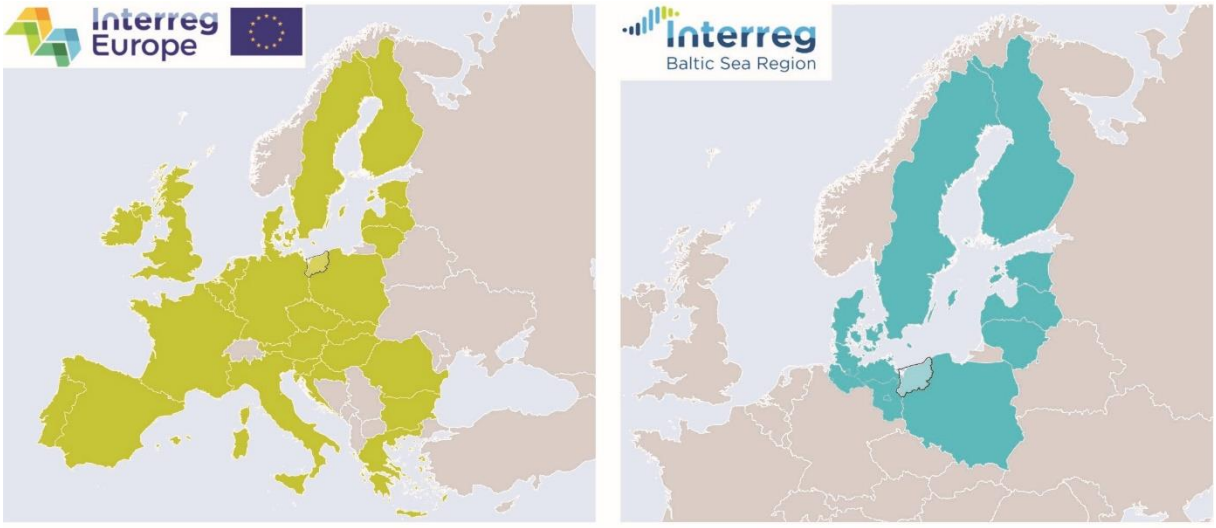
Innymi dostępnymi programami Europejskiej Współpracy Terytorialnej są:

- Program INTERACT, którego celem jest poprawa zdolności instytucjonalnych oraz wydajności administracji publicznej, w szczególności w zakresie zarządzania i kontroli nad programami EWT i wdrożenia innowacyjnych europejskich rozwiązań takich jak np. Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej czy Fundusze Odnawialne.

- Europejski Program Współpracy Terytorialnej dla Zrównoważonego Rozwoju Obszarów Miejskich URBACT III – umożliwiający dzielenie się dobrymi praktykami i zdobytymi doświadczeniami ze specjalistami zaangażowanymi w politykę miejską w Europie.
- Program ESPON 2020, którego celem jest wzmocnienie skuteczności Polityki Spójności UE oraz innych polityk sektorowych i programów finansowanych z Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych, w kontekście realizacji Strategii Europa 2020, poprzez opracowywanie, rozpowszechnienie i promocję danych terytorialnych dotyczących całego obszaru 28 Państw Członkowskich UE oraz czterech Państw Partnerskich: Islandii, Liechtensteinu, Norwegii i Szwajcarii.

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

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

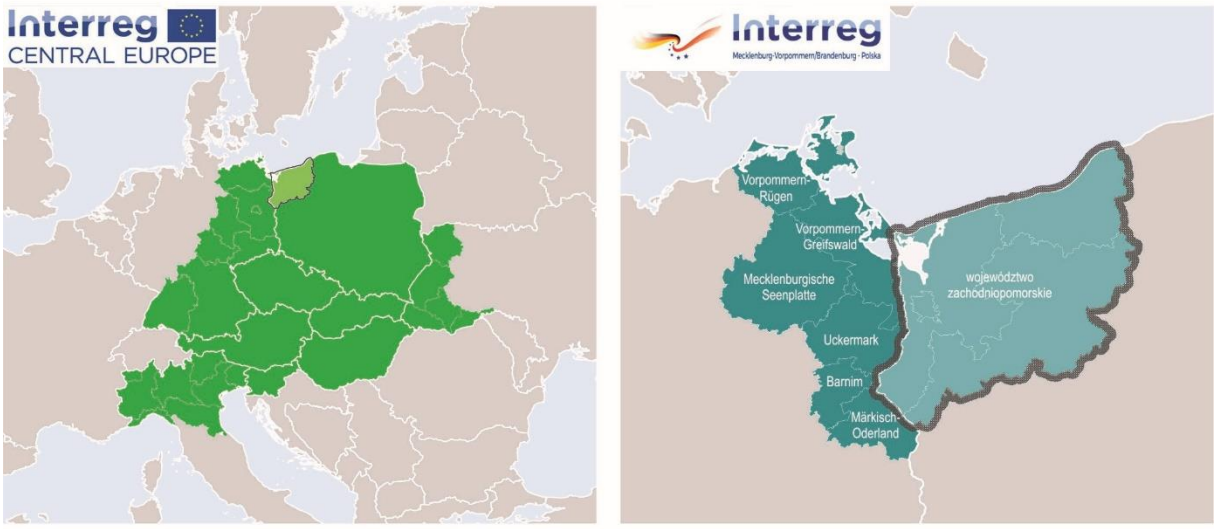


Interreg Europe

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

INTERREG Baltic Sea Region

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



Interreg Central Europe

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

INTERREG VA

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

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

1.2.2. Uwarunkowania wynikające ze współpracy bałtyckiej i transgranicznej

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

Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego (SUERMB) – zatwierdzona przez Radę Europejską w październiku 2009 r. (systematycznie aktualizowana) – stanowi pierwszą strategię makroregionalną Unii Europejskiej, której istotą jest współpraca instytucji różnych szczebli, programów operacyjnych, interesariuszy ze świata nauki, instytucji publicznych i prywatnych. Strategia stanowi zintegrowaną strukturę współpracy, która umożliwia instytucjom UE i krajom członkowskim zidentyfikowanie potrzeb Regionu Morza Bałtyckiego i powiązanie ich z dostępnymi zasobami poprzez koordynację działań instytucji różnego szczebla, w celu osiągnięcia zrównoważonego i optymalnego rozwoju społeczno-ekonomicznego makroregionu. Strategia opiera się na trzech zasadniczych celach, którym towarzyszą cele szczegółowe i wskaźniki:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

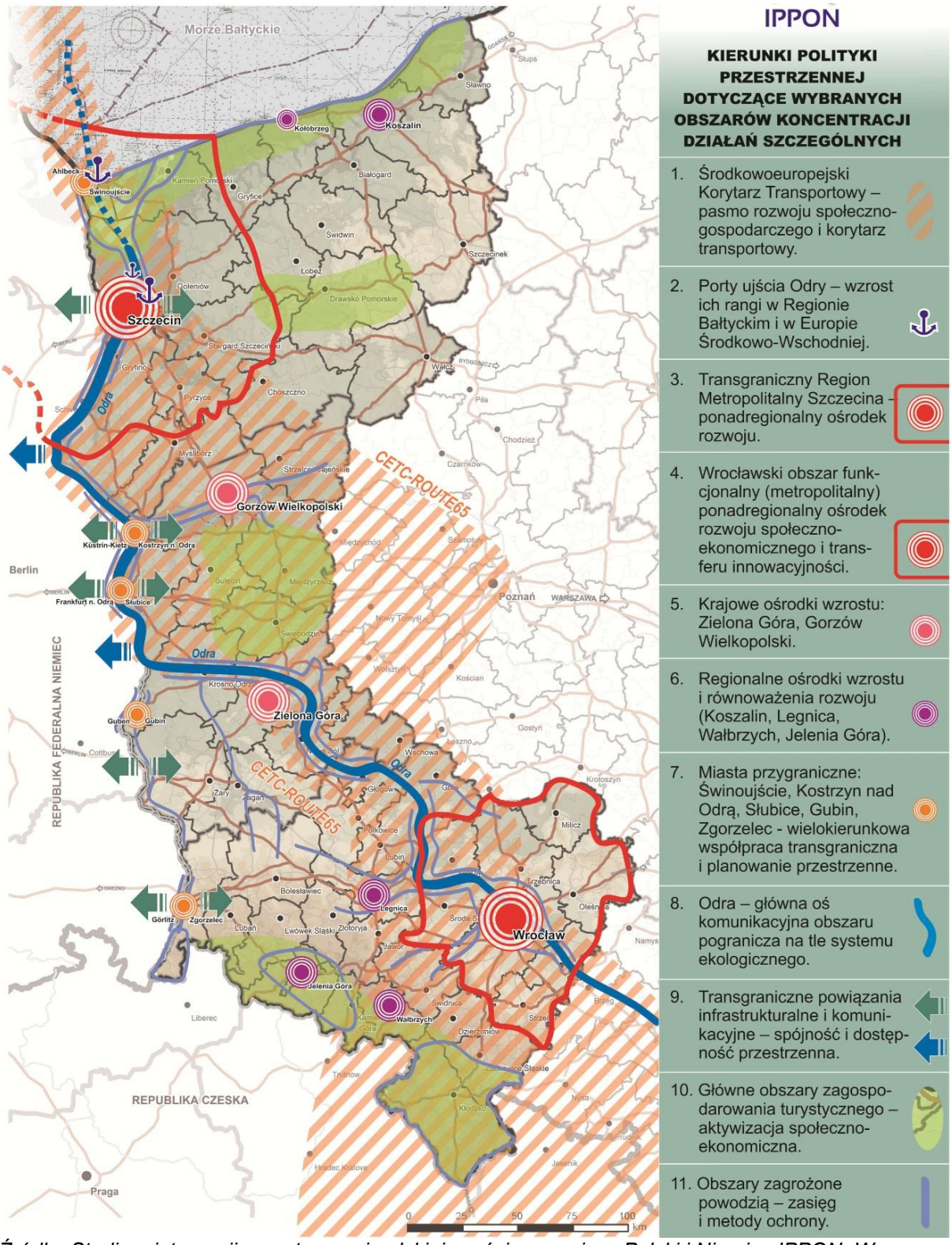
Ponadto województwo zachodniopomorskie współpracuje w ramach Organizacji Współpracy Subregionalnej Państw Morza Bałtyckiego (BSSSC), Sieci Europejskich Regionów i Obszarów Metropolitalnych METREX, Związku Miast Bałtyckich oraz Forum Parlamentów Południowego Bałtyku.

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

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

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

Ryc. 5. Obszary koncentracji działań szczególnych IPPON

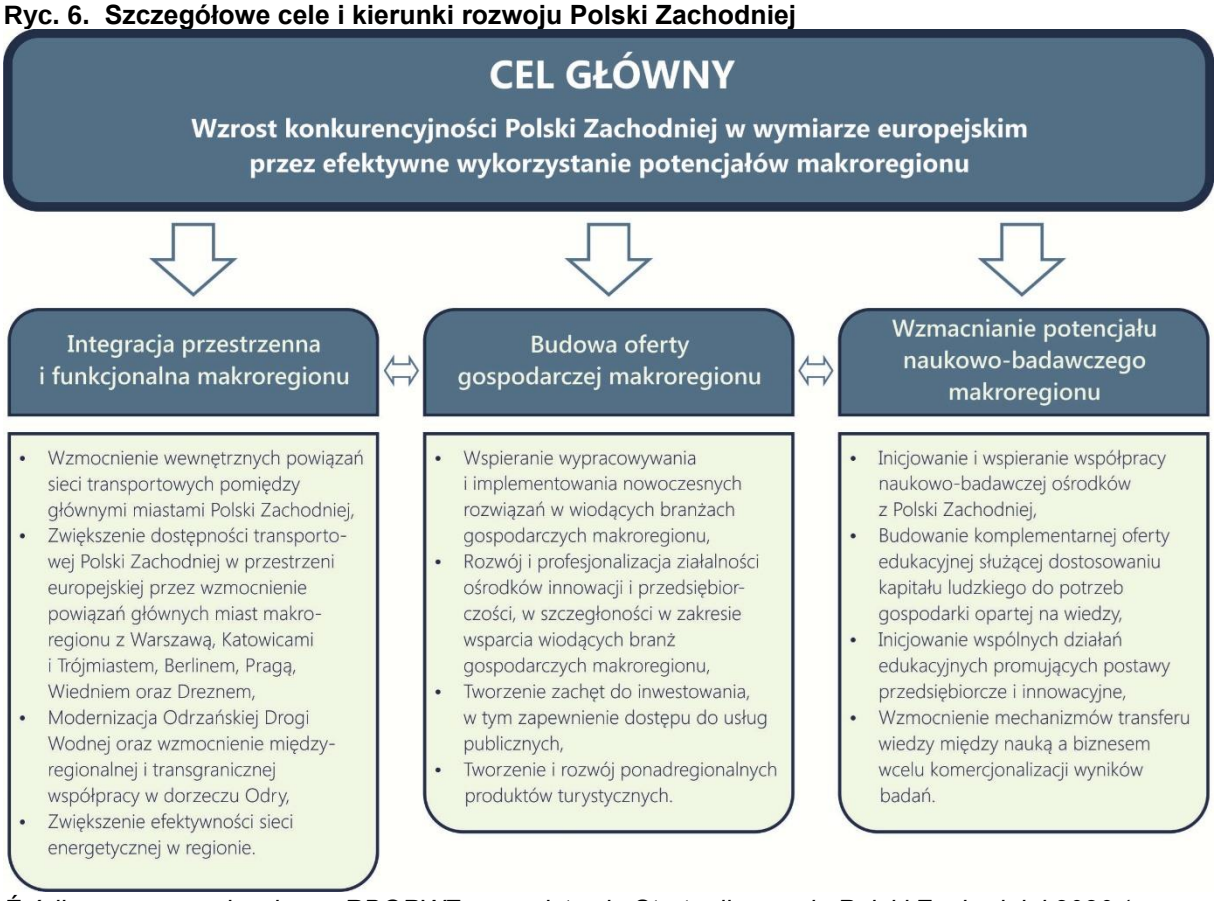


Źródło: Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec IPPON, Warszawa 2013

Kolejnym dokumentem, będącym efektem współpracy strony rządowej i grupy województw, odnoszącym się do kwestii funkcjonalno-przestrzennych polsko-niemieckiego pogranicza, jest Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020. Jej głównym celem jest zdefiniowanie działań zmierzających do zapewnienia wzrostu konkurencyjności tego makroregionu. Prace nad Strategią prowadzone były na

podstawie porozumienia samorządów pięciu województw: dolnośląskiego, lubuskiego, opolskiego, wielkopolskiego oraz zachodniopomorskiego z 26 sierpnia 2010 r.

Ryc. 6. Szczegółowe cele i kierunki rozwoju Polski Zachodniej



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

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

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

- Przewaga konkurencyjna wynikająca z bliskości Skandynawii.
- Obszar Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina cieszy się większym zainteresowaniem inwestorów i turystów ze Skandynawii niż reszta kraju. Szczecin wraz z regionem transgranicznym powinien stać się wiodącym ośrodkiem współpracy ze Skandynawią.
- Przewaga konkurencyjna wynikająca z lokalizacji portów morskich.

- Zespół portów Szczecin i Świnoujście jest największym ośrodkiem gospodarki morskiej w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina, uzupełnianym przez sieć mniejszych wyspecjalizowanych portów, tj.: Sassnitz, Police i Stralsund.
- Przewaga konkurencyjna w dziedzinie turystyki, zwłaszcza w segmencie turystyki wodnej.

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

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

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

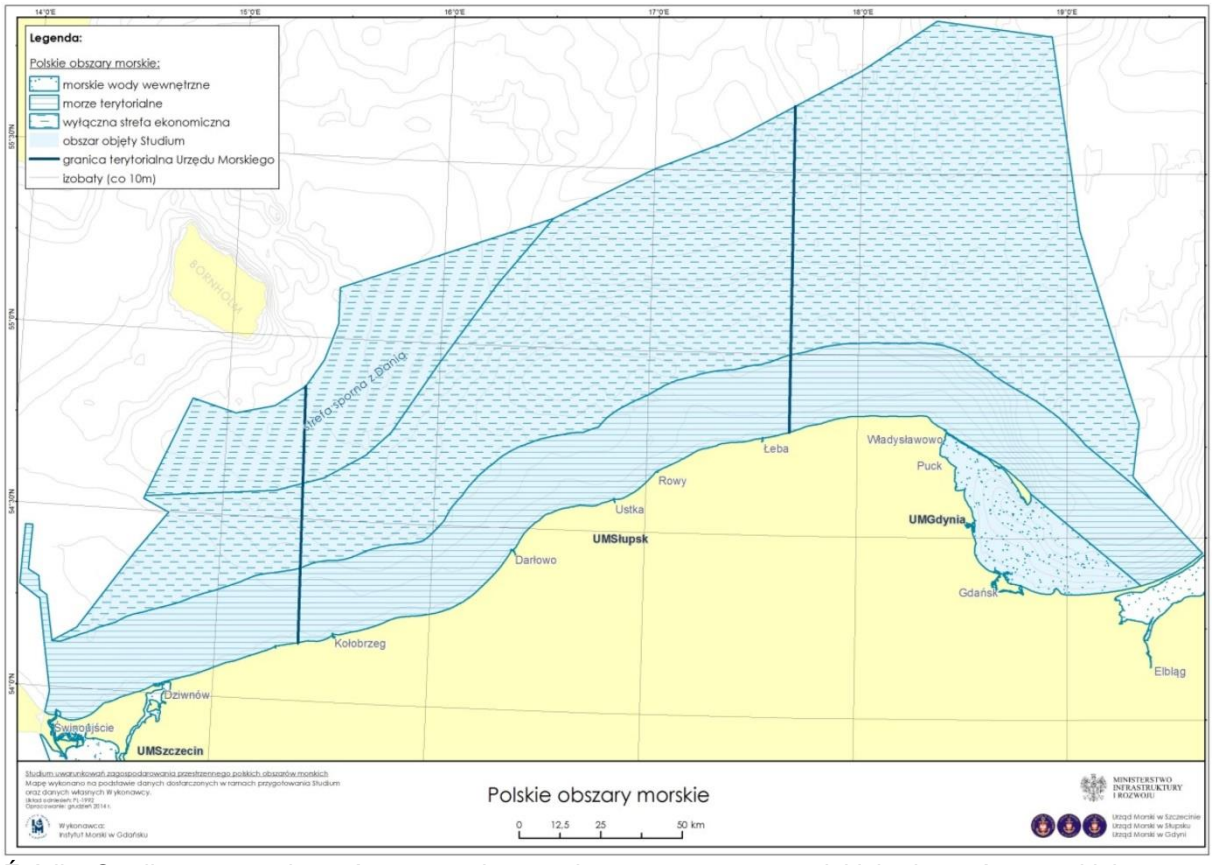
1.2.3. Powiązania z obszarami sąsiadującymi

Morze Bałtyckie

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

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

Ryc. 7. Polskie obszary morskie



Źródło: Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich

Republika Federalna Niemiec

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

- ochroną wód Bałtyku i Zalewu Szczecińskiego przed zanieczyszczeniami, niesionymi przez rzeki Odrę, Uecker i Peene,
- ochroną środowiska przyrodniczego wysp Uznam i Wolin, Zalewu Szczecińskiego, doliny Odry i Międzyodrza, obszarów chronionej przyrody po obu stronach granicy (w tym Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Odry/Nationalpark Unteres Odertal), obszarów Natura 2000 oraz koniecznością ścisłej koordynacji działań w zakresie zagospodarowania przestrzennego na tym obszarze,
- obszarami dziedzictwa kulturowego, rozdzielonymi granicą po 1945 r.,
- głównymi zbiornikami wód podziemnych: nr 102 (zbiornik wyspy Wolin), nr 122 (dolina kopalna Szczecin),
- oddziaływaniem Berlina w sferze turystyki, komunikacji i gospodarki, w tym portów lotniczych w Berlinie,
- oddziaływaniem Szczecina na stronę niemiecką w obszarze Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina, w tym portu morskiego w Szczecinie (włączonego w sieć dróg śródlądowych Niemiec) – jako najbliższego portu Berlina,
- ośrodkami miejskimi: zespołem miejscowości nadmorskich na wyspie Uznam (Ahlbeck-Heringsdorf-Bansin), ośrodkiem subregionalnym Schwedt i ośrodkami lokalnymi (Ueckermünde, Pasewalk, Gartz),
- współpracą z ośrodkami regionalnymi: Schwerinem, Rostockiem, Greifswaldem i Poczdamem,

- turystyką i działalnością gospodarczą w pasie przygranicznym,
- turystyką morską przybrzeżną, żeglarstwem, turystyką na obszarach chronionych wzdłuż Odry,
- rybołówstwem na wodach Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego,
- licznymi elektrowniami wiatrowymi na lądzie po stronie niemieckiej i ich wpływem na krajobraz – także po stronie polskiej,
- zakładami petrochemicznymi w Schwedt,
- Gazociągiem Północnym Rosja-Niemcy, przecinającym podejściowe tory wodne do Świnoujścia,
- trasami żeglugowymi do Świnoujścia, częściowo przebiegającymi przez wody morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej RFN, oraz torami wodnymi na Zalewie Szczecińskim i Jeziorze Nowowarpieńskim,
- połączeniami granicznymi w byłych przejściach granicznych (10 drogowych, 3 kolejowe, 1 morskie, 4 rzeczne),
- rolą Odry wraz z Kanałem Hawela i Kanałem HoFriWa, jako istotnych wodnych dróg komunikacyjnych,
- zagrożeniem powodziowym na Odrze,
- autostradą A20 (do Hamburga i Rostocku),
- autostradą A11 (do Berlina),
- nieczynną linią kolejową nr 411 z mostem przez Odrę w Siekierkach,
- działaniami Międzynarodowej Komisji Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniami, związanymi z wdrażaniem Ramowej Dyrektywy Wodnej oraz Dyrektywy Powodziowej,
- infrastrukturą energetyczną (linia 400 kV Krajnik-Vierraden, gazociąg wysokiego ciśnienia Świnoujście–Kamminke),
- rowerowymi trasami międzynarodowymi: Szlak Hanzeatycki R-10 (wokół Bałtyku), wchodzący w skład europejskiej sieci EuroVelo (nr 10) oraz szlak wokół Zalewu Szczecińskiego R-66,
- szlakami turystycznymi (Berlin-Szczecin-Bałtyk, Pomorski Krajobraz Rzeczny),
- Euroregionem Pomerania,
- współpracą administracji regionów w ramach inicjatywy Partnerstwo Odra,
- planowaniem przestrzennym morskich obszarów po stronie niemieckiej.

1.2.4. Europejskie uwarunkowania planowania przestrzennego i spójności terytorialnej

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

- ochrony struktur ekologicznych (ECONET, Natura 2000, Europejska Konwencja Krajobrazowa, Konwencja Ramsar z 1971 r. i inne),
- rozwoju i zagospodarowania przestrzennego terytorium Unii Europejskiej (Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego z 1999 r., Agenda Terytorialna dla Unii Europejskiej TAEU z 2007 r., zasada spójności terytorialnej zapisana w Traktacie z Lizbony, podpisanym w 2007 r.),
- rozbudowy transeuropejskich sieci transportowych (Trans-European Transport Networks),
- zrównoważonego rozwoju miast (Karta Lipska na rzecz rozwoju miast i spójności terytorialnej z 2007 r., rezolucja Parlamentu Europejskiego z 2011 r. dot. nadania większego znaczenia wymiarowi miejskiemu polityk UE, uruchomienie prac nad „Agendą Miejską UE” w 2014 r.),
- zapisów Agendy Miejskiej UE – Paktu Amsterdamskiego podpisanego 30 maja 2016 r.,

- wizji miast, regionów i terytoriów Europy w XXI wieku (Europejska Karta Planowania, przyjęta w Barcelonie w kwietniu 2013 r.),
- rozwoju obszarów miejskich (Deklaracja z Toledo z 22 czerwca 2010 r.),
- obszarów i regionów metropolitalnych (Metropolitan Dimension – Position Statement, opublikowany przez stowarzyszenie METREX w sierpniu 2014 r.),
- agendy morskiej na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia (Deklaracja z Limassol z 8 października 2012 r.),
- planowania przestrzennego obszarów morskich (Dyrektywa ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich oraz zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną z 12 marca 2013 r.),
- wykorzystania paliw alternatywnych w gospodarce (Dyrektywa „Czysta energia dla transportu" z 20 marca 2014 r.),
- zarządzania wielopoziomowego (Karta wielopoziomowego sprawowania rządów w Europie, przyjęta 3 kwietnia 2014 r.).

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

- rosnące zagrożenie globalizacją – zmiany strukturalne po światowym kryzysie gospodarczym,
- wyzwania związane z integracją w UE i zwiększającą się współzależnością regionów,
- terytorialne zróżnicowane demograficzne i społeczne wyzwania,
- zmianę klimatu i zagrożenia ekologiczne,
- wyzwania energetyczne w kontekście konkurencyjności regionów,
- malejącą różnorodność biologiczną, wrażliwe dziedzictwo przyrodnicze, krajobrazowe i kulturowe.

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

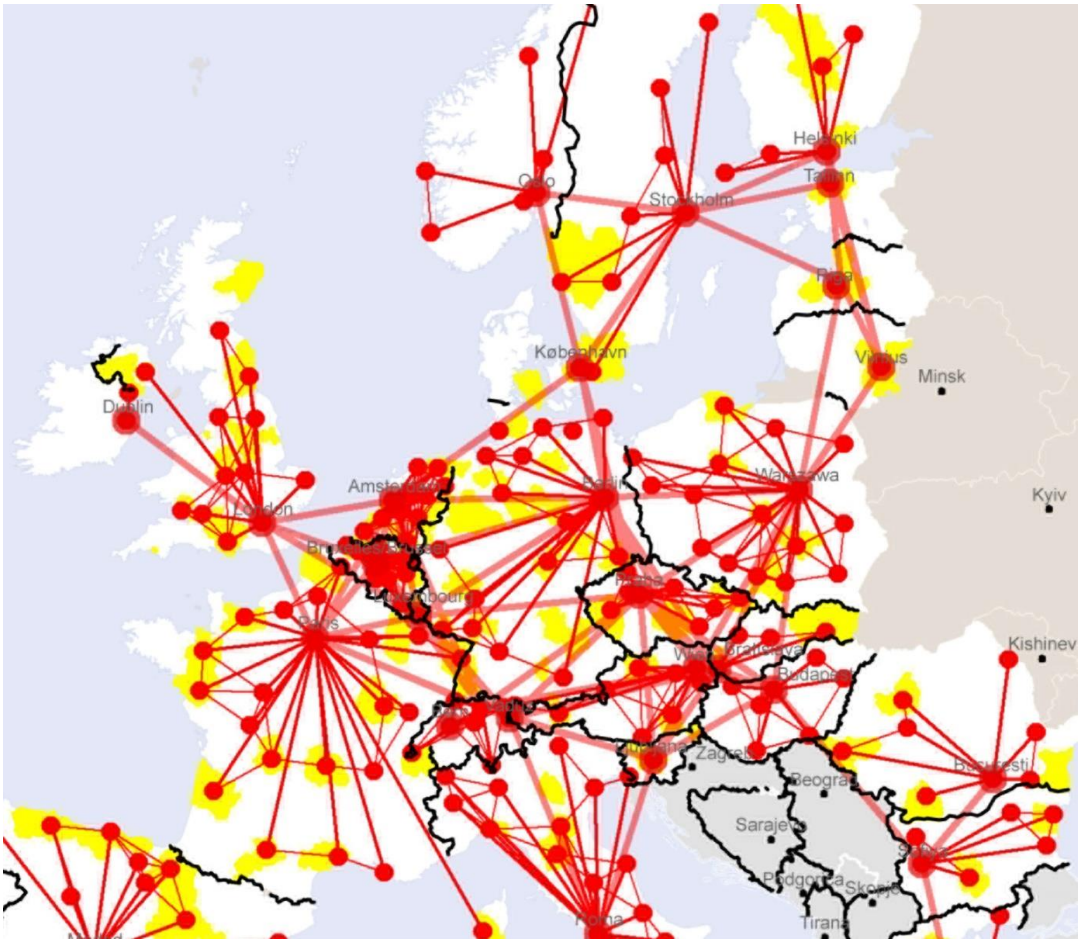
Aktualnie proponowane terytorialne priorytety rozwoju Unii Europejskiej znalazły odzwierciedlenie w raporcie Europejskiej Sieci Obserwacyjnej Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej (ESPON), obejmującej 31 krajów UE. Raport „Działanie na rzecz otwartej i policentrycznej Europy – Scenariusze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

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

Z punktu widzenia priorytetów Polski Zachodniej, najkorzystniejsze jest przyjęcie działań publicznych wspierających sieć rozwoju drugorzędnych ośrodków metropolitalnych takich jak: Szczecin, Wrocław,

Zielona Góra czy Gorzów Wielkopolski (scenariusz B), które mogą doprowadzić do bardziej rozproszonego, równomiernie rozłożonego rozwoju – przy założeniu, że warunki dla rozwoju Polski i jej regionów będą mniej korzystne niż były dotychczas. Wizja terytorialna rozwoju Polski Zachodniej do 2050 roku musi obejmować wszystkie obszary polityki o znaczącym wymiarze terytorialnym oraz uwzględniać współpracę z otoczeniem zewnętrznym (niemieckie i czeskie regiony sąsiadujące).

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



Ilustracja Scenariusza B

Na podstawie wyników uzyskanych przez model prognozy SASI (2050)

- Stolice NUTS0
- Stolice NUTS2 (NUTS1 jedynie Niemcy i Wielka Brytania)
- granice NUTS0
- powiązania NUTS0-NUTS0 i odległości < 650 km
- powiązania NUTS0-NUTS2 wewnątrz NUTS0 (bez Niemiec i Wielkiej Brytanii)
- powiązania NUTS0-NUTS1 wewnątrz NUTS0 (tylko Niemcy i Wielka Brytania)
- powiązania NUTS2-NUTS2 wewnątrz NUTS0 i odległości < 200 km (bez Niemiec i Wielkiej Brytanii)
- powiązania NUTS1-NUTS1 wewnątrz NUTS0 i odległości < 200 km (tylko Niemcy i Wielka Brytania)
- względny wzrost PKB 2051 na osobę Scenariusz B / Wartości początkowe powyżej 100 (średnia 100=EU31)
- brak danych (obszar nieprzynależny do ESPON)

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

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

1.3.1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

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

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

1) podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności;

2) poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów;

3) poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej;

4) kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski;

5) zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa;

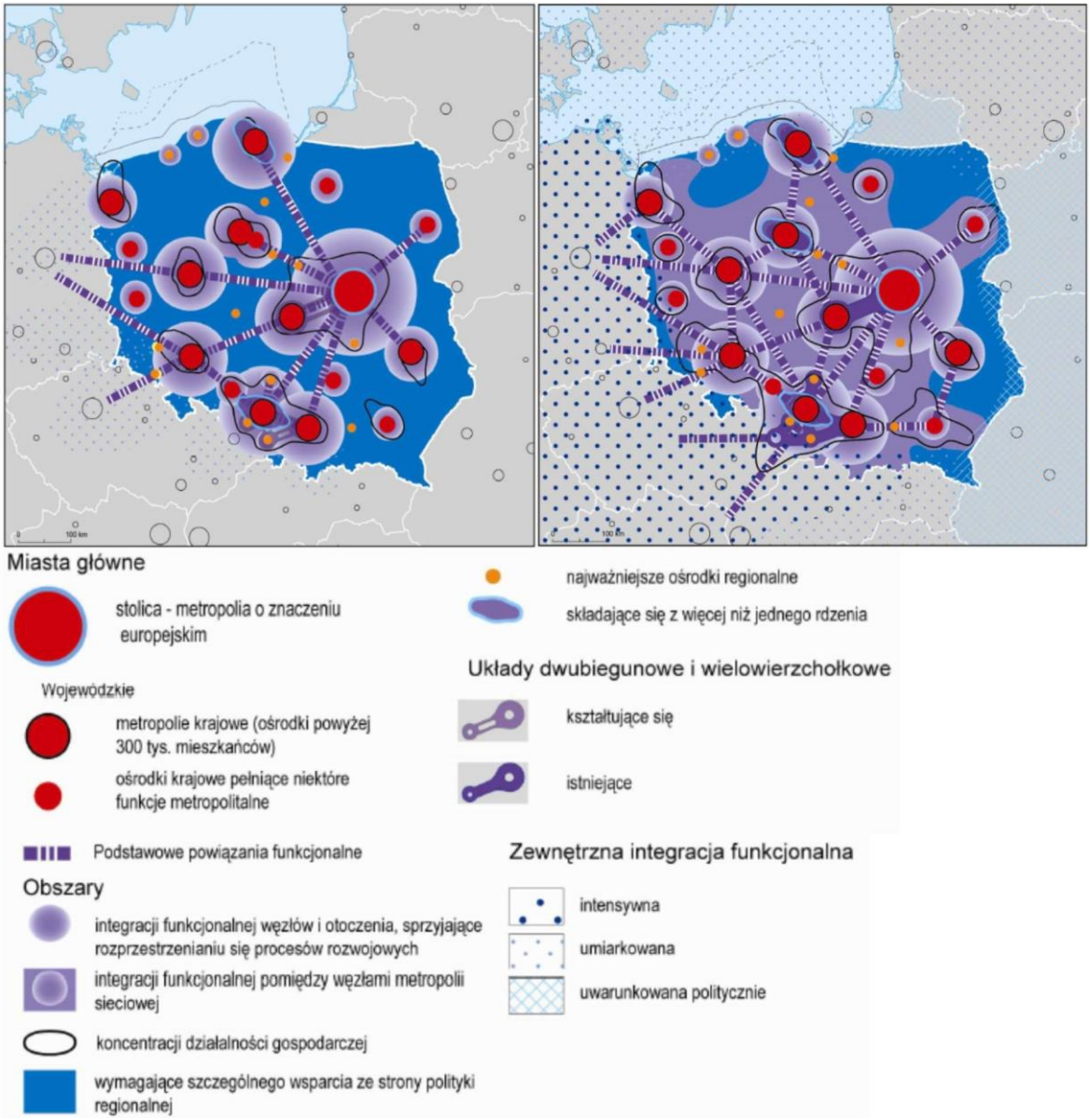
6) przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

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

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

Wśród działań celu trzeciego wymienić należy wspieranie dostępności transportowej do największych miast. Planowane są także inwestycje służące poprawie dostępności do terminali polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki (Szczecin, Świnoujście). Znacząca w tym jest także rola Odrzańskiej Drogi Wodnej, która ma odzyskać żeglowność III klasy w perspektywie do 2030 r., z zachowaniem istniejących odcinków IV klasy.

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



Źródło: Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

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

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

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

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

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

Miejskie obszary funkcjonalne w województwie zachodniopomorskim:

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

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

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

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

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

1.3.2. Polityka miejska

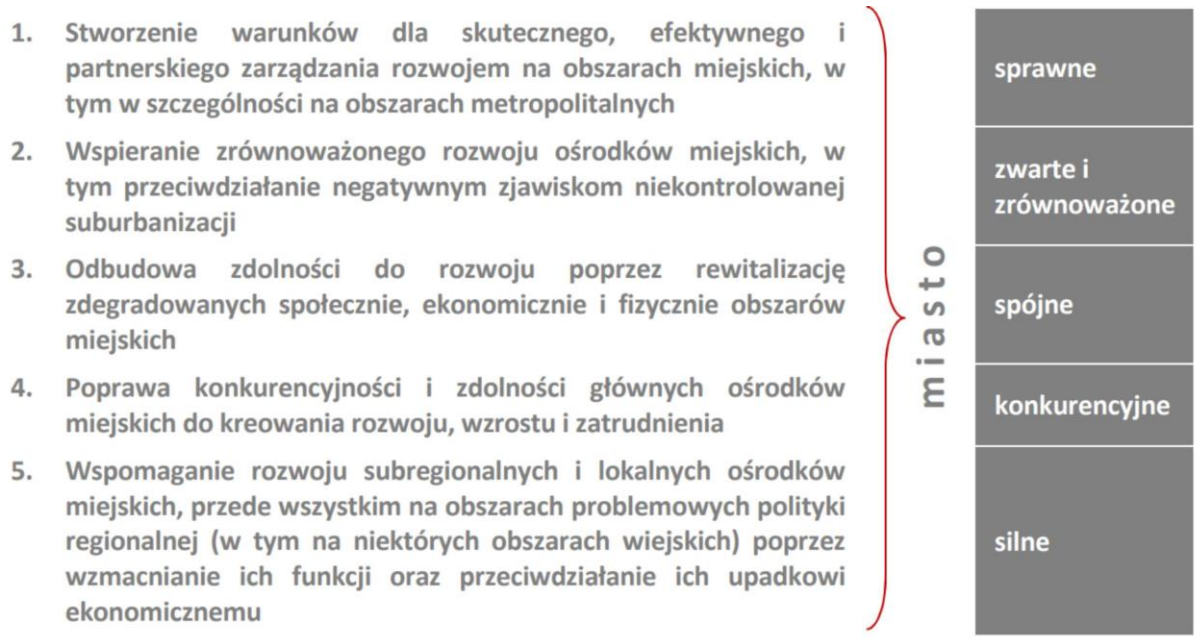
Dokumentem określającym planowane działania administracji rządowej w zakresie polityki miejskiej jest Krajowa Polityka Miejska 2023 (KPM), uwzględniająca cele i kierunki określone w średniookresowej strategii rozwoju kraju oraz krajowej strategii rozwoju regionalnego (art. 21b). Służy ona celowemu, ukierunkowanemu terytorialnie działaniu państwa na rzecz zrównoważonego rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych oraz wykorzystaniu ich potencjałów w procesach rozwoju kraju. Krajowa Polityka Miejska, adresowana do wszystkich polskich miast (niezależnie od wielkości i położenia) oraz ich obszarów funkcjonalnych, wskazuje pożądane kierunki ich rozwoju.

Cele Krajowej Polityki Miejskiej 2023

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

rozwoju, tj. tworzenia miasta sprawnego, zwartego i zrównoważonego, spójnego, konkurencyjnego, silnego.

Ryc. 10. Cele szczegółowe Krajowej Polityki Miejskiej



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

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

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

Kierunki działań polityki miejskiej promują koncepcję miasta inteligentnego (smart city), dobrego do życia (liveable city) oraz zwartego (compact city). Istotnym wyzwaniem jest tworzenie miast o wysokiej jakości przestrzeni i racjonalnie gospodarujących zasobami. Ważnym wątkiem w zakresie miejskiej polityki transportowej jest osiągnięcie zrównoważonej mobilności w obszarach funkcjonalnych miast, przy racjonalnym wykorzystaniu poszczególnych podsystemów transportu miejskiego. Rozwiązania takie wpłyną nie tylko na te obszary, ale także na funkcjonowanie układów transportowych w skali regionu. KPM w szczególny sposób koncentruje się na problemach małych i średnich miast, co ma niebagatelne znaczenie z punktu widzenia województwa zachodniopomorskiego, gdzie sieć osadnicza oparta jest w dużej mierze na miastach małych i średnich. Małe miasta, zwłaszcza te oddalone od głównych ośrodków, pełnią bardzo ważną funkcję w równoważeniu tempa rozwoju regionów. Stanowią także lokalne centra rozwoju i zapewniania usług dla obszarów wiejskich, co w kontekście charakteru sieci osadniczej Pomorza Zachodniego jest szczególnie istotne. Miasta coraz częściej stają przed wyzwaniem, jakim jest przeciwdziałanie zmianom klimatycznym oraz zjawiskom związanym z funkcjonowaniem obszarów zurbanizowanych (tworzenie miejskich wysp ciepła, opady nawalne, zakłócenie stosunków wodnych, powodzie, zanieczyszczenie powietrza, hałas). Konieczne jest zatem podjęcie działań w zakresie gospodarowania wodami opadowymi, przywracania pierwotnej funkcji terenom zielonym i zbiornikom

wodnym, utrzymywania powierzchni biologicznie czynnej, tworzenia korytarzy wentylacyjnych, a także monitoringu i ostrzegania. Zadania te wymagają koordynacji na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym.

Kierunki działań

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

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

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

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

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

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

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

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

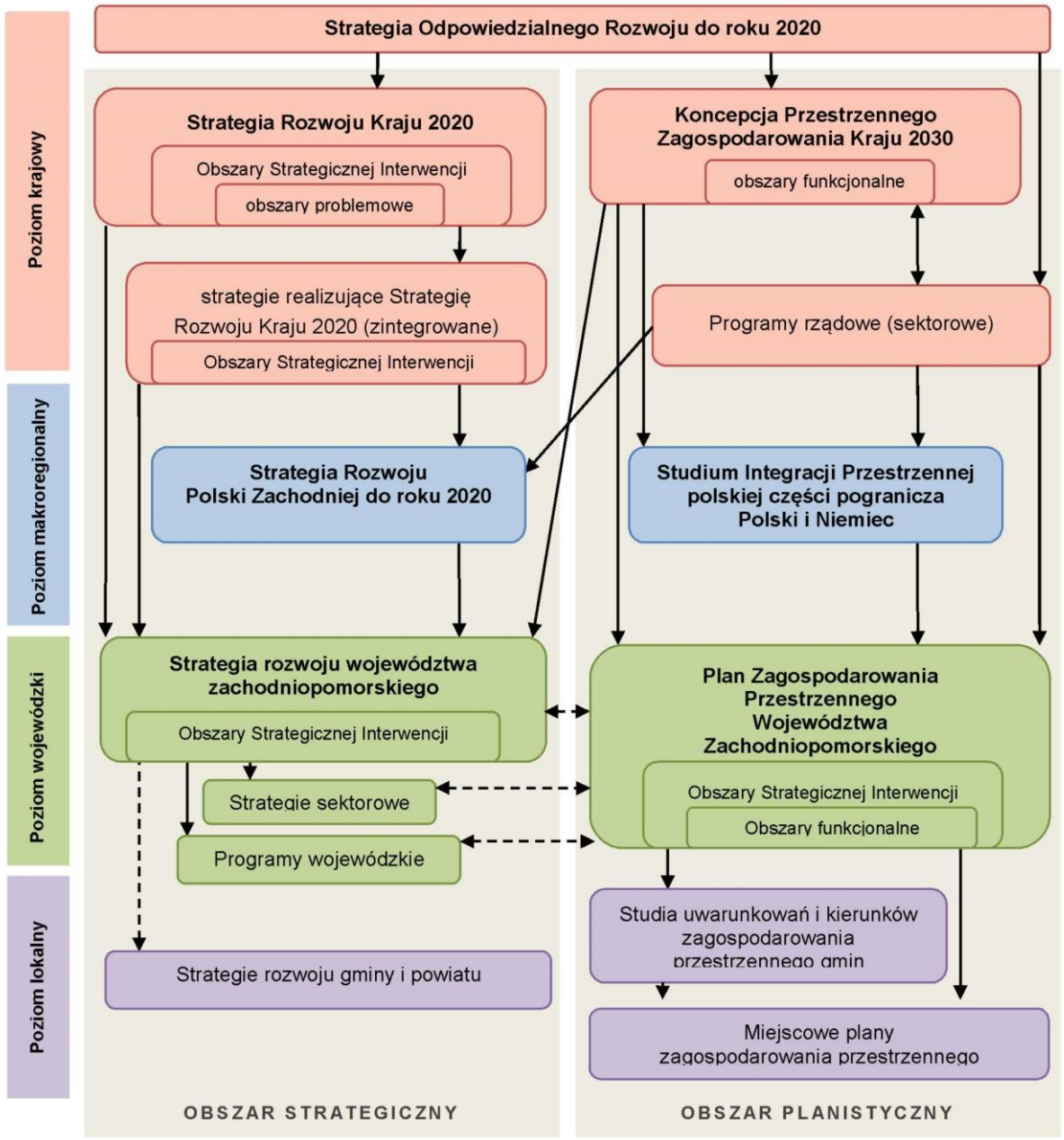
Rola województwa w rozwoju miast

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

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

1.3.3. Miejsce województwa w systemie planowania strategicznego

Ryc. 11. Hierarchia obowiązujących dokumentów planowania zintegrowanego



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

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

1) Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030).
2) Strategia Rozwoju Kraju 2020 Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo – zwana średniookresową.
3) Strategie zintegrowane realizujące Strategię Rozwoju Kraju 2020:
   - Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki „Dynamiczna Polska” 2020;
   - Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2020;

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

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

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

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

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

Tabela 2. Krajowe priorytety planowania przestrzennego na obszarze województwa zachodniopomorskiego

Obszar działań planistycznych	Priorytety krajowe	Źródło
Kształtowanie podstawowej struktury przestrzennej	Wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych głównych ośrodków miejskich (w tym Szczecina i Koszalina)	KPZK 2030
	Wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych słabszych ośrodków miejskich	KPZK 2030
	Intensyfikacja powiązań funkcjonalnych pomiędzy głównymi węzłami sieci osadniczej w układzie krajowym i międzynarodowym	KPZK 2030
	Wsparcie restrukturyzacji bazy społeczno-gospodarczej miast średnich i wybranych małych i optymalizacji dostarczania przez nie usług publicznych	KSRR
	Zapobieganie wyludnianiu się obszarów wiejskich i zatracaniu ich rolniczego charakteru	KPZK 2030
	Różnicowanie rozwoju wsi w kierunku działalności pozarolniczej	SRK 2020
	Wzmacnianie procesów integracyjnych obszarów przygranicznych aż do wytworzenia się transgranicznych obszarów funkcjonalnych	KPZK 2030
	Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego	KPZK 2030
	Wzrost powiązań z głównymi miastami Polski Zachodniej (Poznań, Wrocław, Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra i Opole) oraz pozostałymi głównymi sąsiednimi ośrodkami miejskimi, w tym z Berlinem	SRPZ2020
Środowisko przyrodnicze i dziedzictwo kulturowe	Ochrona i zachowanie spójności sieci obszarów Natura 2000	KPZK 2030
	Ustanowienie transgranicznego Rezerwatu Biosfery Doliny Dolnej Odry	KPZK 2030
	Zwiększenie powierzchni obszarów chronionych do 32% i lesistości	KPZL
	Utrwalanie i rozwijanie krajowego systemu ochrony środowiska w powiązaniu z systemami europejskimi	KPZK 2030
	Wprowadzenie gospodarowania krajobrazem zgodnie z zapisami Europejskiej Konwencji Krajobrazowej	KPZK 2030
	Identyfikacja obszarów zdegradowanych w miastach i wyznaczenie obszarów do objęcia kompleksowymi programami rewitalizacji	KPZK 2030
	Ochrona zabytków i dziedzictwa kulturowego	KSRR
	Sprzyjanie ochronie środowiska przyrodniczego i jego racjonalnemu wykorzystaniu dla zaspokojenia potrzeb społecznych i gospodarczych	KSRR 2010-2020
	Racjonalne gospodarowanie zasobami wód ujmowanych na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę oraz dla rozwoju gospodarczego	KPZK 2030 PWŚK; PGW
	Osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i chemicznego dla wód powierzchniowych oraz dobrego stanu chemicznego i ilościowego dla wód podziemnych, efektywne wykorzystanie wody w przemyśle i wodooszczędnych technikach nawodnień	KPZK 2030 PWŚK; PGW
	Zapewnienie dobrego stanu wód Morza Bałtyckiego, Odry i Zatoki Pomorskiej poprzez wdrażanie, wypełnianie i planowanie działań z zakresu ograniczenia eutrofizacji akwenu, a także redukcji zanieczyszczenia jego wód innymi substancjami, w tym uznanymi za niebezpieczne	KPOSK, WKPW BPD HELCOM
	Wspieranie osiągnięcia celów środowiskowych dla jednolitych części wód podziemnych i powierzchniowych (JCW)	KPZK 2030 KPOŚK[5]
	Ochrona i racjonalne wykorzystanie gleb i kopalin	KPZK 2030
Gospodarka wodno-ściekowa;	Wdrażanie działań w celu ograniczania na Obszarach Szczególnie Narażonych (OSN) przedostawania się azotu ze źródeł rolniczych do wód powierzchniowych i gruntowych	Dyrektywa Rady 91/676/EWG

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

Obszar działań planistycznych	Priorytety krajowe	Źródło
Gospodarka odpadami, ochrona przeciwpowodziowa	Realizacja Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych: modernizacja oczyszczalni ścieków w aglomeracji, budowa sieci kanalizacyjnej w aglomeracji według standardów UE	KPZK 2030 KPOŚK
	Przeciwdziałanie skutkom suszy poprzez kształtowanie małej i dużej retencji uwzględniające bilans zasobów wodnych w zlewniach[6]	KPZK 2030
	Ochrona Odry przed zanieczyszczeniami we wspólnotowym działaniu w dziedzinie polityki wodnej i gospodarowaniu wodami w ramach planu MODO oraz planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla MODO	MODO - w ramach MKOOpZ[7] wdrażanie RDW[8]
	Odtworzenie funkcjonalności i utrzymanie infrastruktury na obszarze brzegu morskiego i strefy przybrzeżnej do zmian klimatu obszarów położonych wzdłuż linii brzegowej Morza Bałtyckiego	PZRP SPA BDP
	Wdrażanie Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla Regionu Wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego poprzez zahamowanie wzrostu i obniżenie istniejącego ryzyka powodziowego, poprawa systemu zarządzania ryzykiem powodziowym	PZRP
	Wdrażanie Planu Gospodarki Odpadami w tym: zwiększenie udziału odzysku, a w szczególności odzysku energii z odpadów, zmniejszenie ilości wszystkich odpadów kierowanych na składowiska odpadów, ze szczególnym uwzględnieniem odpadów ulegających biodegradacji, recykling, inne metody odzysku, unieszkodliwianie	KPGO PGO
	Objęcie systemem zorganizowanego i selektywnego zbierania odpadów komunalnych wszystkich mieszkańców województwa	KPGO PGO
	Podejmowanie działań zmierzających do zabezpieczenia odpowiedniej infrastruktury do przyjmowania i przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych i pozostałych (w tym niebezpiecznych) z wykorzystaniem technologii termicznego przekształcania odpadów	KPGO PGO
Gospodarka	Zwiększanie konkurencyjności gospodarki poprzez innowacje, eksport, inteligentną reindustrializację, przekształcenia strukturalne, zwiększenie poziomu inwestycji oraz umiędzynarodowienie gospodarki	SOR 2020
	Wykorzystanie zasobów społecznych i terytorialnych, w tym poprawa dostępu do usług i adaptacja gospodarki do występujących trendów demograficznych i zmian rynku pracy, wykorzystanie potencjałów endogenicznych, wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych i podniesienie skuteczności zarządzania	SOR 2020
	Realizacja przedsięwzięć zwiększających efektywność funkcjonowania inkluzyjnych instytucji państwa, m.in. budowa zintegrowanego systemu planowania społeczno-gospodarczego i przestrzennego, cyfrowe państwo usługowe, wykorzystanie środków z budżetu UE	SOR 2020
	Aktywizacja przemysłu stoczniowego poprzez zapewnienie ram prawnych, organizacyjnych i finansowych dla realizacji nowoczesnych produktów przemysłu okrętowego i rozwój naukowych ośrodków badawczo-rozwojowych opracowujących innowacyjne typy statków	SOR 2020
	Rozwój infrastruktury i kompetencji dla Przemysłu 4.0, powołanie krajowego integratora odpowiedzialnego za cyfryzację przemysłu, w tym surowców dla przemysłu, wspieranie kształcenia zawodowego	SOR 2020
	Wykorzystanie potencjału i różnorodności kulturowej w celu zwiększenia wzrostu gospodarczego	KSRR 2010-2020

[6] Projekt Planu przeciwdziałania skutkom suszy w regionach wodnych dolnej Odry i Przymorza Zachodniego oraz Ücker, Szczecin, listopad 2015 na podstawie art. 88 ust. 1 ustawy prawo wodne (Dz.U. z 2015 r., poz. 469).
[7] MODO – Międzynarodowy Obszar Dorzecza Odry; MKOOpZ – Międzynarodowa Komisja Ochrony Odry przed zanieczyszczeniami.
[8] RDW – Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.

Obszar działań planistycznych	Priorytety krajowe	Źródło
	Traktowanie kultury jako ważnego czynnika kreowania nowych sposobów myślenia i działania z wpływem na innowacyjność	KSRR 2010-2020
	Wykorzystanie walorów środowiska przyrodniczego i potencjału kulturowego oraz turystycznego dla rozwoju regionalnego	KSRR 2010-2020
	Rozbudowa sieci portów turystycznych	KPZK 2030
	Wykorzystanie potencjału regionu w dziedzinie badań i innowacji; budowa sieci współpracy dużych miast	KPZK 2030
Transport i komunikacja	Wzmocnienie powiązań transportowych Pomorza Środkowego i Polski Zachodniej z Polską Centralną i siecią głównych miast w kraju	KPZK 2030
	Poprawa dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast (Pomorze Środkowe)	KPZK 2030
	Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej, a w zakresie żeglugi morskiej inwestycje służące poprawie dostępności do terminali polskich portów morskich Szczecin-Świnoujście	KPZK 2030
	Rozbudowa infrastruktury portów morskich z poprawą dostępu do nich (pogłębienie morskiego toru podejściowego do portu w Świnoujściu do maksymalnego zanurzenia statków wpływających na Bałtyk), modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m, pogłębienie toru podejściowego w Świnoujściu od strony Morza Bałtyckiego do głębokości 14,5 m, docelowo do głębokości 16,7 m, budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu z nabrzeżami o głębokości 17 m	SRPM
	Budowa drogi ekspresowej S3, poprawa stanu dróg wszystkich kategorii, rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią europejską	SRT2020
	Modernizacja międzynarodowej linii kolejowej E59 i C-E59 do prędkości 120-200 km/h do 2020 r. w relacji Świnoujście-Zielona Góra/Poznań-Wrocław.	SRT 2020
	Elektryfikacja odcinka Szczecin Gumieńce-polsko-niemiecka granica państwowa, modernizacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym w celu zwiększenia zdolności przepustowej na odcinku Szczecin Główny-Szczecin Gumieńce-polsko-niemiecka granica państwowa, podniesienie prędkości do 160 km/h w zależności od przebiegu linii, budowa drugiego toru na odcinku Szczecin Główny- -Szczecin Gumieńce-polsko-niemiecka granica państwowa.	Polsko-niemiecka umowa o współpracy przy rozwoju połączenia kolejowego Szczecin-Berlin
	Inwestycje hydrotechniczne na Odrze – odzyskanie klasy III żeglowności do 2030 r.	KPZK
	Inwestycje na Odrze granicznej; likwidacja ograniczeń limitujących żeglugę	Umowa o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych pogranicza polsko-niemieckiego (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi)
	Budowa terminalu intermodalnego i centrum logistycznego w Szczecinie	SRK 2020
	Budowa stałego połączenia (tunelu) przez Świnę w Świnoujściu	KPZK 2030
Energetyka	Rozbudowa i modernizacja systemu sieci przesyłowych i dystrybucyjnych energii elektrycznej i gazu ziemnego. Budowa sieci umożliwiających wyprowadzenie mocy ze źródeł odnawialnych, w tym rozproszonych	SBEiŚ KPZK 2030
	Zapewnienie alternatywnych dróg dostaw gazu ziemnego na obszar Polski; budowa gazociągu Baltic Pipe	KPZK 2030 SBEiŚ
	Wspieranie badań naukowych, innowacyjności i wdrożeń w sektorze energetyki i środowiska	SBEiŚ
	Wdrożenie rozwiązań dotyczących inteligentnych sieci energetycznych	SBEiŚ

Obszar działań planistycznych	Priorytety krajowe	Źródło
	Poprawa lokalnego bezpieczeństwa energetycznego, w tym stworzenie możliwości rozwoju energetyki rozproszonej	SBEiŚ
	Rozwój energetyki wiatrowej, geotermalnej, produkcji i wykorzystania energii uzyskiwanej z biomasy i biogazu	SBEiŚ KPZK 2030
	Rozpoznanie możliwości wykorzystania energii geotermalnej	SBEiŚ
	Wdrażanie i wspieranie efektywnych ekonomicznie i ekologicznie technologii odzysku i unieszkodliwiania, w tym termicznego przekształcania odpadów	SBEiŚ
	Wsparcie inwestycji zmniejszających energochłonność i poprawiających efektywność energetyczną przemysłu	SOR 2020
Wykaz skrótów		
KPZK 2030	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030	
SOR 2020	Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)	
KSRR 2010-2020	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020	
SRK 2020	Strategia Rozwoju Kraju 2020	
SRPZ 2020	Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020	
KPZL	Krajowy Program Zwiększenia Lesistości	
PWŚK	Program wodno-środowiskowy kraju, 2010	
PGW	Plan Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry	
KPOŚK	Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych	
MODO	Międzynarodowy Obszar Dorzecza Odry	
MKOOpZ	Międzynarodowa Komisja Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniami	
RWD	Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej	
WKPW BPD	Wstępny Krajowy Program Wdrażania Bałtyckiego Planu Działań HELCOM	
PZRP	Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla regionu wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	
SPA	Strategiczny Plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020	
KPGO 2014	Krajowy Program Gospodarki Odpadami 2014	
PGO	Program Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012- -2017 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2015-2023	
SRPM	Strategia Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku	
SBEiŚ	Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko	

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

1) Strategię Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020,
2) Polityki sektorowe,
3) Strategię rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020,
4) Strategię sektorową w zakresie ochrony zdrowia województwa zachodniopomorskiego,
5) Program przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu „Region wyrównanych szans”,
6) Regionalną Strategię Innowacyjności w Województwie Zachodniopomorskim na lata 2011-2020,
7) Program Ochrony Środowiska Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2020 z perspektywą do 2024,
8) Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022 z uwzględnieniem perspektywy 2023-2028,
9) Program wspierania przedsiębiorczości, wzrostu innowacyjności gospodarki i kierunków przeciwdziałania bezrobociu w województwie zachodniopomorskim,
10) Wojewódzki Program Opieki nad Zabytkami na lata 2017-2020,

11) Wieloletni regionalny plan działań na rzecz promocji i upowszechniania ekonomii społecznej,

12) Program ochrony powietrza dla strefy zachodniopomorskiej w zakresie ozonu,

13) Program ochrony powietrza dla strefy Aglomeracji Szczecińskiej

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

1) Koncepcja Rozwoju Transportu Publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym,

2) Zintegrowany Plan Zrównoważonej Mobilności dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2016-2023,

3) Strategia Rozwoju Sektora Usług Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego,

4) Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego,

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

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

1.3.4. Powiązania z sąsiednimi województwami

1.3.4.1. Województwo pomorskie

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

- korytarz ekologiczny wzdłuż pobrzeża Bałtyku, korytarze ekologiczne wzdłuż rzek Gwdy i Wieprzy, obszary chronionego krajobrazu: OCK – Pas Pobrzeża na zachód od Ustki, OCK – Jezioro Łętowskie oraz okolice Kępic, OCK – Jezioro Bobięcińskie Wielkie ze Skibską Górą, OCK – Obszar na południowy wschód od Jeziora Bielsko, obszary Natura 2000;
- obszary zabytkowego budownictwa szachulcowego w rejonie Koszalina i Słupska („Kraina w Kratę”);
- główne zbiorniki wód podziemnych: nr 118 Zbiornik międzymorenowy Polanów, nr 120 Zbiornik międzymorenowy Bobolice, nr 126 Szczecinek, nr 127 Subzbiornik Złotów-Piła-Strzelce Krajeńskie, wymagające ochrony i racjonalnego użytkowania;
- oddziaływania ośrodków regionalnych Koszalina i Słupska na obszary przygraniczne województw sąsiednich; oddziaływanie Szczecinka – ośrodka subregionalnego – na sąsiednie gminy w województwie pomorskim (dojazdy do pracy, szkół i innych usług);
- duży obszar Pomorza Środkowego koncentrującego problemy popegeerowskich terenów wiejskich, wymagający wsparcia procesów rozwojowych;
- gospodarkę leśną;
- turystykę morską w pasie nadmorskim oraz lądową w rejonie Polanowa, Białego Boru i Szczecinka;
- drogi krajowe: nr 6 (odcinek Sławno-Słupsk – w ciągu drogi międzynarodowej E-28), nr 20 (odcinek Biały Bór-Bytów), nr 25 (Biały Bór-Człuchów);
- drogi wojewódzkie: nr 201 (odcinek Gwda Mała-Czarne), nr 203 (odcinek Postomino-Ustka), nr 206 (odcinek Polanów-Miastko), nr 208 (odcinek Polanów-Kępice), nr 209 (odcinek Sławno-Korzybie);
- linie kolejowe znaczenia państwowego: nr 202 (odcinek Sławno-Słupsk), nr 210 (odcinek Szczecinek-Czarne) i znaczenia lokalnego: nr 405 (Szczecinek-Miastko);
- infrastrukturę energetyczną: linie 400 kV Krajnik-Morzyczyn-Dunowo-Słupsk-Żarnowiec--Gdańsk-Gdańsk Błonia, 220 kV Żydowo-Gdańsk, 110 kV Darłowo-Ustka, Sławno-Słupsk, Żydowo-Słupsk, Żydowo-Miastko, Szczecinek-Czarne-Człuchów, gazociąg wysokiego ciśnienia Koszalin-Słupsk;

- kabel światłowodowy międzynarodowy Dania-Europa Południowa;
- radiolinię Słupsk-Gołogóra;
- trasy rowerowe: międzynarodowy Szlak Hanzeatycki (odcinek Darłowo-Ustka), Tysiąca Jezior (odcinek Szczecinek-Miastko), międzyregionalny Szlak Greenway Naszyjnik Północy (odcinek Biały Bór-Człuchów).

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

1.3.4.2. Województwo wielkopolskie

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

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

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

1.3.4.3. Województwo lubuskie

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

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

- główne zbiorniki wód podziemnych: nr 125 (Wałcz-Piła), nr 127 Subzbiornik (Złotów-Piła--Strzelce Krajeńskie), nr 134 (Dębno), nr 135 (Barlinek), nr 136 Zbiornik międzymorenowy (Dobiegniew);
- oddziaływanie ośrodka wojewódzkiego – Gorzowa Wielkopolskiego – na południowe gminy województwa zachodniopomorskiego (głównie powiat myśliborski), w zakresie dojazdów do pracy, szkół i innych usług;
- Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (z centrum w Kostrzynie n. Odrą);
- obszary wiejskie stosunkowo słabo rozwinięte;
- gospodarka leśna;
- eksploatacja ropy naftowej i gazu (gminy Dębno, Witnica);
- turystyka lądowa w rejonie Drawieńskiego Parku Narodowego i okolicznych gminach, turystyczne wykorzystanie rzek Drawy i Odry;
- droga ekspresowa S3 (odcinek Szczecin-Gorzów Wlkp.), droga krajowa nr 31 (odcinek Boleszkowice-Kostrzyn n. Odrą);
- drogi wojewódzkie: nr 129 (odcinek Sarbinowo-Dobroszyn), nr 130 (odcinek Karnówko-Gorzów Wlkp.), nr 151 (odcinek Barlinek-Gorzów Wlkp.), nr 156 (Barlinek-Strzelce Krajeńskie), nr 160 (odcinek Bierzwnik-Dobiegniew);
- linie kolejowe znaczenia państwowego: nr 273 (odcinek Boleszkowice-Kostrzyn n. Odrą), nr 351 (odcinek Bierzwnik-Dobiegniew) i znaczenia lokalnego: nr 415 (odcinek Myślibórz-Gorzów Wlkp.), nr 430 (odcinek Barnówko-Dębno-Kostrzyn);
- Odra jako droga wodna E30, stwarzająca również zagrożenie powodziowe;
- infrastruktura energetyczna: linie wysokich napięć 400 kV Krajnik-Poznań, 220 kV Krajnik-Gorzów Wlkp., 110 kV Krajnik-Dobiegniew, Mostowa-Gorzów Wlkp., Dębno-Łupowo, Dębno-Kostrzyn n. Odrą, gazociągi wysokiego ciśnienia: Dębno-Witnica, Police-Odolanów, Będargowo-Strzelce Krajeńskie, ropociąg „Przyjaźń”;
- Trasa Blue Velo – Odrzańska Trasa Rowerowa (porozumienie z dnia 20 kwietnia 2018)

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

2. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE POLITYKI PRZESTRZENNEJ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

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

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

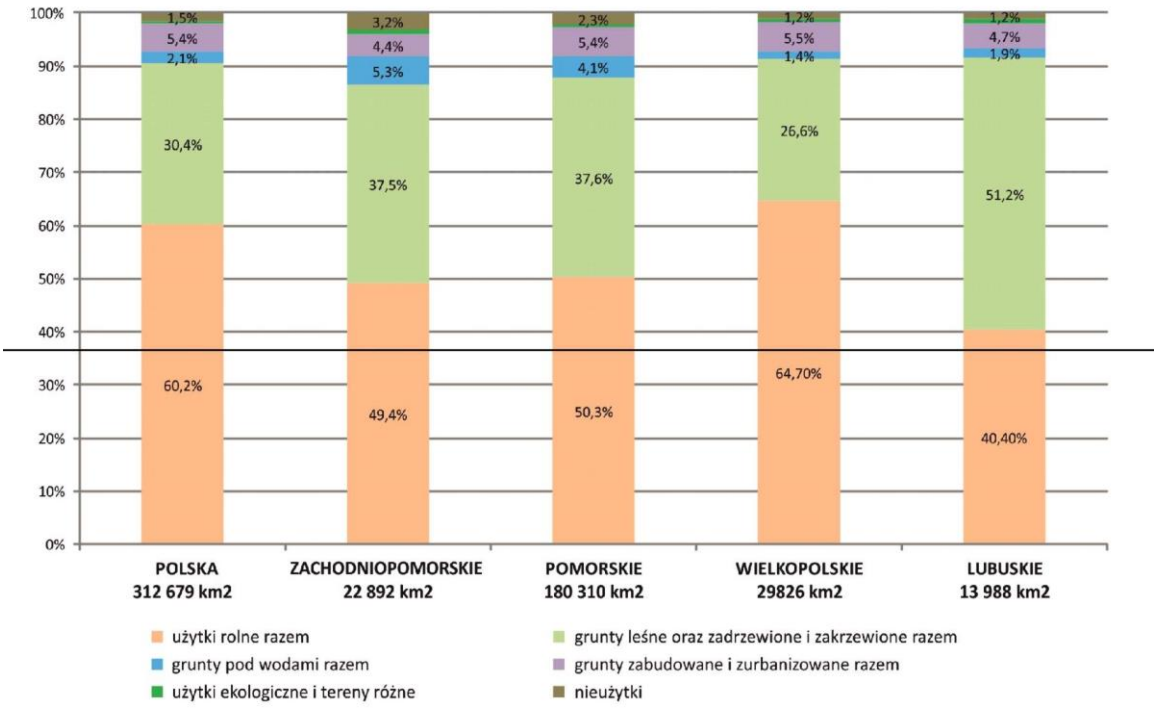
2.1. Środowisko przyrodnicze

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

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

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

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



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych BDL za 2017 r.

Na obszarze województwa powierzchnia geodezyjna użytków rolnych zajmuje 1 119, 9 tys. ha, tj. ok. 50 % ogólnej powierzchni regionu. W ogólnej powierzchni użytków rolnych przeważają grunty orne, zajmując około 37,6% powierzchni. Lasy wraz z gruntami leśnymi zajmują 37,5% powierzchni województwa. Charakterystyczną cechą województwa zachodniopomorskiego jest obfitość wód

powierzchniowych, które wraz z wewnętrznymi wodami morskimi zajmują łącznie ponad 5% powierzchni obszaru województwa. Poza wodami Zalewu Szczecińskiego i jeziora Dąbie obszarami ze znaczną liczbą zbiorników wodnych są pojezierza: Drawskie, Myśliborskie, Ińskie i Wałeckie oraz Pobrzeże Słowińskie.

2.1.1. Krajobraz

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

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

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

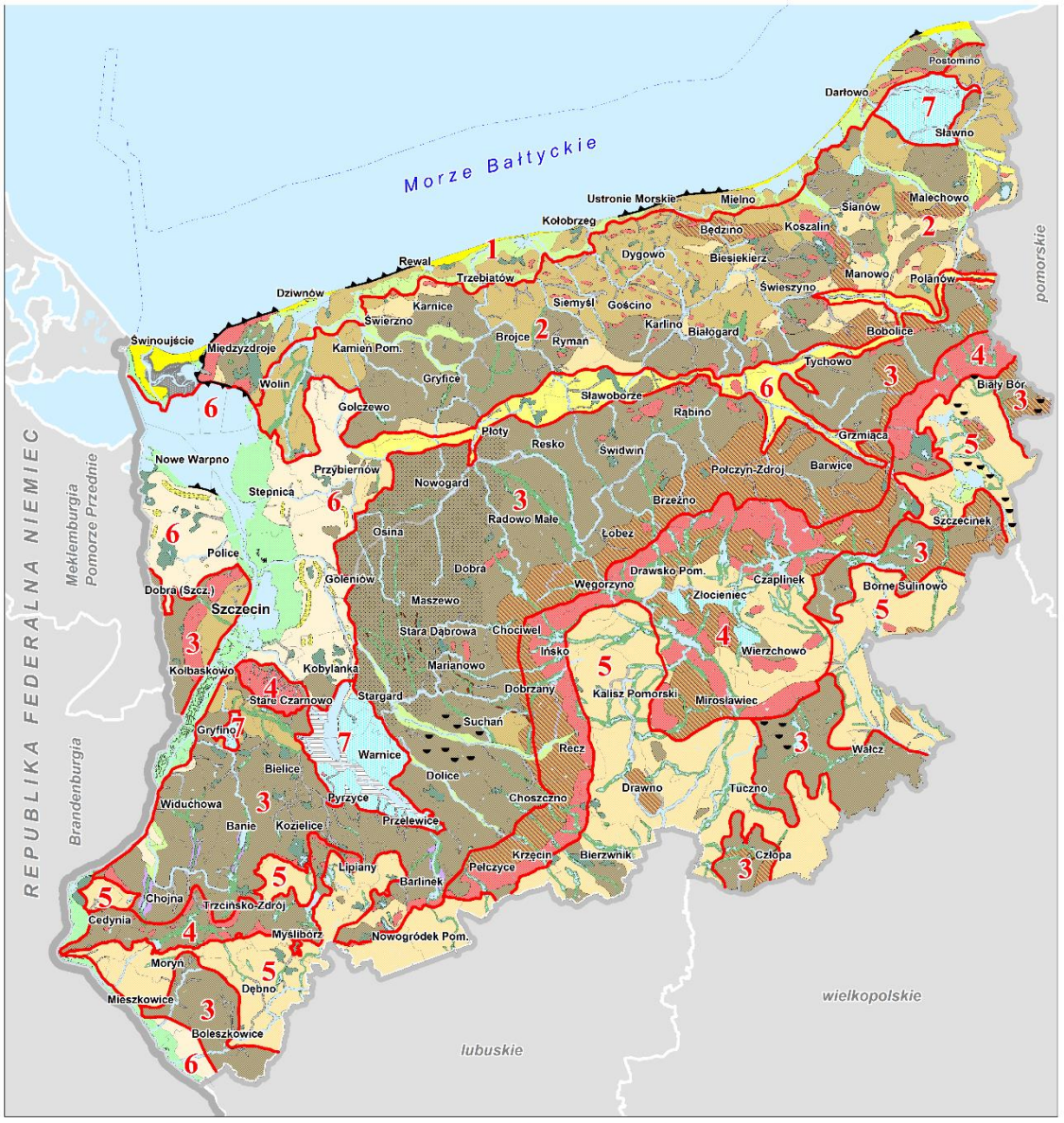
Podział regionalny Polski, przeprowadzony przez J. Kondrackiego (2001), wskazuje specyfikę i odmienność krajobrazów. Rzeźba terenu jest podstawowym elementem środowiska geograficznego, mającym zasadnicze znaczenie w strukturze gospodarczej, określającym m.in. występowanie zasobów mineralnych, zasobów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

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

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

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

Ryc. 13. Strefy morfologiczno-krajobrazowe



Granice stref morfologiczno-krajobrazowych
1 Strefa brzegowa Bałtyku
2 Nadmorski pas wysoczyznowy
3 Środkowopomorski obszar wysoczyznowy
4 Pomorski obszar czołowo-morenowy
5 Obszary równin sandrowych
6 Obszary równin aluwialnych i pradolin
7 Obszary równin zastoiskowych

Formy pochodzenia lodowcowego
wzgórza moren czołowych
wysoczyzny morenowe płaskie
wysoczyzny morenowe pagórkowate
wysoczyzny morenowe faliste
wysoczyzny morenowe z licznymi drumlinami
wysoczyzny morenowe z licznymi wytopiskami

Formy pochodzenia glacifluwialnego
równiny sandrowe
sandry z licznymi wytopiskami
terasy kemowe

krawędzie pradolin i ich dna wypełnione osadami bagiennymi i mineralnymi
równiny piaszczyste akumulacji wód roztopowych i rzecznych
równiny akumulacji osadów zastoiskowych (mułki i iły warwowe)
ozy
rynny subglacjalne
zagłębienia i kotliny wytopiskowe (wypełnione osadami bagienno-jeziornymi)

Formy pochodzenia rzecznego i rzeczno-morskiego
krawędzie i dna dolin rzecznych
dna dolin anastomozujących oraz równiny bagien fluwiogenicznych
równiny deltowe

Formy pochodzenia morskiego
krawędzie czynnych klifów
krawędzie martwych klifów

Formy pochodzenia limnicznego
równiny akumulacji jeziornych /kreda jeziorna/

Formy pochodzenia eolicznego
obszary występowania wydm nadmorskich oraz form deflacyjnych
obszary występowania wydm śródlądowych oraz eolicznych piasków pokrywowych na równinach piaszczystych

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

1 - Strefa brzegowa Bałtyku

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

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

2 - Nadmorski pas wysoczyznowy

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

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

3 - Środkowopomorski obszar wysoczyznowy

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

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

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

4 - Pomorski obszar czołowo-morenowy

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

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

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

5 - Obszar równin sandrowych

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

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

6 - Obszar równin aluwialnych i pradolin

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

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

7 - Obszar równin zastoiskowych

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

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

2.1.2. Klimat

Warunki klimatyczne województwa zachodniopomorskiego kształtowane są przez położenie geograficzne, ukształtowanie terenu, ścieranie się klimatu morskiego z klimatem lądowym, czynniki

antropogeniczne oraz wpływ lokalnych czynników pogodowych. Pomimo stosunkowo nieznacznej powierzchni województwa zauważalne są na jego obszarze znaczne różnice klimatyczne. Północno-zachodnia część województwa z sąsiedztwem Bałtyku i Zalewu Szczecińskiego wykazuje cechy klimatu morskiego, tj. m.in. chłodniejsze lato, dużą wilgotność powietrza, znaczną wietrzność. W miarę oddalania się na południowy wschód cechy klimatu zmieniają się na bardziej kontynentalne, tj. m.in. wyższe temperatury latem i niższe zimą, dłuższy okres trwania zimy z pokrywą śnieżną oraz wyraźniejsze pory roku. Z południowego zachodu na północny wschód, przez środek województwa rozciąga się wał moreny czołowej, który wyraźnie różnicuje przestrzenny rozkład wielkości usłonecznienia, temperatury, opadów i prędkości wiatru po jego stronie północno-zachodniej i południowo-wschodniej.

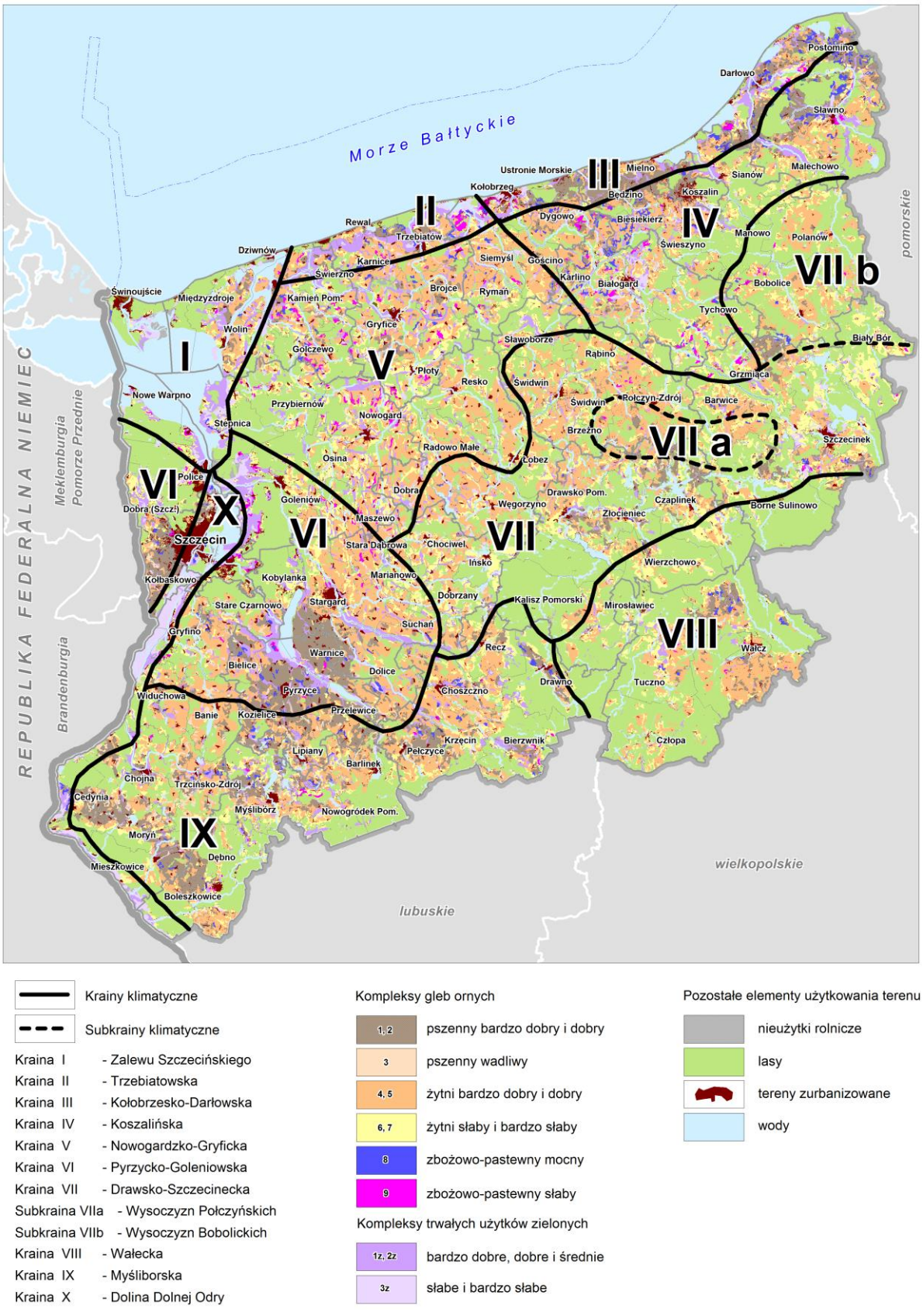
Wpływ klimatu na rolnictwo jest niepodważalny. Liczba dni z pokrywą śnieżną we wschodniej części województwa zachodniopomorskiego jest niemal dwukrotnie wyższa niż w części zachodniej. Wiąże się to przede wszystkim ze wzrostem wysokości terenu. Na warunki śnieżne pasa nadmorskiego wpływa sąsiedztwo Bałtyku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

Tabela 3. Charakterystyka krain klimatycznych w województwie zachodniopomorskim

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

Źródło: Cz. Koźmiński, B. Michalska, M. Czarnecka, Klimat województwa zachodniopomorskiego, ZUT, 2012 r.

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



Krainy klimatyczne

Subkrainy klimatyczne

Kraina I - Zalewu Szczecińskiego
Kraina II - Trzebiatowska
Kraina III - Kołobrzesko-Darłowska
Kraina IV - Koszalińska
Kraina V - Nowogardzko-Gryficka
Kraina VI - Pyrzycko-Goleniowska
Kraina VII - Drawsko-Szczecinecka
Subkraina VIIa - Wysoczyzn Połczyńskich
Subkraina VIIb - Wysoczyzn Bobolickich
Kraina VIII - Wałecka
Kraina IX - Myśliborska
Kraina X - Dolina Dolnej Odry

Kompleksy gleb ornych

1, 2 pszenny bardzo dobry i dobry
3 pszenny wadliwy
4, 5 żytni bardzo dobry i dobry
6, 7 żytni słaby i bardzo słaby
8 zbożowo-pastewny mocny
9 zbożowo-pastewny słaby

Kompleksy trwałych użytków zielonych

1z, 2z bardzo dobre, dobre i średnie
3z słabe i bardzo słabe

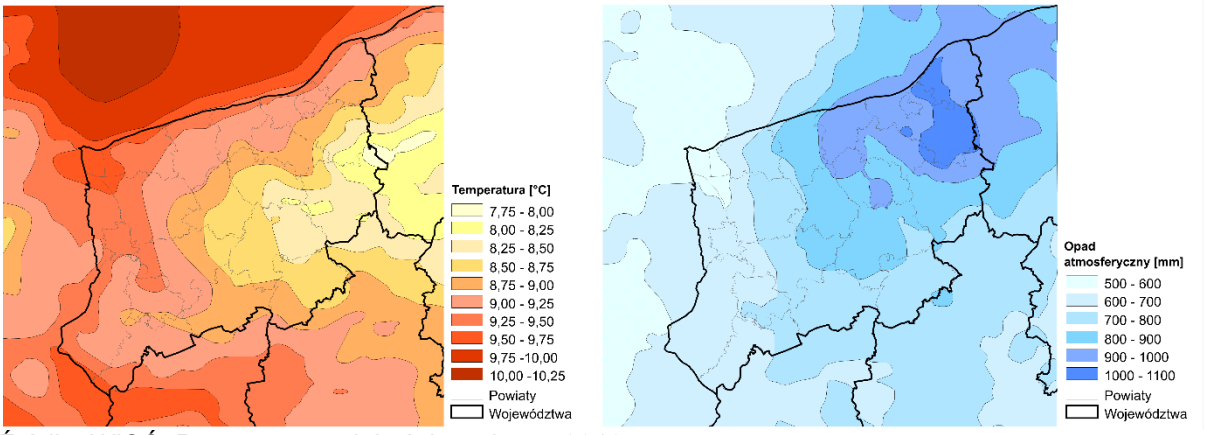
Pozostałe elementy użytkowania terenu

nieużytki rolnicze
lasy
tereny zurbanizowane
wody

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

Na obszarze województwa wydzielono dziesięć krain klimatycznych (Tabela 3). Średnie roczne temperatury powietrza w wieloleciu wahają się między 7°C a 8,5°C, a średnia roczna wysokość opadów wynosi od 490 do 770 mm. Przeważającym kierunkiem wiatrów jest zachodni i południowo-zachodni. Klimat województwa zachodniopomorskiego badany był na podstawie danych wieloletnich.

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



Źródło: WIOŚ. Roczna ocena jakości powietrza 2016 r.

Ze względu na prędkość i siłę wiatru, a także lokalne ukształtowanie terenu sprzyjające zwiększaniu przepływu prędkości powietrza, najlepszym rejonem do pozyskiwania energii wiatrowej jest wybrzeże Bałtyku, zwłaszcza na odcinku od Kołobrzegu po Darłowo, Wyspę Uznam, obrzeża Zalewu Szczecińskiego i wyższe partie wzniesień Pojezierza Pomorskiego. Najkorzystniejszymi obszarami do pozyskiwania energii słonecznej są: wybrzeże Bałtyku, Pojezierze Wałeckie oraz dolina Odry (od Kostrzyna po Cedynię).

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

Zmiany klimatu

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.1.3. Wody

Ogólna charakterystyka wód powierzchniowych

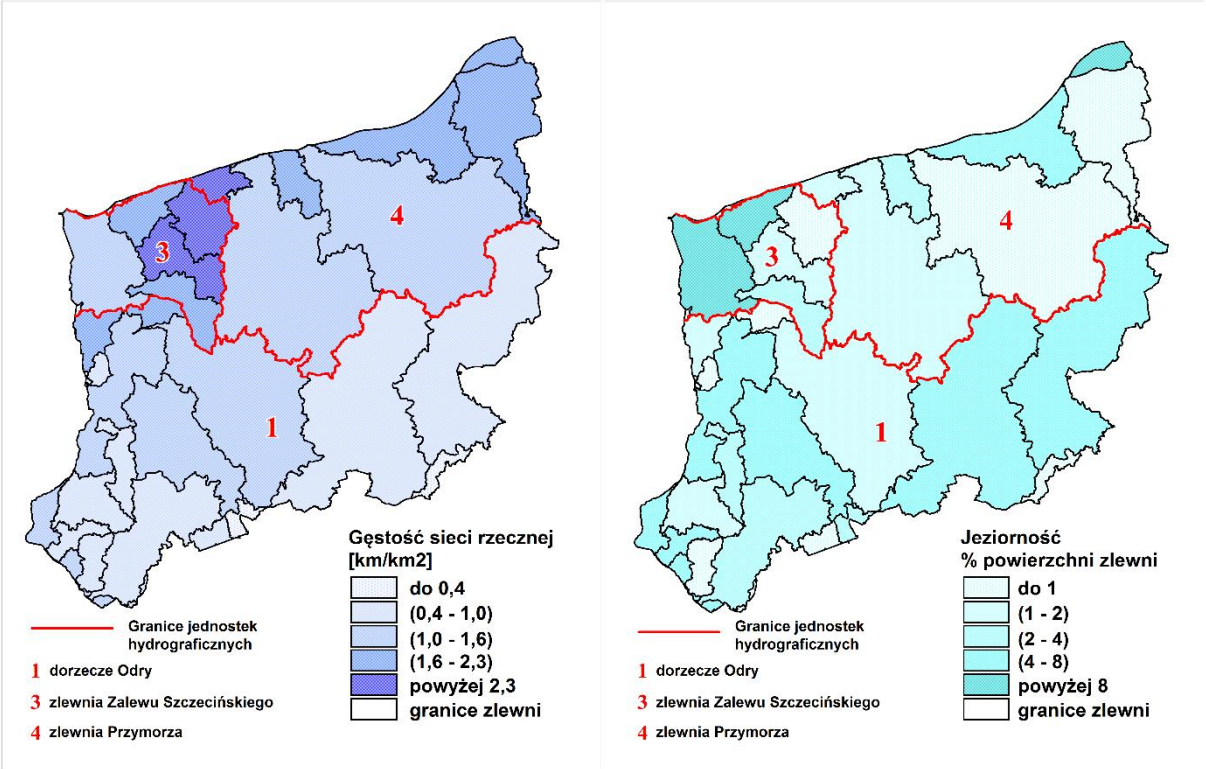
Województwo zachodniopomorskie położone jest w obszarze dorzecza Odry oraz w regionach wodnych Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego, Warty i Noteci[9]. Zgodnie z Ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo

[9] Dokładny przebieg granic obszarów dorzeczy, granic regionów wodnych oraz granic zlewni, ustaliło Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, zwane dalej „Wodami Polskimi", które rozpoczęło swoją działalność z dniem 1 stycznia 2018 r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie także ewidencjonuje ich przebieg w systemie informacyjnym gospodarowania wodami. Rada Ministrów, kierując się podziałem hydrograficznym kraju, określiła

wodne[10] obszar dorzecza Odry, obejmuje znajdujące się na terytorium Polski dorzecze Odry oraz dorzecza Regi, Parsęty, Wieprzy, Ücker oraz pozostałych rzek uchodzących bezpośrednio do Morza Bałtyckiego na zachód od ujścia Słupi lub wpadających do Zalewu Szczecińskiego. Zgodnie z obowiązującymi do 31.12.2017 r. zapisami Ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2017 r. poz. 1121) znajdujące się na terytorium Polski dorzecze Ücker (Wkry) stanowiło osobną jednostkę, tj. obszar dorzecza Ücker.

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

Ryc. 16. Gęstość sieci rzecznej i jeziorność w układzie zlewni



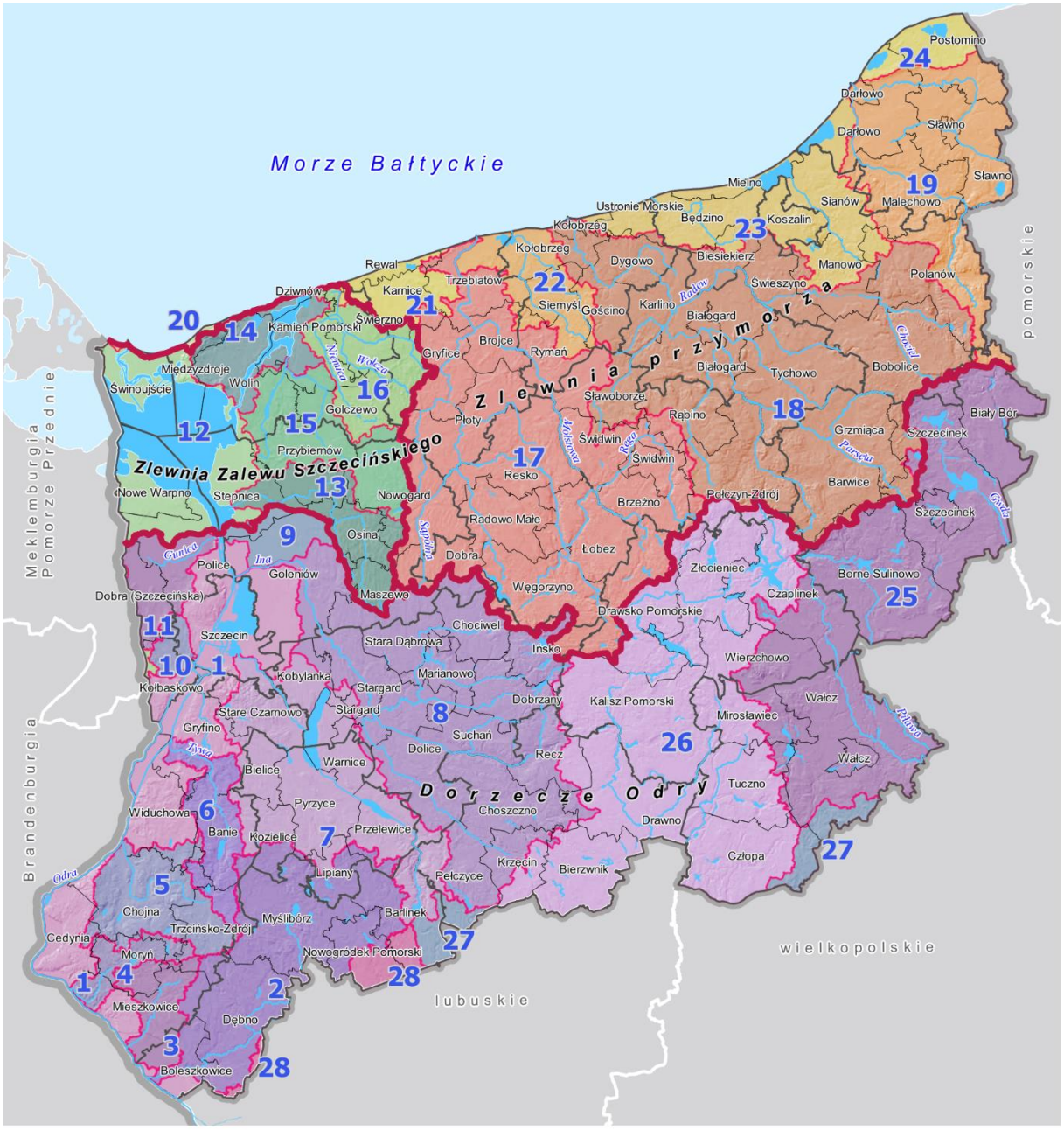
Źródło: D. Dybkowska-Stefek, M. Pluta, Opracowanie hydrograficzno-hydrologiczne województwa zachodniopomorskiego, Szczecin 2009.

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

w drodze rozporządzenia, sposób ustalania i ewidencjonowania przebiegu granic dorzeczy, regionów wodnych i zlewni.

[10] Ustawa z dnia 20 lipca 2017 roku Prawo Wodne, (tj. Dz.U. 2020 r. poz. 310 z późn. zm.).

Ryc. 17. Podział hydrograficzny



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie Mapy podziału hydrograficznego Polski

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

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

Zasoby wód powierzchniowych

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

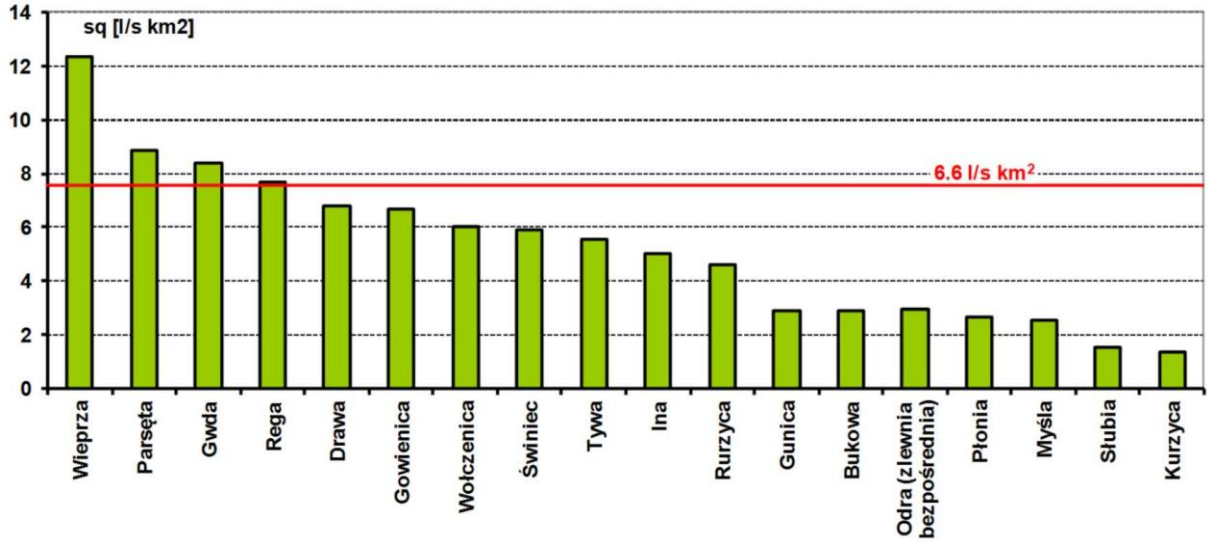
W całkowitym odpływie wód z obszaru województwa zachodniopomorskiego największy udział mają trzy rzeki Przymorza: Parsęta, Rega i Wieprza, które w wieloleciu 1981-2000 łącznie odprowadzały 41,7% odpływu (Ryc. 19.). Dwiema największymi rzekami znajdującymi się na południu województwa – Gwdą i Drawą –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

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

nr	nazwa zlewni	F - powierzchnia [km^2]		odpływ jednostkowy Sq [l/s km^2]
		Fc - całkowita	w granicach woj. zachodniopomorskiego	
1.	Bezpośrednia zlewnia Odry	119 074,11	1148,93	2,96
2.	Myśla	1298,09	1069,55	2,54
3.	Kurzyca	196,62	196,62	1,36
4.	Słubia	149,07	149,07	1,55
5.	Rurzyca	415,57	415,57	4,58
6.	Tywa	275,07	275,07	5,56
7.	Płonia	1129,42	1129,42	2,65
8.	Ina	2150,6	2150,6	5,04
9.	Krępa	141,04	141,04	3,84
10.	Bukowa (Stobnica)	70,69	70,69	2,87
11.	Gunica	223,65	223,65	2,88
12.	Zalew Szczeciński ze Świną	825,75	825,75	3,72
13.	Gowienica	367,65	367,65	6,68
14.	Dziwna z Zalewem Kamieńskim	319,08	319,08	5,52
15.	Wołczenica	483,26	483,26	6,02
16.	Świniec	428,39	428,39	5,92
17.	Rega	2793,42	2793,42	7,69
18.	Parsęta	3083,56	3083,56	9,71
19.	Wieprza	2212,95	1058,15	12,35
20.	Przymorze na wyspie Wolin	20,18	20,18	bd
21.	Przymorze Dziwna-Rega	181,39	181,39	7,32
22.	Przymorze Rega-Parsęta	292,73	292,73	4,43
23.	Przymorze Parsęta-Wieprza	796,36	796,36	11,50
24.	Przymorze Wieprza-Słupia	250,24	161,85	4,40
25.	Gwda	4947,27	2152,54	8,39
26.	Drawa	3290,93	2619,46	6,81
27.	Bezpośrednia zlewnia Noteci		114,90	bd
28.	Kanał Otok	529,99	92,38	bd
29.	Bezpośrednia zlewnia Warty		120,01	bd
30.	Dorzecze Wkry (Ücker) w granicach woj. zachodniopomorskiego		14,73	bd

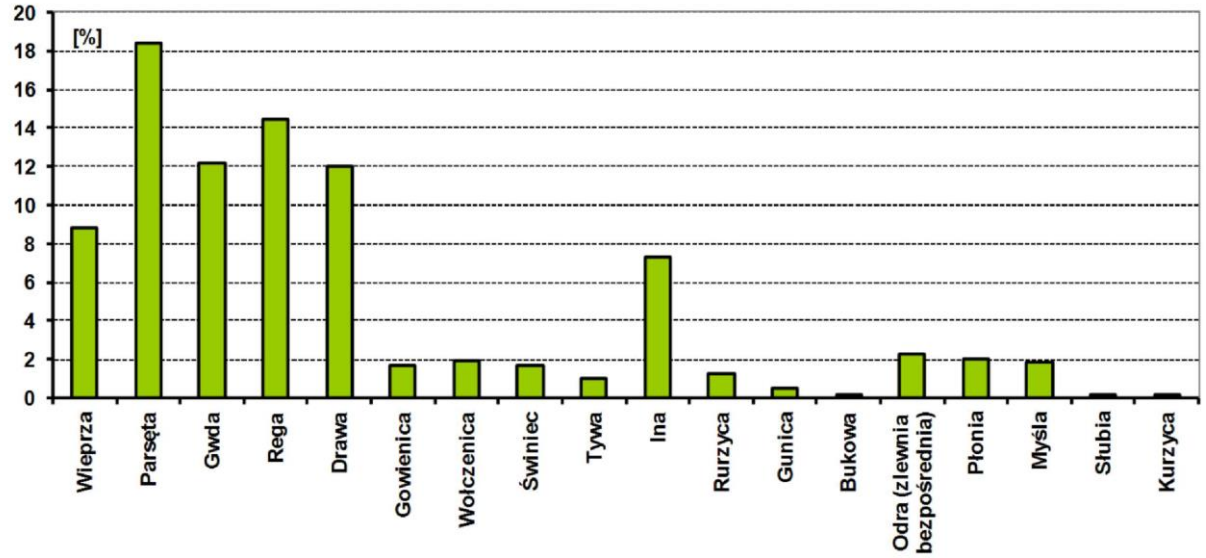
Źródło: D. Dybkowska-Stefek, M. Pluta, Opracowanie hydrograficzno-hydrologiczne województwa zachodniopomorskiego, Szczecin 2009.

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



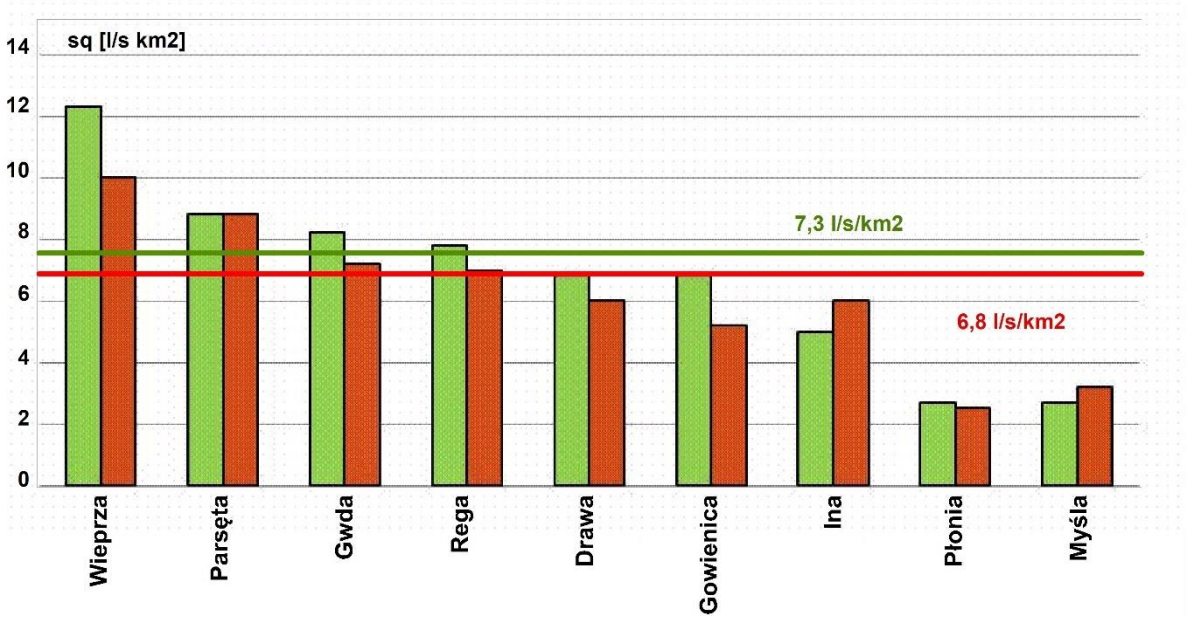
Źródło: D. Dybkowska-Stefek, M. Pluta, Opracowanie hydrograficzno-hydrologiczne województwa zachodniopomorskiego.

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



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

Ryc. 20. Średnioroczne odpływy jednostkowe w zlewniach kontrolowanych rzek województwa zachodniopomorskiego wyznaczone dla wielolecia 2001-2015



Źródło: Dybkowska–Stefek D., Aktualizacja i korekta merytoryczna w zakresie hydrografii, hydrologii i hydrogeologii, Szczecin 2017.

Z uwagi na brak podobnych danych średni roczny odpływ jednostkowy z wielolecia 2001-2015 dla obszaru województwa zachodniopomorskiego może być oszacowany jedynie na podstawie danych o przepływach w przekrojach wodowskazowych IMGW dla następujących rzek: Myśla, Płonia, Ina, Gowienica, Rega, Parsęta, Wieprza, Drawa i Gwda (tzw. rzeki kontrolowane). Dla porównania na rysunku tym zamieszczono także średnioroczne odpływy jednostkowe oszacowane dla tych zlewni dla wcześniejszego wielolecia. Na Ryc. 20. naniesiono także wartości średniego odpływu jednostkowego z tych zlewni w wieloleciu 1981-2000 oraz 2001-2015.

Z Ryc. 20. wynika, że średni odpływ jednostkowy ze zlewni kontrolowanych dla wielolecia 2001-2015 jest o 0,5 l/s/km^2 niższy niż dla wielolecia 1981-2000. Wzrost średniorocznego odpływu jednostkowego dotyczy jedynie zlewni Myśli i Iny.

Ogólna charakterystyka wód podziemnych

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

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

W podregionie koszalińskim poziomy użytkowe czwartorzędu, stanowiące najpoważniejsze i najbardziej zasobne zbiorniki wód podziemnych, występują przeważnie na głębokości 15-50 m, lokalnie np. w górnym dorzeczu Parsęty i Wieprzy.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- **GZWP nr 102 zbiornik wyspy Wolin** (Q) – udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 112,7 km^2, a proponowany obszar ochronny zbiornika, obejmuje powierzchnię 76,16 km^2. Zbiornik ten został wyznaczony w utworach czwartorzędowych w ośrodku porowym. Studnie na

tym obszarze mają wydajność potencjalną w przedziale od 10 do 30 m^3/h, a zasoby dyspozycyjne ustalone w wysokości 22 201,0 m^3/d. Na przeważającej części zbiornika została określona niska odporność na zanieczyszczenia ze względu na brak izolacji lub gdy miąższość utworów słabo przepuszczalnych jest mniejsza niż 15 m. Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów wynosi 10,4%.

- **GZWP nr 118 zbiornik międzymorenowy Polanów** (Q) – udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 160,5 km^2, w tym proponowany obszar ochronny zbiornika obejmuje powierzchnię 7,8 km^2. Wyznaczony w ośrodku porowym w utworach czwartorzędowych. Szacowane zasoby dyspozycyjne ustalone w wysokości 14 348 m^3/d. Zbiornik ten charakteryzuje się wysoką odpornością na zanieczyszczenia. Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów wynosi 6%.
- **GZWP nr 120 zbiornik międzymorenowy Bobolice** (Q) – udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 354,9 km^2 a proponowany obszar ochronny zbiornika obejmuje powierzchnię 408,9 km^2. Został wyznaczony w ośrodku porowym w utworach czwartorzędowych. Studnie na tym obszarze mają wydajność potencjalną w przedziale od 3 do 44 m^3/h, a zasoby dyspozycyjne ustalone w wysokości 63 200,0 m^3/d. Zbiornik ten charakteryzuje się niską odpornością na zanieczyszczenia, czas migracji zanieczyszczeń jest niższy niż 25 lat. Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów wynosi 1,6%.
- **GZWP nr 122 dolina kopalna Szczecin** – udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 151 km^2, w tym proponowany obszar ochronny zbiornika obejmuje powierzchnię 9,89 km^2. Zbiornik obejmuje czwartorzędowy poziom wodonośny międzyglinowy środkowy i podglinowy. Średnia głębokość ujęć wody wynosi 85 m. Zasoby dyspozycyjne wód podziemnych zbiornika wynoszą 37 440 m^3/d. Zbiornik na 99% powierzchni posiada wysoką odporność na zanieczyszczenia. Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów wynosi 33%.
- **GZWP nr 123 zbiornik międzymorenowy Stargard-Goleniów** (Q) – udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 378 km^2, w tym proponowany obszar ochronny zbiornika obejmuje powierzchnię 153 km^2. Zbiornik ten wydzielony został w obrębie czwartorzędowego poziomu wodonośnego określonego jako poziom międzyglinowy środkowy. Średnia głębokość ujęć wynosi 45 m. Studnie na tym obszarze mają wydajność potencjalną w przedziale od 15 do 58 m^3/h, a zasoby dyspozycyjne zbiornika ustalone w wysokości 86 707 m^3/d. Przeważająca cześć zbiornika przykryta jest glinami o miąższości od 15 do 50 m, które dają średnią odporność na zanieczyszczenia (izolacja częściowa – czas migracji zanieczyszczeń od 25 do 100 lat). Odporność poziomu na zanieczyszczenia jest niska. Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów wynosi 23%.
- **GZWP nr 125 zbiornik międzymorenowy Wałcz-Piła** (Q) – udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 2 531 km^2, w tym proponowany obszar ochronny zbiornika obejmuje powierzchnię 552,5 km^2. Zbiornik tworzą kopalne poziomy sandrowe międzyglinowe. Średnia głębokość ujęć wynosi 20 m, a szacunkowe zasoby dyspozycyjne 270 920 m^3/d. Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów wynosi 8,2%.
- **GZWP nr 126 zbiornik Szczecinek** (Q) – udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 1 345,5 km^2. Zbiornik ten nie jest objęty obszarami o podwyższonej ochronie. Odporność na zanieczyszczenia średnia. Czas migracji zanieczyszczeń szacuje się od 25 do 100 lat. Studnie na tym obszarze mają wydajność potencjalną w przedziale od 50 do 150 m^3/h, a zasoby dyspozycyjne zbiornika ustalone w wysokości 166 000 m^3/d. Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów wynosi 10%.
- **GZWP nr 127 subzbiornik Złotów-Piła-Strzelce Krajeńskie** (Ng) – udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 2 471 km^2. Zbiornik ten nie jest objęty obszarami o podwyższonej ochronie. Zbiornik tworzą piaszczyste warstwy występujące najczęściej w osadach miocenu. Średnia głębokość ujęć wynosi 90 m, a szacunkowe zasoby dyspozycyjne 269 000 m^3/d. Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów wynosi 39%.
- **GZWP nr 134 zbiornik międzymorenowy Dębno** (Q) – udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 174,4 km^2. Proponowany obszar ochronny zbiornika obejmuje powierzchnię 44,9 km^2. Zbiornik obejmuje czwartorzędowe poziomy wodonośne. Średnia głębokość ujęć wynosi 55 m, a szacunkowe zasoby dyspozycyjne 14 270 m^3/d. Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów wynosi 26%.

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

Według Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo Wodne (tj. Dz.U. 2020 r. poz. 310 z późn. zm.) oraz zgodnie z wymogami Ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. Prawo geologiczne i górnicze (t.j. Dz.U. 2019 r. poz. 868 z późn. zm.) dla wód podziemnych ustalane są zasoby dyspozycyjne i eksploatacyjne. Na obszarze regionu wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego (RWDOiPZ) wynoszącym 20 404,9 km^2, zasoby dyspozycyjne ustalone są dla powierzchni 19 826,6 km^2. Zasoby eksploatacyjne wód podziemnych w województwie zachodniopomorskim szacowane są na 171 432,29 m^3/h (stan na 31.12.2016). Stanowi to 8,4% ogółu zasobów Polski, co lokuje województwo na piątym miejscu w kraju pod względem zasobów eksploatacyjnych zwykłych wód podziemnych.

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

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

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

Morze Bałtyckie

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

Do obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej zalicza się morze terytorialne (obszar wód morskich o szerokości 12 mil morskich liczonych od linii podstawowej morza), wyłączną strefę ekonomiczną (leżącą na zewnątrz morza terytorialnego) oraz morskie wody wewnętrzne, które na Pomorzu Zachodnim znajdują się w całości w granicach województwa. Morskie wody wewnętrzne obejmują polskie części Jeziora Nowowarpieńskiego i Zalewu Szczecińskiego wraz ze Świną i Dziwną oraz Zalewem Kamieńskim, oraz rzekę Odrę pomiędzy Zalewem Szczecińskim a wodami portu Szczecin. Do morskich

wód wewnętrznych zaliczone są również wody znajdujące się pomiędzy linią brzegu morskiego a linią podstawową morza terytorialnego oraz wody portów określone od strony morza linią łączącą najdalej wysunięte w morze stałe urządzenia portowe, stanowiące integralną część systemu portowego.

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

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

2.1.4. Struktura glebowo-rolnicza

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

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

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

Tabela 5. Udział gleb poszczególnych klas bonitacyjnych

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

Źródło: WIOŚ, 2011

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

2.1.5. Kopaliny

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

Ustawa Prawo geologiczne i górnicze wprowadziła podział kopalin na:

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

Zasoby kopalin

W województwie zachodniopomorskim występują i są udokumentowane następujące złoża: gaz ziemny, ropa naftowa (udział województwa w wydobyciu krajowym stanowi 9,3% gazu ziemnego i 33,6% ropy naftowej), torfy borowinowe oraz solankowe wody lecznicze, wapienie i margle (dla potrzeb przemysłu cementowego), kruszywo naturalne, piaski kwarcowe do produkcji cegły piaskowo-wapiennej, surowce ilaste do produkcji ceramiki budowlanej i kruszywa lekkiego oraz kreda jeziorna, torfy borowinowe i torfy ogrodnicze.

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

Tabela 6. Wielkość zasobów kopalin w województwie zachodniopomorskim

Kopalina	Zasoby bilansowe	Wydobycie	Procent krajowych zasobów	Procent krajowego wydobycia
Gaz ziemny w mln m^3 *	785 8,76	478,45	5,6%	9,7%
Azotowy gaz ziemny w mln m^3 **	114 75, 45	10,18	77,6%	100%
Ropa naftowa w tys. t	7 269,24	333,44	30,9%	35,6%
Siarka w tys. t	56 932	23,37	0,08%	3,78%
Kreda jeziorna w tys. t	56 932	21	27,4%	7,2%
Piaski i żwiry w tys. t	1 205 992	17 146	6,19%	8,7%
Piaski kwarcowe do produkcji cegły wapienno-piaskowej w tys.m^3	30 170,28	6,97	11,4%	1,24%
Piaski kwarcowe do produkcji betonów komórkowych w tys.m^3	5 180,0	-	3,76%	-
Surowce ilaste ceramiki budowlanej w tys. m^3	32 647	20	1,6%	0,97%
Surowce ilaste do produkcji kruszywa lekkiego w tys. m^3	2 493	-	1,48%	-
Surowce do prac inżynierskich w tys. m^3	194	168	1,71%	50,9%
Piaski szklarskie w tys. t	10 777,3	-	1,66 %	-
Piaski formierskie w tys. t	7 596	-	2,5%	-
Torfy do celów rolniczych tys. m^3	24 738,83	360,68	30,41%	26,31%
Torfy do celów leczniczych tys. m^3	4 245,69	5,09	41%	62%
Wapienie i margle dla przemysłu cementowego w tys. t	168 022	-	1,31%	-
Wody lecznicze, wody termalne w m^3/h	894,47	31 611 807,7 m^3/rok	14,91%	20,56%

* Podane wartości zasobów są zasobami całego złoża (złoże BMB powiat myśliborski, powiat gorzowski)
** Jedyne eksploatowane złoże w Polsce

Źródło: Bilans zasobów złóż kopalin w Polsce wg stanu na 31 XII 2018 r. Państwowy Instytut Geologiczny, Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa 2019.

2.1.6. Szata roślinna i świat zwierzęcy

Roślinność

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

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

Lasy zajmują powierzchnię 815 tys. ha, co stanowi prawie 35,6% ogólnej powierzchni województwa, w tym lasy publiczne 794,2 tys. ha, a lasy prywatne 20,8 tys. ha. Rozmieszczenie lasów jest bardzo nierównomierne i waha się w granicach 0,8-72,7% powierzchni w poszczególnych gminach. Największą lesistością (60-72,7%) charakteryzują się gminy w południowo-wschodniej części województwa, na równinach: Drawskiej, Wałeckiej i na Pojezierzu Wałeckim. Zwarte kompleksy leśne występują też w innych częściach województwa: Puszcza Wkrzańska, Bukowa, Goleniowska, Piaskowa, Drawska, Barlinecka, lasy wolińsko-uznamskie, lasy mieszkowickie. Przeciętny wiek drzewostanu jest jednym z najniższych w kraju i wynosi, w zależności od rejonu, 55-62 lata, przy średniej krajowej 61 lat. Pod względem wieku drzewostanu dominują klasy II (21-40 lat) i III (41-60 lat). Drzewostan lasów nieobjętych gospodarką reprezentują głównie drzewa liściaste, tj. buczyny, dąbrowy, lasy mieszane z domieszką sosny, grady łęgi i olsy. Występują tu rośliny objęte ochroną gatunkową m.in. długosz królewski, widłak wroniec. Lasy gospodarcze to głównie drzewa sosny. Jednym z cenniejszych i charakterystycznych dla województwa jest nadmorski bór bażynowy stabilizujący wydmy nadmorskie z charakterystycznie powyginanymi od wiatru sosnami. Najsuchszym zespołem jest bór chrobotkowy wykształcony na piaskach wydmowych.

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

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

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

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

Fauna

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

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

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

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

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

Rzeki, jeziora, zalewy oraz Zatoka Pomorska charakteryzują się występowaniem licznej ichtiofauny. Do ryb zagrożonych wyginięciem można zaliczyć iglicznię oraz dennika, czyli taksony krytycznie nieliczne w wodach przybrzeżnych Zatoki Pomorskiej. Krytycznie zagrożony wymarciem jest także łosoś. Osobniki, które występują w naszych wodach, są efektem reintrodukcji tego gatunku. Charakterystycznym elementem ichtiofauny Pomorza Zachodniego są także ryby związane z dolnym biegiem rzek i ich estuariami: aloza, parposz i ciosa. Ich główny obszar występowania obejmuje rejon Zatoki Pomorskiej,

estuarium odrzańskiego, ujściowy odcinek Parsęty oraz gminę Mielno. Są to gatunki bardzo poważnie zagrożone wyginięciem. Cennymi przyrodniczo i gospodarczo gatunkami są sieja i sielawa, czyli ryby związane z czystymi i głębokimi jeziorami. W jeziorze Miedwie występuje unikatowy podgatunek siei miedwiańskiej. Warunkiem przetrwania tych gatunków jest zahamowanie eutrofizacji zbiorników wodnych.

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

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

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

Jednym z najbardziej rozpoznawalnych ptaków województwa zachodniopomorskiego jest bielik. Do skrajnie rzadkich gatunków zalicza się m.in.: świstuna, gadożera, głuszca, wodniczkę czy łęczaka.

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

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

2.1.7. Obszary chronione

Powierzchnia objęta formami ochrony przyrody (bez obszarów Natura 2000) stanowi 21,1% powierzchni województwa, wraz z otulinami parków narodowych, rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych – 26,7% powierzchni województwa (611 422,3 ha). Powierzchnia obszarów Natura 2000 (z wyłączeniem obszaru morskiego Zatoki Pomorskiej i przybrzeżnych wód Bałtyku) to 37,7% powierzchni województwa (864 111 ha).

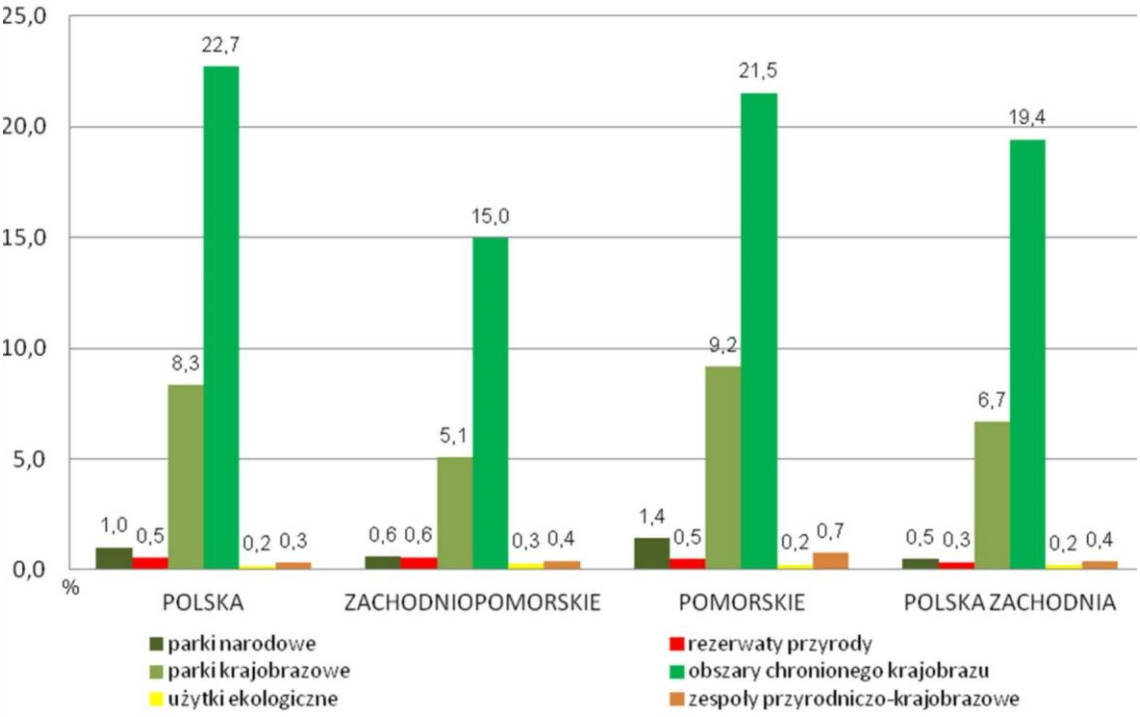
Łączna powierzchnia obszarów chronionych wraz z obszarami Natura 2000, powstała w wyniku połączenia nakładających się form ochrony przyrody, zajmuje 47,3% powierzchni województwa (1 082 726 ha). Na obszarach tych zależnie od formy ochrony obowiązują zróżnicowane ograniczenia lub zakazy dotyczące korzystania z zasobów przyrodniczych.

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego występują wszystkie formy ochrony przyrody wskazane w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody: parki narodowe, rezerwaty przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przyrody,

stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, ochrona gatunkowa
roślin, zwierząt i grzybów.

W świetle ww. wymienionej ustawy art. 19 ust. 1 nakazuje sporządzenie projektu planu ochrony dla parku narodowego, rezerwatu przyrody i parku krajobrazowego organom zarządzającym. Parki krajobrazowe podlegają kompetencjom Dyrektora Zespołu Parków Krajobrazowych, a ich utworzenie, powiększenie lub likwidacja następuje w drodze uchwały sejmiku województwa. W województwie zachodniopomorskim tylko dwa z siedmiu istniejących parków krajobrazowych – Iński Park Krajobrazowy i Szczeciński Park Krajobrazowy „Puszcza Bukowa" – posiadają opracowane plany ochrony. Plany ochrony dla pozostałych parków nie są jeszcze opracowywane.

Ryc. 21. Procentowy udział obszarów chronionych



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS (2019)

Parki narodowe

2 obszary o łącznej powierzchni w granicach województwa 13 665,7 ha (0,6% powierzchni województwa):

1) Woliński Park Narodowy, 10 937,4 ha (w granicach województwa 8 195 ha i 2804,4 ha z wyłączeniem morza terytorialnego);
2) Drawieński Park Narodowy, 11 342,00 ha, w tym w województwie zachodniopomorskim 5 470,7 ha, pozostała część w województwach: lubuskim i wielkopolskim.

Rezerwaty przyrody

125 obszarów o łącznej powierzchni ok. 13 260,78 ha (0,6% powierzchni województwa). Tylko rezerwat Świdwie chroniony Konwencją Ramsarską uzyskał status obszaru ochrony przyrody o znaczeniu międzynarodowym. Od 1984 r. znajduje się on na liście obszarów wodno-błotnych jako środowisko życiowe ptactwa wodnego.

Parki krajobrazowe

7 obszarów o łącznej powierzchni w granicach województwa 1 157 16,8 ha, co stanowi ok. 5% powierzchni województwa:

1) Szczeciński Park Krajobrazowy Puszcza Bukowa – 9 096 ha;
2) Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry – 6 009 ha;

3) Cedyński Park Krajobrazowy – 30 850 ha;
4) Park Krajobrazowy Ujście Warty – 20 532,46 ha (w województwie 1 850 ha);
5) Barlinecko-Gorzowski Park Krajobrazowy – 23 983 ha (w województwie 11 840 ha);
6) Iński Park Krajobrazowy – 17 763 ha;
7) Drawski Park Krajobrazowy – 38 360 ha.

Obszary chronionego krajobrazu

22 obszary o łącznej powierzchni 363 024,50 ha, pokrywają ok. 16% powierzchni województwa.

Tabela 7. Obszary chronionego krajobrazu w województwie zachodniopomorskim

Symbol obszaru na mapie	Nazwa obszaru	Powierzchnia obszaru w ha w województwie	Gminy województwa
OCK 1	„A" Dębno-Gorzów	11 060	Boleszkowice, Dębno
OCK 2	„B" Myślibórz	21 564,3	Dębno, Myślibórz, Nowogródek Pomorski
OCK 3	„C" Barlinek	13 108,2	Barlinek, Myślibórz, Nowogródek Pomorski, Pełczyce
OCK 4	„D" Choszczno-Drawno	24 520	Choszczno, Drawno, Recz
OCK 5	„E" Korytnica	3 550	Drawno
OCK 6	„F' Bierzwnik	28 500*	Bierzwnik, Choszczno, Drawno, Krzęcin
OCK 7	Dolina Radwi (Mostowo-Zegrze)	3 560	Świeszyno, Manowo
OCK 8	Dolina rzeki Płytnicy	1 213,7	Borne Sulinowo
	Dolina rzeki Płytnicy	79,88	Szczecinek
OCK 9	Dominikowo-Niemieńsko	5 777,25	Drawno
OCK 10	Jeziora Szczecineckie	16 131,1	Szczecinek, Biały Bór
OCK 11	Jezioro Łętowskie oraz okolice Kępic	1366***	Sławno
OCK 12	Koszaliński Pas Nadmorski	36 229	Kołobrzeg, Ustronie Morskie, Mielno, Będzino, Koszalin, Manowo, Sianów, Darłowo
OCK 13	Las Czermnicki	8451,96*	Nowogard
OCK 14	Las Drzonowski	86	Biały Bór
OCK 15	Okolice Kalisza Pomorskiego	2246,6	Kalisz Pomorski
OCK 16	Okolice Polanowa	1992,4	Polanów
OCK 17	Okolice Żydowo-Biały Bór	12 376	Polanów, Bobolice, Biały Bór
OCK 18	Pas pobrzeża na zachód od Ustki	6189***	Postomino
OCK 19	Pojezierze Drawskie	92 616,4	Część zachodnia: Połczyn-Zdrój, Świdwin, Brzeżno, Ostrowice, Drawsko Pomorskie, Kalisz Pomorski, Złocieniec, Wierzchowo. Część wschodnia: Borne Sulinowo, Szczecinek.
OCK 20	Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy	37 127,81**	Człopa, Mirosławiec, Tuczno, Wałcz
OCK 21	Puszcza nad Drawą	33 280**	Człopa, Tuczno, Wałcz
OCK 22	Obszary Chronionego Krajobrazu Doliny Piławy	1 998,57 (pow. łączna 4 obszarów)	Borne Sulinowo
Powierzchnia ogółem		363 024,50	

Źródło: Uchwała Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego Nr XXXII/437/14 z dnia 18 marca 2014 r. w sprawie przyjęcia tekstu jednolitego uchwały Nr XXXII/375/09 z dnia 15 września 2009 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu; Uchwała Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego Nr XI/222/16 z dnia 26 kwietnia 2016 r. w sprawie zmiany uchwały Nr XXXII/375/09 z dnia 15 września 2009 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu (Dz.U.Woj.Zach.z 2016 r. poz. 2239). Aktualizacja RBGP, 2019 r.

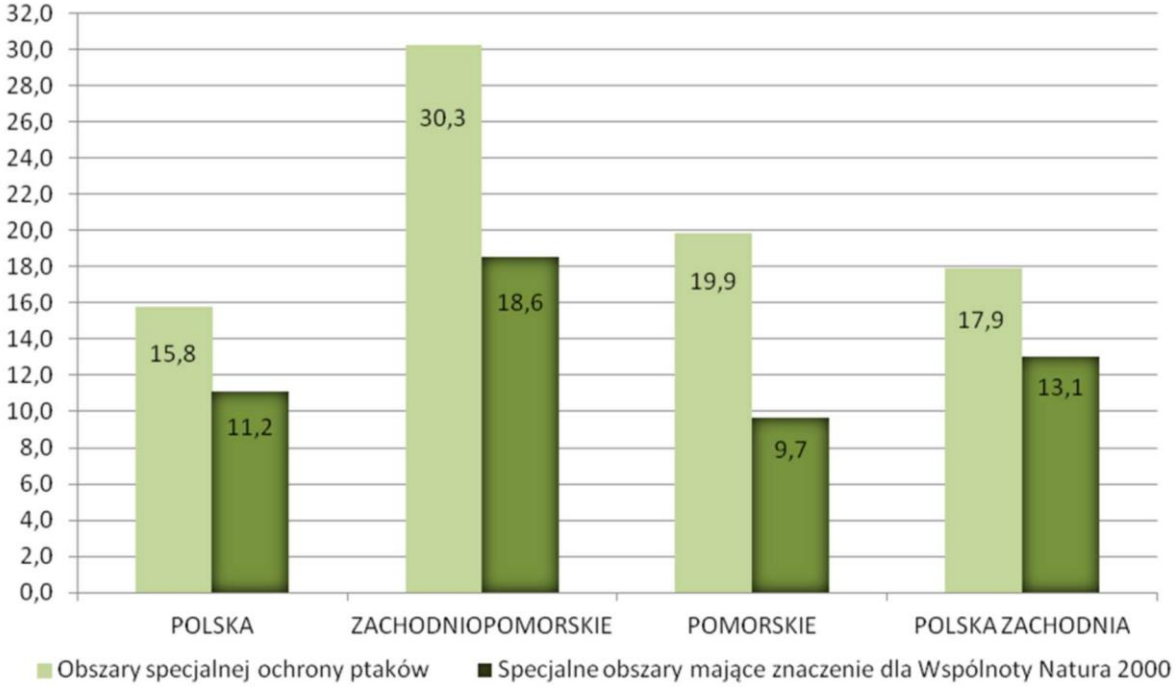
* powierzchnia wyliczona przez program Mapinfo, **pozostała część w województwie wielkopolskim; ***pozostała część w województwie pomorskim.

Obszary Natura 2000

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

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

Ryc. 22. Procentowy udział obszarów Natura 2000



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS (2019)

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

Lp.	Numer obszaru	Nazwa obszaru	Powierzchnia obszaru w ha w województwie
1.	PLB320001	Bagna Rozwarowskie	4 249,7
2.	PLB320002	Delta Świny	8 286,1
3.	PLB320003	Dolina Dolnej Odry	61 648,3
4.	PLB320018	Jeziora Wełtyńskie	2 811,2
5.	PLB320005	Jezioro Miedwie i Okolice	16 511
6.	PLB320006	Jezioro Świdwie	7 196,2
7.	PLB320016	Lasy Puszczy nad Drawą	121 007,6
8.	PLB320007	Łąki Skoszewskie	9 083,4
9.	PLB320017	Ostoja Cedyńska	20 871,2
10.	PLB320019	Ostoja Drawska	153 906,1
11.	PLB320008	Ostoja Ińska	87 711
12.	PLB320015	Ostoja Witnicko-Dębniańska	30 921,3
13.	PLB320014	Ostoja Wkrzańska	14 575,7
14.	PLB080001	Puszcza Barlinecka	10 014,6
15.	PLB320012	Puszcza Goleniowska	25 039,2
16.	PLB300012	Puszcza nad Gwdą	27 562,5
17.	PLB320010	Wybrzeże Trzebiatowskie	31 757,6
18.	PLB320011	Zalew Kamieński i Dziwna	12 506,9
19.	PLB320009	Zalew Szczeciński	47 194,6
Powierzchnia ogółem w granicach województwa			692 854,2

Lp.	Numer obszaru	Nazwa obszaru	Powierzchnia obszaru w ha w województwie
1.	PLB990002	Przybrzeżne wody Bałtyku	36 621,22*
2..	PLB990003	Zatoka Pomorska	309 154,9
Powierzchnia ogółem na wodach Bałtyku przylegających do województwa zachodniopomorskiego			345 776,12*

*obliczenia własne RBGPWZ

Źródło: Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, www.natura2000.gdos.gov.pl (stan na 2019 r.) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. (Dz. U. Nr 25/2011 poz. 133).

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

Lp.	Numer obszaru	Nazwa obszaru	Powierzchnia obszaru w ha w województwie
1.	PLH320036	Bagno i Jezioro Ciemino*	787,40
2.	PLH320001	Bobolickie Jeziora Lobeliowe*	4 759,30
3.	PLH320002	Brzeźnicka Węgorza*	592,20
4.	PLH320062	Bukowy Las Górki*	964,60
5.	PLH320061	Bystrzyno*	893,70
6.	PLH320048	Diabelskie Pustacie*	3 232,10
7.	PLH320053	Dolina Bielawy*	456,30
8.	PLH320003	Dolina Grabowej*	8 235,57
9.	PLH320004	Dolina Iny koło Recza*	4 471,80
10.	PLH320005	Dolina Krąpieli*	232,80
11.	PLH320025	Dolina Piławy*	2 201,11
12.	PLH320006	Dolina Płoni i Jezioro Miedwie*	20 755,90
13.	PLH320022	Dolina Radwi, Chocieli i Chotli*	21 861,70
14.	PLH300017	Dolina Rurzycy*	553,95
15.	PLH320050	Dolina Tywy*	3 754,90
16.	PLH220038	Dolina Wieprzy i Studnicy*	4 228,29
17.	PLH320037	Dolna Odra*	30 458,10
18.	PLH320007	Dorzecze Parsęty*	27 710,40
19.	PLH320049	Dorzecze Regi*	14 827,80
20.	PLH320060	Dziczy Las *	1 765,70
21.	PLH320038	Gogolice-Kosa*	1 451,70
22.	PLH320008	Janiewickie Bagno*	162,20
23.	PLH320039	Jeziora Czaplineckie*	31 949,30
24.	PLH320009	Jeziora Szczecineckie*	6 479,20
25.	PLH320040	Jezioro Bobięcińskie*	2 565,60
26.	PLH320041	Jezioro Bukowo*	3 263,00
27.	PLH320059	Jezioro Kopań*	1 166,50
28.	PLH320010	Jezioro Kozie*	139,82
29.	PLH320023	Jezioro Lubie i Dolina Drawy*	15 046,70
30.	PLH320063	Jezioro Stolsko*	139,70
31.	PLH320042	Jezioro Śmiadowo*	213,40
32.	PLH320011	Jezioro Wielki Bytyń*	2 011,10
33.	PLH320043	Karsibórz Świdwiński*	588,00
34.	PLH320012	Kemy Rymańskie*	2 644,80
35.	PLH320064	Las Baniewicki*	611,50
36.	PLH320044	Lasy Bierzwnickie*	8 258,80
37.	PLH320057	Mechowisko Manowo*	55,50
38.	PLH320051	Mieszkowicka Dąbrowa*	26,40
39.	PLH320045	Mirosławiec*	6 566,60
40.	PLH080071	Ostoja Barlinecka*	10 157,30
41.	PLH320052	Ostoja Golczewska*	845,10
42.	PLH320013	Ostoja Goleniowska*	8 419
43.	PLH320067	Pojezierze Ińskie*	10 229,90
44.	PLH320014	Pojezierze Myśliborskie*	4 406,80
45.	PLH320015	Police-kanały*	100,20
46.	PLH220024	Przymorskie Błota*	99,00
47.	PLH320016	Słowińskie Błoto*	192,60

Lp.	Numer obszaru	Nazwa obszaru	Powierzchnia obszaru w ha w województwie
48.	PLH320021	Strzaliny koło Tuczna*	17,30
49.	PLH320065	Torfowisko Poradz*	567,50
50.	PLH320056	Torfowisko Reptowo*	605,50
51.	PLH320017	Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski*	17 468,80
52.	PLH320018	Ujście Odry i Zalew Szczeciński*	52 612,00
53.	PLH320046	Uroczyska Puszczy Drawskiej*	33 714,80
54.	PLH320033	Uroczyska w Lasach Stepnickich*	2 749,70
55.	PLH320047	Warnie Bagno*	1 012,00
56.	PLH320066	Wiązogóra*	489,50
57.	PLH320019	Wolin i Uznam*	28 069,44
58.	PLH320020	Wzgórza Bukowe*	12 011,10
59.	PLH320054	Wzgórza Krzymowskie*	1 179,30
60.	PLH320055	Wzgórza Moryńskie*	588,00
61.	PLH320069	Ostoja Wełtyńska**	1 470,90
62.	PLH320070	Jezioro Dobropolskie**	397,9
63.	PLH320068	Jezioro Wicko i Modelskie Wydmy**	20 590,05
Powierzchnia ogółem w granicach województwa			426 231,8
1.	PLH990002	Ostoja na Zatoce Pomorskiej*	243 132,70
Powierzchnia ogółem na wodach Bałtyku przylegających do województwa zachodniopomorskiego			243 132,70

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

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

Źródło: Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, www.natura2000.gdos.gov.pl (stan na 2019 r.)

Korytarze ekologiczne

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

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

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

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

Uwzględniając wiedzę o regionie w zakresie środowiska przyrodniczego wydzielono:

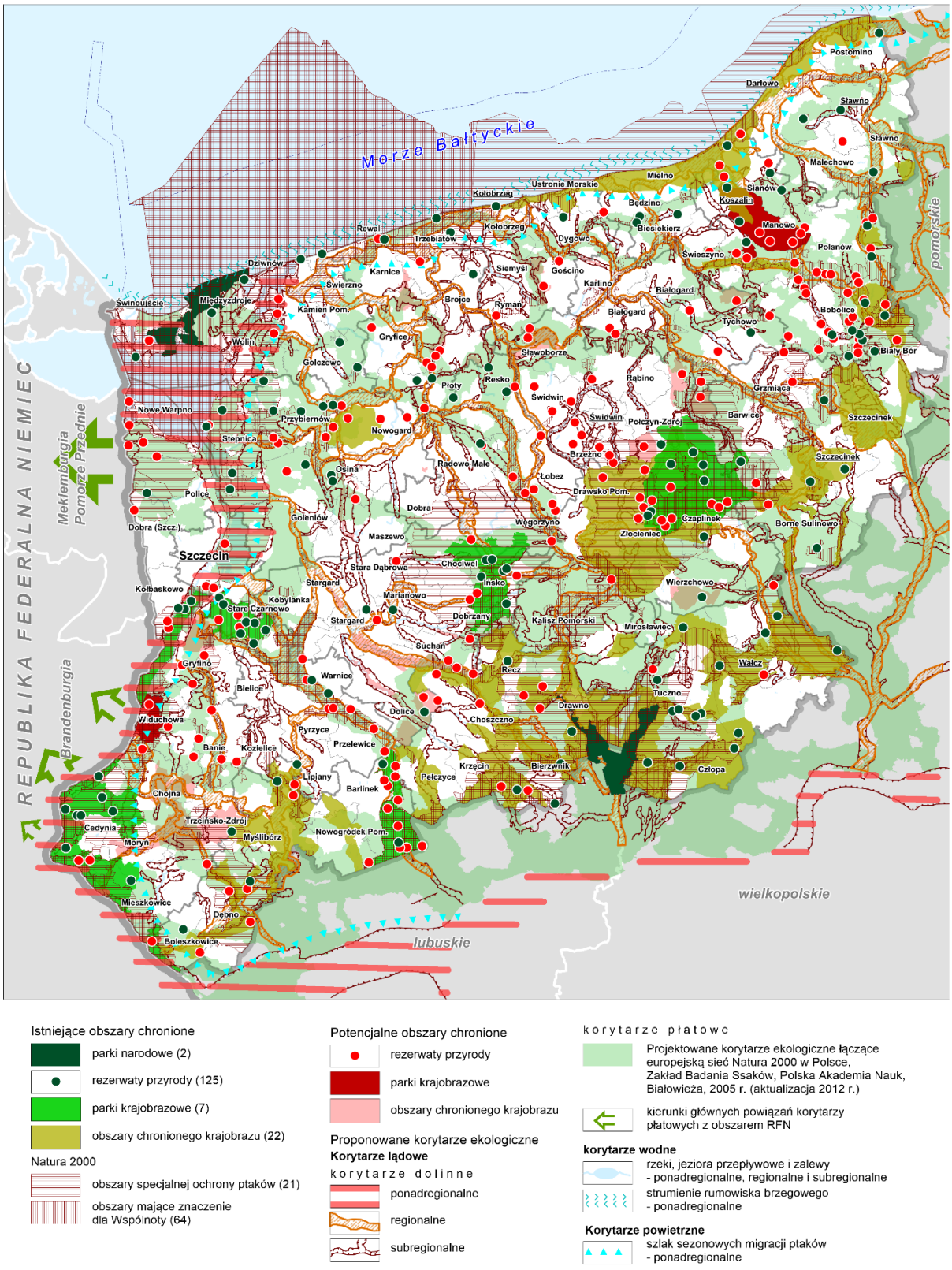
1) Ponadregionalne korytarze o charakterze zarówno międzynarodowym, jak i krajowym, obejmujące:
   - szlak sezonowych migracji ptaków – obejmujący regularne i pewne nieregularne wędrówki olbrzymiej ilości gatunków, głównie ze strefy umiarkowanej i arktycznej,
   - korytarz ekologiczny Odry, Zalewu Szczecińskiego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

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

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

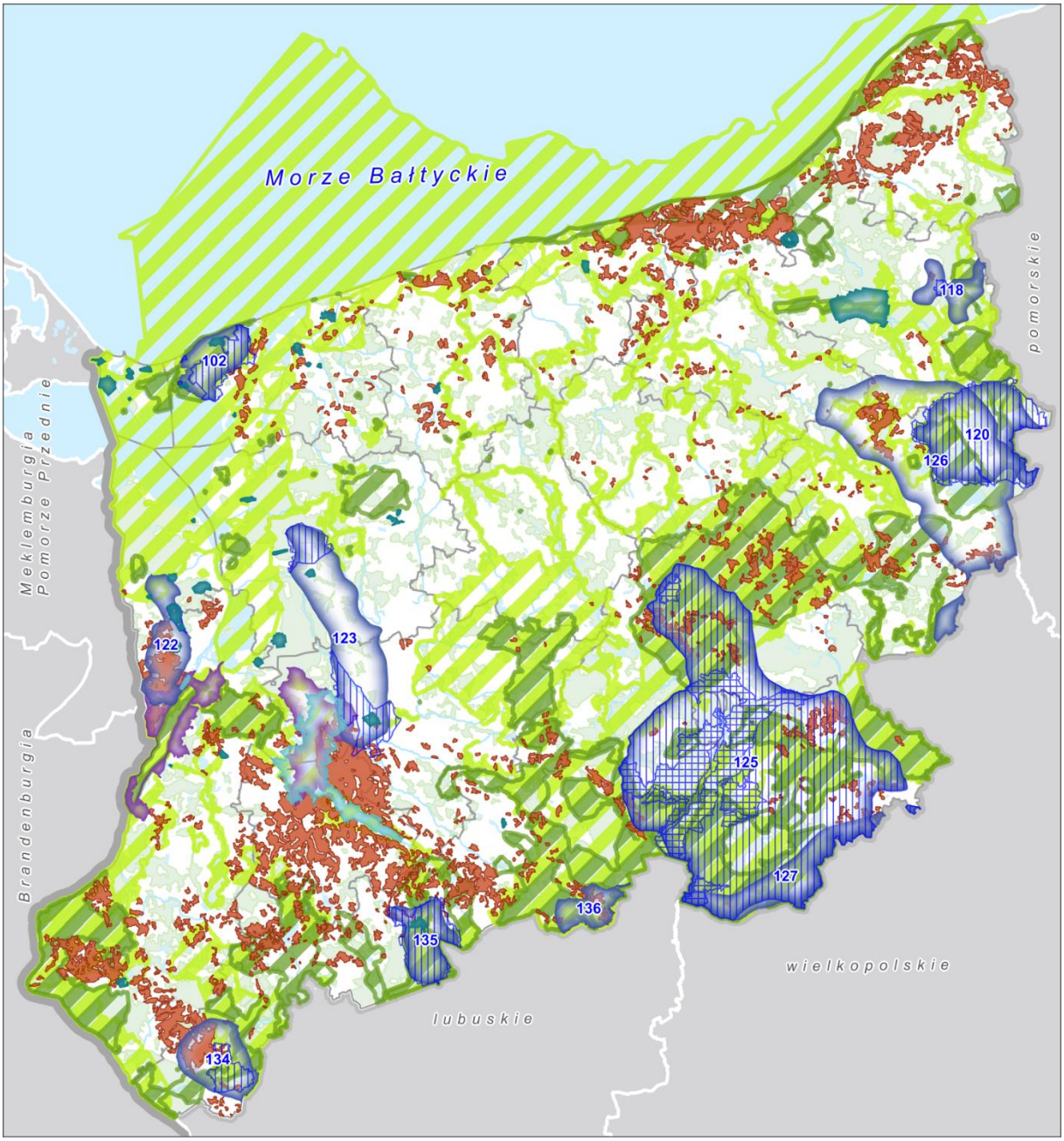
- lasy ochronne,
- leśne kompleksy promocyjne,
- obszary ochrony uzdrowiskowej,
- pas nadbrzeżny obejmujący pas techniczny i pas ochronny,
- strefy ochronne ujęć wód powierzchniowych i podziemnych,
- główne zbiorniki wód podziemnych,
- zlewnie wód wysokiej jakości,
- kompleksy glebowe o najwyższej przydatności rolniczej,
- wody i obszary szczególnie narażone na zanieczyszczenia związkami azotu,
- torfowiska, bagna i oczka wodne jako naturalne zbiorniki wodne, tereny zieleni w granicach wsi wraz z parkami, zadrzewieniem przykościelnym, cmentarnym i innym, zadrzewienia śródpolne i przydrożne itp.

Ryc. 23. Obszary ochrony przyrody



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Ryc. 24. Obszary funkcjonalne zasobów środowiska



Przyrodnicze obszary chronione

krajowy system obszarów chronionych

europejski system obszarów chronionych Natura 2000

Gleby

najwyższej przydatności rolniczej podlegające ochronie

Wody

główne zbiorniki wód podziemnych (GZWP)

jednolite części wód powierzchniowych wykorzystywanych do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia

strefy ochrony ujęcia wód powierzchniowych

strefy ochrony ujęcia wód podziemnych

Projektowane obszary ochronne GZWP

antropogeniczne

pozostałe

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

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

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

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

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

Ponadto, w polityce przestrzennej gmin należy dążyć do powołania innych form ochrony przyrody m.in.: zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, użytków ekologicznych, a ich szczegółową lokalizację powinny wskazywać gminne waloryzacje przyrodnicze.

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

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

2.1.8. Stan jakościowy i zagrożenia środowiska

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

2.1.8.1. Powietrze atmosferyczne i klimat akustyczny

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

Głównym źródłem zanieczyszczeń powietrza w województwie zachodniopomorskim są: emisja zanieczyszczeń z działalności przemysłowej, z sektora komunalno-bytowego oraz ze środków transportu, zwłaszcza transportu samochodowego. Jak wynika z rocznej oceny jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim za 2018 rok (GIOŚ 2019), przekroczenie obowiązujących standardów jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim dotyczyło dwóch substancji: pyłu zawieszonego PM10 oraz zawartego w tym pyle benzo(a)pirenu. Wysokie wartości stężeń tych dwóch zanieczyszczeń rejestrowano w okresach grzewczych. Jako główną przyczynę tych przekroczeń wskazuje się niską emisję pochodzącą z indywidualnego ogrzewania mieszkań.

W przypadku pyłu PM10 przekroczenia standardu jakości powietrza dotyczyły jednego stanowiska pomiarowego w strefie zachodniopomorskiej w Szczecinku. Strefami bez przekroczeń pyłu PM10 były aglomeracja szczecińska i miasto Koszalin. Obszar przekroczeń dla benzo(a)pirenu obejmuje miasto Szczecin, miasto Koszalin oraz 59 obszarów w strefie zachodniopomorskiej.

W oparciu o wyniki rocznej oceny jakości powietrza za rok 2016 uchwałami Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 27 lutego 2018 r. przyjęte zostały programy ochrony powietrza: dla aglomeracji szczecińskiej (Uchwała Nr XXX/466/18) i miasta Koszalin (Uchwała Nr XXX/467/18) ze względu na utrzymujące się przekroczenia poziomu docelowego benzo(a)pirenu i dla strefy zachodniopomorskiej ze względu na przekroczenia poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10 i poziomu docelowego benzo(a)pirenu (Uchwała Nr XXX/468/18).

W 2018 r. na całym obszarze województwa dla ozonu przekroczony został poziom celu długoterminowego, określony ze względu na ochronę zdrowia, co należy uwzględniać w wojewódzkich programach ochrony środowiska pod kątem zmniejszenia emisji zanieczyszczeń będących prekursorami ozonu – tlenków azotu, węglowodorów i lotnych związków organicznych.

Ze względu na ochronę roślin, ocenie jakości powietrza podlega strefa zachodniopomorska. Ocena dotyczy dwutlenku siarki (SO_2), tlenków azotu (NO_X) i ozonu (O_3). W 2018 r. w strefie tej nie zostały przekroczone dopuszczalne poziomy, zarówno przez średnioroczne stężenie NO_X i SO_2, jak i przez średnie stężenie SO_2 z okresu zimowego (październik-marzec).

W roku 2017 województwo zachodniopomorskie zajmowało dziesiąte miejsce w kraju w rankingu województw o największej emisji zanieczyszczeń gazowych oraz piąte ze względu na emisję pyłu. W województwie zachodniopomorskim emisja gazów wyniosła ok. 35 tys. Mg gazów (bez dwutlenku węgla) i 1,4 tys. Mg pyłów, co stanowiło w skali Polski odpowiednio 2,2% i 6,4%. Znaczny udział w emisji punktowej zanieczyszczeń do powietrza pochodził z zakładów energetycznych: PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A., Szczecińska Energetyka Cieplna Sp. z o.o. oraz zakładów przemysłowych, m.in. Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „POLICE" S.A., zakłady Grupy KRONOSPAN[11].

W świetle prowadzonych przez WIOŚ w Szczecinie pomiarów i badań, stan jakości powietrza na obszarze województwa zachodniopomorskiego w roku 2017 nie odbiegał od stanu w latach poprzednich. W dalszym ciągu na całym obszarze województwa występowały niskie stężenia gazowych substancji w powietrzu: dwutlenku siarki, tlenku węgla, benzenu i ozonu. Na zabudowanych obszarach dużych miast, szczególnie w Szczecinie i w Koszalinie, w pobliżu dróg z intensywnym ruchem samochodowym, rejestrowano dość wysokie stężenia dwutlenku azotu, jednak nie przekroczyły one wartości dopuszczalnych.

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

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

Najbardziej istotnym źródłem hałasu w województwie zachodniopomorskim jest ruch komunikacyjny (samochody, tramwaje, pociągi). W roku 2017 WIOŚ w Szczecinie prowadził pomiary monitoringowe hałasu komunikacyjnego w 9 punktach na obszarach miejscowości: Pyrzyce (w czterech punktach), Resko (w dwóch punktach) i Biały Bór (w trzech punktach).

W każdym z badanych miast stwierdzono występowanie terenów zagrożonych ponadnormatywnym hałasem. Przekroczenia występowały przede wszystkim przy pierwszej linii zabudowy. W Pyrzycach stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu od 0,2 do 5,2 dB w porze dziennej i od 0,7 do 7,6 dB w porze nocnej, w Białym Borze przekroczenia wynosiły do 3,7 dB w porze dziennej i do 9,6 dB w porze nocnej, w Resku przeprowadzone pomiary wykazały przekroczenia od 0,2 do 1,8 dB w porze dziennej i od 0,1 do 4,3 dB w porze nocnej. Nie stwierdzono terenów, na których występują przekroczenia większe niż 10 dB.

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

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

W roku 2012 powstała mapa akustyczna dla dróg krajowych, po których porusza się ponad 3 mln pojazdów rocznie. W 2013 r. powstała Mapa akustyczna dla dróg wojewódzkich o ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie położonych na terenie województwa zachodniopomorskiego, a w 2014 r. sporządzona została aktualizacja Mapy akustycznej miasta Szczecin. W roku 2017 powstała mapa dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, opracowana dla potrzeb państwowego monitoringu środowiska oraz mapa akustyczna Koszalina. W 2018 r. GDDKiA opracowała mapę

[11] Stan środowiska w województwie zachodniopomorskim. Raport 2018, WIOŚ.

akustyczną dla dróg krajowych, natomiast w roku 2019 wykonana została kolejna mapa akustyczna miasta Szczecin.

2.1.8.2. Stan jakościowy wód

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

Ocena jakości wód powierzchniowych dokonywana jest w oparciu o rozporządzenie Ministra Środowiska[12] oraz wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska. Klasyfikację wykonuje się w odniesieniu do jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP)* poprzez ocenę stanu/potencjału ekologicznego na podstawie elementów fizykochemicznych, biologicznych, hydromorfologicznych, stanu chemicznego i stanu wód.

Ocena, wykonana w 2017 r., dla 66 JCWP rzecznych wykazała, iż parametry określone dla co najmniej dobrego stanu/potencjału ekologicznego spełnia 5 JCWP rzecznych, dla umiarkowanego – 28 JCWP, słabego – 9 JCWP. O niższym niż dobry stanie/potencjale ekologicznym JCWP rzek decydowały głównie wyniki klasyfikacji elementów biologicznych (makrobezkręgowce bentosowe oraz ichtiofauna). Ponadto stwierdzono zły stan chemiczny w 46 JCWP na 50 JCWP ocenianych. Do wód o dobrym stanie chemicznym zaliczono jedynie 4 JCWP. O złym stanie chemicznym wód decydowały głównie wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne.

Wieloletnie badania w punktach objętych corocznym monitoringiem (rzeki uchodzące bezpośrednio do morza, Odra w rejonie Szczecina) wykazują utrzymywanie się tendencji spadkowej wskaźników zanieczyszczeń organicznych oraz biogennych (odpowiedzialnych za eutrofizację wód).

Z wyznaczonych 178 JCWP jeziornych, kompleksową oceną objęto 12, których stan określono na podstawie przeprowadzonych ocen stanu/potencjału ekologicznego, ocen stanu chemicznego. Na podstawie badań wskazano, że 12 jezior jest w stanie złym. Głównym problemem jakości wód jeziornych jest eutrofizacja spowodowana zarówno zanieczyszczeniami ze źródeł komunalnych, jak i rolniczych, które nawet pomimo znacznej redukcji, nadal mają istotny wpływ na stan troficzny jezior oraz wysokie stężenia benzo(a)pirenu, pochodzące z ogrzewania gospodarstw domowych, ruchu samochodowego czy spalania odpadów.

Na podstawie przeprowadzonych ocen na 18 stanowiskach pomiarowych dla badanych JCWP przejściowych i przybrzeżnych stwierdzono zły stan wód. Jakość wód Zatoki Pomorskiej zależna jest od wód Zalewu Szczecińskiego, zanieczyszczanego głównie przez rzekę Odrę. Rzeki wpływające do Zalewu Szczecińskiego oraz Bałtyku niosą z wodami znaczące ilości azotu i fosforu, w konsekwencji powodując eutrofizację tych wód. Jedynie w przypadku wód przejściowych JCWP Zalew Kamieński zaobserwowano niewielką poprawę stanu elementów biologicznych, co wpłynęło na podwyższenie ich stanu ekologicznego ze słabego na umiarkowany.

W 2017 r. badania stanu chemicznego wód podziemnych na terenie województwa zachodniopomorskiego przeprowadzone zostały w ramach monitoringu operacyjnego w 27 punktach pomiarowych. Zakres badań obejmował oznaczenie 43 wskaźników fizykochemicznych. W wyniku badań stwierdzono, że:

- w 19 punktach (około 70%) występowały wody o dobrym stanie chemicznym (tj. II klasy i III klasy),
- w 8 punktach (około 30%) występowały wody niezadowalającej i złej jakości (tj. IV klasy w pięciu punktach pomiarowych w Świnoujściu oraz V klasy w Koszewku, Bielicach i Świnoujściu),
- nigdzie nie odnotowano występowania wód bardzo dobrej jakości (I klasy).

Istotny wpływ na kształtowanie się chemizmu wód – jak w latach poprzednich – miały związki żelaza i manganu. Występowanie wyższych stężeń azotanów w wodach podziemnych stwierdzono na byłym obszarze szczególnie narażonym na zanieczyszczenie związkami azotu pochodzenia rolniczego – w zlewni rzeki Płoni. Zanieczyszczenie wód azotanami stwierdzono w miejscowości Koszewko (PL7/2156), a zagrożenie zanieczyszczeniem wód azotanami stwierdzono w miejscowościach Żabów (2522) i Bielice (2523).

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

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

2.1.8.3. Gleby i opady atmosferyczne

Badania jakości gleb ornych wykonywane są w cyklach 5-letnich przez IUNG – PIB. Monitoring chemizmu gleb przeprowadzono w latach 2015-2017 w 9 punktach pomiarowych (Raport z III etapu realizacji zamówienia „Monitoring chemizmu gleb ornych w Polsce w latach 2015-2017". IUNG – PIB, Puławy 2017). W większości punktów pomiarowo–kontrolnych gleby posiadały odczyn kwaśny i bardzo kwaśny i charakteryzowały się niską, naturalną zawartością siarki siarczanowej. Zawartość kadmu, miedzi, niklu, ołowiu i cynku w badanych glebach była niska i wskazywała na brak zanieczyszczenia metalami ciężkimi. W 3 badanych punktach pomiarowo-kontrolnych (Rzepnowo gm. Pyrzyce, Jankowo gm. Drawsko Pomorskie, Daszewo gm. Karlino) stwierdzono podwyższoną zawartość wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych (WWA).

Analiza wyników badań monitoringowych chemizmu opadów atmosferycznych i depozycji zanieczyszczeń do podłoża, wykazała, że roczny sumaryczny ładunek jednostkowy substancji zdeponowanych na obszarze województwa w 2016 r. wyniósł 45,1 kg/ha i był większy niż średni dla całego obszaru Polski o 3,7% (Stan środowiska w województwie zachodniopomorskim. Raport 2017, WIOŚ). Dodatkowo nastąpił niewielki wzrost wielkości ładunków niektórych substancji zdeponowanych na obszarze województwa w stosunku do roku 2015. Dotyczy to w szczególności azotu ogólnego, wapnia, siarczanów i fosforu ogólnego. Największym ładunkiem badanych substancji w województwie w 2016 r. został obciążony powiat gryficki (56,0 kg/ha) z najwyższymi, w porównaniu do obciążenia pozostałych powiatów, ładunkami chlorków, azotu azotynowego i azotanowego, azotu ogólnego, wapnia, magnezu, cynku, miedzi i ołowiu. W tym samym roku najmniejsze obciążenie powierzchniowe wystąpiło w powiecie myśliborskim (35,0 kg/ha), gdzie w stosunku do pozostałych powiatów, występowały najniższe obciążenia ładunkami: chlorków, azotu azotynowego i azotanowego, sodu, wapnia, magnezu, cynku, kadmu oraz chromu ogólnego, a także w powiecie gryfińskim (35,9 kg/ha), gdzie występowały najniższe obciążenia ładunkiem chromu ogólnego.

Wniesiony wraz z opadami w 2016 r. ładunek siarczanów, w porównaniu do średniego z lat 1999-2015, obniżył się o 34,1%, ładunek chlorków o 12,8%, azotu azotynowego i azotanowego o 15,6%, azotu amonowego o 13,5%, azotu ogólnego o 5,2%, fosforu ogólnego o 9,1%, sodu o 18,2%, potasu o 2,9%, wapnia o 20,9%, magnezu o 10,8%, cynku o 51,3%, ołowiu o 64,4%, kadmu o 77,7%, niklu o 64,8% i chromu ogólnego o 69,6% oraz wolnych jonów wodorowych o 70,0%. Ładunek miedzi w porównaniu do średniego z lat 1999-2015, był wyższy o 7,4%.

Zanieczyszczenia transportowane w atmosferze i wprowadzane wraz z mokrym opadem atmosferycznym na teren województwa zachodniopomorskiego stanowią znaczące źródło zanieczyszczeń obszarowych.

2.1.8.4. Pola elektromagnetyczne

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

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

Pomiary monitoringowe poziomów pól elektromagnetycznych na terenie województwa zachodniopomorskiego zostały wykonane w 45 punktach w każdym roku pomiarowym – po 15 pomiarów w miejscach dostępnych dla ludności: w centralnych dzielnicach lub osiedlach miast o liczbie mieszkańców przekraczającej 50 tys., w pozostałych miastach oraz na terenach wiejskich. Na przełomie ostatnich lat nie zaobserwowano znaczących zmian średnich poziomów pól elektromagnetycznych na żadnym z trzech kategorii terenów. Jednak dynamiczny rozwój branży telekomunikacyjnej wpływa na wzrost liczby sztucznych źródeł pól elektromagnetycznych w środowisku, co skutkuje nieznacznym wzrostem średnich poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku, zwłaszcza na terenach o dużej gęstości zaludnienia. Pomiary wykonane przez WIOŚ w Szczecinie w 2017 r. nie wykazały przekroczeń poziomów dopuszczalnych pól elektromagnetycznych w środowisku. Średnia arytmetyczna wszystkich

wyników pomiarów pól elektromagnetycznych wynosiła 0,53 V/m (0,74 V/m w miastach powyżej 50 tys. mieszkańców, 0,50 V/m w pozostałych miastach i 0,34 V/m na terenach wiejskich), co stanowi 8% wartości dopuszczalnej. Niemniej należy pamiętać, iż przy obecnym postępie cywilizacyjnym nie da się wyeliminować promieniowania elektromagnetycznego ze środowiska i dlatego niezbędne jest badanie jego poziomów.

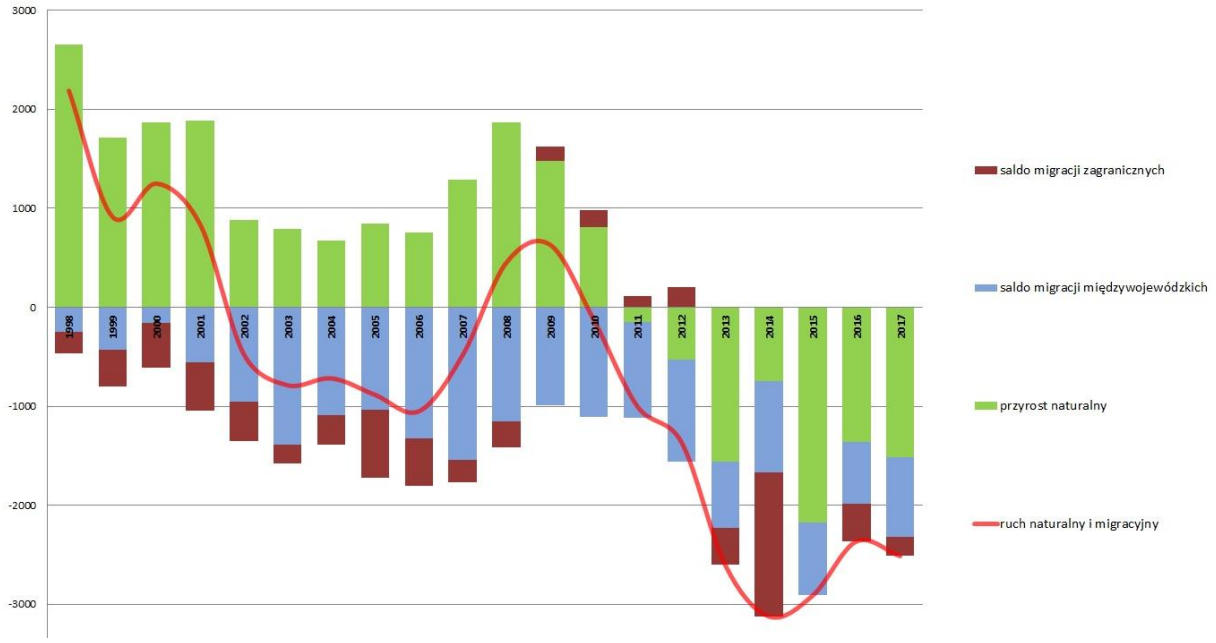
2.2. Ludność

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

Liczba ludności województwa wg stanu podanego przez GUS na koniec roku 2017 wyniosła 1 705,5 tys., co stanowi 4,44% liczby mieszkańców całego kraju. Pod względem liczby ludności województwo zachodniopomorskie znajduje się na 11. miejscu w kraju. W stosunku do stanu z roku 2011 liczebność spadła o 17 206 osób. W tym okresie liczba ludności miejskiej zmniejszyła się o 15 753 osób, a ludności wiejskiej wzrosła o 1 453 osób. Odsetek ludności mieszkającej w miastach wynosi około 68,6%, co umiejscawia województwo zachodniopomorskie na 3. miejscu w kraju, po województwach śląskim (76,9%) i dolnośląskim (68,8%).

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

Ryc. 25. Zmiana liczby ludności województwa w latach 1998-2017



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

2.2.1. Migracje

Największy wpływ na zmianę liczby ludności województwa w XXI w. miało saldo migracji, które przez cały badany okres jest ujemne (Ryc. 25.). Decydujący wpływ miał na to stały odpływ ludności do innych województw (migracje międzywojewódzkie). Saldo migracji zagranicznych w latach 2009-2012 było co prawda dodatnie, jednak nie zdołało to przeważyć wysokiego ujemnego salda migracji międzywojewódzkich (krajowych). W roku 2013 saldo migracji zagranicznych ponownie zaczęło przyjmować wartości ujemne, by w 2014 r. osiągnąć najniższą wartość - 1452 osoby. Najwięcej osób ubyło w migracjach międzywojewódzkich w roku 2007 (1 545). W sumie w latach 2000-2017 z przyczyn migracyjnych ubyło w województwie 22 306 osób, w tym w migracjach zagranicznych 5 233 i w migracjach międzywojewódzkich 17 073 osób.

Najwięcej osób wyprowadza się do województwa wielkopolskiego (w latach 2007-2017 z Pomorza Zachodniego przemeldowało się tam 12,7 tys. osób), następnie do pomorskiego (10,0 tys.) i do mazowieckiego (9,2 tys.). Przemeldowania w odwrotnym kierunku z pomorskiego i wielkopolskiego wyniosły po 8,0 tys. osób, a z mazowieckiego niespełna 4 tys. W związku z powyższym, to z Mazowszem Pomorze Zachodnie ma największe ujemne saldo migracji (-5,2 tys.), następnie z Wielkopolską (-4,7 tys.). Największe dodatnie saldo migracji zachodniopomorskie ma z województwem śląskim (+1 136 osób w ciągu 10 lat) oraz z – leżącym na przeciwległym końcu Polski – województwem lubelskim (+878 osób).

Porównanie migracji wybranych województw sąsiednich pokazuje, że dominującą rolą w przyciąganiu ludności mają: Wielkopolska z Poznaniem, która przyciąga ludność z województw Polski Zachodniej, Dolny Śląsk – jako kierunek migracji ludności ze Śląska Opolskiego i Górnego Śląska oraz, coraz silniej przyciągające ludność, województwo pomorskie, które w ostatnich latach osiągnęło dodatnie saldo migracji ze wszystkimi województwami oprócz mazowieckiego.

Analizując wiek migrantów w roku 2017, kiedy saldo migracji województwa zachodniopomorskiego z resztą kraju wyniosło -808 osób, zaobserwować można, że największą grupę opuszczających województwo stanowią osoby w wieku 24-35 lat (od 120 do 221 osób z każdego rocznika) (Ryc. 27.). Dla tych roczników jest też największe ujemne saldo migracji (łącznie - 499). Lekkie nadwyżki przyjeżdżających do województwa nad wyjeżdżającymi dotyczą jedynie wybranych roczników w wieku 44-66 lat. W tym przedziale wiekowym w województwie zanotowano łącznie o 70 zameldowań więcej niż wymeldowań, a najwyższe dodatnie saldo dotyczyło dwóch roczników (wchodzących w wiek emerytalny) 65 i 66 lat (odpowiednio +19 i +24 osoby).

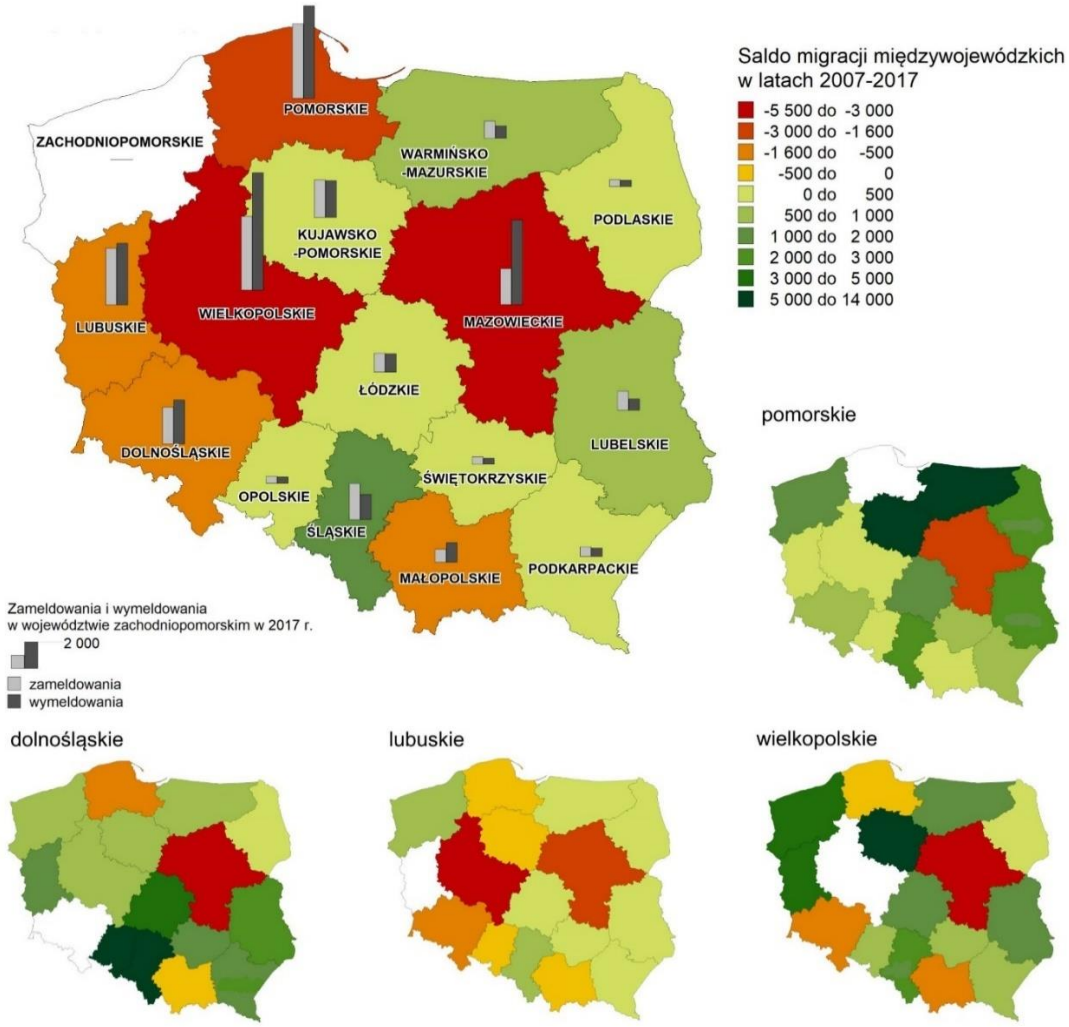
Analizując migracje w latach 2003-2017 wewnątrz województwa w przekroju gminnym, można wyraźnie zauważyć skupianie się ludności na dwóch obszarach: wokół Szczecina oraz wokół Koszalina i Kołobrzegu, gdzie występowało dodatnie saldo migracji na obszarach wiejskich. Dodatnie saldo migracji odnotowały również miasto Świnoujście oraz nadmorskie tereny wiejskie gmin: Darłowo, Mielno, Będzino, Ustronie Morskie, Kołobrzeg, Rewal, Dziwnów i Międzyzdroje, a także tereny wiejskie gmin: Barlinek, Gryfice, Gryfino, Stargard, Kamień Pomorski. Uwagę zwraca dodatnie saldo migracji w kilku mniejszych miastach (Chojna, Borne Sulinowo, Moryń, Maszewo, Trzcińsko-Zdrój), przy ujemnym saldzie na terenach wiejskich tych gmin.

W całym województwie występuje silny trend dezurbanizacyjny, który w roku 2003 dotknął również Szczecin. Saldo migracji Szczecina w latach 2003-2017 jest ujemne (łącznie w tych latach o 2257 osób więcej się wyprowadziło niż wprowadziło do Szczecina, najgorszy bilans był w roku 2008 (-783 osoby). Jednakże od roku 2011 ten trend zaczął się odwracać. Za wyjątkiem roku 2014, Szczecin corocznie odnotowuje dodatnie saldo migracji, co sprawia, że w latach 2011-2017 łączne saldo wyniosło (+518 osób).

Miastem o największym ujemnym saldzie migracji jest Stargard, który w latach 2003-2017 ani razu nie miał dodatniego salda migracji, a z przyczyn migracyjnych w tym okresie ubyło łącznie 3670 osób. Częściowo spowodowane jest to przenoszeniem do wiejskiej gminy Stargard (saldo + 1775) oraz częściowo gminy Kobylanka (+1125).

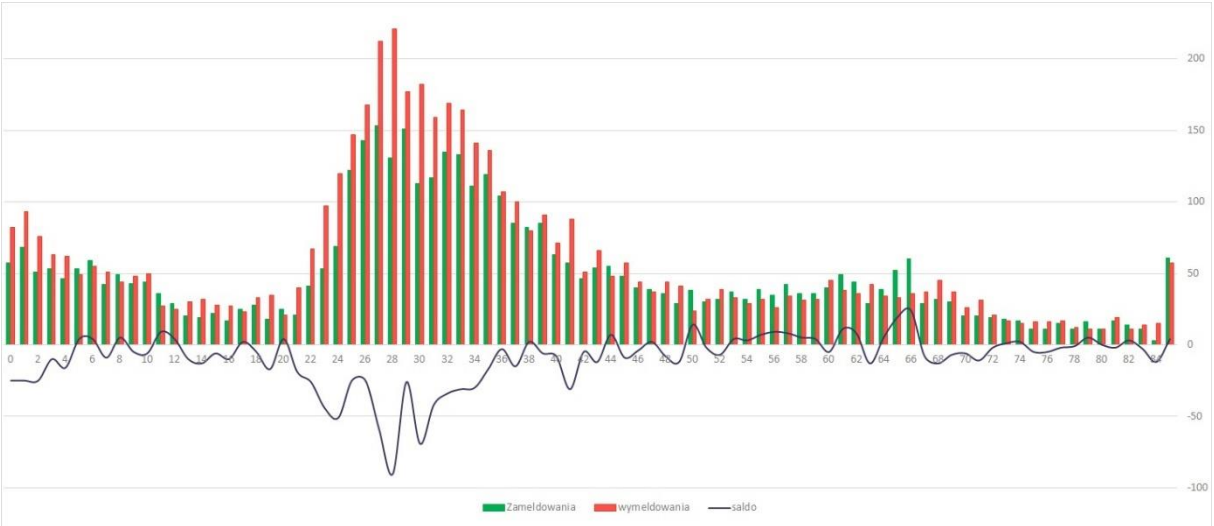
Gminą, która w omawianym okresie zyskała najwięcej mieszkańców, jest Dobra (Szczecińska) – w latach 2003-2017 miała niezmiennie dodatnie saldo migracji, największe w roku 2007 (+971). Łączne saldo migracji gminy Dobra w tym okresie wyniosło aż 10 973 osoby. Na drugim miejscu plasuje się inna podszczecińska gmina – Kołbaskowo, jednakże jej saldo jest już ponad trzykrotnie mniejsze (3169 osób).

Ryc. 26. Migracje międzywojewódzkie wybranych województw w latach 2007-2017



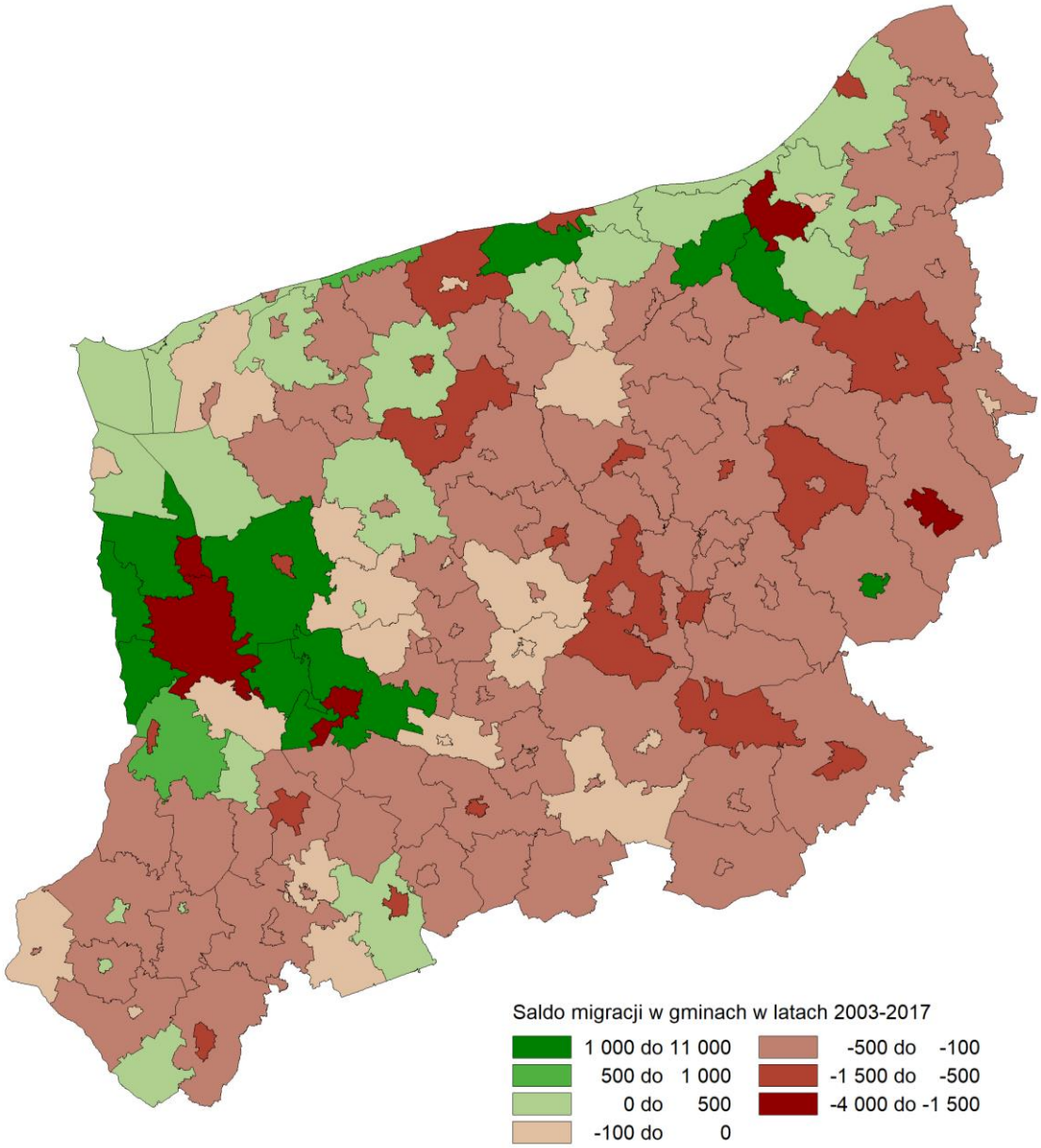
Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 27. Migracje międzywojewódzkie województwa zachodniopomorskiego wg wieku migrantów w 2017 r.



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 28. Saldo migracji w gminach województwa w latach 2003-2017 (w liczbach bezwzględnych)



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

2.2.2. Przyrost naturalny

Przyrost naturalny w województwie zachodniopomorskim był stale dodatni, aż do roku 2010. W XXI w. najwyższe wartości przyjmował w latach 2008 (1 870) i 2009 (1 477). Od roku 2011 liczba zgonów przewyższała liczbę urodzeń, by w roku 2015 przyrost naturalny przyjął najniższą wartość (-2 178). W Polsce przyrost naturalny był ujemny w latach 2002-2005 oraz od roku 2013. Dodatni przyrost naturalny w województwie spowodowany był głównie wysokim przyrostem na terenach wiejskich województwa, wahającym się od 3,5 na tysiąc mieszkańców w 2000 r. do 1,0 na tysiąc mieszkańców w roku 2014. Wskaźnik ten był średnio o 1,5 wyższy niż średnia dla polskiej wsi. Wskaźnik ten w miastach województwa zachodniopomorskiego do roku 2008 był wyższy niż średnio w polskich miastach, jednak od tego czasu zaczął spadać znacznie szybciej i w roku 2017 wyniósł już -1,5 przy średniej krajowej -0,5.

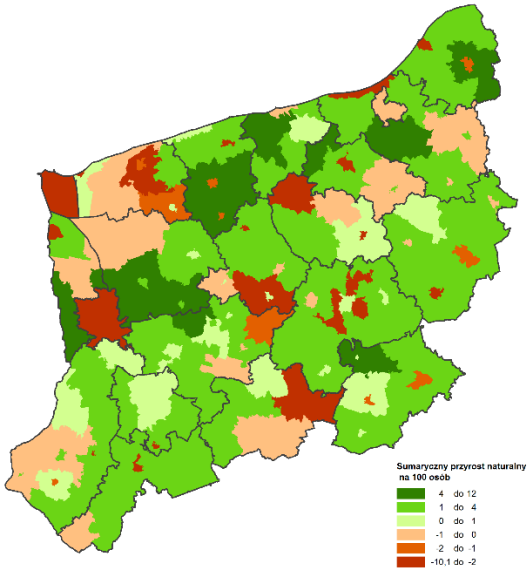
Tabela 10. Przyrost naturalny w województwie zachodniopomorskim i w Polsce

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Przyrost zachodniopomorskie	1291	1870	1477	811	-147	-526	-1561	-749	-2 178	-1 359	-1 512
Zachodniopomorskie - wieś/1000 os.	2,2	2,2	2,5	2	1,3	1,5	0,7	1,1	0,3	0,6	0,5
Polska - wieś/1000 os.	0,8	1,5	1,2	1,3	0,8	0,7	0,2	0,7	-0,1	0,3	0,7
Zachodniopomorskie - miasto/1000 os.	0,1	0,6	0,1	-0,2	-0,7	-1,1	-1,7	-1,1	-2	-1,4	-1,5
Polska - miasto/1000 os.	0	0,5	0,6	0,6	0,01	-0,39	-0,92	-0,52	-1,1	-0,5	-0,5

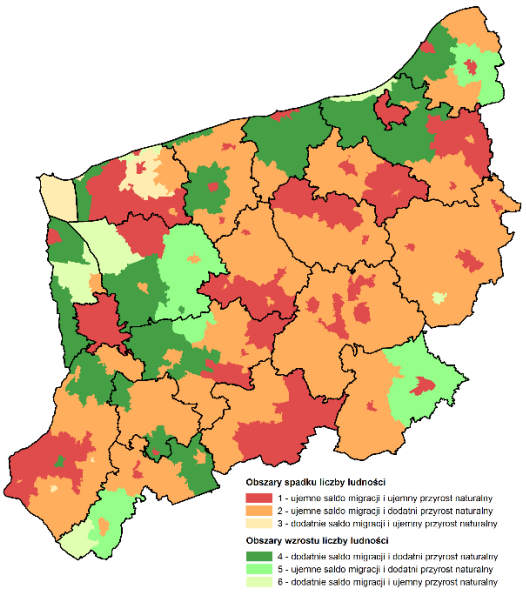
Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 29. Zmiany demograficzne w województwie zachodniopomorskim w latach 2003-2017

Przyrost naturalny w województwie zachodniopomorskim łącznie



Wpływ ruchu naturalnego i wędrówkowego na zmianę liczby ludności



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Na zmianę liczby ludności wpływa ruch naturalny i ruch migracyjny. W ciągu ostatnich 12 lat zsumowana liczba emigracji, imigracji, urodzeń i zgonów wyniosła -11 032 osoby. W tym okresie saldo migracji przez cały czas pozostawało ujemne. W latach 2003-2010 przyrost naturalny w województwie był co prawda dodatni i w niewielkim stopniu rekompensował ubytki ludności spowodowane migracjami, jednak w latach 2011-2014 sam przyrost również przyjął wartości ujemne, co dodatkowo zwiększyło ubytek ludności.

Analizując przestrzenny rozkład zjawisk demograficznych wewnątrz województwa (w przekroju gminnym) zauważalne są obszary wzrostu liczby ludności, skorelowane wyraźnie z obszarami dodatniego salda migracji (obejmują tereny wokół Szczecina, Koszalina i Kołobrzegu), a także nieliczne gminy wiejskie, które wzrost liczby ludności zawdzięczają dodatniemu przyrostowi naturalnemu. W obszarach peryferyjnych (centralna i południowo-wschodnia część województwa) nastąpił spadek liczby ludności – w gminach tych ujemne saldo migracji było większe niż dodatni przyrost naturalny, a w jedenastu obszarach wiejskich gmin (Bierzwnik, Chojna, Dobra, Drawno, Golczewo, Krzęcin, Sławoborze, Tuczno, Tychowo, Węgorzyno, Złocieniec) zarówno przyrost naturalny, jaki i saldo migracji były ujemne. Spadek liczby ludności odnotowano też w niemal wszystkich miastach (wyjątkami są związane z zasiedleniem osiedli powojskowych Borne Sulinowo – całe miasto oraz Chojna). Wzrost odnotowały również Goleniów, Maszewo i Moryń.

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

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

2.2.3. Struktura ludności według płci i wieku

W województwie zachodniopomorskim w 2017 r. na 100 mężczyzn przypadało 106 kobiet. Przewaga liczby kobiet dotyczy miast, gdzie współczynnik feminizacji wynosi 109, z kolei na terenach wiejskich przeważają nieznacznie mężczyźni (współczynnik feminizacji zachodniopomorskich wsi wynosi średnio 98).

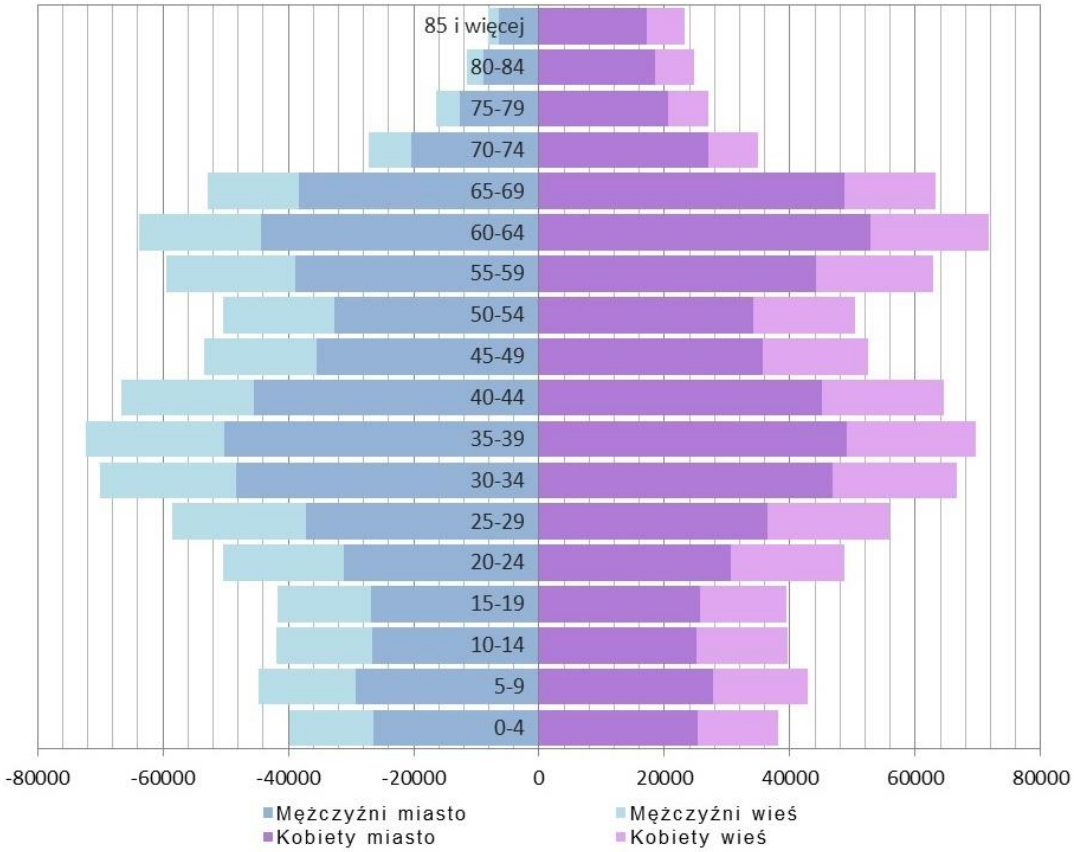
Tabela 11. Wskaźnik obciążenia demograficznego dla poszczególnych województw

	Wskaźnik obciążenia demograficznego, 2017 r.	Wskaźnik zastąpienia ludności w wieku produkcyjnym w latach 2017-2027
POLSKA	63,4	74,2
DOLNOŚLĄSKIE	63,4	66,4
KUJAWSKO-POMORSKIE	62,5	75,0
LUBELSKIE	63,7	75,5
LUBUSKIE	62,1	72,8
ŁÓDZKIE	66,6	67,5
MAŁOPOLSKIE	62,6	82,5
MAZOWIECKIE	66,4	80,0
OPOLSKIE	59,7	62,1
PODKARPACKIE	60,2	80,6
PODLASKIE	60,8	71,5
POMORSKIE	64,2	83,2
ŚLĄSKIE	63,8	65,0
ŚWIĘTOKRZYSKIE	63,8	67,9
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	60,0	75,0
WIELKOPOLSKIE	63,1	81,6
ZACHODNIOPOMORSKIE	62,5	68,8

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

W województwie zachodniopomorskim problemem jest mała liczba osób w wieku przedprodukcyjnym, stanowiąca 17,3% ludności (mniej od średniej krajowej wynoszącej 18,0%). W ciągu najbliższych 10 lat 242 666 osób osiągnie wiek poprodukcyjny, podczas gdy wiek produkcyjny osiągnie zaledwie 167 015 (ubytek 75 651 osób na rynku pracy wyłącznie z przyczyny struktury wieku). Wskaźnik zastąpienia ludności w wieku produkcyjnym – wynosi więc 68,8% (średnia krajowa wynosi 74,2%).

Ryc. 30. Struktura płci i wieku ludności województwa w 2017 r.



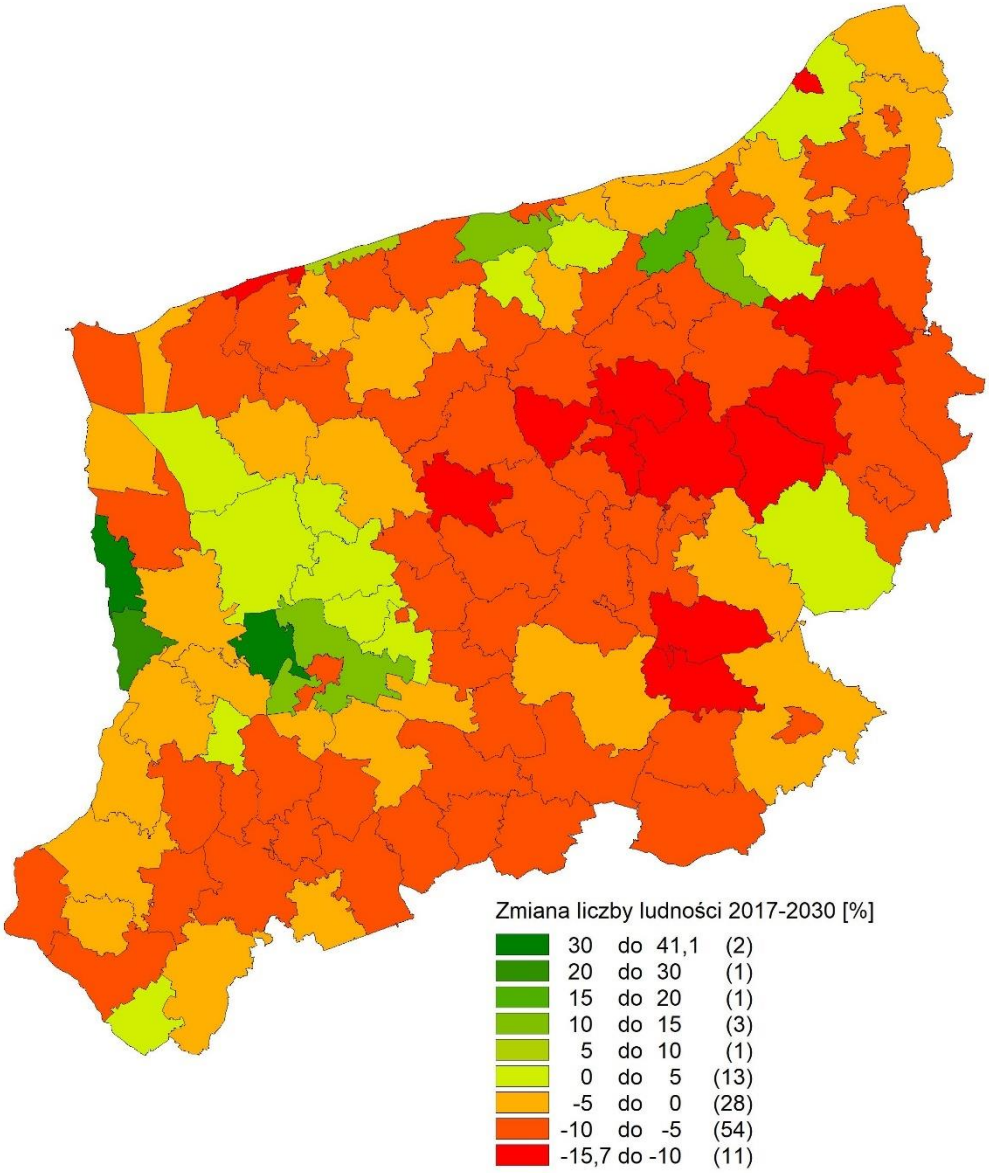
Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

2.2.4. Prognoza demograficzna

Prognoza demograficzna GUS przewiduje spadek liczby ludności województwa zachodniopomorskiego z 1 704 918 osób w 2017 r. do 1 636 735 osób w 2030 r. (o 4%). W tym okresie ludność Polski ma zmniejszyć się o 2%. Prognozowane zmniejszenie populacji województwa będzie wynikiem ujemnego salda ruchu naturalnego (-51,6 tys.), oraz salda migracji wynoszącego – 16,6 tys. osób. Odpływ siły roboczej nie będzie rekompensowany, ani wchodzeniem nowych roczników na rynek pracy, ani imigracją z innych województw oraz krajów. Na przestrzeni kilkunastu lat odejdzie na emeryturę blisko 117. tys. uprawnionych obywateli, tym samym liczba osób w wieku poprodukcyjnym w stosunku do 2017 r. zwiększy się o 78 tys. W tym samym czasie o blisko 30 tys. spadnie liczba dzieci i młodzieży (ludność przedprodukcyjna). Największe ubytki ludności (10%) prognozowane są w środkowej i wschodniej części województwa (Mirosławiec, Bobolice, Barwice, Rąbino, Grzmiąca, Połczyn-Zdrój, Wierzchowo),

natomiast dodatnie saldo wystąpi w sąsiedztwie niektórych gmin ościennych Szczecina, Stargardu, Goleniowa, Darłowa, Koszalina i Kołobrzegu. Rekordowe wzrosty (>30%) występują w gminie Dobra oraz Kobylanka.

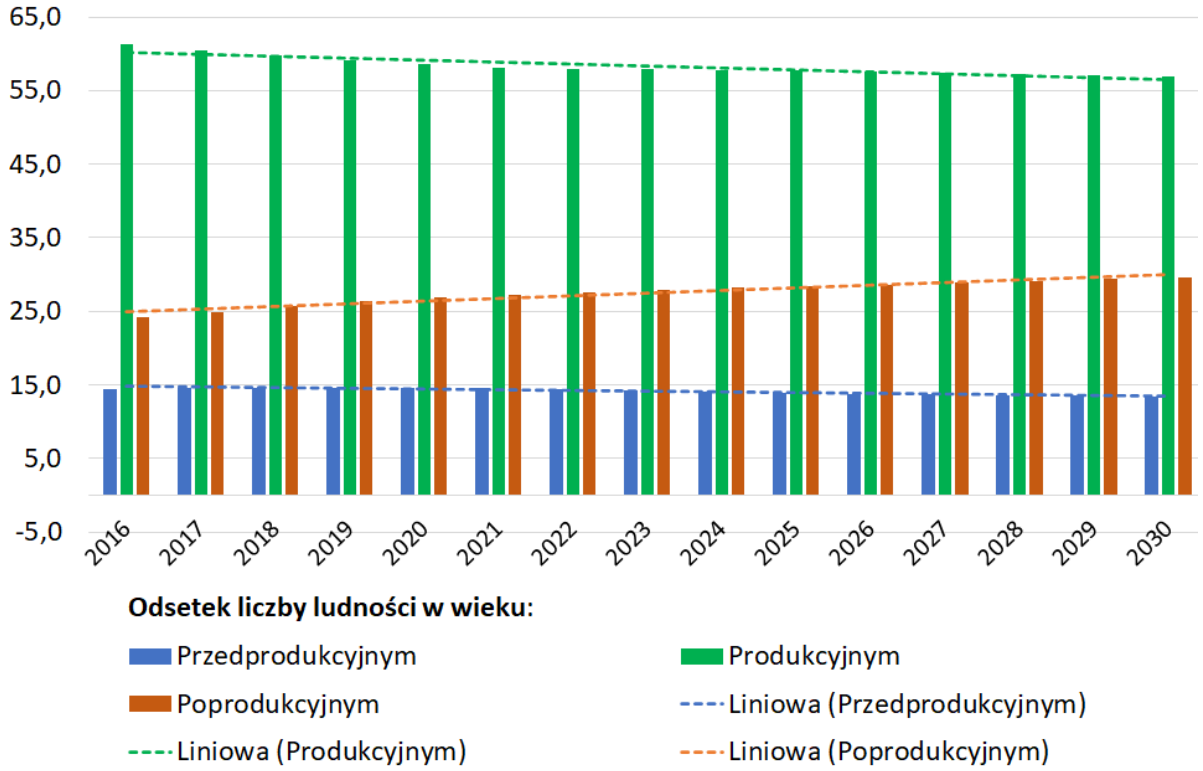
Ryc. 31. Prognoza demograficzna do roku 2030 względem roku 2017



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Prognozowane zmiany demograficzne, poza spadkiem liczby ludności, wskazują również na znaczące zjawisko starzenia się populacji województwa. Mocno ograniczy się podaż ludności w wieku produkcyjnym, przy jednoczesnym wzroście liczby ludności w wieku poprodukcyjnym (pow. 65 lat). Tym samym wzrasta współczynnik obciążenia demograficznego (Ryc. 33). W 2017 r. na jedną osobę w wieku powyżej 65 lat przypadały 3 osoby w wieku produkcyjnym. W 2030 r. będą to już tylko 2 osoby (2,2). Można założyć, że najtrudniejsza sytuacja wystąpi we wschodniej części województwa, jak również w niektórych gminach nadmorskich (Świnoujście, Międzyzdroje). Relatywnie lepiej będzie w przyszczecińskich gminach Dobra i Kołbaskowo.

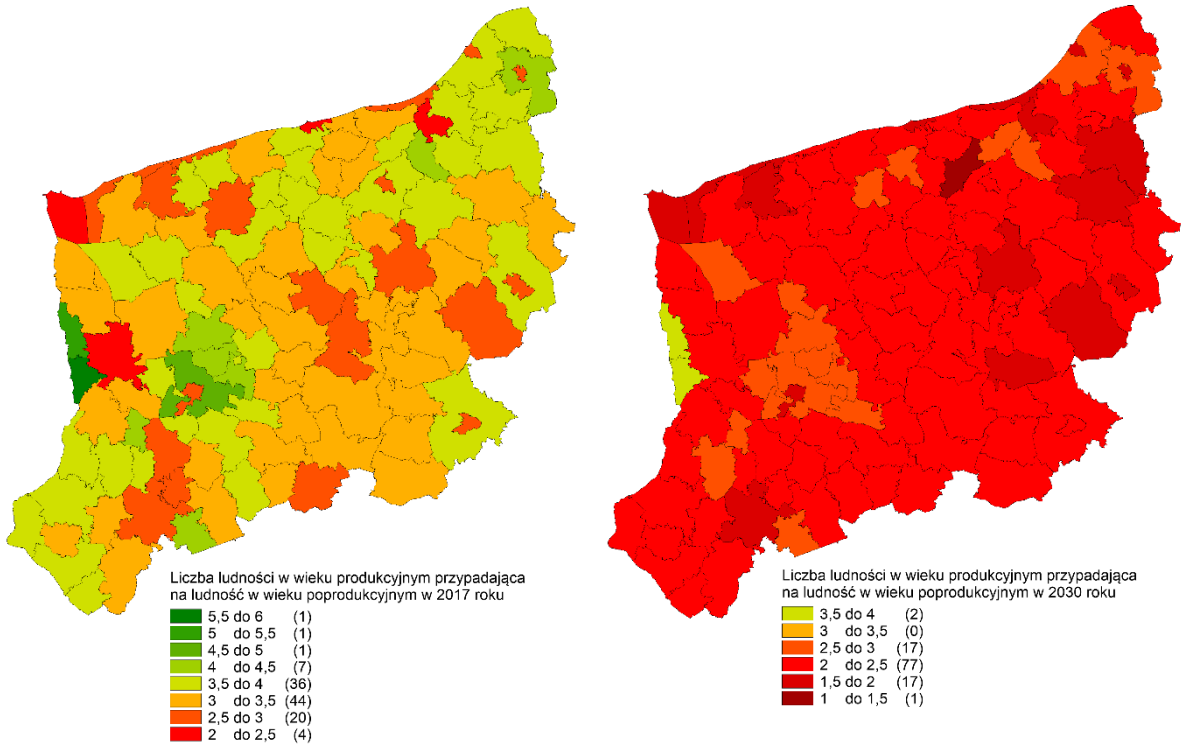
Ryc. 32. Prognoza demograficzna do roku 2030 względem roku 2017



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 33. Zmiana liczby ludności w wieku produkcyjnym przypadająca na ludność w wieku poprodukcyjnym

Rok 2017 **Rok 2030**



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

2.3. Sieć osadnicza

W województwie zachodniopomorskim pod koniec roku 2017 znajdowały się 3 079 miejscowości: 66 miast i 3 013 miejscowości wiejskich. Odsetek ludności miejskiej (68,6%) jest wyższy niż średni wskaźnik krajowy, który w 2017 r. wyniósł 60,1%. Województwo zachodniopomorskie znajduje się na trzecim miejscu w Polsce, po śląskim i dolnośląskim, pod względem wskaźnika urbanizacji. W samym Szczecinie mieszka 23,7% mieszkańców województwa, większy odsetek skupienia w największym mieście posiadają jedynie województwa: mazowieckie, łódzkie i podlaskie.

Tabela 12. Ludność miejska według województw w roku 2017

Województwo	Liczba ludności ogółem	Liczba ludności miejskiej	Odsetek ludności miejskiej	Liczba ludności największego miasta	Odsetek ludności największego miasta
Polska	38 433 558	23 109 253	60,13%	x	x
Dolnośląskie	2 902 547	1 996 356	68,78%	638 586	22,00%
Kujawsko-Pomorskie	2 082 944	1 234 999	59,29%	352 313	16,91%
Lubelskie	2 126 317	988 365	46,48%	339 850	15,98%
Lubuskie	1 016 832	659 689	64,88%	124 295	12,22%
Łódzkie	2 476 315	1 553 425	62,73%	690 422	27,88%
Małopolskie	3 391 380	1 637 850	48,29%	767 348	22,63%
Mazowieckie	5 384 617	3 463 514	64,32%	1 764 615	32,77%
Opolskie	990 069	522 594	52,78%	128 140	12,94%
Podkarpackie	2 129 138	876 243	41,15%	189 662	8,91%
Podlaskie	1 184 548	719 151	60,71%	297 288	25,10%
Pomorskie	2 324 251	1 484 837	63,88%	464 254	19,97%
Śląskie	4 548 180	3 496 038	76,87%	296 262	6,51%
Świętokrzyskie	1 247 732	556 176	44,57%	196 804	15,77%
Warmińsko-Mazurskie	1 433 945	846 422	59,03%	173 070	12,07%
Wielkopolskie	3 489 210	1 903 380	54,55%	538 633	15,44%
Zachodniopomorskie	1 705 533	1 170 214	68,61%	403 883	23,68%

Źródło: obliczenia własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

W latach 2010-2018 liczba mieszkańców miast województwa zachodniopomorskiego zmniejszyła się o niemalże 16 tys. osób, pomimo że w tym okresie przybyły trzy miasta (1 stycznia 2011 r. prawa miejskie uzyskało Gościno, 1 stycznia 2014 r. Stepnica i 1 stycznia 2017 Mielno) zamieszkiwane przez łącznie 7,9 tys. osób. Spadła również liczba ludności wiejskiej o 2,2 tys. osób.

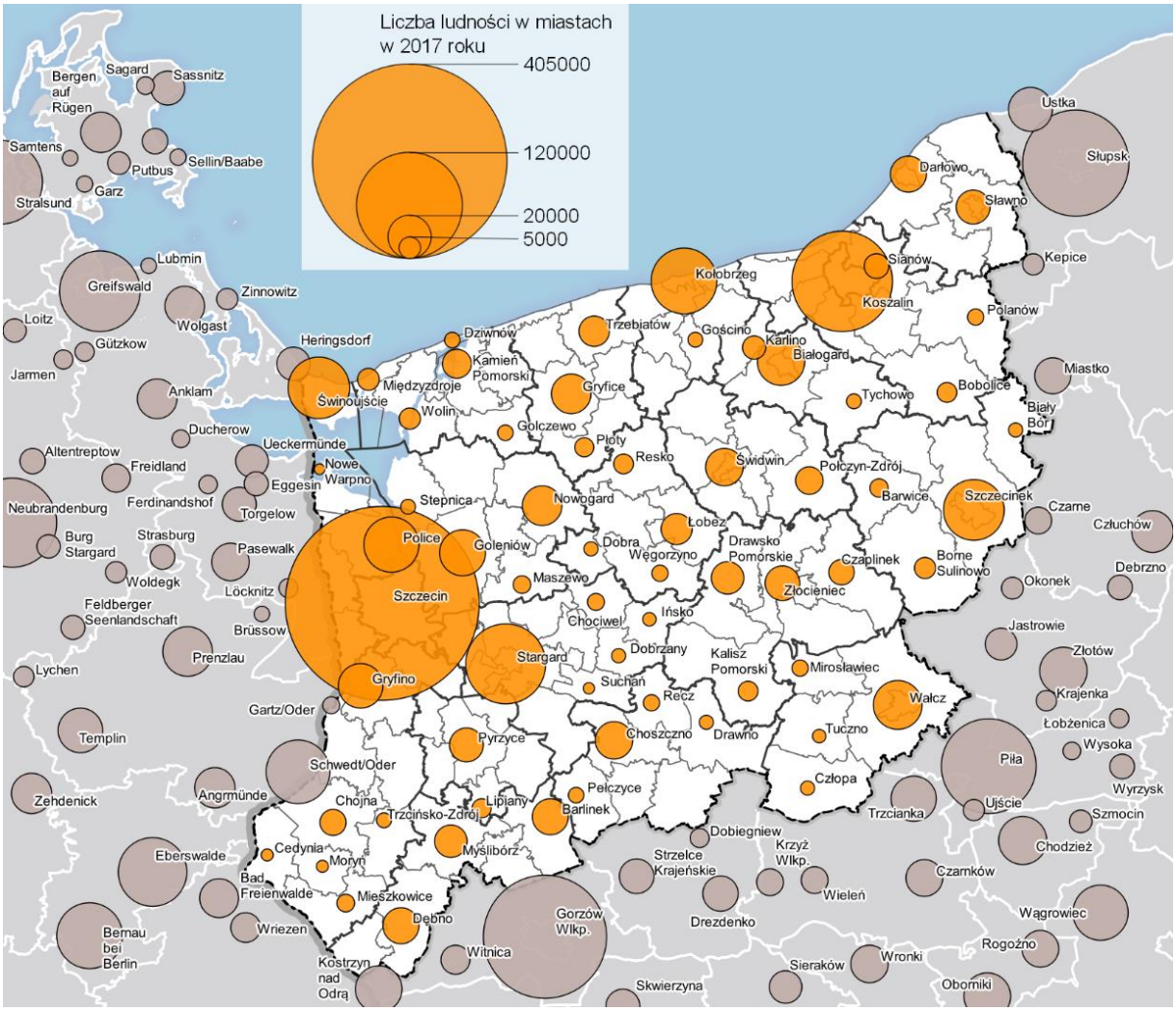
2.3.1. Miasta

Wśród 66 miast województwa zachodniopomorskiego przeważają miasta małe (poniżej 20 tys. mieszkańców) i bardzo małe (poniżej 5 tys.). 55 miast (83%) zamieszkuje mniej niż 20 tys. mieszkańców, z czego 34 nie przekraczają 5 tysięcy. W małych miastach mieszka 20% mieszkańców województwa i 28% ludności miejskiej.

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

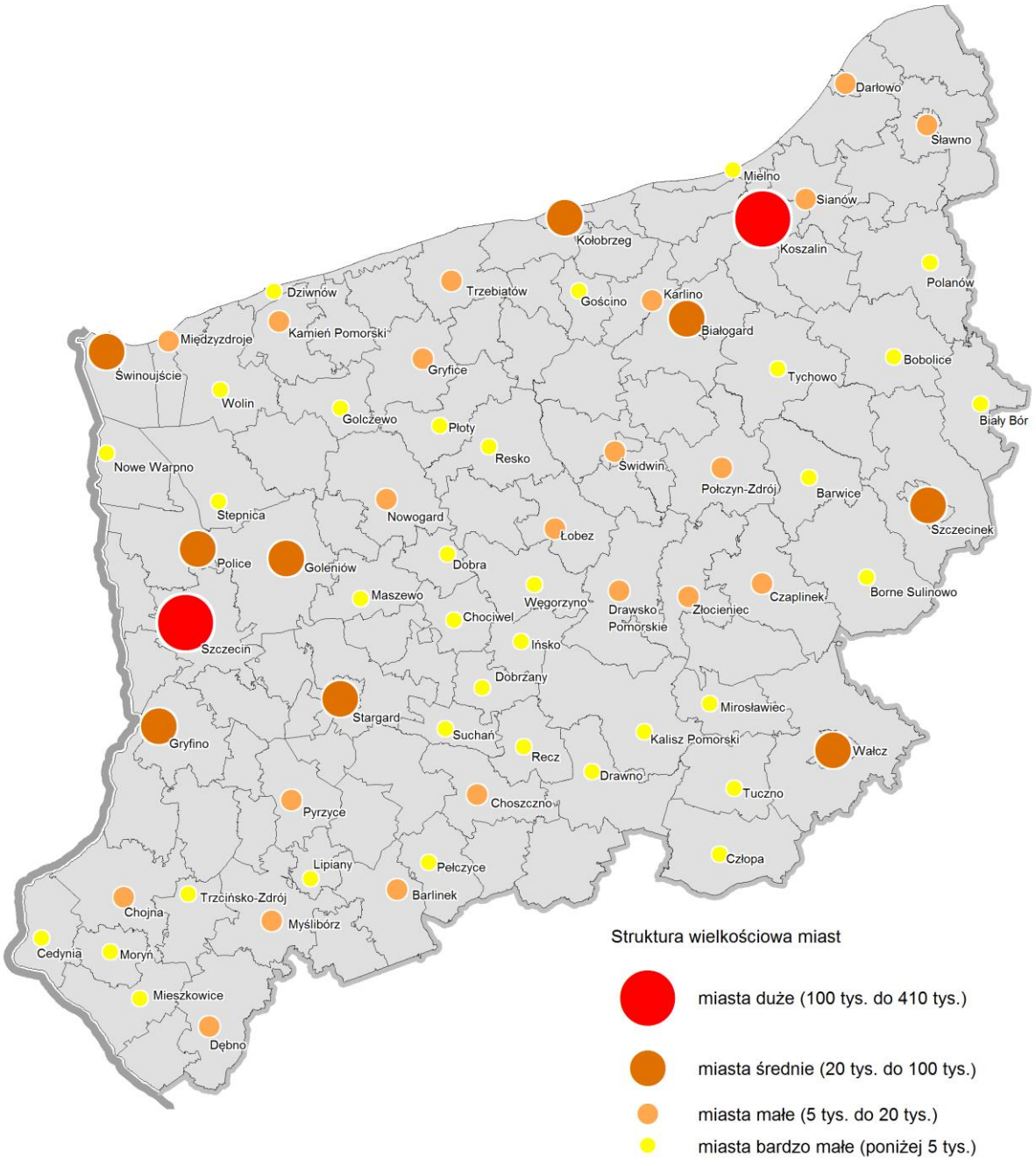
Rozkład przestrzenny miast na terenie województwa jest dość równomierny, jednak jeżeli weźmie się pod uwagę ich wielkość, widać wyraźnie deficyt dużych i średnich ośrodków, a co za tym idzie dostępności do takich miast na znacznym obszarze województwa. Miasta duże i średnie skupiają się przy granicach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

Ryc. 34. Sieć miast w województwie zachodniopomorskim oraz jego otoczeniu w 2017 r.



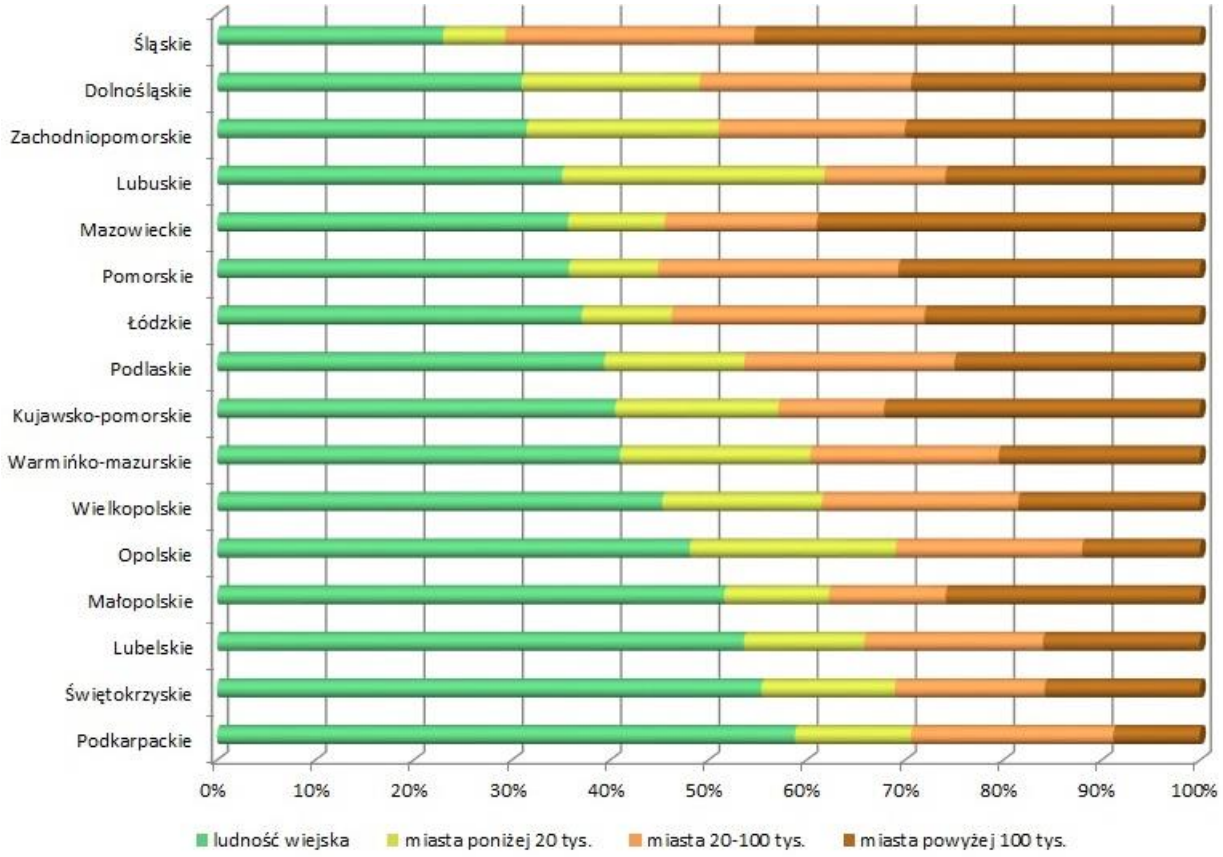
Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 35. Rozkład wielkościowy miast województwa w 2018 r.



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 36. Odsetek ludności miejskiej w województwach w 2016 r. z uwzględnieniem wielkości miast



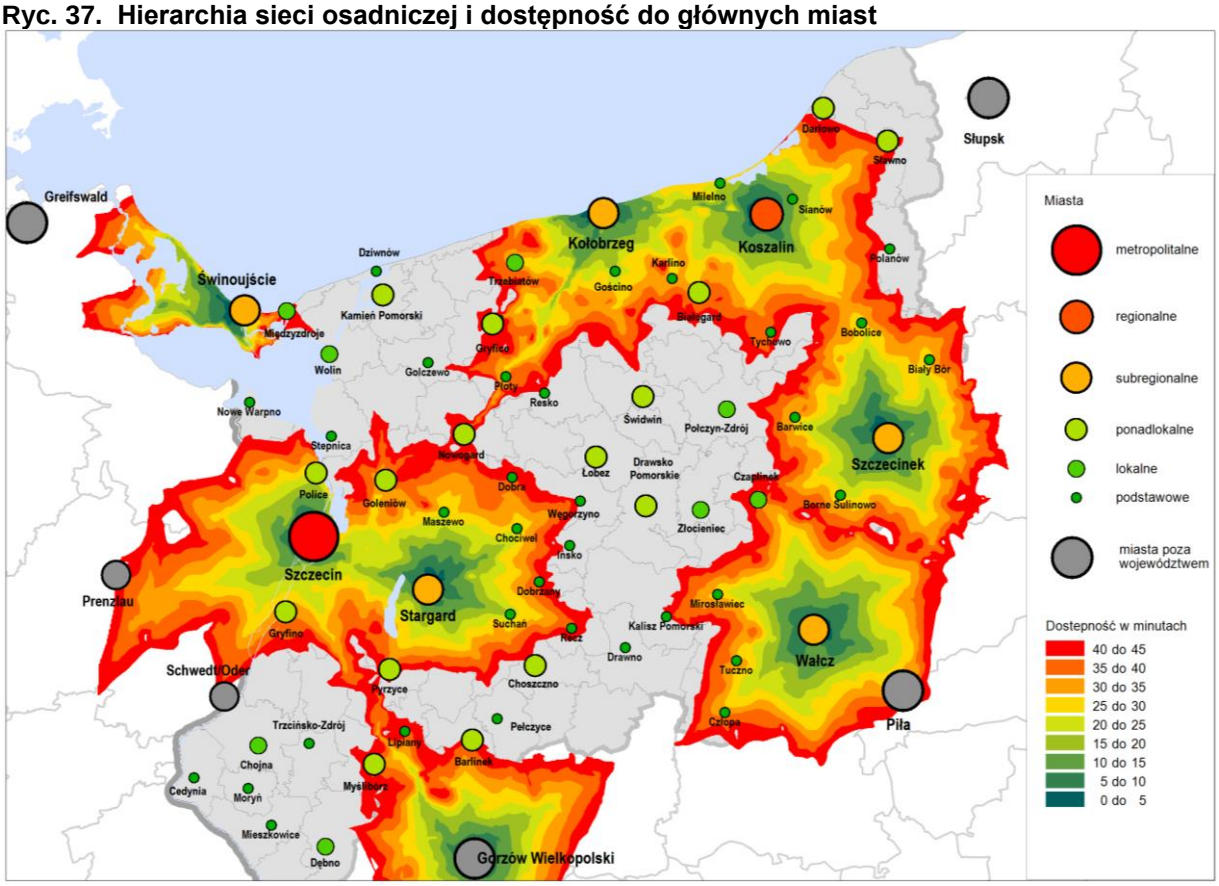
Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

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

W celu zbadania struktury hierarchicznej sieci osadniczej przeprowadzono analizę współczynnika unikalności usług dla 66 miast województwa. W badaniu analizowano występowanie 27 rodzajów usług takich jak: targi międzynarodowe, filharmonia, opera, teatr, szkoła wyższa, basen kryty, urząd skarbowy, muzeum, sąd rejonowy, protetyka słuchu, kino, Polskie Składy Budowlane, pielęgniarska opieka długoterminowa (domowa), optyka okularowa, hotel, szpital, sklep Lidl, PKO BP, liceum ogólnokształcące. Każda z usług ma swój wskaźnik unikalności – tym wyższy, w im mniejszej liczbie miast występuje. Suma wskaźników poszczególnych usług decyduje o pozycji miasta w hierarchii.

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

Ryc. 37. Hierarchia sieci osadniczej i dostępność do głównych miast



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

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

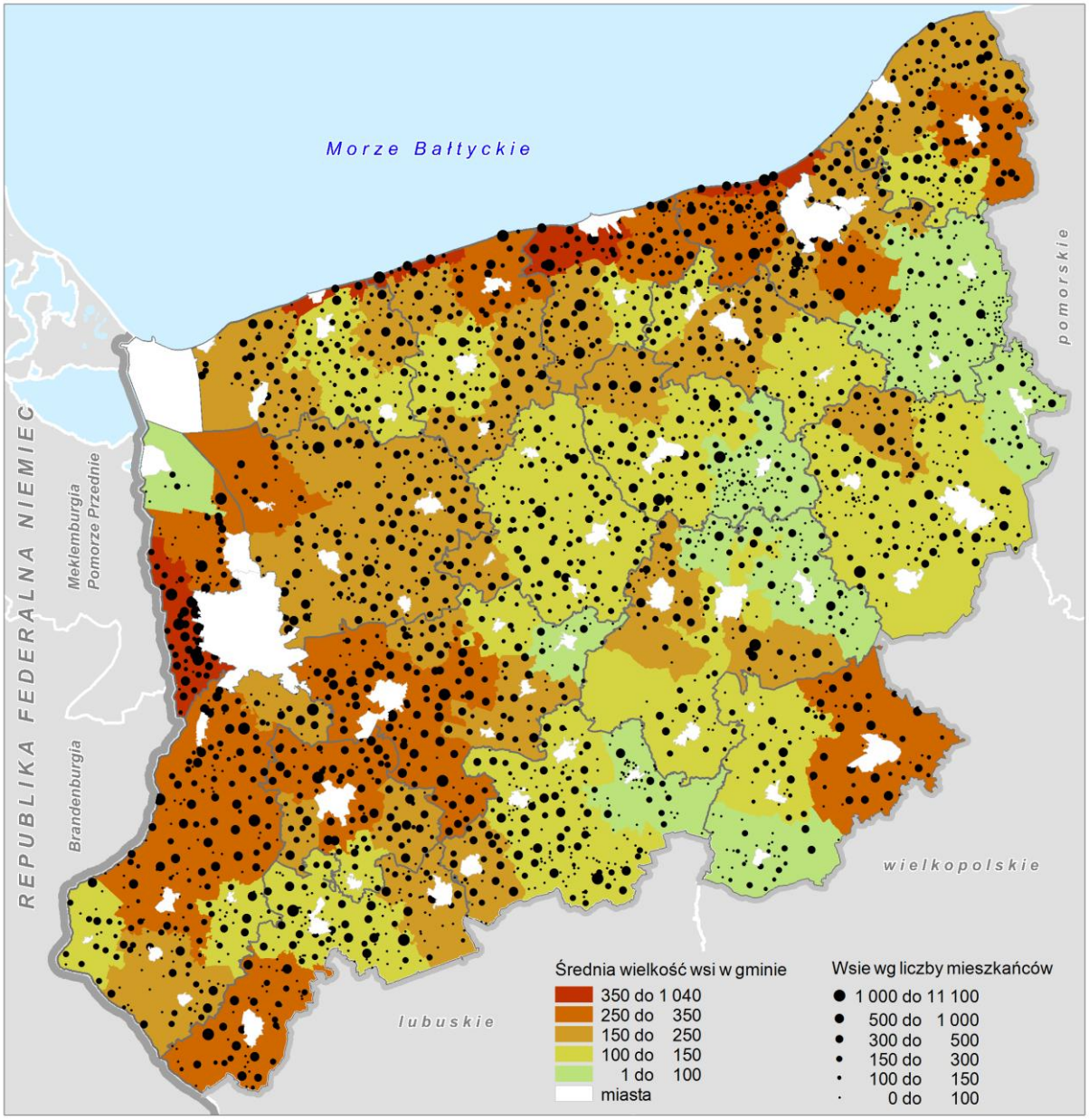
2.3.2. Obszary wiejskie

Ludność wiejska zamieszkuje 3 013 miejscowości niebędących miastami (wieś, kolonia, przysiółek, osiedle, osada, osada leśna), które są skupione w 1 726 sołectwach (wszystkie miejscowości, niebędące miastami, rozumiane tu będą jako wsie). Rozlokowane są dość równomiernie – średnio na każde 100 km^2 przypada 14 miejscowości i są to z reguły małe wsie.

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

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

Ryc. 38. Wiejska sieć osadnicza w województwie zachodniopomorskim



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

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

W ośmiu gminach, otaczających wydzieloną w ich centrum gminę miejską, siedziby władz gminnych znajdują się poza ich terytorium (tj. w mieście). W rezultacie miasto staje się głównym lokalnym centrum usługowym, a większe wsie pełnią funkcje wspomagające. W pozostałych 46 gminach wiejskich to główna wieś stanowi największy ośrodek usługowy. Najczęściej są to usługi w zakresie: edukacji na poziomie podstawowym i gimnazjalnym, opieki społecznej i podstawowej opieki zdrowotnej, kultury najniższego poziomu (świetlice, kluby, biblioteki), administracji, sportu czy finansów. W przypadku najmniejszych ośrodków, w tym też małych miast, w następstwie przemian zachodzących w rolnictwie, a przede wszystkim w transporcie, rolę dostawcy usług, zaopatrzenia i zbytu oraz lokalnych rynków pracy przejmują miasta powiatowe. Z racji swoich funkcji (specjalizacji) niektóre wsie gminne (Rewal) w hierarchii sieci osadniczej przewyższają niektóre miejskie ośrodki gminne (Chociwel, Dobrzany).

2.3.3. Krajowa Polityka Miejska a problemy miast Pomorza Zachodniego

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

Ryc. 39. Obszary realizacji celów szczegółowych polityki miejskiej - macierz wątków tematycznych

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

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

Kształtowanie przestrzeni

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

Transport i mobilność miejska

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

Rewitalizacja

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

Polityka inwestycyjna

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

Rozwój gospodarczy

Część małych i średnich miast województwa, zwłaszcza zlokalizowanych w centralnej części regionu, ustępuje innym ośrodkom miejskim o podobnej wielkości w regionie i kraju ze względu na niską konkurencyjność oraz niedostatecznie rozwinięte funkcje. Spowodowane jest to problemami demograficznymi – starzeniem się społeczeństwa i wyludnianiem się miast (odpływ osób w wieku produkcyjnym do innych miast), peryferyjnym położeniem i słabą dostępnością transportową. Także stolica regionu – Szczecin, z uwagi na peryferyjne położenie w przestrzeni Polski, ma trudności z wykorzystaniem swojego potencjału na arenie metropolitalnej i międzynarodowej, jednakże po najgłębszej (obok obszaru łódzkiego) transformacji gospodarczej miasto zyskuje na znaczeniu jako ośrodek usługowy oraz dzięki procesom reindustrializacji. Wykorzystanie potencjału miasta poprawić może wzrost dostępności lądowej (linie kolejowe i drogi ekspresowe) i morskiej (pogłębienie toru wodnego do 12,5 m).

Ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu

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

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

Demografia

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

Zarządzanie obszarami miejskimi

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

2.4. Zabytki i krajobraz kulturowy

2.4.1. Elementy dziedzictwa kulturowego decydujące o cechach krajobrazu[13]

Krajobraz kulturowy województwa zachodniopomorskiego jest materialnym świadectwem bogatej historii tych terenów, wynikiem ścierania się wpływów zachodnioeuropejskich, polskich, skandynawskich. O odrębności i specyfice regionu stanowią między innymi takie elementy jak: układy staromiejskie z gotyckimi kościołami farnymi, otoczone pierścieniem murów obronnych, liczne wsie o zachowanym średniowiecznym układzie, XIII-wieczne kościoły granitowe, XVII- i XVIII-wieczne kościoły w konstrukcji szkieletowej, a także zabudowania poklasztorne[14].

Spośród wszystkich rejestrowych zabytków romańskich na terenie kraju, 12% znajduje się na terenie województwa zachodniopomorskiego. Zachodniopomorskie posiada największą liczbę zabytkowych obiektów o konstrukcji drewnianej – szkieletowej (257 z 990 obiektów w Polsce, co stanowi 26%) oraz murowanych – kamiennych (21,2%)[15].

2.4.1.1. Architektura sakralna

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

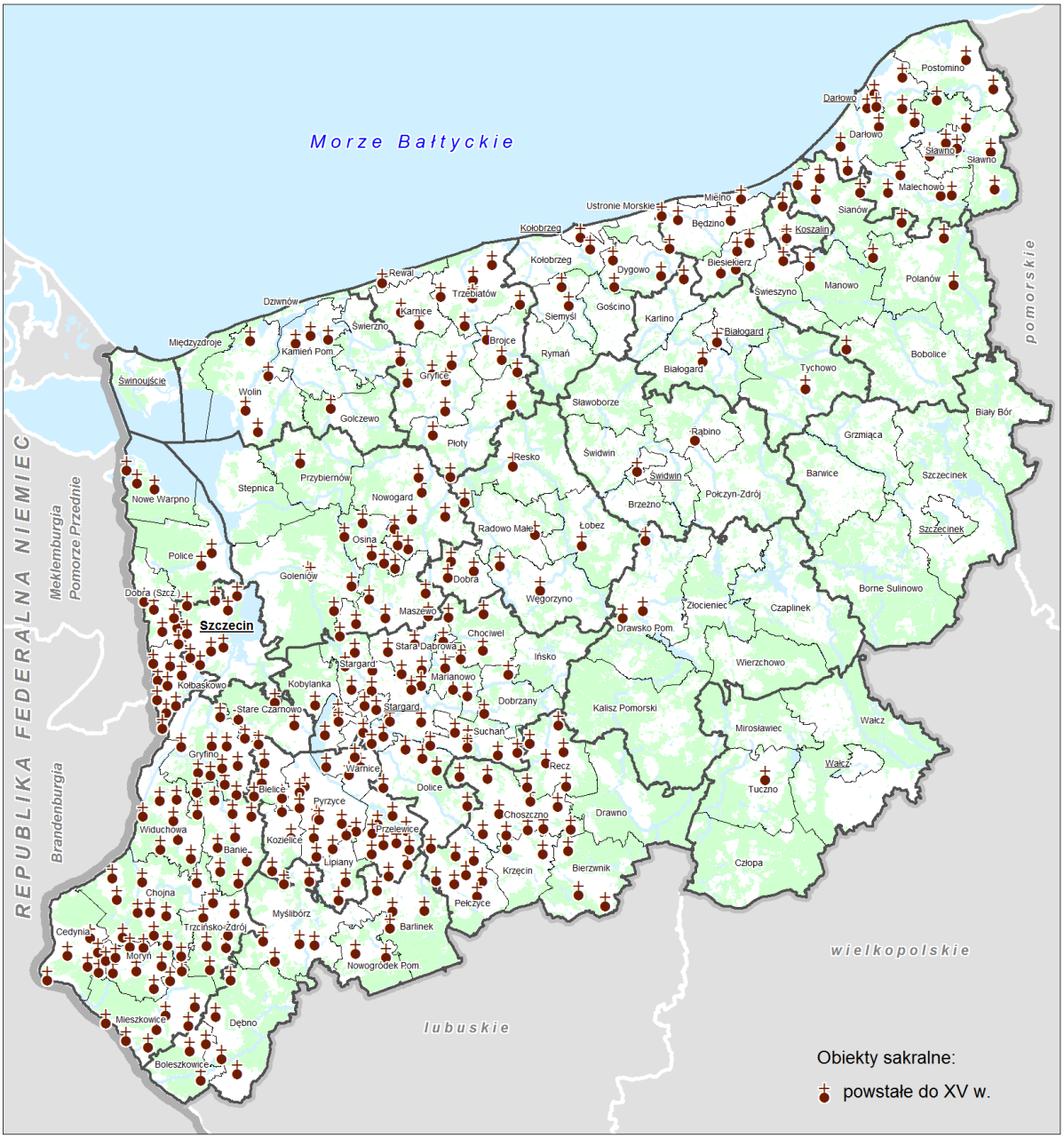
Na szczególną uwagę zasługuje zespół kamiennych (granitowych) kościołów późnoromańskich (XIII-XIV w.), budowanych z regularnych kwadr. Zespół ten, nieznajdujący analogii na innych terenach Polski, obejmuje południową część naszego województwa na granicy z dawną Nową Marchią (m.in. Banie, Gardno, Gryfino,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

Najmniej liczna jest grupa murowanych kościołów o formach barokowych i klasycystycznych, wznoszonych w XVIII w. Obiekty te występują głównie w okolicach Wałcza (tj. na wyznaniowo katolickim obszarze dawnego Królestwa Polskiego) i Myśliborza (Golenice, Rościn, Dolsk). Wśród rzadko spotykanych świątyń klasycystycznych wymienić można kościół pw. Podwyższenia Krzyża Świętego w Czaplinku – realizację wg projektu wybitnego architekta K.F. Schinkla. Najliczniej reprezentowana jest natomiast grupa kościołów neostylowych (neogotyckich, neoromańskich), głównie z drugiej połowy XIX w.

[13] Na podstawie Wojewódzkiego Programu Opieki nad Zabytkami na lata 2017-2020 dla Województwa Zachodniopomorskiego, Uchwała Nr XXII/361/17 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 25 kwietnia 2017 r.
[14] Krajobraz kulturowy Polski. Województwo Zachodniopomorskie, pod red. J. Bogdanowskiego, Kraków-Warszawa 2002
[15] Raport o stanie zachowania zabytków nieruchomych w Polsce. Zabytki wpisane do rejestru zabytków (księgi rejestru A i C).

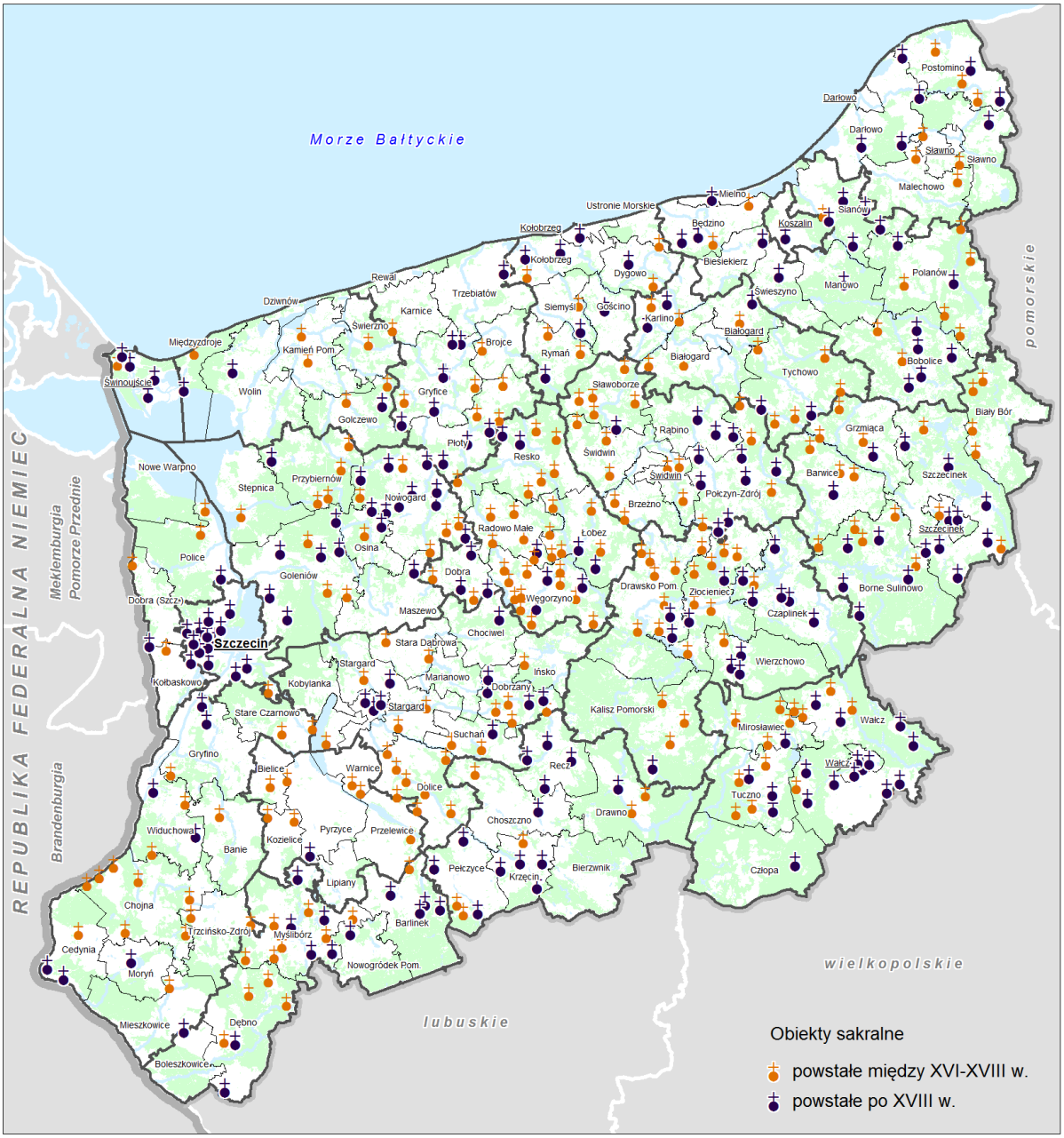
Do rejestru zabytków wpisanych jest ok. 800 obiektów architektury sakralnej.

Ryc. 40. Obiekty sakralne z metryką do XV w.



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

Ryc. 41. Obiekty sakralne z metryką XVI-XVIII w. i późniejsze



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

2.4.1.2. Architektura obronna i rezydencjonalna

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

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

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

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

Zamki

Zamki książęce, rycerskie i zakonne to jedne z najstarszych i najcenniejszych zabytków województwa zachodniopomorskiego. Do czasów współczesnych przetrwały tylko nielicznie, w większości przebudowane lub jedynie w formie ruin. Spośród średniowiecznych zamków żaden nie zachował swej pierwotnej formy i towarzyszących umocnień w postaci fos, wałów, mostów. Najlepiej zachowany jest zamek Książąt Pomorskich w Darłowie z zachowanymi murami obronnymi, wieżą i skrzydłem mieszkalnym. W innych istniejących zamkach średniowiecznych – w Dobrej koło Nowogardu, Golczewie, Pęzinie, Swobnicy, Starym Drawsku i Świdwinie zachowały się fragmenty pierwotnych murów obronnych z wieżami oraz skrzydłami mieszkalnymi, a w Karlinie, Drawnie, Złocieńcu, Moryniu, Nowogardzie, Szadzku – jedynie relikty fundamentów. Późniejsze, renesansowe zamki – stanowiące głównie siedziby najzamożniejszych rodów pomorskich, tj.: Wedlów, Blücherów, Borków, Ostenów i Podewilsów – powstały poprzez rozbudowę obiektów średniowiecznych. Do grupy tej należą zamki: Książąt Pomorskich w Szczecinie, zamki w Szczecinku, Tucznie, Krągu, Pęzinie, Płotach, Karsku, Buku. Najokazalszym z nich jest zamek książęcy w Szczecinie, którego rozbudowę zainicjował w 1575 r. książę Jan Fryderyk, nakazując zburzenie dawnego Kamiennego Domu i kościoła św. Ottona. Tę początkowo czteroskrzydłową, reprezentacyjną budowlę zrealizowaną przez włoskich budowniczych, w wieku XVII rozbudowano o piąte skrzydło zwane muzealnym, a później menniczym. Pozostałe zamki z okresu XVI-XVII w. miały najczęściej formy jednoskrzydłowe, dwukondygnacjowe i wystrój w formach renesansowych lub manierystycznych i wczesnobarokowych. Ważnym dla Pomorza Zachodniego pozostaje pojoannicki zamek w Swobnicy, z barokowym wystrojem, rozbudowany w XVII w. przez margrabiów brandenburskich. W XVIII w. gruntownie przebudowano także zamek w Połczynie-Zdroju i rozbudowano zamek w Tucznie. Szczególnym miejscem jest miasto Płoty – z dwoma zamkami: XIII-wiecznym Starym Zamkiem przebudowanym ok. połowy XVII w. w stylu renesansowym, zrewaloryzowanym po zniszczeniach l. 50./60. XX w. oraz XVII-wiecznym Nowym Zamkiem rozbudowanym w XVIII i XX w. Do rejestru zabytków wpisanych jest ok. 70 budowli obronnych (w tym średniowieczne mury obronne miast i XIX-wieczne forty).

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

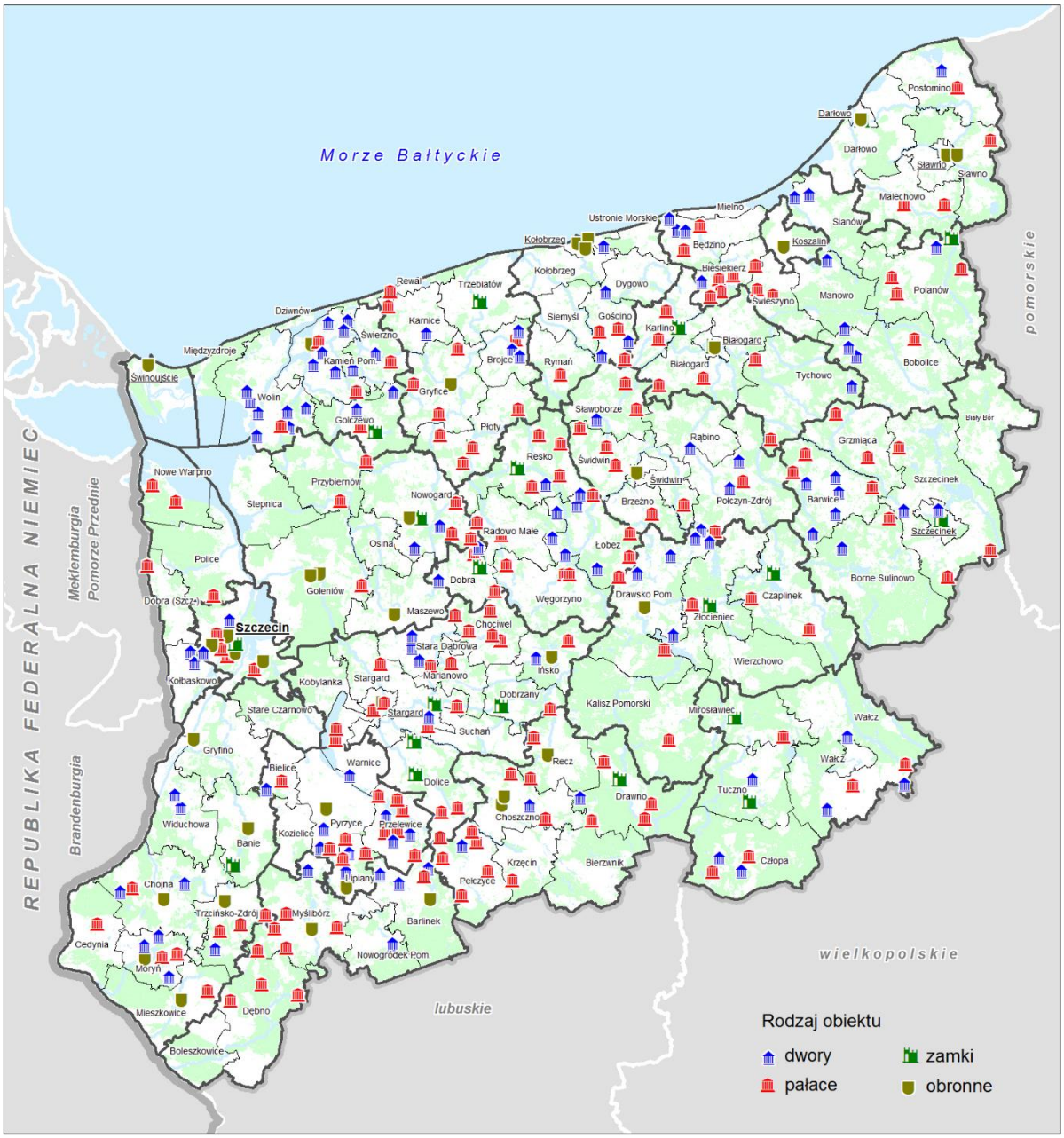
Obiekty rezydencjonalne położone są najczęściej w otoczeniu parków i zespołów folwarcznych. Są to budynki wznoszone od XVII w. (najliczniej zachowane są XIX/XX wieczne). Dominują obiekty neostylowe, murowane z cegły ceramicznej, o nieskomplikowanej formie i kompozycji elewacji. Wiele z historycznych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

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

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

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

Ryc. 42. Zabytki architektury obronnej i rezydencjonalnej



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

Zieleń zabytkowa

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

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

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

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

2.4.1.3. Zabytki w miastach

Układy urbanistyczne

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

mieszane). Stosunkowo licznie zachowane są także budowle kubaturowe – bramy, baszty, czatownie, o niejednokrotnie bardzo wysokim poziomie artystycznym i zróżnicowaniu form architektonicznych.

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

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

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

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

Nowożytne założenia urbanistyczne

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

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

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

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

Obiekty użyteczności publicznej

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

Ratusze – przeważnie zlokalizowane w centrach staromiejskich, w obrębie rynków czy placów jako obiekty wolnostojące, wydzielone ze zwartej zabudowy. Część tych budynków ma bardzo odległą metrykę – np. ratusze z Chojny i Kamienia Pomorskiego pochodzą z połowy XIV w., z Trzcińska-Zdroju i Stargardu z końca XIV w., ze Szczecina z 1. połowy wieku XV (z podobnego okresu są najstarsze, gotyckie fragmenty Ratusza Miejskiego w Trzebiatowie, odbudowanego po pożarze z 1696 roku). W krajobrazie kulturowym miast są również ratusze późniejsze; m.in. w Nowym Warpnie (jedyny w województwie ratusz ryglowy) z 1697 roku, Darłowie z 1725 roku, Myśliborzu z 1772 roku, Kołobrzegu z lat 1829-1832, Szczecinie (tzw. Czerwony Ratusz) z lat 1875-1879, Wałczu z 1890 roku. Powojenne renowacje przywróciły najstarszym ratuszom pierwotne, średniowieczne formy fasad. Pełnią one współcześnie funkcję siedzib władz miejskich lub innych instytucji publicznych.

Poczty – budynki pocztowe są cennym komponentem krajobrazu kulturowego. Część z nich wzniesiona została w formach historyzujących (np. poczty w Szczecinie, Koszalinie i Pyrzycach), z zastosowaniem bogatego detalu architektonicznego i starannie opracowanych elementów stolarki okiennej i drzwiowej.

Większość zabytkowych budynków pocztowych pochodzi z przełomu XIX/XX w. Zbudowane są z nietynkowanej, wysokogatunkowej cegły ceramicznej, z zastosowaniem w elewacjach barwionych i glazurowanych kształtek ceramicznych. Duża część obiektów zachowała nieprzebudowaną formę i kompozycję elewacji. Głównym budynkom pocztowym zwykle towarzyszą obiekty infrastruktury pocztowej (przesypownie, sortownie, dawne stajnie, magazyny itp.).

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

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

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

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

Zabudowa mieszkalna w miastach

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

- staromiejski zespół trzebiatowskich kamienic przy Rynku, ulicach Wojska Polskiego, J. Słowackiego, H. Sienkiewicza,
- mieszczańskie kamienice przy Rynku Staromiejskim w Stargardzie,
- mieszkowicki zespół – w większości ryglowych – budynków mieszkalnych przy ulicach Jana Pawła II i H. Sienkiewicza,
- zabudowa mieszkalna (głównie ryglowa) Lipian, zlokalizowana w pierzejach ulic Armii Krajowej, Jedności Narodowej, T. Kościuszki i Szkolnej,
- zabudowa mieszkalna (głównie ryglowa) Dobrej k. Nowogardu,

- świnoujski zespół pensjonatowo-mieszkalny przy ulicach Hołdu Pruskiego, J. Kasprowicza, H. Sienkiewicza i S. Żeromskiego,
- historyczna – dawna zabudowa uzdrowiskowa Międzyzdrojów, m.in. przy ulicach Bohaterów Warszawy, M. Kopernika, A. Mickiewicza, Ludowej, Pomorskiej, Zdrojowej i Promenadzie Gwiazd,
- zabudowa przyrynkowa w Darłowie,
- elementy historycznej zabudowy mieszkalnej szczecińskiego Starego Miasta (m.in. zespół Domków Profesorskich, gotycka plebania przykatedralna, gotycko-renesansowa kamienica Loitzów),
- szczecińska zabudowa mieszkalna Nowego Miasta i Śródmieścia; np. kamienice przy ulicach Jagiellońskiej, Śląskiej, Kopernika, Obrońców Stalingradu (dziś: E. Bałuki), św. Wojciecha, al. Jana Pawła II, al. Piastów,
- zespół zabudowy willowej dawnego Westendu, np. w rejonie ulic Wojska Polskiego, L. Solskiego, A. Mickiewicza, M. Skłodowskiej-Curie, W. Pola i Międzyparkowej w Szczecinie.

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

2.4.1.4. Zabytki wiejskie

Układy ruralistyczne

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

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

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

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

Historyczne układy wsi zostały zaburzone po II wojnie światowej poprzez wprowadzenie nowej – obcej kulturowo – zabudowy Państwowych Gospodarstw Rolnych (Stanomino, Tychowo, Gardno, Kołbacz)[16], a na przełomie XX/XXI w. w pobliżu miast wskutek suburbanizacji (np. Warszewo, Mierzyn, Stare Bielice).

Wiejskie budynki użyteczności publicznej

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

Zabudowa mieszkalna na wsiach

[16] D. Gospodarowicz, Osadnictwo rolnicze a gospodarka wielkoobszarowa na terenie Województwa Koszalińskiego w latach 1950-1977, z. 2, Wrocław-Warszawa 1980, s. 56-57.

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

Na obszarach Równiny Gryfickiej i Sławieńskiej dość często występują jeszcze zagrody czworoboczne (niekiedy o charakterze zamkniętym jak np. w Niechorzu k.Rewala czy Gosławiu k.Trzebiatowa) z chałupami ulokowanymi w głębi podwórza i budynkami bramnymi na froncie siedlisk. Reliktowo jedynie zachowały się (typowe niegdyś dla Pomorza Zachodniego) domy wzniesione na wzorze saskim. Nie są to jednak obiekty o czystych formach – np. w Krupach k. Darłowa, czy Sarbinowie k. Mielna). Podobnie rzadko spotykane są tzw. domy pyrzyckie z pocz. XIX w. (np. w Nieborowie, Brzesku czy Obrominie). Systematycznie z krajobrazu kulturowego wsi zachodniopomorskiej znikają ryglowe obiekty gospodarcze. Przeważają obiekty murowane z cegły ceramicznej oraz murowano-drewniane. Powszechnym zjawiskiem jest zanik tradycyjnych elementów architektonicznych, w tym stolarek okiennych i drzwiowych, detalu i elementów wystroju. Są one zastępowane przez nowe dysharmonizujące elementy, bez związku z tradycją lokalną. Stopniowo zwiększa się liczba obiektów współczesnych, nienawiązujących formą, konstrukcją czy charakterem do tradycji. Zjawisko to obserwowane jest szczególnie na obszarach wokół ośrodków miejskich (tzw. rozlewanie się miast, np. Szczecina, Koszalina, Stargardu). Nasila się także zjawisko wytyczania nowych ciągów zabudowy w historycznych układach ruralistycznych, bez uwzględnienia lokalnej tradycji lokowania siedlisk. Wynika to najczęściej z braków miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Do rejestru zabytków wpisanych jest ok. 20 wiejskich budynków mieszkalnych.

2.4.1.5. Zabytki techniki

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

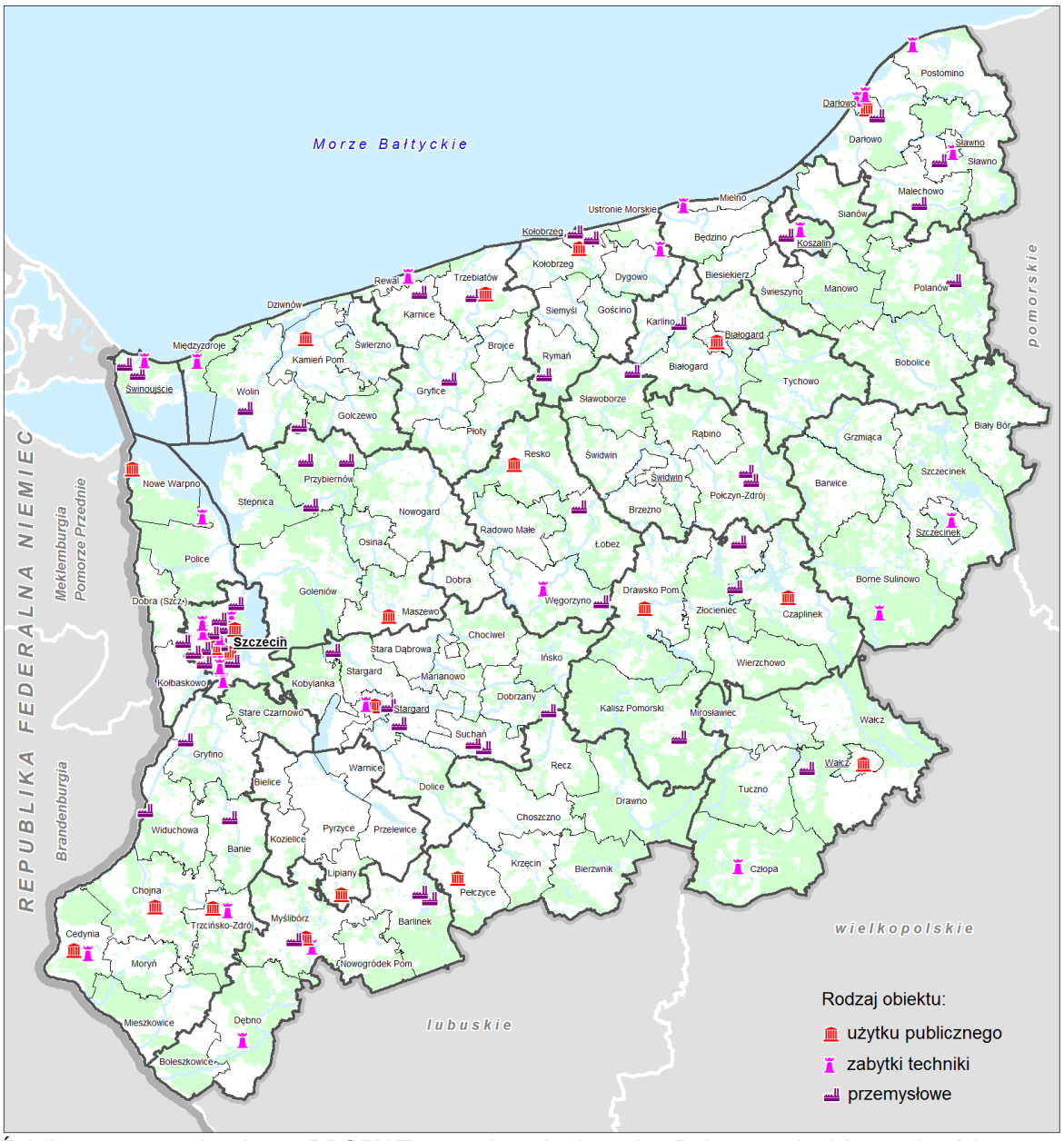
Zabytkowe kompleksy budynków i urządzeń stoczniowych zachowały się w obrębie stoczni szczecińskiej, Świnoujścia i w mniejszym stopniu Darłowa. Brak natomiast zachowanej infrastruktury innych, mniejszych stoczni, zlokalizowanych niegdyś na nabrzeżach miast należących do Hanzy np. Goleniowa czy Mrzeżyna.

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

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

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

Ryc. 43. Zabytki architektury przemysłowej, technicznej i użyteczności publicznej



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

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

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

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

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

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

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

2.4.1.6. Relikty osadnictwa pradziejowego

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

Do chwili obecnej badaniami powierzchniowymi wykonanymi w ramach AZP objęto około 90% powierzchni województwa zachodniopomorskiego. Na krajobraz archeologiczny województwa składa się ponad 35000 stanowisk archeologicznych. Są to przede wszystkim relikty związane z miejscem zamieszkania (ślady i punkty osadnicze, osady, grodziska – pozostałości grodów, obecnie widoczne w postaci własnej formy terenowej), bądź pochówku (cmentarzyska różnego obrządku, w tym z grobami kurhanowymi, które podobnie jak grodziska posiadają czytelne w krajobrazie formy w postaci wyniesień, pagórków, kopców).

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

2.4.1.7. Zabytki ruchome

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

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

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

2.4.1.8. Wyposażenia i wystrój obiektów świeckich

Stosunkowo niewiele przetrwało na terenie województwa elementów wystroju i wyposażenia wnętrz świeckich. Znajdują się one w niektórych budynkach użyteczności publicznej będących własnością Skarbu Państwa (niektórych urzędów, policji, poczty, archiwum państwowego), samorządów (urzędy miast i gmin, szkoły, biblioteki), a także firm prywatnych, np. banków lub organizacji pozarządowych.

Obiekty zaliczane do zabytków ruchomych zachowały się również w niektórych budynkach mieszkalnych w miastach (kamienice, wille) pozostających w posiadaniu samorządów, wspólnot mieszkaniowych i osób prywatnych, a także w wiejskich dworach i pałacach będących własnością osób prywatnych, firm, samorządów, a w dużej części Agencji Nieruchomości Rolnych.

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

2.4.1.9. Obiekty małej architektury

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

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

2.4.1.10. Zabytki podwodne

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

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

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

2.4.2. Krajobraz kulturowy województwa

W krajobrazie kulturowym województwa zachodniopomorskiego wyróżnia się mikroregiony o specyficznych cechach morfogenetycznych i o odrębnym ukształtowaniu kulturowym. Część północna, od wybrzeża morskiego po gminy: Widuchowa, Banie, Kozielice, Pyrzyce, Przelewice, Dolice, Suchań, Dobrzany, Ińsko, Węgorzyno, Drawsko Pomorskie, Ostrowice, Połczyn-Zdrój, Barwice, Borne Sulinowo i Szczecinek, do XVII w. należała do Księstwa Pomorskiego. Gminy na południe od tego pasa należały do Nowej Marchii, a powiat wałecki i gmina Czaplinek do historycznej Wielkopolski. Te historyczne podziały nadal są czytelne we współczesnym krajobrazie, m.in. przez zróżnicowanie form układów osadniczych, form budownictwa, stosowanych materiałów budowlanych.

2.4.2.1. Obszary kulturowo-krajobrazowe

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

- **OKK1 „Autostrada"** (w granicach gmin: Chociwel, Marianowo, Stara Dąbrowa). Charakterystycznymi elementami, decydującymi o walorze obszaru, są: zespół późnogotyckich kościołów z surowego kamienia z ceglanymi szczytami zdobionymi blendami, parki z ponad 100-letnimi drzewami oraz dzieło techniki drogowej – niedokończona betonowa autostrada z dwuprzęsłowymi wiaduktami, budowana w latach 30. i 40. XX w., która miała połączyć Berlin i Królewiec. Obszar cechuje krajobraz wysoczyzny morenowej z licznie występującymi na tym terenie unikatowymi ozami i drumlinami.

- **OKK2 „Barokowe Kościoły”** (gm. Myślibórz). Do zabytków wyróżniających ten obszar należy grupa barokowych kościołów wzniesionych w XVIII w. w: Golenicach, Nawrocku, Rościnie, Sulimierzu oraz w Kierzkowie (kościół gotycki przebudowany w XVIII w.).
- **OKK3 „Biały Bór”** (gm. Biały Bór). Dominantą kulturową na tym obszarze jest miasto Biały Bór ze współczesną cerkwią (wystrój wg projektu Jerzego Nowosielskiego) oraz liczną grupą mniejszości i kultury ukraińskiej.
- **OKK4 „Cedyńsko-Moryński”** (w granicach gmin: Cedynia, Chojna, Moryń, Trzcińsko-Zdrój). Na tym obszarze krajobrazowym moreny czołowej, występuje koncentracja zabytków dowodzących intensywnego zagospodarowania w średniowieczu (ponad 20 kościołów z XIII w.), także rezydencji, zespołów zabytkowej zabudowy z k. XVIII / pocz. XX w., tworzących obszar o wybitnie historycznych cechach ze średniowiecznymi kościołami, układami przestrzennymi miast i wsi oraz pełnymi pierścieniami murów obronnymi Morynia i Trzcińska-Zdroju.
- **OKK5 „Chojeński-Pogranicza”** (gm. Chojna). Obszar z elementami średniowiecznego zagospodarowania, z dominującą nad okolicą sylwetą kościoła mariackiego, widoczną z dalekiej perspektywy. Ekspozycja panoramy z masywem kościoła mariackiego należy do najpiękniejszych w województwie.
- **OKK6 „Dolina Iny”** (w granicach gmin: Dobrzany, Dolice, Recz, Stargard, Suchań). Obszar z miastami o średniowiecznej metryce lokowanymi nad rzeką Iną i elementami historycznego zagospodarowania związanego z rzeką oraz jej dopływami: młynami, mostami, miejscami dawnych portów na rzece.
- **OKK7 „Dolina Myśli”** (w granicach gmin: Boleszkowice, Dębno, Myślibórz). Obszar osadnictwa średniowiecznego związanego z działalnością templariuszy. Obszar z licznymi obiektami przemysłowymi napędzanymi wodami rzeki Myśli.
- **OKK8 „Dolina Dolnej Odry”** (w granicach gmin: Gryfino, Kołbaskowo, Szczecin, Widuchowa). Obszar związany z doliną rzeki Odry. Dziedzictwem kulturowym jest również na tym obszarze przebieg koryta i infrastruktura techniczna rzeki.
- **OKK9 „Dolina Grabowej”** (w granicach gmin: Darłowo, Malechowo, Polanów, Sławno). Obszar o zróżnicowanym krajobrazie kulturowym ze wsiami dworsko-folwarcznymi (w okolicach Polanowa i Malechowa) oraz typowymi wsiami chłopskimi – w dolnym biegu rzeki, które stanowią również element obszaru „Kraina w Kratę”.
- **OKK10 „Dolina Parsęty”** (w granicach gmin: Barwice, Białogard, Dygowo, Gościno, Grzmiąca, Karlino, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Szczecinek). Obszar z zespołem osadniczo-cywilizacyjnym położony w urozmaiconym krajobrazie doliny rzeki Parsęty.
- **OKK11 „Dolina Płoni”** (w granicach gmin: Barlinek, Pełczyce, Przelewice, Pyrzyce, Warnice). Obszar krajobrazu doliny rzeki Płoni, na którego krajobraz kulturowy istotny wpływ mieli cystersi po sprowadzeniu się do Kołbacza w 1173 r. Najcenniejszym zabytkiem jest zespół pocysterski w Kołbaczu rozporządzeniem Prezydenta RP uznany za Pomnik Historii.
- **OKK12 „Dolina Regi”** (w granicach gmin: Gryfice, Łobez, Płoty, Resko, Świdwin, Trzebiatów). Obszar nad rzeką Regą wraz z położonymi sześcioma historycznymi miastami: Świdwin, Łobez, Resko, Płoty, Gryfice i Trzebiatów. Na Redze funkcjonuje wiele budowli i urządzeń hydrotechnicznych pozostałych po bogatym niegdyś zagospodarowaniu rzeki.
- **OKK13 „Drawieński”** (gm. Drawno). Obszar otwartych terenów rolniczych otoczonych lasami oraz miasteczko Drawno z ruinami zamku Wedlów z pozostałościami zabudowy rezydencjalnej i folwarcznej.
- **OKK14 „Granitowe kościoły”** (gm. Mieszkowice). Wyróżnikiem obszaru jest grupa wczesnogotyckich kościołów granitowych.
- **OKK15 „Kalisz Pomorski i okolice”** (gm. Kalisz Pomorski). Obszar obejmujący miasto Kalisz Pomorski oraz wsie o historycznych, średniowiecznych układach ruralistycznych, z ryglowymi (XVIII-wiecznymi) kościołami, założeniami dworsko-folwarcznymi oraz zabudową zagrodową.
- **OKK16 „Kraina Borków”** (w granicach gmin: Łobez, Radowo Małe, Węgorzyno). Obszar położony w zasięgu Pojezierza Ińskiego, Drawskiego oraz Wysoczyzny Łobeskiej, bardzo atrakcyjny krajobrazowo, o urozmaiconej, pagórkowatej rzeźbie terenu, z licznymi jeziorami

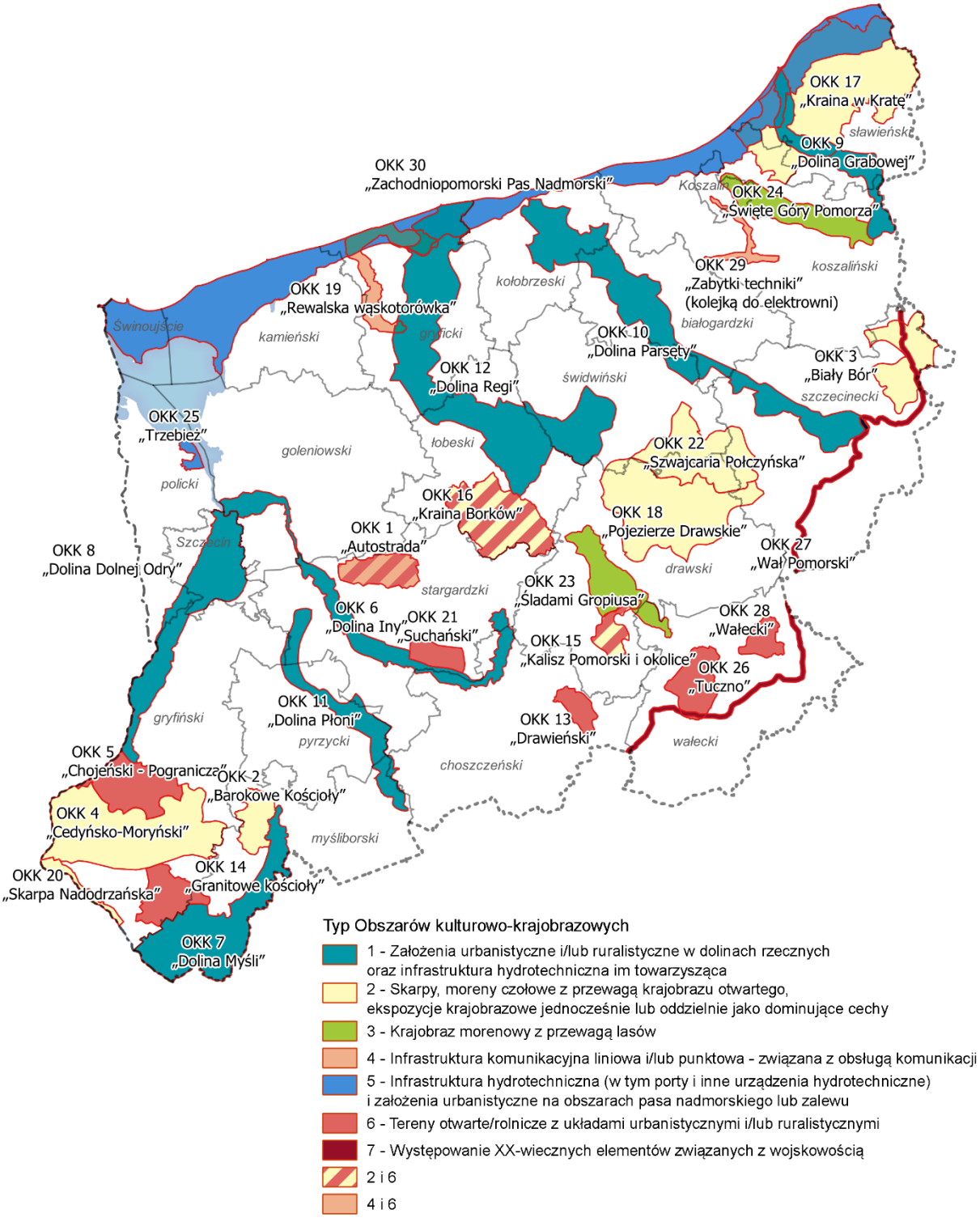
i ciekami. Położenie na wyniesieniach, wzgórzach, pozwala na ekspozycję zabudowy wiejskiej i kościołów. Kraina starego rodu słowiańskiego i rycerskiego Borków, żyjącego na pograniczu Pomorza i Brandenburgii.

- **OKK17 „Kraina w Kratę”** (w granicach gmin: Darłowo, Malechowo, Postomino, Sianów, Sławno). Jest to rozległy obszar kulturowo-krajobrazowy, którego głównym wyznacznikiem są: dobrze zachowane, średniowieczne układy ruralistyczne, wkomponowane w nieprzekształcony w większości krajobraz naturalny oraz liczne zespoły zabudowy chłopskiej wzniesionej w technice ryglowej, które nadają temu regionowi specyficzny charakter, określany we współczesnych koncepcjach zagospodarowania przestrzennego i rozwoju gospodarczego jako „Kraina w kratę”.
- **OKK18 „Pojezierze Drawskie”** (w granicach gmin: Czaplinek, Ostrowice, Złocieniec). Obszar położony na Pojezierzu Drawskim, o urozmaiconej polodowcowej rzeźbie terenu. Cechą dominującą jest bogactwo jezior, o zróżnicowanych kształtach i wielkości, w tym duże jez. Drawsko, Siecino, Krosino, Rakowskie. Cały obszar znajduje się w dorzeczu rzeki Drawy, w granicach Drawskiego Parku Krajobrazowego, podlega również ochronie Natura 2000.
- **OKK19 „Rewalska Wąskotorówka”** (w granicach gmin: Gryfice, Karnice, Rewal, Trzebiatów). Obszar na którym istnieje kolejka wąskotorowa – zabytek techniki – z zachowanymi w dużym stopniu budynkami i obiektami inżynierskimi prezentującymi przykłady nowatorskich rozwiązań. Kolejka wiedzie przez teren na ogół równinny o zróżnicowanych krajobrazach: od otwartych o charakterze rolniczym, poprzez leśne, po dolinę przymorską z rozległymi łąkami. Do szczególnie atrakcyjnych krajobrazów należy pas nadmorski z ekspozycją latarni morskiej w Niechorzu oraz odcinki trasy w rejonie miast Gryfic i Trzebiatowa z ekspozycją sylwet tych miast, zdominowanych masywami kościołów mariackich.
- **OKK20 „Skarpa Nadodrzańska”** (w granicach gmin: Cedynia, Mieszkowice). Obszar integracji wybitnych walorów krajobrazu naturalnego strefy krawędziowej doliny Odry z zachowanymi elementami historycznego zagospodarowania – wsie o zabytkowych układach, z pozostałościami tradycyjnej ryglowej zabudowy mieszkalnej i gospodarczej i kościołami tworzącymi dominanty historyczno-przestrzenne. Krawędź doliny jest bardzo zróżnicowana pod względem ukształtowania terenu. Poprzecinana jest licznymi dolinami o stromych krawędziach przechodzących miejscami w rozgałęzione jary i wąwozy.
- **OKK21 „Suchański”** (gm. Suchań). Obszar obejmujący miasteczko Suchań i wsie chłopskie – Sadłowo, Sadłówko, Suchanówko, Nosowo – zespół miejscowości o średniowiecznej metryce z kościołami posiadających wyraźną ekspozycję w otwartym terenie. Otwarte rolnicze tereny łagodnie pofalowanej Równiny Pyrzycko-Stargardzkiej.
- **OKK22 „Szwajcaria Połczyńska”** (w granicach gmin: Barwice, Czaplinek, Ostrowice, Połczyn-Zdrój). Obszar o wybitnych wartościach krajobrazowo-przyrodniczych w obrębie Drawskiego Parku Krajobrazowego i Natury 2000, składa się z kilku regionów o urozmaiconej rzeźbie terenu i wysokich wartościach przyrodniczych z polodowcową krainą Dębnicy i Drawy jako teren kreowany na produkt turystyczny przez trzy współpracujące gminy: Barwice, Czaplinek i Połczyn-Zdrój. Przełom rzeki Dębnicy – rzeka z polodowcowym „kanionem”, o malowniczym otoczeniu. Spyczna Góra – okazałe wzniesienie utworzone przez lodowiec.
- **OKK23 „Śladami Gropiusa**” (gm. Drawsko Pomorskie, Mirosławiec). Miejsca związane z pierwszymi projektami architektonicznymi przyszłego twórcy Bauhausu, Waltera Gropiusa. Istniejące do dziś jego realizacje: Drawsko – willa, bank, Jankowo – spichlerz, czworak, Żołędowo – czworak, Gudowo – krochmalnia, Mirosławiec – spichlerz. Obszar o urozmaiconym krajobrazie, w obrębie Pojezierza Drawskiego i Równiny Drawskiej, wytyczony w osi jez. Lubie i doliny rz. Drawy, o znacznym zalesieniu.
- **OKK24 „Święte Góry”** (m. Koszalin, gm. Polanów, Sianów). Obszar łączy wybitne walory krajobrazu naturalnego, elementy dziedzictwa kulturowego oraz wartości niematerialne – kultu religijnego. Na uwagę zasługują zwarte kompleksy leśne Puszczy Koszalińskiej, otwarte przestrzenie Wysoczyzny Polanowskiej oraz pomnikowe aleje przydrożne (np. bukowa, Kościernica – Jacinki).
- **OKK25 „Trzebież”** (gm. Police). Trzebież – miasteczko z portem rybackim i jachtowym, kościołem z połowy XVIII w., zespołem historycznej zabudowy z przykładami domów ryglowych. Niekłończyca i Uniemyśl – wsie z okresu XVIII-wiecznej kolonizacji z zabudową o walorach

zabytkowych. Otwarty, równinny teren rozciągający się od Puszczy Wkrzańskiej na zachodzie po brzeg Zalewu Szczecińskiego. Linia kolejowa Szczecin-Trzebież z zabudową stacji w Uniemyślu i Trzebieży.

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

Ryc. 44. Obszary kulturowo-krajobrazowe na obszarze województwa



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Typy obszarów kulturowo-krajobrazowych

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zagrożenia występujące w obszarach kulturowo-krajobrazowych

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

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

- odwracanie się jednostek osadniczych „plecami do wody”.

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

- zabudowywanie krawędzi dolin lub ograniczenie dostępu do nich;
- postępująca degradacja i zaniedbanie terenów nadrzecznych oraz zabudowywanie polderów;
- degradacja i dewastacja budowli hydrotechnicznych;
- lokalizowanie na otwartym terenie pagórkowatym elementów nieharmonijnych – np. ogniw fotowoltaicznych i innych obiektów, których widoczność jest spotęgowana z racji ukształtowania terenu;
- degradacja infrastruktury komunikacyjnej liniowej lub punktowej wynikająca z zaniechania utrzymania/ochrony, niepodjęcia lub niewłaściwych działań naprawczych a także celowej dewastacji;
- spadek znaczenia portów i/ lub utrata ich pierwotnych funkcji;
- dewastacja i degradacja portów i ich urządzeń;
- niekontrolowane zabudowanie/ „przeinwestowanie” w strefie nadmorskiej oraz rozprzestrzenianie się tymczasowych i substandardowych obiektów związanych z obsługą turystyki;
- „zlewanie” się poszczególnych jednostek osadniczych wzdłuż pasa nadmorskiego;
- niewystarczająca ochrona i wykorzystanie obiektów związanych z Wałem Pomorskim.

2.4.2.2. Parki kulturowe

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

2.4.2.3. Pomniki historii

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

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

2.4.3. Dobra kultury współczesnej

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

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

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

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

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

Lista dóbr kultury współczesnej:

- Zabudowa mieszkaniowa w ramach tzw. Śródmiejskiej Dzielnicy Mieszkaniowej – Szczecin, al. Papieża Jana Pawła II i pl. Lotników.
- Szkoła podstawowa "Na Głębokiem" – Szczecin, ul Jaworowa 41.
- WDS, obecnie Szczeciński Dom Sportu – Szczecin, ul. Wąska 16.
- Część zespołu handlowo-biurowego dawnego Przedsiębiorstwa Zaopatrzenia Statków „Baltona”, tzw. „Grzybek” – Szczecin, ul. Gdańska 40.
- Aula Kopernikańska Pomorskiej Akademii Medycznej, obecnie Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego – Szczecin, ul. Powstańców Wielkopolskich 72.
- Teatr Letni im. Heleny Majdaniec – Szczecin, Park Kasprowicza.
- Kościół pw. Św. Krzyża – Szczecin, ul. Henryka Wieniawskiego 5a.
- Pomnik Czynu Polaków – Szczecin, Jasne Błonia – Park Kasprowicza.
- Pomnik Zwrotniczego – Szczecin, ul. Krzysztofa Kolumba.
- Pomnik Sternika – Szczecin, al. Papieża Jana Pawła II.
- Pomnik Braterstwa Broni – Szczecin, Cmentarz Centralny.
- Cerkiew Greckokatolicka Narodzenia Przenajświętszej Bogurodzicy – Biały Bór, ul. Ks. Bazylego Hrynyka 4.
- Mozaika u podnóży Góry Czcibora – Osinów Dolny (gm. Cedynia), Góra Czcibora.

- Pomnik „Polskiego Zwycięstwa nad Odrą”, upamiętniający bitwę pod Cedynią – Osinów Dolny (gm. Cedynia), Góra Czcibora.
- Polichromie w kościele pw. Podwyższenia Krzyża Świętego – Czaplinek, Rynek.
- Pomnik Chwały Poległych Saperów – Gozdowice (gm. Mieszkowice).
- Cmentarz Żołnierzy Armii Radzieckiej – Gryfino, ul. Wojska Polskiego.
- Pomnik Króla Maciusia Pierwszego – Szczecin, ul. Generała Ludomiła Rayskiego, przed Szkołą Podstawową nr 54 im. Janusza Korczaka.
- Pomnik Zaślubin Polski z Morzem – Kołobrzeg, bulwar Jana Szymańskiego – Park im. Stefana Żeromskiego (zdrojowy).
- Mozaika budynku Zakładu Przyrodoleczniczego nr 1 w Kołobrzegu (Mewa V) – Kołobrzeg, ul. Tadeusza Rafińskiego 9.
- Cmentarz wojenny w Zieleniewie – Kołobrzeg, ul. 6 Dywizji Piechoty.
- Kościół i klasztor o.o. Franciszkanów pw. Podwyższenia Krzyża Św. – Koszalin, ul. Franciszkańska.
- Ratusz – Koszalin, Rynek Staromiejski 6-7.
- Dom Handlowy Saturn – Koszalin, ul. Zwycięstwa 44.
- Amfiteatr im. Jana Ignacego Paderewskiego w Koszalinie – Koszalin, ul. Piastowska 7.
- Pomnik Dziewczyny z Mangustą – Koszalin, ul. Piastowska 37.
- Cmentarz wojenny żołnierzy I Armii Wojska Polskiego – Siekierki-Stare Łysogórski (gm. Mieszkowice).
- Witraże w kościele pw. św. Jana Chrzciciela – Stargard, ul. św. Jana Chrzciciela.
- Kościół pw. św. Wojciecha – Świnoujście Warszów, ul. Sosnowa.
- Wieża obserwacyjna – Świnoujście-Warszów, u wejścia na Redę.

2.5. Infrastruktura społeczna

Dostęp do infrastruktury społecznej jest istotnym czynnikiem wpływającym na jakość życia mieszkańców. Wpływa również na konkurencyjność regionów, stanowiąc jedno z kryteriów decydujących o wyborach migracyjnych, a także oddziałuje na pozaekonomiczne czynniki. Wysoka jakość i dostępność infrastruktury społecznej buduje potencjał rozwojowy regionu.

2.5.1. Zasoby mieszkaniowe

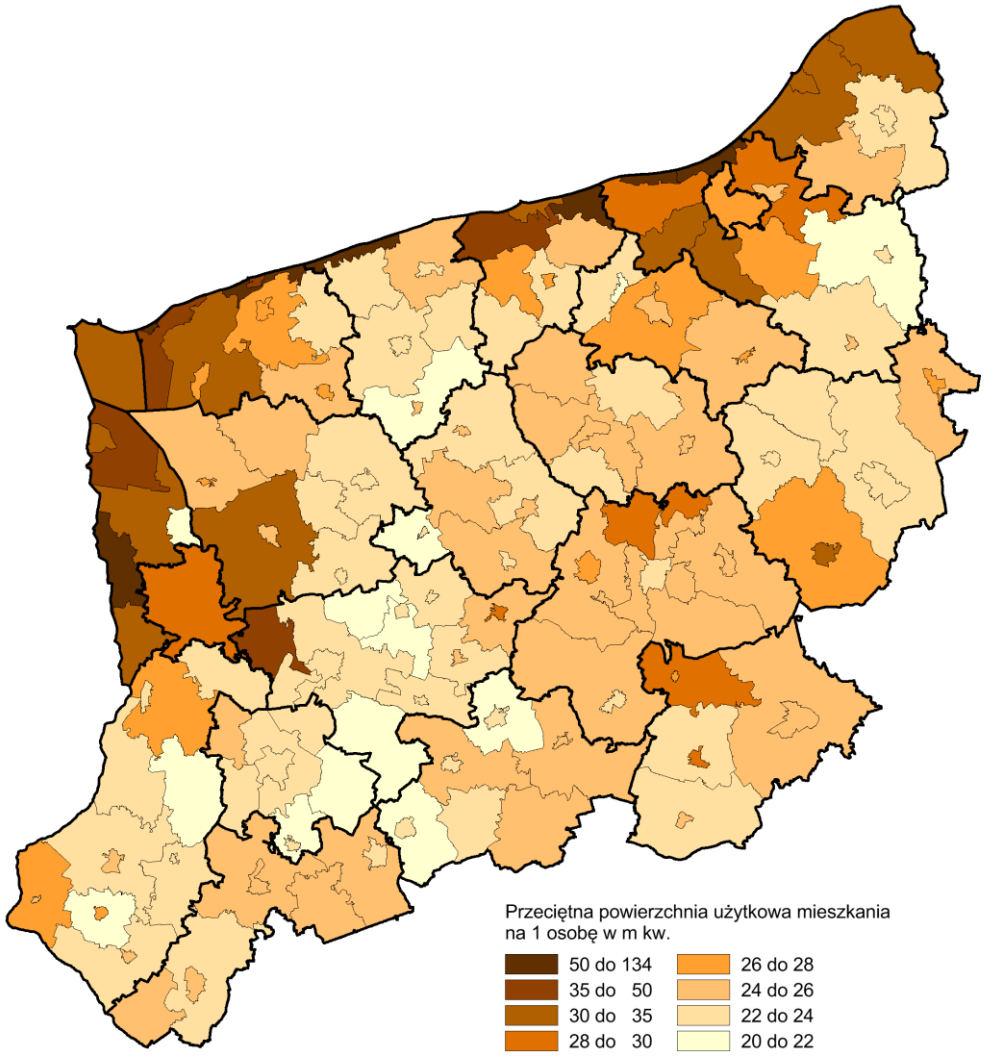
W roku 2017 zasoby mieszkaniowe województwa zachodniopomorskiego wynosiły 652,47 tys. mieszkań (4,52% zasobów mieszkaniowych Polski). Liczba mieszkań na 1000 mieszkańców województwa wyniosła 382,6 (średnia krajowa 375,7). Na jedno mieszkanie przypadało 2,6 osoby (w 2003 roku 3,0 osoby).

Liczba izb w mieszkaniu wynosiła średnio 3,84, a powierzchnia użytkowa mieszkania 70,6 m^2 (65,1 m^2 w miastach i 86,6 m^2 na wsi) i jest niższa od średniej krajowej (74,0 m^2). W województwie zachodniopomorskim największe mieszkania (średnia powierzchnia powyżej 100 m^2) znajdują się w pasie nadmorskim (gminy Mielno, Rewal, Ustronie Morskie, Kołobrzeg, Darłowo) oraz w strefach aglomeracji Szczecina (gminy Dobra Szczecińska, Kobylanka, obszar wiejski gmin Police i Goleniów) i Koszalina (gmina Biesiekierz, Świeszyno), co wynika z najintensywniejszego rozwoju budownictwa jednorodzinnego w tych gminach po roku 1990.

Jakość zamieszkania najlepiej określa wskaźnik powierzchni użytkowej mieszkań w przeliczeniu na jedną osobę; w 2017 r. wynosił on 27,1 m^2 (26,8 w miastach i 27,7 na terenach wiejskich). Największą średnią powierzchnią mieszkania na jednego mieszkańca dysponują mieszkańcy gmin nadmorskich: Dziwnowa, Rewala, Mielna oraz podszczecińskiej gminy Dobra. Najmniejszą powierzchnią dysponują mieszkańcy terenów wiejskich powiatów białogardzkiego, pyrzyckiego i łobeskiego, a także miast: Karlino i Police. Należy tu jednak zaznaczyć, że w pasie nadmorskim wiele mieszkań nie jest

zamieszkiwanych na stałe, ponieważ do mieszkań zaliczane są także pokoje i mieszkania służące tylko wynajmowi turystycznemu.

Ryc. 45. Powierzchnia użytkowa mieszkań w 2017 r.



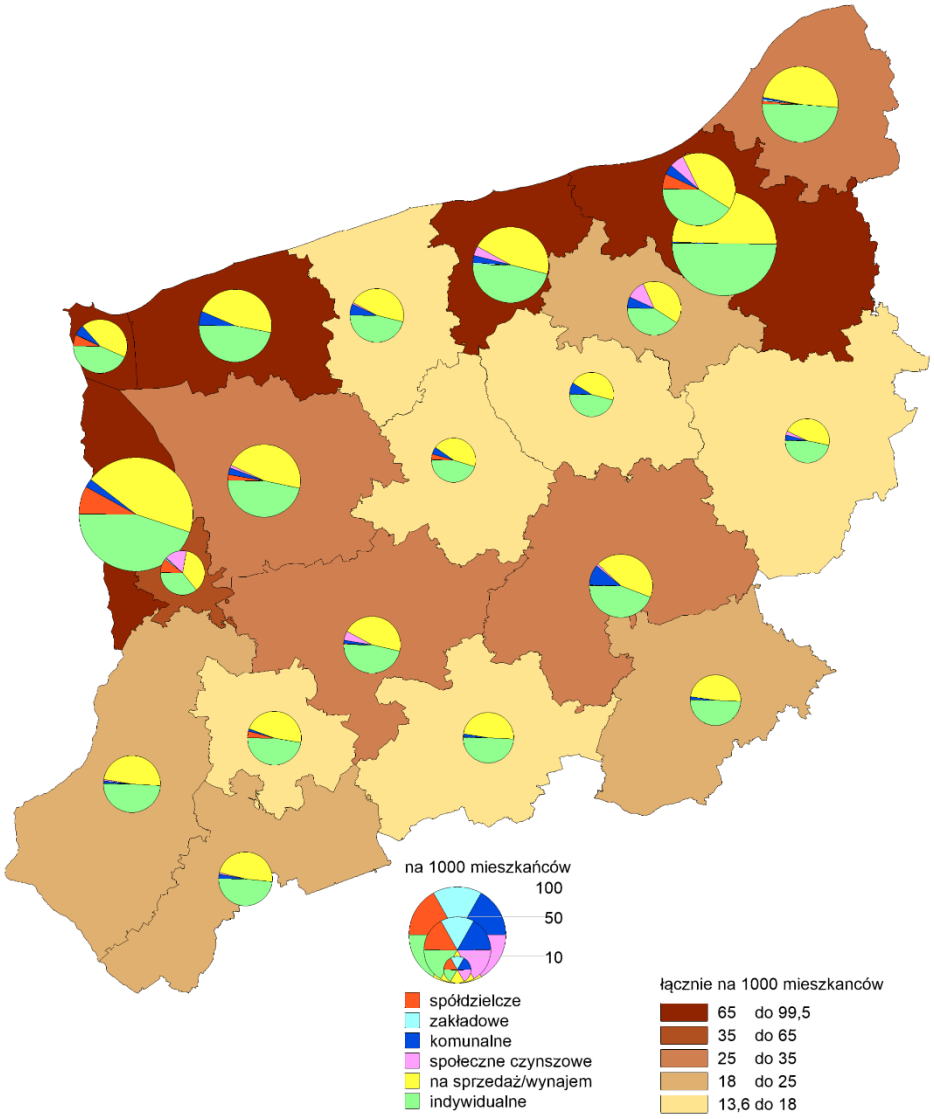
Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Tabela 13. Wyposażenie mieszkań w podstawowe instalacje w 2017 r. w %

Województwo	Wodociąg		Ustęp spłukiwany		Łazienka		Gaz sieciowy		Centralne ogrzewanie	
	miasto	wieś	miasto	wieś	miasto	wieś	miasto	wieś	miasto	wieś
	w nawiasie miejsce województwa wśród pozostałych województw									
Zachodniopomorskie	99,8 (3)	97,5 (2)	98,3 (5)	94,0 (3)	96,8 (4)	90,5 (2)	77,2 (3)	19,6 (6)	89,9 (7)	76,3 (5)
Polska	99,1	92,2	97,3	86,4	95,6	82,8	71,8	21,9	87,5	71,6

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 46. Mieszkania oddane do użytku w latach 2007-2017



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

W 2017 r. oddano do użytku 7473 mieszkań (4,2% efektów krajowych), co oznaczało wzrost o 7,7% w stosunku do roku poprzedniego.

Widoczne są zmiany dynamiki w budownictwie mieszkaniowym, obserwowane w całym kraju. W latach 2010-2011 i 2013-2015 odnotowano spadek liczby oddawanych mieszkań, a po tym okresie w latach 2016-2017 widać ponowny wzrost, za który odpowiada głownie sektor mieszkań przeznaczonych na sprzedaż lub wynajem (deweloperskie).

Sektor mieszkań na sprzedaż i wynajem po przejściu kryzysu w latach 2010-2015 rozwija się w największych miastach – Szczecinie, Koszalinie, w powiecie kołobrzeskim (głównie miasto Kołobrzeg i gmina Ustronie Morskie) – oraz w ich strefach podmiejskich (powiat policki – głównie gmina Dobra i Kołbaskowo). Jak w poprzednich latach, duże zainteresowanie deweloperzy przejawiają pasmem nadmorskim (powiat kamieński, powiat kołobrzeski). W Świnoujściu w roku 2017 oddano 182 mieszkania (po raz pierwszy od roku 2011 liczba ta przekroczyła 100).

Warto jednak zauważyć, że w województwie, jak i w całej Polsce deweloperzy budują coraz mniejsze mieszkania. O ile w zachodniopomorskim średnia powierzchnia oddawanych mieszkań na sprzedaż lub wynajem wynosiła 69,5 m^2 w 2007 roku (w Polsce 67,0 m^2), to w 2017 r. już zaledwie 55,0 m^2 (w Polsce 58,8 m^2). Spadek średniej powierzchni mieszkań deweloperskich w województwie zachodniopomorskim jest największy w Polsce.

Budownictwo indywidualne rozwija się najlepiej na terenach wiejskich wokół dużych miast (gminy Dobra Szczecińska, Goleniów, Kołobrzeg, Biesiekierz, Świeszyno). Trwa tendencja do przenoszenia się ludności miejskiej na tereny podmiejskie, najczęściej bez zmiany miejsca zatrudnienia. W rezultacie zmieniają się potrzeby mieszkańców dotyczące transportu. Rozlewanie się dużych miast województwa postępuje i jest zjawiskiem negatywnym.

Istotnym segmentem mieszkalnictwa w województwie są mieszkania społeczne czynszowe budowane przez towarzystwa budownictwa społecznego (TBS). Społeczne budownictwo czynszowe (forma budowy mieszkań na wynajem o umiarkowanych czynszach dla osób o średnich dochodach), realizowane jest przez TBS-y z wykorzystaniem kredytu z Krajowego Funduszu Mieszkaniowego. W latach 2007-2017 oddano w sumie 2 838 mieszkań społecznych czynszowych, z czego ponad połowę (1615) w Szczecinie. W wyniku likwidacji KFM, kredytowane były jedynie inwestycje, na które wnioski złożono do 30 września 2009 r. W latach 2013-2014 nie powstało w tym systemie żadne mieszkanie. W roku 2015 Bank Gospodarstwa Krajowego, w ramach programu rządowego, ponownie wspierał budownictwo społeczne (finansowanie zwrotne SBC), co pozwoliło na reaktywację tej formy budownictwa. W latach 2015-2017 w zachodniopomorskim powstały 503 takie mieszkania, z czego 385 w Szczecinie, a pozostałe w Stargardzie, Karlinie i Barlinku.

Mieszkania komunalne oddawane są w najem osobom o najniższych dochodach, które nie mają własnych mieszkań. W latach 2007-2017 oddano do użytku 2 112 mieszkań komunalnych. Liderem w tym sektorze jest powiat drawski (276 mieszkań, co stanowi 4,78 na 1000 mieszkańców), a szczególnie Drawsko Pomorskie i Kalisz Pomorski – w miastach tych powstało odpowiednio 105 i 90 mieszkań komunalnych. Równie dużo mieszkań komunalnych powstało w Koszalinie 272 (na 1000 mieszkańców to jednak już tylko 2,53). W przeliczeniu na liczbę mieszkańców absolutnym liderem jest Stepnica (105 mieszkań komunalnych – to aż 42,4 mieszkania na 1000 mieszkańców).

2.5.2. Szkolnictwo i nauka

W roku 2017 na terenie województwa zachodniopomorskiego działało 398 przedszkoli (319 w miastach, 79 na wsi) oraz 15 przedszkoli specjalnych (11 w miastach i 4 na wsi), dysponujących łącznie 44159 miejscami (w tym 375 w przedszkolach specjalnych). W całym województwie do przedszkoli uczęszczało 81,0% dzieci w wieku 3-5 lat (w Polsce średnio 84,7%), co plasuje województwo na piątym miejscu w kraju (po województwach pomorskim, dolnośląskim, śląskim i mazowieckim).

Rok 2017 był pierwszym, w którym nastąpiło wygaszanie gimnazjów, dlatego analizy trendów w okresach wieloletnich stają się utrudnione. Średnio w 2017 r. do jednej szkoły podstawowej uczęszczało 197 uczniów (w Polsce średnio 182). W latach 2008-2016 liczba szkół zmniejszyła się o 20 placówek i w 2016 r. wyniosła ogółem 497 – po wygaszeniu części gimnazjów i przekształceniu niektórych z nich w szkoły podstawowe. W roku 2017 liczba ta wzrosła do 567.

W roku 2017 na terenie województwa były 103 licea ogólnokształcące dla młodzieży, do których uczęszczało 18 931 uczniów. Na jedno liceum przypadało 184 uczniów (kraju średnio 219). W ciągu dziesięciu lat liczba liceów w województwie zmniejszyła się o 13, a liczba uczniów spadła z 30 tys. do 19. tys. Licea znajdowały się w 44 miastach, równomiernie rozłożone na terenie całego województwa. Najgorszą dostępność do edukacji tego rodzaju mają mieszkańcy wschodniej części powiatu stargardzkiego (gminy Ińsko, Dobrzany i Chociwel) oraz gmin Człopa i Nowe Warpno, którzy do najbliższego liceum muszą pokonać odległość od 25 do ponad 35 km. Od roku 2010 na terenie województwa zlikwidowanych zostało 9 liceów.

W zakresie średniego szkolnictwa zawodowego na terenie województwa w 2017 r. działały 104 technika (których liczba od 2010 r. zmniejszyła się o 47), przy czym spadek liczby uczniów nie był tak drastyczny (liczba uczniów tych szkół z 23,9 tys. zmniejszyła się do 20,1 tys.). Szkoły te zlokalizowane są w 35 miastach województwa i w 3 wsiach (Benice, gm. Kamień Pomorski, Bonin, gm. Manowo i Smolnica, gm. Dębno). Odsetek uczniów średnich szkół zawodowych w ogólnej licznie uczniów ponadgimnazjalnych wzrósł z 32,9% w roku 2010 do 38,4% w roku 2017 (w całej Polsce ten odsetek wzrósł w tym okresie z 37,1% do 39,7%).

Dotychczasowe zasadnicze szkoły zawodowe przekształcono w szkoły branżowe I stopnia. Według wykazu szkół Kuratorium Oświaty w Szczecnie w marcu 2018 r. na terenie województwa istniało 95 szkół branżowych I stopnia oraz 28 szkół specjalnych przysposabiających do pracy. Zasadnicze szkoły zawodowe zlokalizowane są w 43 miejscowościach, w tym w 7 wsiach (Bonin, Kamienny Most, Renice, Rewal, Rów, Sławoborze i Suliszewo). Szkoły specjalne przysposabiające do pracy znajdują się w 17 miastach i w 9 wsiach, występując w 19 powiatach (brak w powiatach wałeckim i gryfickim).

Szkolnictwo wyższe

W województwie zachodniopomorskim znajduje się 8 uczelni publicznych:

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

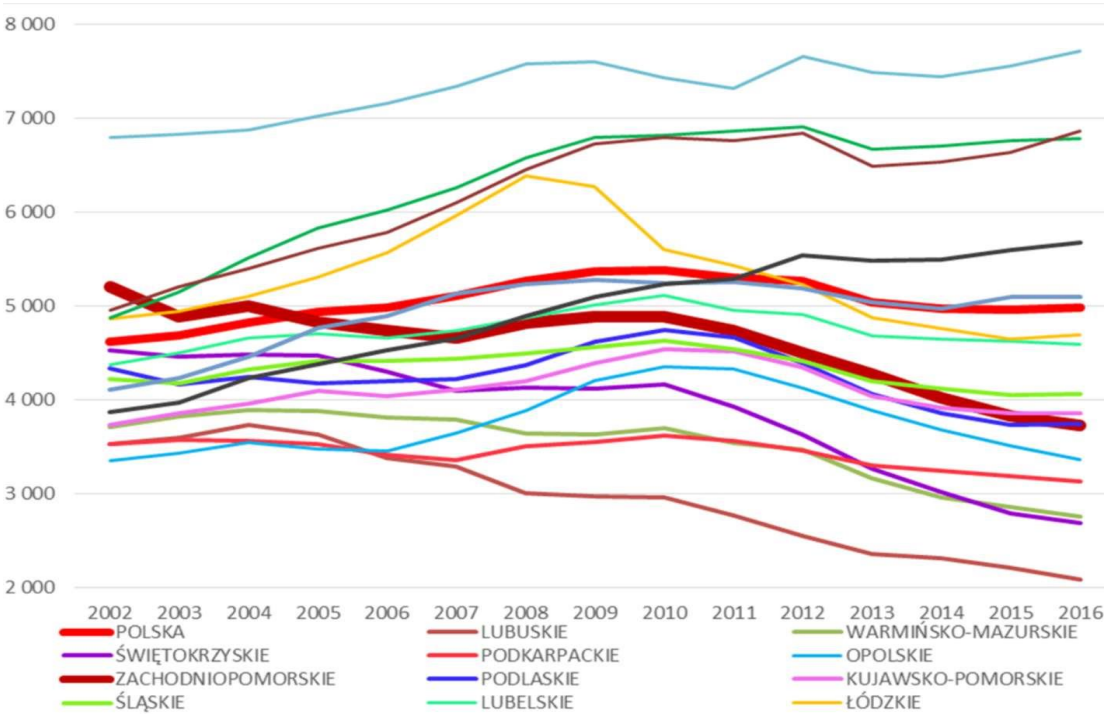
Ponadto na terenie województwa siedzibę ma 10 uczelni niepublicznych: 8 w Szczecinie, jedna w Koszalinie i w Stargardzie.

W województwie znajduje się 11 wydziałów zamiejscowych istniejących uczelni, w tym spoza regionu: 3 w Szczecinie, po 2 w Stargardzie i Szczecinku oraz po jednym w Kołobrzegu, Koszalinie, Świnoujściu i Gryficach. Trzy z nich to wydziały Zachodniopomorskiej Szkoły Biznesu.

W roku 2017 w województwie zachodniopomorskim studiowało 41 929 studentów, od roku 2007 nastąpił spadek aż o 47%, z czego na uczelniach publicznych spadek wynosił 44% a na niepublicznych 58%. W całej Polsce w stosunku do roku 2007 liczba studentów spadła o 33%. W roku 2017 w województwie 84,4% studentów studiowało na uczelniach publicznych. Spośród wszystkich studentów 69,5% odbywa studia w systemie stacjonarnym.

Tym samym liczba studentów na 10 tysięcy mieszkańców województwa systematycznie się obniża i od 2005 r. jest niższa niż średnia krajowa. W roku 2007 w województwie wskaźnik ten wynosił 467, w 2017 r. wyniósł 238 (średnio w Polsce wynosił 317 osób). Analizując wskaźnik liczby studentów na 10 tys. osób w wieku 19-24 lata, eliminuje się demograficzny wpływ spadku liczby studentów (czyli faktu, że wiek studencki osiągają coraz mniej liczne roczniki). Wskaźnik ten w latach 2007-2017 obniżył się o 25%, a w całym kraju zaledwie o 8%. Skalę problemu uzmysławia fakt że pod względem tego wskaźnika w 2002 r. województwo było na 2. miejscu, a w 2017 na 11. wśród polskich województw. Wynika z tego, że spadek liczby studentów poza przyczynami demograficznymi wynika z częstszego wyjeżdżania studentów do innych ośrodków akademickich w kraju: do Warszawy, Krakowa, Wrocławia, Gdańska.

Ryc. 47. Liczba studentów w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców w wieku 19-24 lat w latach 2004-2017



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Na kierunkach humanistycznych i społecznych w roku 2017 studiowało 13% ogółu studentów. Na kierunkach tych z roku na rok spada liczba studentów (w roku 2007 studiowało na nich 30% studentów). Powoli wzrasta zainteresowanie kierunkami inżynieryjno-technicznymi, na których w roku 2017 studiowało 12% studentów (w roku 2007 jedynie 10%), za to spada zainteresowanie kierunkami

pedagogicznymi, na których w roku 2017 studiowało 9% studentów. Niewielki stały wzrost widoczny jest na kierunkach medycznych (z 5% do 12%) oraz na kierunkach informatycznych (z 5% do 7%). Największą popularnością w województwie zachodniopomorskim cieszy się kierunek ekonomii i administracji, 16% ogółu studentów w roku 2017 wybrało ten kierunek, najmniejszą zaś kierunki matematyczne i statystyczne oraz fizyczne, gdzie procent ogółu studentów jest bliski zeru.

W szkołach technicznych w 2017 r. studiowało 32,2% zachodniopomorskich studentów – od 2011 r. odsetek ten jest większy niż udział procentowy studentów uniwersytetów (30%). Powoli rośnie zainteresowanie studiami na uczelniach o określonych specjalizacjach (Akademii Morskiej w Szczecinie i Pomorskim Uniwersytecie Medycznym). Na Pomorskim Uniwersytecie Medycznym (PUM) liczba słuchaczy wzrosła o 53% (z 2 885 w 2007 r. do 4 401 w 2017 r.), co odzwierciedla trend zwiększonego zainteresowania kierunkami medycznymi w całym kraju, jednak tak dużego skoku nie zanotowała żadna inna uczelnia medyczna, jest to jedna z dwóch uczelni, która utrzymuje tendencję wzrostową. Drugą uczelnią w województwie z rosnącą liczbą studentów jest Akademia Sztuki z liczbą studentów większą o 78% w roku 2017 (662) w stosunku do roku 2007 (372). Na Akademii Morskiej w Szczecinie (AM) liczba studentów spadła natomiast o 3% (z 3 357 w 2007 r. do 3 258 w 2017 r.).

Liczba doktorantów z roku na rok wzrasta (z 841 osób w 2007 r. do 1385 w 2017 r. – wzrost o 65%), jednak w porównaniu z innymi województwami zachodniopomorskie plasuje się dopiero na 9 miejscu. Spada liczba słuchaczy studiów podyplomowych, w 2017 r. wyniosła ona 4 501 osób (średnia dla Polski – 9 967 osoby).

Jakość uczelni akademickich oceniana jest poprzez rankingi. W publikowanym corocznie przez miesięcznik „Perspektywy" rankingu uczelni akademickich w roku 2018[17] znalazły się uczelnie zachodniopomorskie:

- Pomorski Uniwersytet Medyczny w Szczecinie na 26. miejscu (9. pozycja wśród uczelni medycznych).
- Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie 40. (12. pozycja wśród uczelni technicznych).
- Uniwersytet Szczeciński 51.-60. (17. ostatnia pozycja wśród uniwersytetów).
- Politechnika Koszalińska 61.-70. (18. pozycja wśród uczelni technicznych).

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

- Efektywność naukowa: PUM 6., ZUT 39.

  – w tym publikacje naukowe PUM 7., ZUT i US 41.
- Innowacyjność: ZUT 7., Akademia Morska 26., Politechnika Koszalińska 29.
- Prestiż akademicki: ZUT, US i PUM 46.
- Potencjał naukowy: PUM 20., US 43.
- Umiędzynarodowienie: PUM 17., US 45.

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

PUM:

- Kosmetologia 4.
- Fizjoterapia 5.
- Analityka medyczna 8.
- Położnictwo; kierunki dentystyczne oraz biotechnologia 9.

ZUT:

- Inżynieria chemiczna i procesowa 3.

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

- Technologia chemiczna 6.
- Elektrotechnika 8.

US:

- Wychowanie fizyczne, ekonomia 6.
- Administracja, filozofia, politologia i pedagogika, geografia 8.
- Historia; finanse i rachunkowość oraz turystyka i rekreacja 9.
- Archeologia 10.

Nauka, badania i rozwój

Zgodnie z rejestrem jednostek naukowych w województwie zachodniopomorskim aktualnie nie ma działających instytutów badawczych, jednostek naukowych PAN, międzynarodowych instytutów naukowych, czy innych zarejestrowanych instytutów naukowych niebędących podstawowymi jednostkami organizacyjnymi uczelni. Badania naukowe prowadzone są, podobnie jak w całej Polsce, głównie na uczelniach wyższych. W tym kontekście szczególnie istotna jest ich jakość. W ogłoszonej w 2017 r. kompleksowej ocenie jakości działalności naukowej lub badawczo-rozwojowej jednostek naukowych, dokonanej przez Komitet Ewaluacji Jednostek Naukowych, najwyższą kategorię A+ otrzymał Wydział Lekarsko - Biotechnologiczny i Medycyny Laboratoryjnej, PUM. Z kolei kategorię A otrzymały cztery jednostki, wśród których znalazły się:

- Wydział Lekarski z Oddziałem Nauczania w Języku Angielskim, PUM,
- Wydział Kultury Fizycznej i Promocji Zdrowia oraz Wydział Nauk Ekonomicznych i Zarządzania, US,
- Wydział Technologii i Inżynierii Chemicznej, ZUT.

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

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

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

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

Tabela 14. Liczba zgłoszonych wynalazków i udzielonych patentów (według patentów udzielonych w 2015 r.)

Województwo	Zgłoszone wynalazki	Udzielone patenty

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

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Na terenie województwa zachodniopomorskiego, w ramach ośrodków innowacji i przedsiębiorczości, działają m.in.: 2 parki technologiczne (w Koszalinie), 3 inkubatory technologiczne (na 20 w całym kraju), 6 akademickich inkubatorów przedsiębiorczości (4 w Szczecinie, 2 w Koszalinie), 4 inkubatory przedsiębiorczości (Koszalin, Borne Sulinowo, Nowogard, Sławno), 3 centra transferu technologii (2 w Koszalinie, 1 w Szczecinie). Ponadto w Szczecinie działa fundusz kapitału zalążkowego (12 w Polsce) oraz sieć „aniołów biznesu" (8 w Polsce).[18]

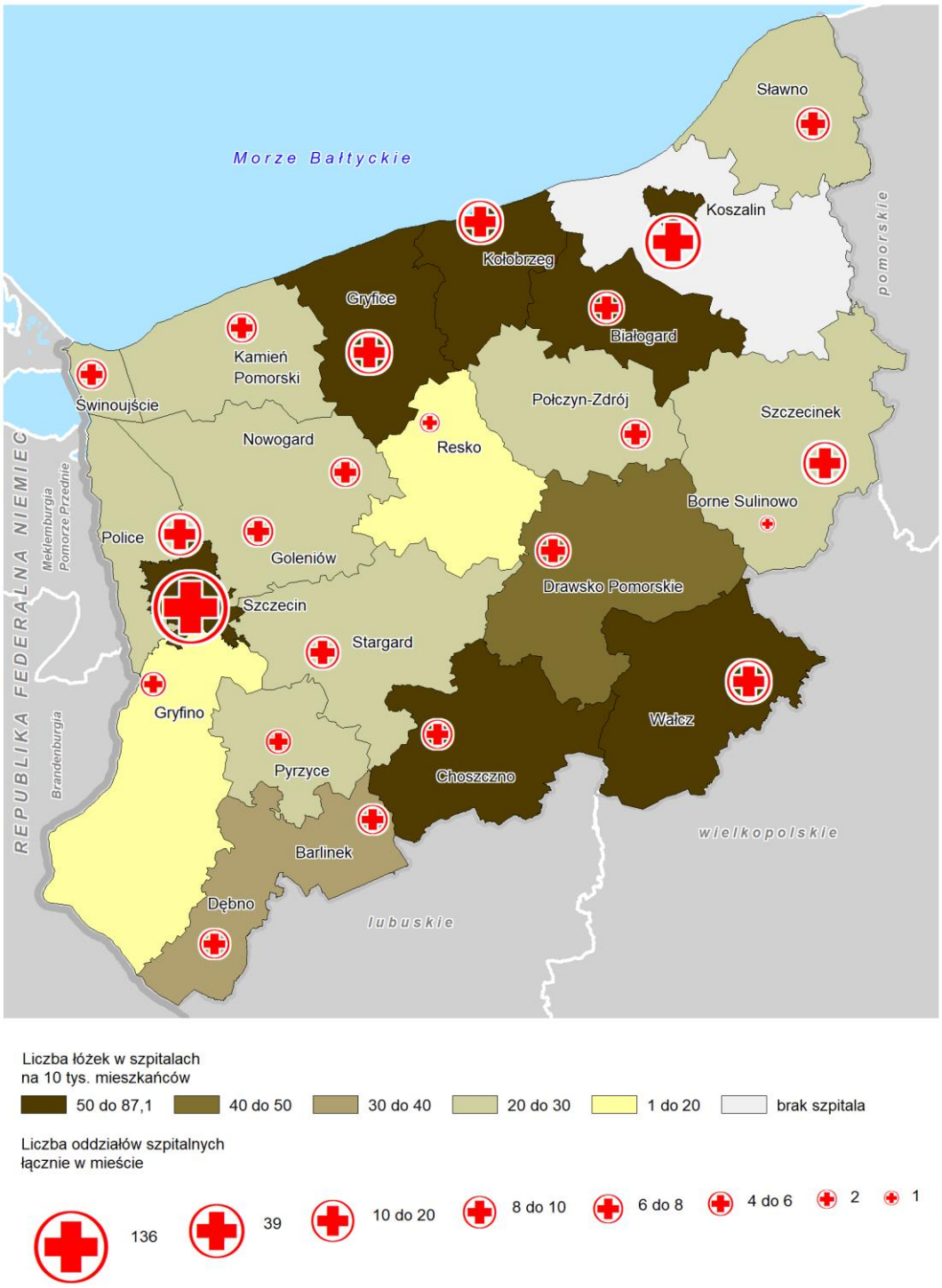
2.5.3. Ochrona zdrowia

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

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

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

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



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

W 2015 r. na terenie województwa funkcjonowało 48 szpitali ogólnych, 12 stacjonarnych podmiotów psychiatrycznych i 24 stacjonarne ośrodki opieki długoterminowej (w tym 3 hospicja). W strukturze lecznictwa stacjonarnego liczba łóżek wynosiła ogółem 9 606, z czego 7 971 w szpitalach ogólnych (w tym 440 miejsc dla noworodków), 613 łóżek opieki psychiatrycznej i 1 022 łóżek opieki długoterminowej. Na przestrzeni lat 2004-2011 wyraźna jest zmiana w stosunku szpitali publicznych do niepublicznych, których liczba z każdym rokiem wzrastała (6-krotny wzrost od 2004 r.).

Wskaźnik łóżek w szpitalach ogólnych przypadających na 10 tys. mieszkańców w 2015 r. wyniósł 46,6, przy średniej krajowej 48,6. Należy zaznaczyć, że od roku 2012 w statystyce ujmowane są jednostki podległe MON, z tego względu dane dotyczące szpitali ogólnych nie są porównywalne. Na przestrzeni

ostatnich lat zauważalny jest jednak dalszy spadek liczby łóżek w szpitalach ogólnych (rozpoczęty w 1999 r. zgodnie ze strategią sektorową ochrony zdrowia) oraz zwiększenie ich liczby w zakładach opieki długoterminowej. Wskaźnik łóżek na 10 tys. ludności dla stacjonarnych podmiotów opieki długoterminowej wynosił 6,0, a wykorzystanie łóżek oscylowało w granicach aż 90,6%. Biorąc pod uwagę wydłużający się średni okres życia ludności, zapotrzebowanie na opiekę długoterminową, rehabilitację leczniczą, psychiatrię i geriatrię będzie się zwiększać. Warto zaznaczyć, że w subregionie koszalińskim, stanowiącym drugi specjalistyczny ośrodek medyczny w województwie, nie funkcjonuje opieka geriatryczna jako samodzielna dziedzina medyczna.

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

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

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

Ambulatoryjna opieka specjalistyczna

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

Podstawowa opieka zdrowotna

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

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

Telemedycyna

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

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

W 2011 r. zakończono transgraniczny, nowatorski projekt pn. „Telemedycyna w Euroregionie Pomerania – sieć Pomerania", w ramach którego rozwinięta została sieć telemedyczna między polskimi a niemieckimi szpitalami i placówkami medycznymi. Uczestniczyło w nim m.in. 13 placówek z województwa zachodniopomorskiego, w tym dwie szczecińskie uczelnie wyższe (PUM, ZUT). Jednym z priorytetów projektu była poprawa jakości opieki medycznej w zakresie profilaktyki, diagnostyki i terapii dla pacjentów mieszkających poza dużymi ośrodkami miejskimi. Dodatkowo Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie realizuje komplementarny projekt pn. „Telemedycyna – element e-zdrowia WZP", który jest realizowany zgodnie z założeniami budowy Zachodniopomorskiej Sieci Teleinformatycznej (ZST) i umożliwi zbudowanie centralnego systemu wymiany danych medycznych pomiędzy szpitalami.

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

2.5.3.1. Ratownictwo

Ratownictwo medyczne

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

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

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

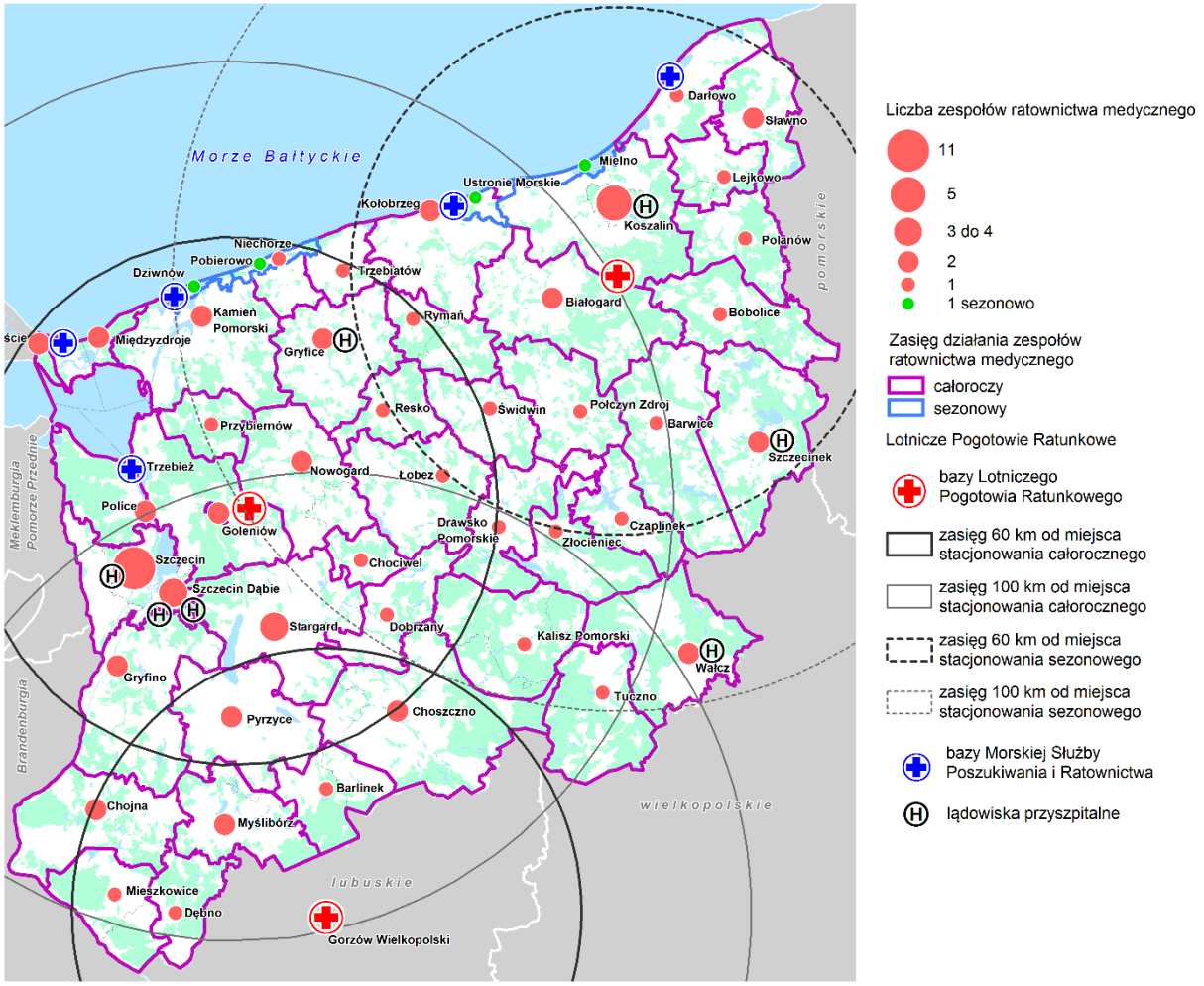
Na pozostałym obszarze działa 5 dysponentów przy poszczególnych zakładach opieki zdrowotnej w Sławnie, Szczecinku, Bobolicach, Polanowie i Lejkowie (przy ZOZ w Malechowie). Wszystkie stacje dysponują ogółem 85 zespołami ratownictwa medycznego, w tym 28 specjalistycznymi i 57 podstawowymi (w okresie letnim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

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

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

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

Ryc. 49. Ratownictwo medyczne w województwie zachodniopomorskim



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

Lotnicze Pogotowie Ratunkowe

Województwo zachodniopomorskie (oddział Szczecin) jest wydzieloną częścią Regionu Zachód SP ZOZ Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Na lotnisku w Goleniowie stacjonuje zespół śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego (HEMS Helicopter Emergency Medical Service), a w sezonie letnim dodatkowy zespół na lotnisku w Zegrzu Pomorskim. Oba zespoły dysponują lekkimi śmigłowcami wielozadaniowymi EC135.

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

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

Ratownictwo na obszarach morskich

System ratownictwa na obszarach morskich prowadzony jest przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa (SAR Search and Rescue). Do zadań służby SAR należy ratowanie życia ludzkiego na morzu

i morskich wodach wewnętrznych oraz zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego. Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne znajduje się w Gdyni, natomiast w Świnoujściu zlokalizowane jest Pomocnicze Centrum Koordynacyjne. Poza Świnoujściem na terenie województwa zachodniopomorskiego znajdują się 4 Morskie Stacje Ratownictwa (w Trzebieży, Dziwnowie, Kołobrzegu i Darłowie). SAR dysponuje 6 statkami i trzema łodziami ratowniczymi. W zakresie ratownictwa lotniczego w ramach SAR działa Gdyńska Brygada Lotnictwa Marynarki Wojennej, dysponująca śmigłowcami i załogami zdolnymi do prowadzenia działań ratowniczych nad obszarami morskimi.

2.5.3.2. Uzdrowiska

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

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

Tabela 15. Zakłady lecznictwa uzdrowiskowego w województwie w 2015 r.

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

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

Kołobrzeg jest największym uzdrowiskiem w Polsce; przyjmuje najliczniejszą grupę kuracjuszy, zarówno z Polski, jak i z zagranicy. Kolejne miejsca zajmuje uzdrowisko w Świnoujściu, następnie Połczyn-Zdrój, Dąbki i Kamień Pomorski. Główne naturalne surowce lecznicze występujące w uzdrowiskach Pomorza Zachodniego to źródła solankowe i złoża borowiny. Miejscowości nadmorskie charakteryzują się także bogatym w aerozol morski powietrzem. Dzięki tym zasobom zachodniopomorskie uzdrowiska oferują wyjątkowo szeroki zakres leczniczy. Najszerszy profil mają uzdrowiska w Kołobrzegu i Świnoujściu, gdzie leczy się schorzenia górnych i dolnych dróg oddechowych, kardiologiczne i nadciśnienie, układu nerwowego, choroby skóry, ortopedyczno-urazowe, reumatologiczne, endokrynologiczne, osteoporozę, otyłość, a w Kołobrzegu także cukrzycę. W sanatoriach w Dąbkach leczone są choroby ortopedyczno-urazowe, reumatologiczne, kardiologiczne i nadciśnienie, choroby górnych i dolnych dróg oddechowych i endokrynologiczne. Kamień Pomorski stanowi centrum leczenia schorzeń reumatologicznych oraz prowadzi lecznictwo w kierunkach chorób ortopedyczno-urazowych, neurologicznych, reumatologicznych, kardiologicznych i nadciśnienia, chorób dolnych dróg oddechowych. Uzdrowisko w Połczynie-Zdroju oferuje leczenia i rehabilitacje osób cierpiących na choroby ortopedyczno-urazowe, układu nerwowego, reumatologiczne, otyłość, osteoporozę i choroby kobiece.

Tabela 16. Kierunki lecznictwa uzdrowiskowego

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

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Ministerstwa Zdrowia z marca 2018 r.

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

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

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

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

Aby utrzymać status uzdrowiska, miejscowości muszą spełniać wymogi Ustawy o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych, w tym m.in. dotyczące czystości powietrza, niskiego poziomu hałasu czy wydobywania własnych surowców stosowanych w terapii.

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

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

2.5.4. Instytucje kultury

2.5.4.1. Biblioteki i lokalne ośrodki kultury

Na terenie województwa w 2017 r. działało 361 bibliotek i filii (w tym 224 na obszarach wiejskich) oraz 109 punktów bibliotecznych. W porównaniu z rokiem 2007 liczba bibliotek zmalała o 18 placówek. Na jedną placówkę biblioteczną przypadało 3 629 mieszkańców (średnia dla kraju 4 194). Maleje liczba czytelników, których liczba w 2017 r. wyniosła 230 667 osób (293 302 os. w 2007 r.), z czego 40 295 to mieszkańcy wsi (59 963 os. w 2007 r.). Proces ten odzwierciedla ogólnopolski trend spadku czytelnictwa, choć spowodowane jest to również cyfryzacją zasobów i rosnącym zasobem Internetu. Województwo plasuje się na czwartym miejscu w kraju pod względem wielkości księgozbioru bibliotek w przeliczeniu na 1000 mieszkańców, jednak jedynie 135 na 1000 mieszkańców województwa czynnie korzysta z zasobów bibliotek publicznych (14. miejsce w kraju). Najwięcej czytelników jest w powiecie kamieńskim (194 os. na 1000 mieszkańców), koszalińskim (178) Szczecinie (172) i w Koszalinie (156), najmniej w powiecie świdwińskim (72), wałeckim (86), drawskim (95) i policki (99).

Biblioteki są coraz bardzie skomputeryzowane. W 2017 r. czytelnicy województwa mogli korzystać z 1 323 komputerów, w tym 1 298 miało dostęp do sieci internetowej, podczas gdy w 2008 r. liczby te wynosiły odpowiednio 722 i 655. W całym województwie 250 bibliotek publicznych oferuje katalogi online, a w 165 jest możliwość zdalnego składania zamówień na materiały biblioteczne, co tylko od roku 2014 oznacza wzrost odpowiednio o 79 i 49 placówek. W 2017 r. działały w województwie 342 centra, domy, ośrodki kultury, kluby i świetlice, z których 246 (72%) to instytucje zlokalizowane na obszarach wiejskich. Zorganizowano w nich ponad 16 tys. imprez i wydarzeń kulturalnych, w których uczestniczyło prawie 2 mln osób. Najwięcej placówek tego typu znajduje się w powiatach gryfickim (38), szczecineckim (30) i policki (25), a najmniej w powiatach stargardzkim i sławieńskim po 3.

2.5.4.2. Muzea, teatry i instytucje muzyczne

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

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

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

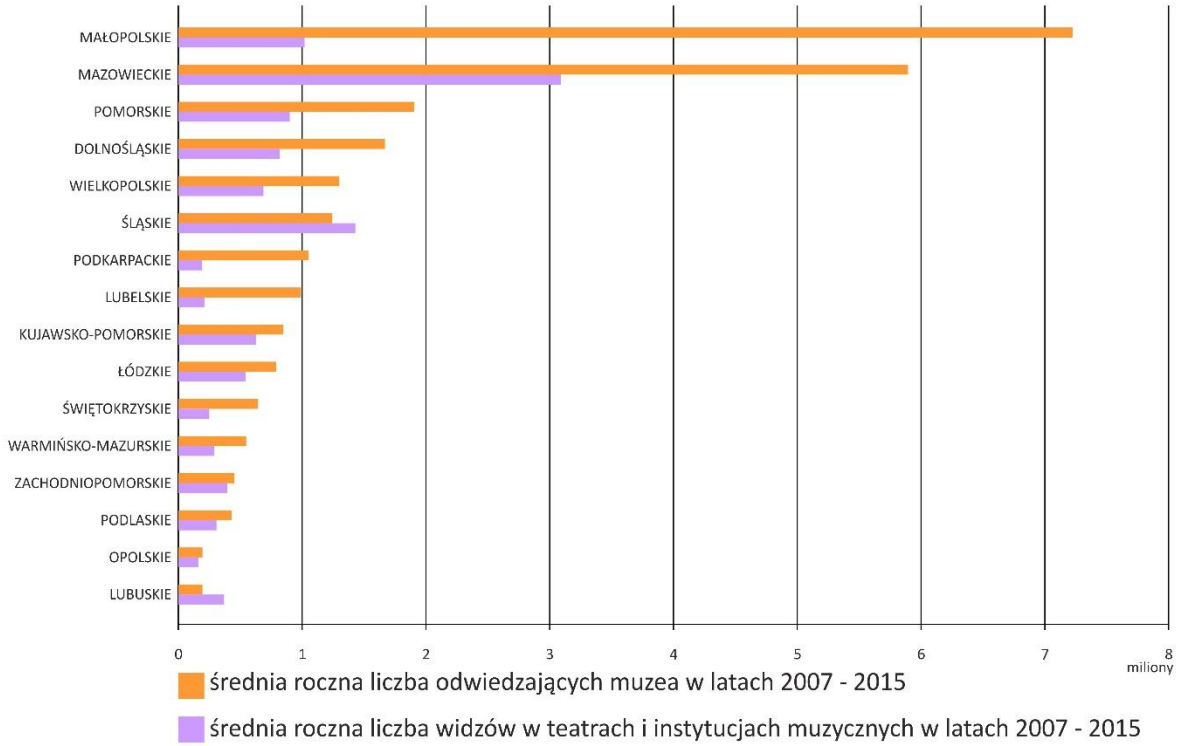
W Szczecinie działa także jedyna w województwie orkiestra kameralna – Baltic Neopolis Orchestra.

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

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

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

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



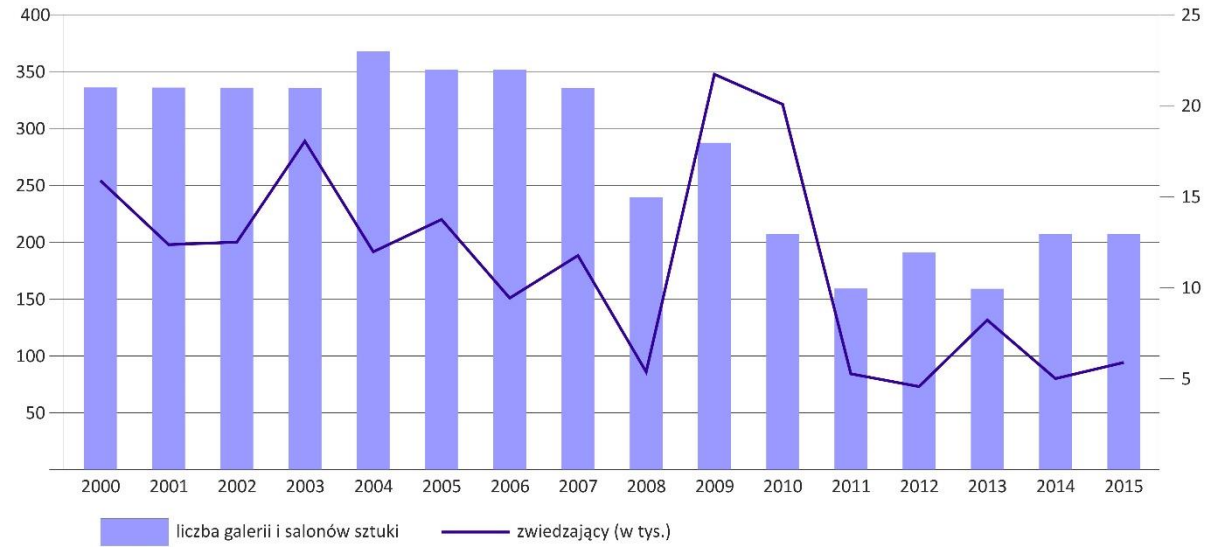
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

2.5.4.3. Kina, galerie

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

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

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



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

2.6. Gospodarka

2.6.1. Główne tendencje rozwoju gospodarki województwa

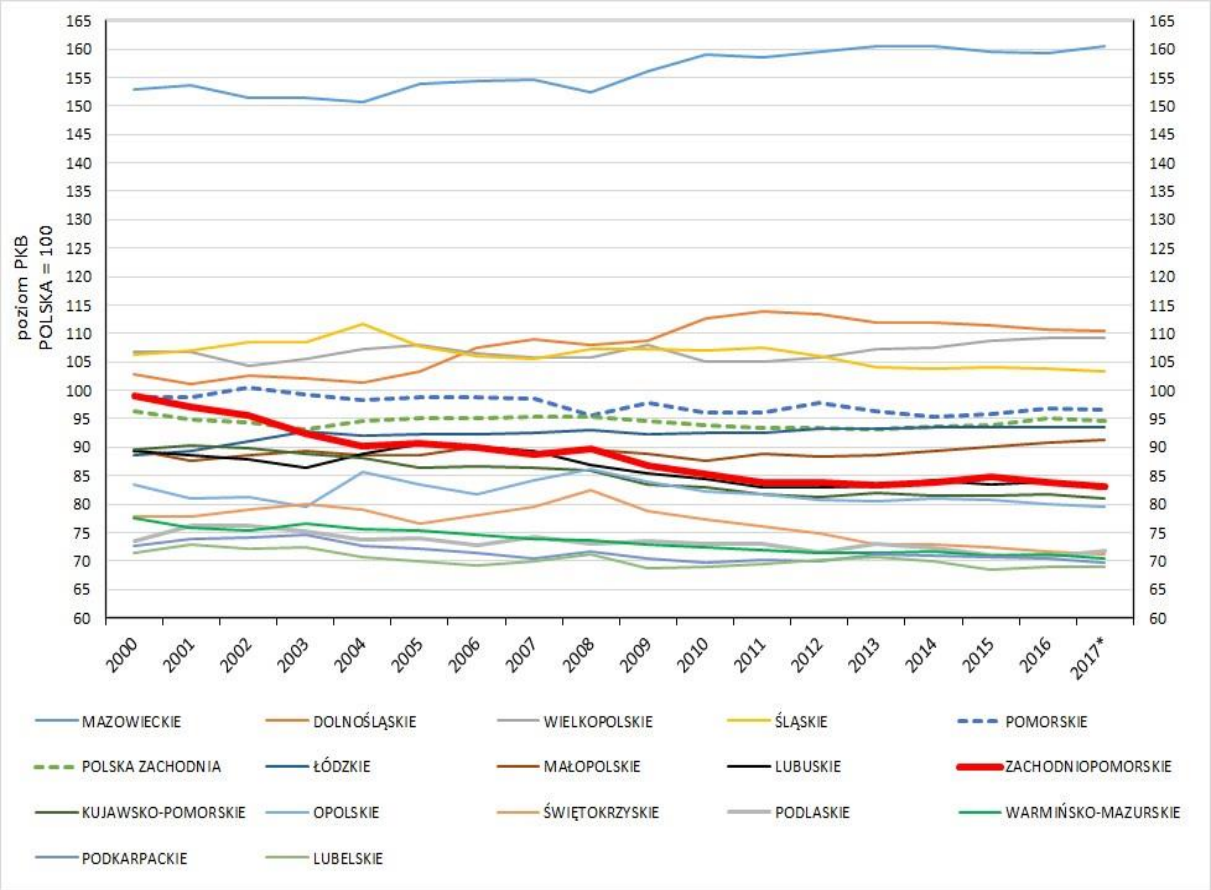
Pod względem poziomu rozwoju gospodarczego województwo znajduje się w grupie regionów średnio rozwiniętych. Dysponując powierzchnią wynoszącą 7,3% powierzchni Polski i 4,5% ludności kraju, województwo zachodniopomorskie w 2016 r. wytworzyło 3,7% produktu krajowego brutto o wartości 69 mld złotych, zajmując pod tym względem 11. miejsce w kraju. Blisko 60% PKB wytwarzane jest w aglomeracji szczecińskiej i podregionie szczecińskim, co w wartości PKB per capita wynoszącym 40,6 tys. zł plasuje województwo na 9. miejscu w kraju. W strukturze wartości dodanej brutto największy udział miały usługi (39,8 mld. zł; 65%), następnie przemysł z budownictwem (19,6 mld. zł; 32%). Na rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo przypada 1,9 mld zł (3%) wartości dodanej brutto, przy dużej nadpodaży siły roboczej (9,4% wszystkich pracujących).

Poziom rozwoju województwa zachodniopomorskiego względem przeciętnej dla całej Polski systematycznie spada. W 2000 r. wynosił on 99%, podczas gdy w 2016 r. zaledwie 83,8% (PKB Polski na 1 mieszkańca = 100%). Żadne z pozostałych województw nie zanotowało tak znaczącego spadku poziomu rozwoju gospodarczego. Na tę dynamikę miały wpływ problemy w największym ośrodku gospodarczym województwa (likwidacja Stoczni Szczecińskiej, niedostateczna dostępność portu morskiego od strony lądu i morza, światowy kryzys finansowy, uwarunkowania historyczne skutkujące ograniczonym potencjałem w zakresie kształtowania intensywnych relacji i przepływów osób, kapitału i dóbr) oraz problemy strukturalne obszarów wiejskich (wysoki poziom bezrobocia i nawarstwienie problemów społecznych na byłych obszarach upaństwowionego modelu gospodarowania ziemią).

Gospodarka regionu w znacznej mierze opiera się na mikra i małych przedsiębiorstwach (głównie o profilu usługowym), w zdecydowanie mniejszym stopniu – na potencjale i masie podmiotowej poszczególnych sektorów. Utrzymuje się – a w niektórych sektorach pogłębia – deficyt firm średnich oraz dużych, w tym przedsiębiorstw państwowych. Struktura podmiotowa gospodarki regionu posiada ograniczone możliwości rozwoju kapitałowego oraz niskie powiązania kooperacyjne w ramach lokalnego ekosystemu aktywizacji gospodarczej. Na kondycję gospodarki wpływają niskie krajowe nakłady inwestycyjne (3,9% w 2017 r., co daje 9. miejsce w kraju), niskie nakłady w przedsiębiorstwach na działalność innowacyjną w przemyśle (2,9% w 2017 r. – 10 miejsce w kraju) oraz znikome krajowe nakłady na działalność badawczo-rozwojową (1,6% w 2017 r., co daje 1. miejsce w kraju). Regionalny potencjał innowacyjny stanowią głównie wyższe uczelnie publiczne. Mimo inwestycji i wsparcia otrzymanego w okresie 2007-2013 ciągle występują niedostatki infrastruktury badawczej. W regionie nie ma placówek Polskiej Akademii Nauk, ani samodzielnych jednostek badawczo-rozwojowych (B+R). Powstające zasoby innowacyjne charakteryzują się nierównomiernym rozkładem – skupienie prac badawczych w dwóch

ośrodkach regionu (Szczecinie i Koszalinie) ogranicza możliwości innowacyjne firm działających na pozostałym obszarze województwa. Zachodniopomorskie przedsiębiorstwa najczęściej korzystają z gotowych technologii ograniczając wydatki na działalność innowacyjną (niewiele ponad 1% ogółu nakładów w kraju). Wśród barier innowacyjności najwięcej przedsiębiorstw wskazało brak możliwości finansowania innowacji ze źródeł wewnętrznych. Współpraca biznesu z sektorem B+R nie ma dla większości przedsiębiorców charakteru strategicznego, zorientowanego na długofalowy rozwój innowacji. Liczba pracujących w sektorze B+R na 1 tys. osób aktywnych zawodowo w 2017 r. wynosiła 3,3%, co daje regionowi 13. pozycję w kraju. Zbliżoną pozycję region zajmuje pod względem nakładów na działalność innowacyjną w przemyśle, liczby wynalazków krajowych zgłoszonych do Urzędu Patentowego oraz liczby firm średniowysokiej i wysokiej technologii. Poziom innowacyjności województwa należy uznać za zagrożenie przyszłej pozycji ekonomicznej regionu.

Ryc. 52. Poziom PKB na 1 mieszkańca względem średniej dla Polski w latach 2001-2017



*dane szacunkowe

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Tabela 17. Produkt krajowy brutto (2016)

WOJEWÓDZTWO/ PODREGION	PKB w mln zł
MAZOWIECKIE	414 401
ŚLĄSKIE	229 060
WIELKOPOLSKIE	183 778
DOLNOŚLĄSKIE	155 816
MAŁOPOLSKIE	148 103
ŁÓDZKIE	112 473
POMORSKIE	108 438
KUJAWSKO-POMORSKIE	82 345
PODKARPACKIE	72 567
LUBELSKIE	71 270
ZACHODNIOPOMORSKIE	69 368
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	49 625
ŚWIĘTOKRZYSKIE	43 448
PODLASKIE	41 348
LUBUSKIE	40 733
OPOLSKIE	38 339
Podregion – m. Szczecin	23 130
Podregion – szczeciński	19 448
Podregion – koszaliński	14 153
Podregion – szczecinecko-pyrzycki	12 637

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

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

- 29,1% w przeładunkach towarów przewożonych drogą morską w 2017 r. (2. miejsce w kraju),
- 18,6% w wytwarzaniu energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii w 2017 r. (1. miejsce w kraju),
- 10,9% w pozyskaniu drewna w 2017 r. (1. miejsce w kraju),
- 13,0% w liczbie zagranicznych turystów korzystających z noclegu w 2017 r. (3. miejsce w kraju),
- 8,6% w liczbie krajowych turystów korzystających z noclegu w 2017 r. (5. miejsce w kraju),
- 17,1% w liczbie miejsc noclegowych w Polsce w 2017 r. (1. miejsce w kraju),
- 5,2% w ogólnej liczbie podmiotów gospodarki narodowej w 2017 r. (8. miejsce w kraju),
- 13,3% w krajowej powierzchni przeznaczonej na cele produkcji ekologicznej w województwie w 2007 r. (1. miejsce w kraju).

Dynamikę gospodarki opisują m.in. nakłady inwestycyjne ogółem w gospodarce narodowej, nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach oraz wartość brutto środków trwałych. Celem nakładów inwestycyjnych (finansowych lub rzeczowych) jest stworzenie nowych środków trwałych (w tym na pierwsze wyposażenie inwestycji) lub przebudowa, rozbudowa, rekonstrukcja a także modernizacja istniejących obiektów majątku trwałego. W 2017 r. nakłady inwestycyjne w gospodarce narodowej, grupowane według lokalizacji inwestycji, wyniosły w województwie zachodniopomorskim (w cenach bieżących) wysokość 10 098,2 mln zł (co daje 9. miejsce w kraju, mimo stałego i równomiernego wzrostu wartości nakładów w województwie). Słabszy wynik osiągnęły województwa: podlaskie, warmińsko-mazurskie, opolskie, świętokrzyskie i lubuskie. Natomiast w przeliczeniu na 1 mieszkańca wartość nakładów wyniosła 5917, przy średniej dla kraju na poziomie 6712 zł, co plasuje województwo zachodniopomorskie na 7. miejscu.

Wartość brutto środków trwałych w 2017 r. wynosiła 165 506 mln, co stanowi jedynie 4,3% ogólnej wartości krajowej. W przeliczeniu na mieszkańca kwota brutto wynosi 97 041 tys. zł, co jest wynikiem

gorszym od średniej krajowej o ok 2 tys. W województwie zachodniopomorskim w 2017 r. wartość nakładów inwestycyjnych w przedsiębiorstwach wyniosła ogółem 5 182 mln zł (z czego 24% przypadało na Szczecin), co stanowiło 3,25% inwestycji krajowych. W przeliczeniu na 1 mieszkańca wartość inwestycji w przedsiębiorstwach wyniosła w województwie 3 037 zł, przy wskaźniku krajowym 4 141 zł.

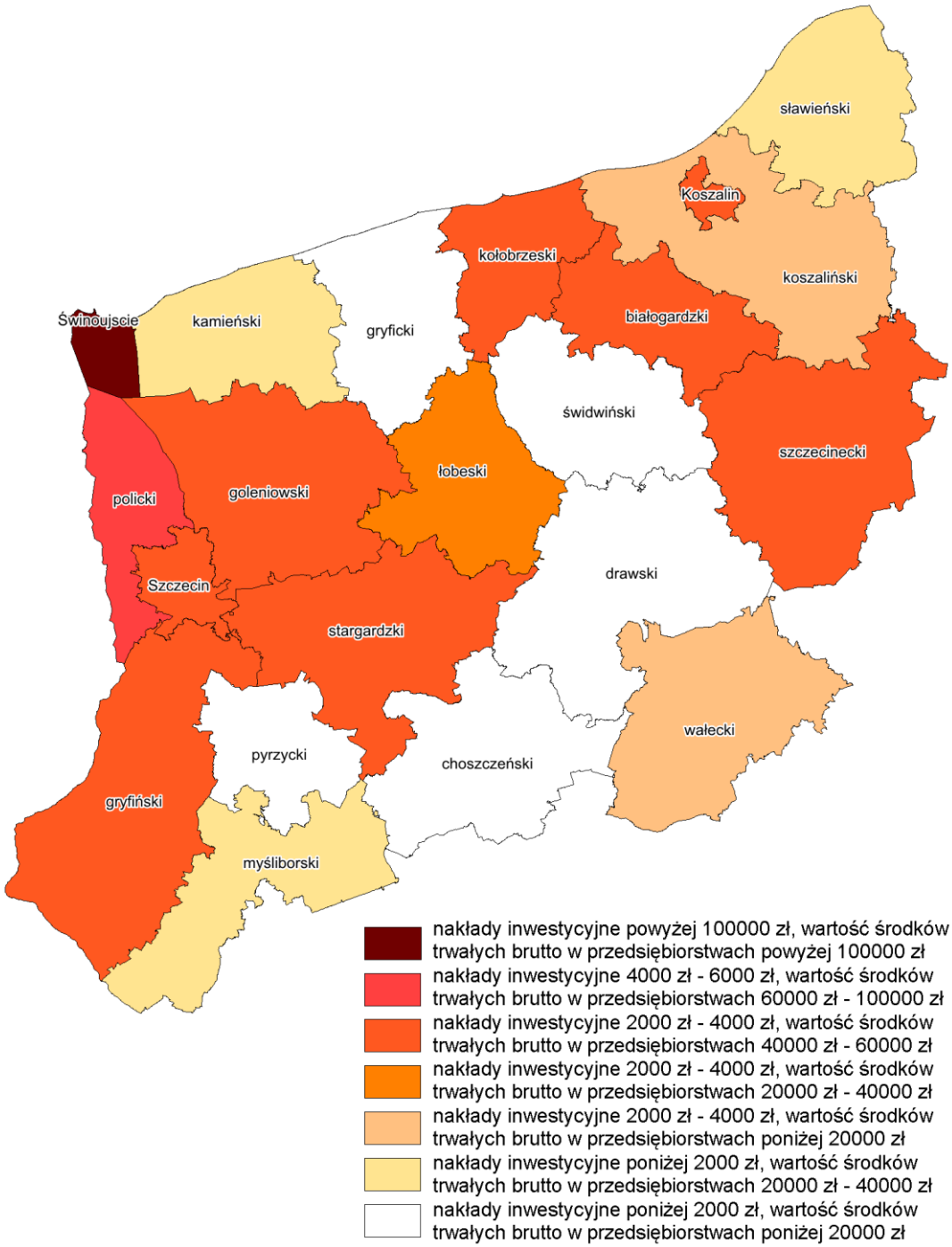
Struktura sieci osadniczej, potencjał ludzki i gospodarczy, decydują o intensywności działalności gospodarczej, która jest większa w dużych miastach i ich otoczeniu, a zdecydowanie słabsza na terenach peryferyjnych i wiejskich. Na Pomorzu Zachodnim obszarami o wysokich nakładach oraz o dużej intensywności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

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

Najwięcej podmiotów gospodarczych z udziałem kapitału zagranicznego (40%) w województwie znajduje się w Szczecinie. Na kolejnych miejscach znalazły się: powiat kołobrzeski, miasto Koszalin, powiat stargardzki, goleniowski oraz gryfiński. Pod względem poziomu zainwestowania kapitału zagranicznego na 1 mieszkańca w wieku produkcyjnym, zdecydowanym liderem jest jednak powiat stargardzki (przeszło 21 tys. zł/1 os.), na dalszych miejscach: powiat pyrzycki (7,5 tys. zł/1 os.), m. Szczecin (4,4 tys. zł /1 os.) i m. Koszalin (3,3 tys. zł /1os.).

Na przestrzeni lat 2013-2017 najwięcej zainwestowali przedsiębiorcy z Niemiec (10,2 mld zł), Szwecji (4,6 mld zł, z czego w samym tylko 2017r. 2,6 mld zł), Wielkiej Brytanii (2,2 mld zł) oraz Danii (1,5 mld zł).

Ryc. 53. Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca (dane średnioroczne z lat 2008-2017) oraz wartość brutto środków trwałych w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca w 2017 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych BDL GUS

2.6.2. Przestrzenne uwarunkowania działalności gospodarczej

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

Położenie geograficzne województwa stanowi o potencjale i możliwościach rozwoju:

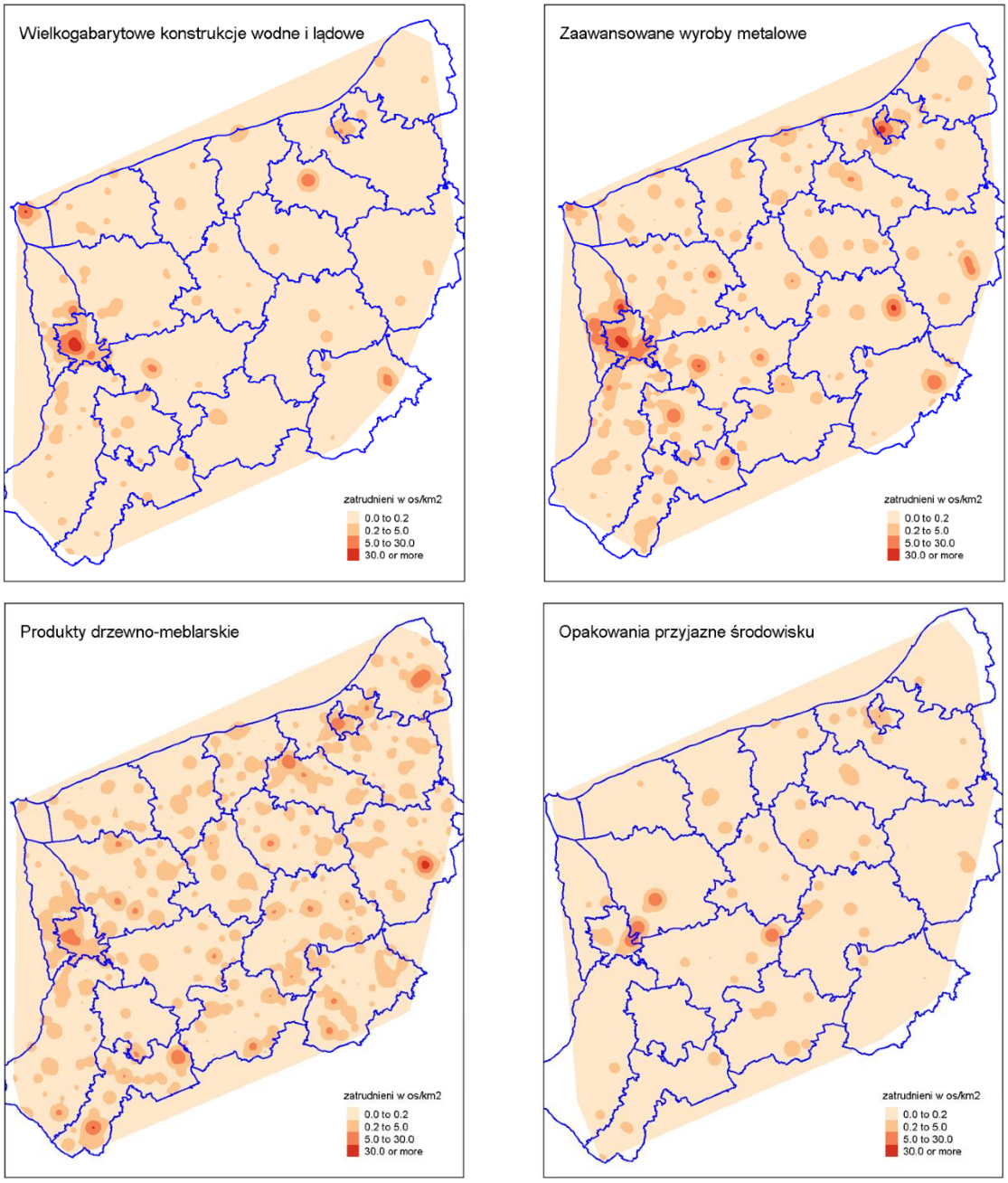
- transportu morskiego i związanej z nim działalności gospodarczej (skoncentrowanej w bliskości portów ujścia Odry w Szczecinie, Świnoujściu, Policach, na wybrzeżu Bałtyku, w mniejszych portach morskich w Kołobrzegu i Darłowie),
- przemysłu budowy i remontu statków (okrętowego, stoczniowego, hydrograficznego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

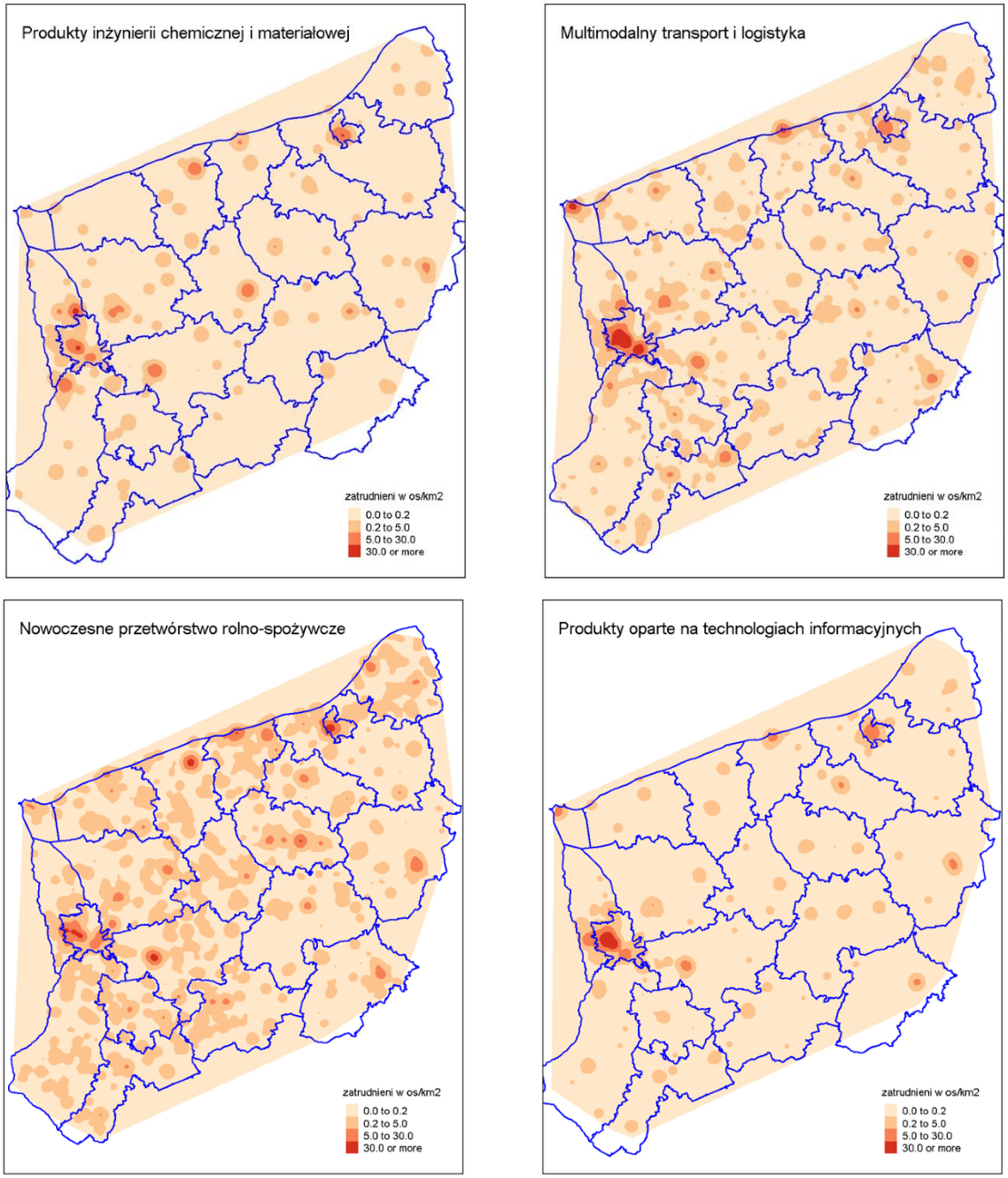
Zasoby naturalne województwa stanowią o potencjale i możliwościach rozwoju:

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

Obecność w województwie wyżej wymienionych branż pozwoliła zbudować kompetencje i potencjał w obszarze edukacji, badań i produkcji oraz rozwinęła rynek firm dostarczających półprodukty, specjalistyczne usługi i prowadzących działalności komplementarne do tych już obecnych w regionie. Istniejące uwarunkowania i potencjał zasobów zdecydowały o wsparciu regionalnych specjalizacji, za które uznano biogospodarkę, przemysł metalowy i maszynowy, działalność morską i logistyczną, usługi przyszłości (usługi oparte na wiedzy, technologie informacyjno-komunikacyjne), turystykę i zdrowie (gospodarka turystyczna, w tym przemysły czasu wolnego i przemysły kreatywne).

Ryc. 54. Przestrzenne rozmieszczenie Inteligentnych Specjalizacji Pomorza Zachodniego





Źródło: opracowanie własne Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego

Wsparcie samorządu województwa w latach 2014-2020 ukierunkowano na rozwój poszczególnych branż, wzmocnienie kompetencji horyzontalnych oraz systemowe działania służące budowie konkurencyjności gospodarki regionu i jej komplementarności z makroregionem Polski Zachodniej i z systemem gospodarczym kraju. W oparciu o identyfikację kluczowych obszarów gospodarczych sformułowano osiem Inteligentnych Specjalizacji Pomorza Zachodniego[19]:

- wielkogabarytowe konstrukcje wodne i lądowe,
- zaawansowane wyroby metalowe,
- produkty drzewno-meblarskie,

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

- opakowania przyjazne środowisku,
- produkty inżynierii chemicznej i materiałowej,
- nowoczesne przetwórstwo rolno-spożywcze,
- multimodalny transport i logistyka,
- produkty oparte na technologiach informacyjnych.

2.6.3. Atrakcyjność inwestycyjna województwa zachodniopomorskiego

Atrakcyjność inwestycyjna jest zestawem korzyści lokalizacji, który jest analizowany przez inwestora (zewnętrznego i wewnętrznego) podczas poszukiwania miejsca dla lokalizacji swojej działalności. Jest determinowana wieloma czynnikami, a jej badanie pomaga w zrozumieniu dysproporcji przestrzennych i determinantów zróżnicowania poziomu rozwoju regionów. Analiza atrakcyjności pozwala wskazać deficyty czynników lokalizacyjnych w poszczególnych obszarach, co może być pomocne w ich niwelowaniu. W analizie wykorzystano 62 wskaźniki w ramach następujących mikroklimatów: zasoby pracy, infrastruktura techniczna, infrastruktura społeczna, warunki rynkowe, walory przyrodnicze i dostępność komunikacyjna. Dla różnych rodzajów działalności wpływ poszczególnych czynników jest inny. Atrakcyjność inwestycyjna potencjalna oznacza subiektywną zdolność do przyciągania nowych inwestorów. Atrakcyjność inwestycyjna rzeczywista opiera się na przestrzennym rozkładzie już dokonanych inwestycji. Decyzjom inwestora towarzyszy często efekt naśladownictwa (prawdopodobieństwo wejścia nowego inwestora rośnie wraz z liczbą już zrealizowanych inwestycji o podobnej funkcji).

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

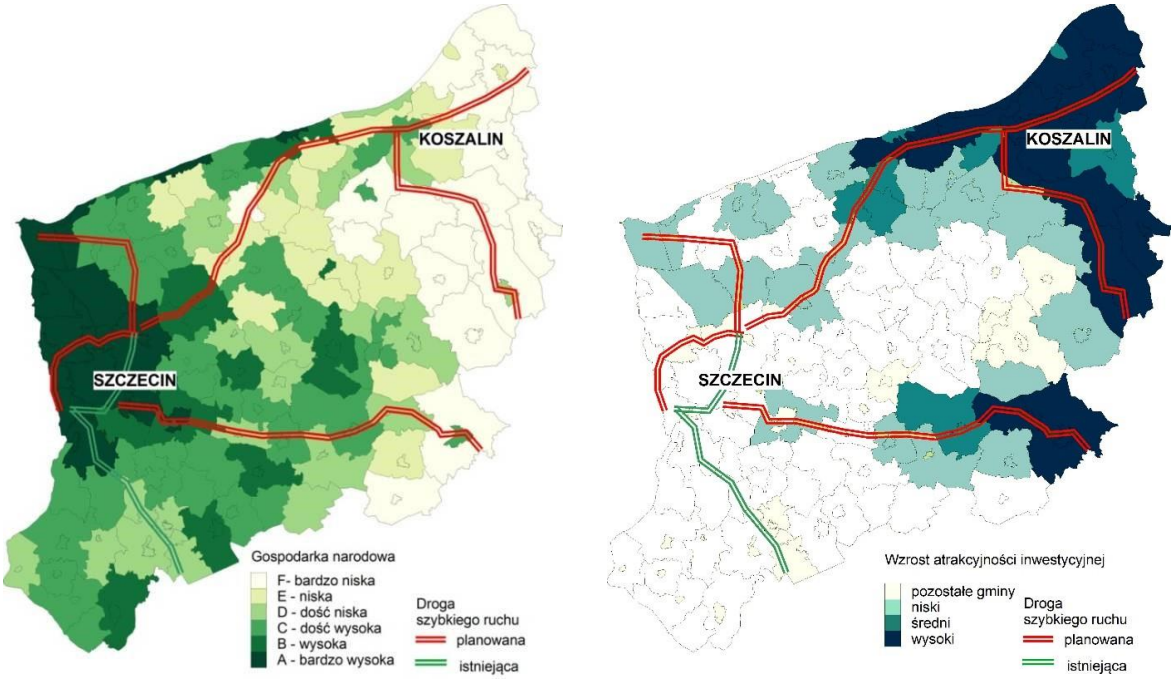
Realizacja planowanych inwestycji związanych z budową dróg szybkiego ruchu (S6, S10, S11) wpłynie na zmianę poziomu atrakcyjności inwestycyjnej znaczącej grupy gmin województwa, co sprzyjać powinno równoważeniu rozwoju województwa. Obszar strefy centralnej, obecnie słabo dostępny, ominięty zostanie również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

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

Ryc. 55. Stan obecny i potencjalne zmiany w atrakcyjności inwestycyjnej gmin województwa zachodniopomorskiego

Stan obecny

Zmiany po realizacji budowy dróg szybkiego ruchu

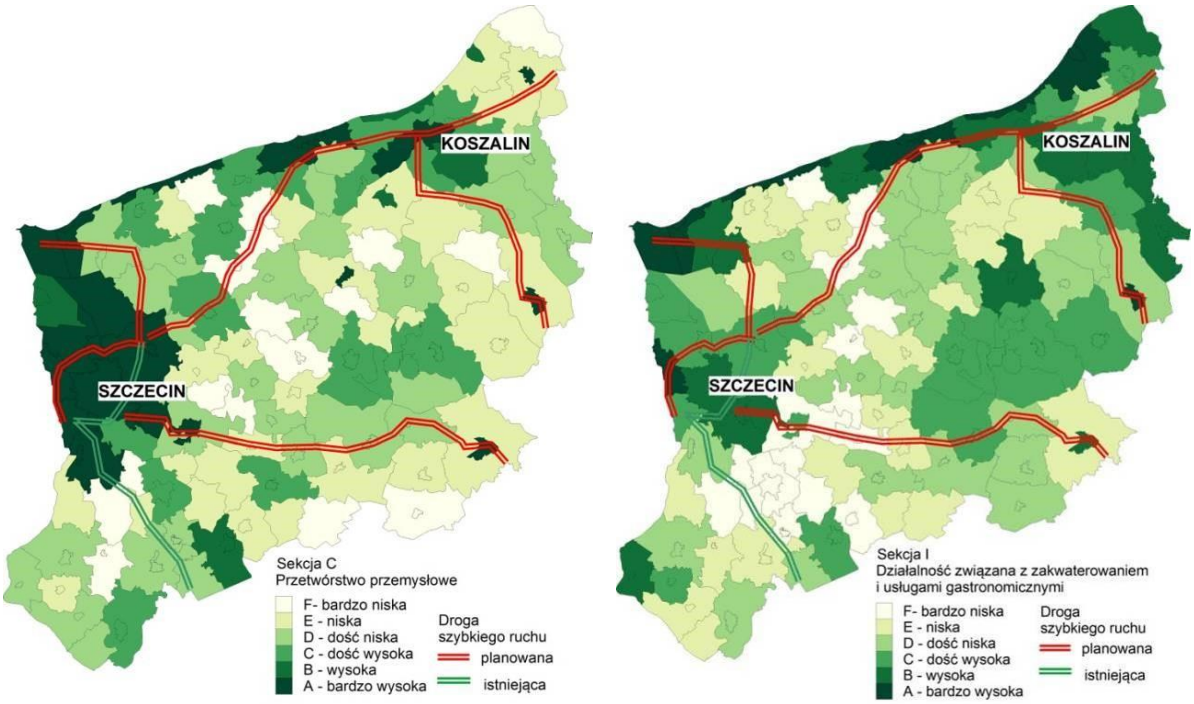


Źródło: P. Zarębski. 2013. Atrakcyjność inwestycyjna gmin województwa zachodniopomorskiego. Ekspertyza do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego

Ryc. 56. Atrakcyjność inwestycyjna gmin województwa zachodniopomorskiego

Sekcja C: przetwórstwo przemysłowe

Sekcja I: działalność związana z zakwatero-waniem i usługami gastronomicznymi



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

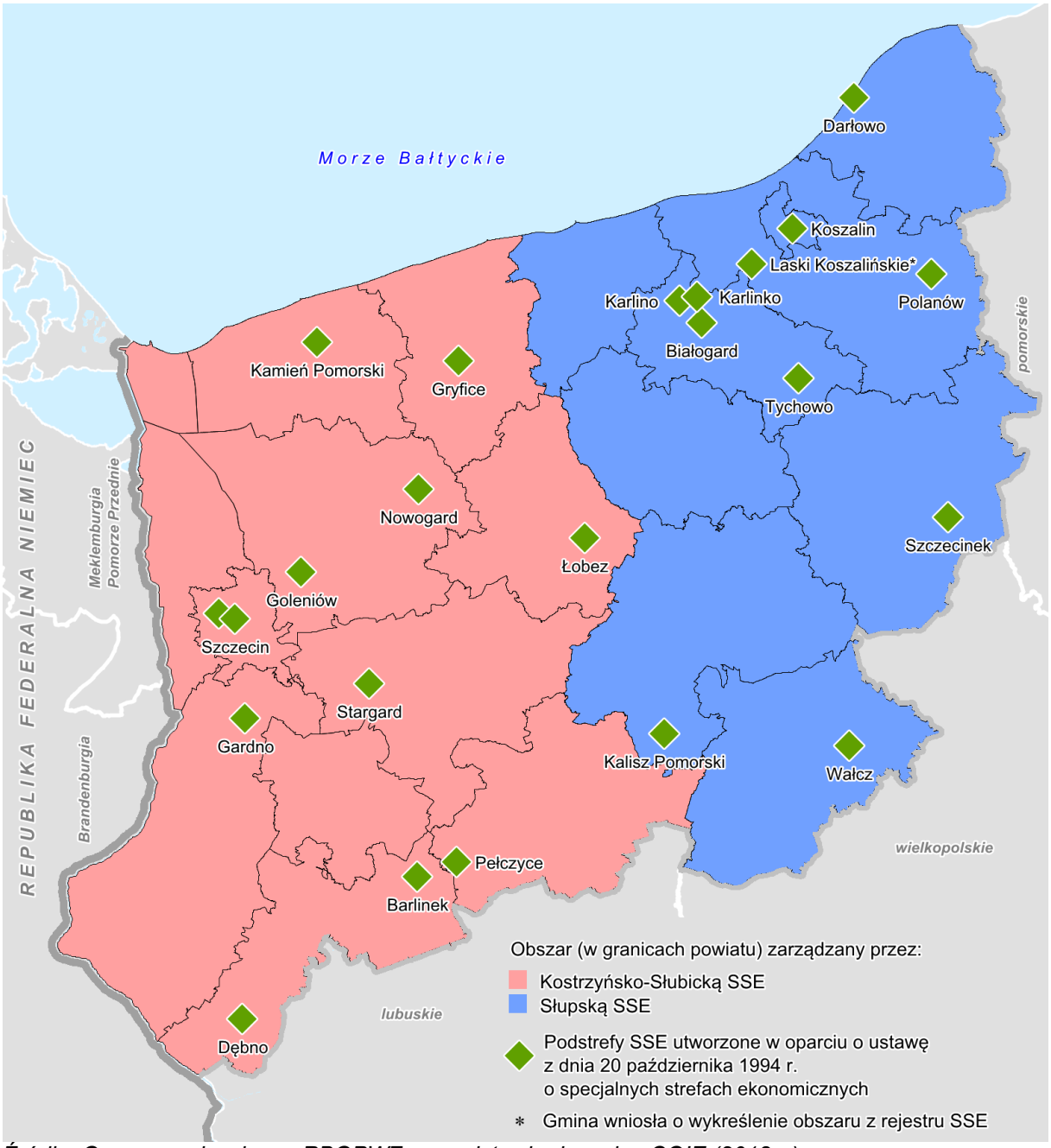
2.6.4. Instytucje otoczenia biznesu

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

Podstawą działania SSE jest ustawa z dnia 20 października 1994 r., która obowiązuje do końca 2026 roku. Strefa to wyodrębniona, niezamieszkała część terytorium, na którym może być prowadzona działalność gospodarcza w celu przyspieszenia rozwoju gospodarczego, w szczególności przez: rozwój określonych dziedzin działalności i nowych rozwiązań technologicznych. Na terenie województwa działają aktualnie cztery SSE: Kostrzyńsko-Słubicka, Słupska, Pomorska i Euro-Park Mielec.

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

Ryc. 57. Rozmieszczenie podstref SSE na terenie województwa zachodniopomorskiego



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z COIE (2018 r.)

Tabela 18. Wybrane instytucje otoczenia biznesu na terenie województwa zachodniopomorskiego (2016 r.)

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

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych COIiE[20]

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

2.6.5. Rynek pracy

Zmiany na zachodniopomorskim rynku pracy mają charakter pozytywny i są wynikiem m.in. wzmożonej aktywności przedsiębiorców oraz zwiększającej się liczby prowadzonych inwestycji. Na koniec 2018 r. w województwie zachodniopomorskim do rejestru REGON wpisanych było 223 953 podmiotów gospodarki narodowej. Zdecydowaną większość (96,7%) stanowiły firmy zatrudniające do 9 pracowników. Udział podmiotów, w których pracowało od 10 do 49 osób, wynosił 3%. Na terenie województwa

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

funkcjonowało również 16 firm zatrudniających powyżej 1000 pracowników. Pod względem liczby podmiotów przypadających na 10 tys. mieszkańców województwo zachodniopomorskie znajduje się na wysokim, drugim miejscu w kraju (wartość tego wskaźnika na koniec IV kwartału 2017 r. wynosiła 1 308). W regionie odnotowuje się także dużą liczbę podmiotów nowo zarejestrowanych. W 2017 r. na każde 10 tys. mieszkańców województwa zarejestrowanych zostało 109 firm (trzecie miejsce pod tym względem spośród województw w Polsce). Według pracodawców, prowadzących swoją działalność na terenie województwa zachodniopomorskiego, na rynku pracy utrzyma się trend prozatrudnieniowy.

Kwartalne Badanie Aktywności Ekonomicznej Ludności (BAEL) stanowi podstawowe źródło informacji o sytuacji na rynku pracy i obejmuje wszystkie osoby w wieku 15 lat i więcej, będące członkami wylosowanych gospodarstw domowych. W województwie liczba osób pracujących w latach 2005-2015 utrzymywała się średnio w granicach 564 tys., po czym w 2016 r. liczba pracujących wzrosła aż o 19,7%, czyli o 132 tys. osób. W czwartym kwartale 2018 r. w województwie pracowało 717 tys. osób. W podziale na sekcje największa grupa osób pracuje w usługach (62,5%). W przemyśle i budownictwie pracuje 31,1% osób, natomiast najmniejszy odsetek pracujących przypada na rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo – 6,1%. W roku 2017 najwyższy bezwzględny wzrost przeciętnego zatrudnienia względem 2009 r. zanotowały sektory: przetwórstwo przemysłowe (17 017 os.; 16,7%), transport i gospodarka magazynowa (9 260 os.; 21,4%), rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo (6 049 os.; 11,8%), opieka zdrowotna i pomoc społeczna (4 710 os.; 12,8%), pozostałe – sekcja S, T, U (4 386 os.; 33,5%). Natomiast największy odpływ pracowników nastąpił w sektorach: handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych – włączając motocykle (-823 os.; -0,9%), działalność finansowa i ubezpieczeniowa (-710 os.; -6,8%), budownictwo (-370 os.; -1%).

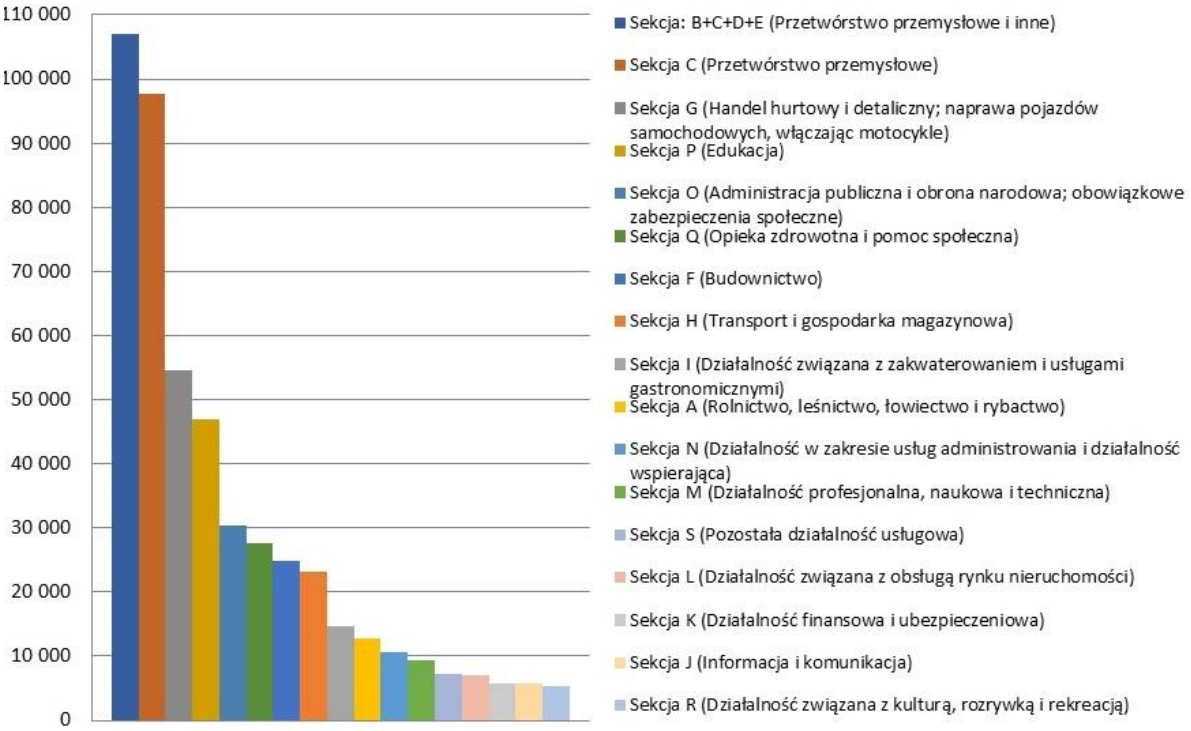
Tabela 19. Podstawowe wskaźniki BAEL w latach 2000-2017 GUS (dane średnioroczne)

Wskaźniki BAEL	2000	2005	2010	2014	2017
Współczynnik aktywności zawodowej w %	55,5	54,1	52,3	52,6	53,6
Współczynnik aktywności zawodowej w wieku produkcyjnym w %	70,5	68,2	67,9	70,8	72,3
Wskaźnik zatrudnienia w % (w wieku 15 lat i więcej)	44,9	41,8	45,8	48,3	51,0
Stopa bezrobocia w %	19,1	22,7	12,4	8,4	7,4
Liczba osób pracujących w tys.	590	551	564	574	690
Liczba osób biernych zawodowo w tys	543	566	568	549	619

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Wskaźnik aktywności zawodowej (udział aktywnych zawodowo w liczbie osób w wieku produkcyjnym) w województwie zachodniopomorskim w roku 2017 wyniósł 72,3%. Był to w skali kraju przedostatni wynik (niższy osiągnęło tylko województwo warmińsko-mazurskie), przy średniej krajowej 75,9%. W 1999 r. województwo zachodniopomorskie zajmowało pod tym względem piąte miejsce w kraju (wskaźnik 72,8%), a w 2010 r. dziesiąte miejsce (71,1%). Na poziom zatrudnienia wpływa stopniowa poprawa koniunktury na rynku pracy, niska presja płacowa i kurczące się zasoby rynku (zmiany demograficzne). Struktura zatrudnienia w sektorach ekonomicznych jest zróżnicowana przestrzennie, a przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw przedstawia Ryc. 58.

Ryc. 58. Przeciętne zatrudnienie w województwie zachodniopomorskim w gospodarce narodowej wg sekcji PKD w 2017 r.



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Deficytem Pomorza Zachodniego jest słabość i płytkość lokalnych rynków pracy, wynikająca z potencjału i struktury gospodarczej regionu. Rynek pracy w województwie determinuje mała ilość dużych przedsiębiorstw i zakładów produkcyjnych, przeważająca liczba małych i mikrofirm (w wielu przypadkach oznaczająca samozatrudnienie związane z zaniżaniem kosztów pracy), wysoki poziom sezonowości w sektorze turystyki oraz płytkość rynku pracy w sektorze rolniczym i rolno-przetwórczym. Znacznym ograniczeniem jest koncentracja aktywności władz lokalnych w obrębie własnych struktur administracyjnych oraz brak koordynacji w realizacji lokalnych i ponadlokalnych przedsięwzięć inwestycyjnych. Konsekwencją takiego stanu jest stosunkowo wysoka stopa bezrobocia (często wielopokoleniowego) i bierne poleganie na transferze socjalnych środków finansowych[21].

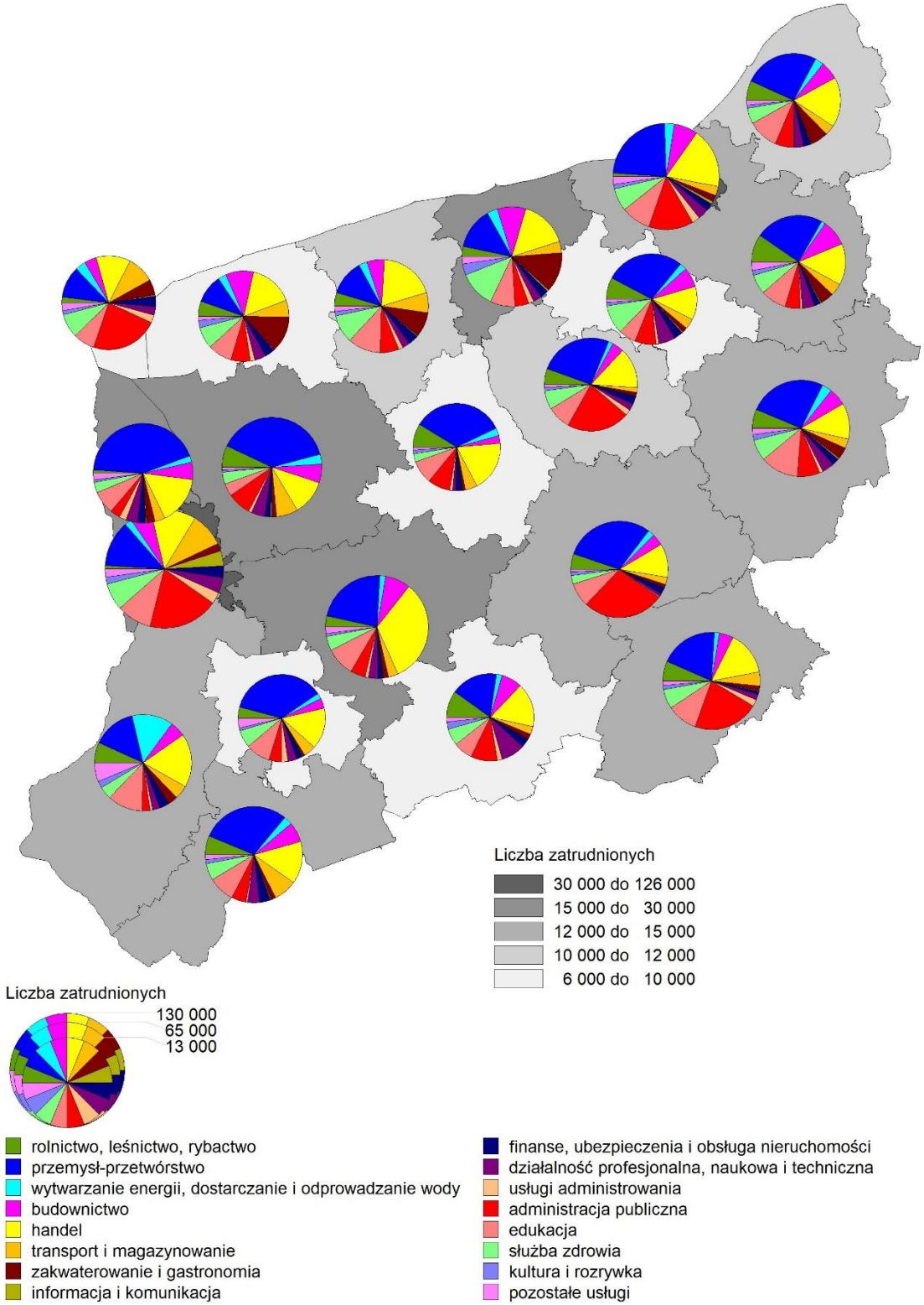
W oparciu o Polską Klasyfikację Działalności można stwierdzić, że dominującą sekcją zatrudniającą największą liczbę osób jest przetwórstwo przemysłowe, następnie handel – zarówno hurtowy, jak i detaliczny. Znaczącym pracodawcą w skali województwa jest sektor publiczny, w tym administracja, wojsko, policja,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

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

[21] Diagnoza pochodzi z opracowania „Polityka gospodarcza Województwa Zachodniopomorskiego", przygotowanego przez Wydział Zarządzania Strategicznego UMWZ, wrzesień 2016.

przyczyniają się do wysokiego (najwyższego w województwie) odsetka zatrudnionych w przetwórstwie przemysłowym, w stosunku do wszystkich pracujących w powiecie.

Ryc. 59. Struktura zatrudnienia wg sektorów ekonomicznych w 2015 r.

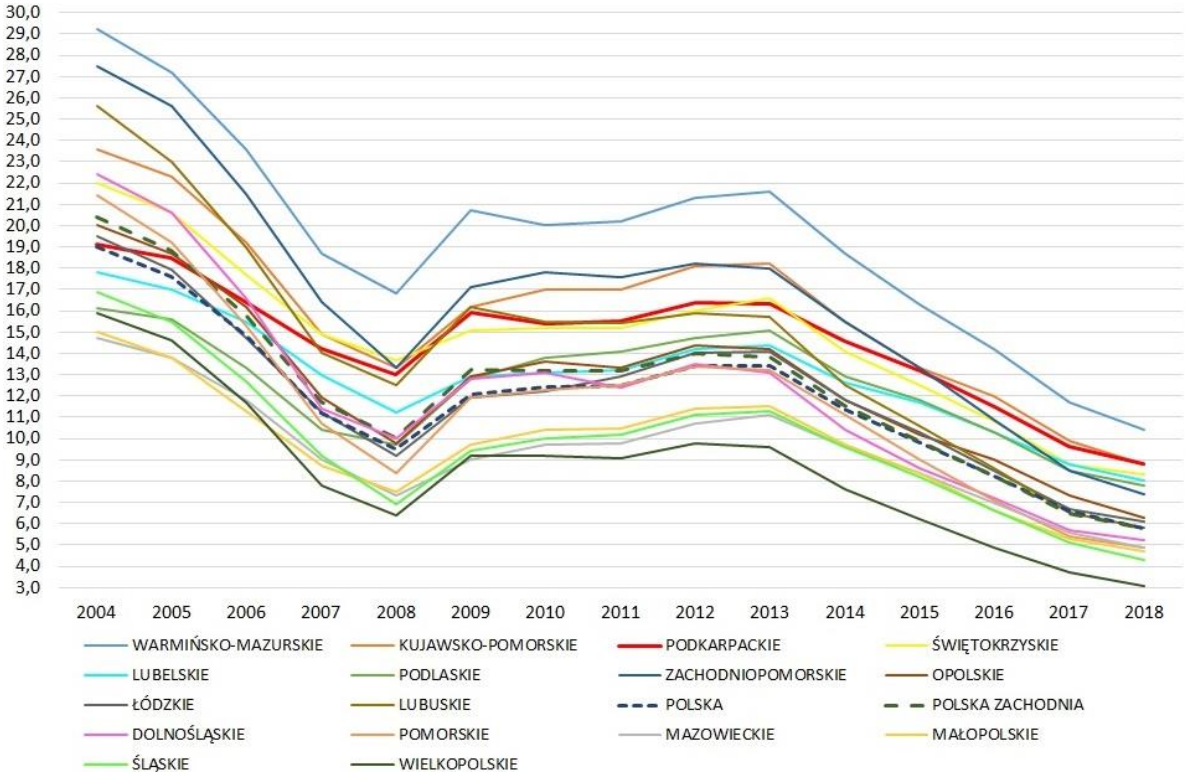


Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

W grudniu 2018 r. stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie (liczba bezrobotnych w stosunku do liczby osób czynnych zawodowo) wynosiła 7,4%, przy średnim bezrobociu w kraju 5,8%. Liczba bezrobotnych wyniosła 46 tys., z czego 59% stanowiły kobiety. W 2015 r. wyższe bezrobocie odnotowało jedynie województwo warmińsko-mazurskie (16,3%). Natomiast w 2018 r. województwo zachodniopomorskie znalazlo się na 7. miejscu pod względem liczby osób bezrobotnych w kraju. Do roku 2008 bezrobocie, podobnie jak w całym kraju, spadało, a dynamika spadku była wyższa od średniej krajowej, jednak w 2009 r. bezrobocie ponownie zaczęło wzrastać (z dynamiką zbliżoną do średniej krajowej). Od 2013 r. na terenie województwa widoczny jest wyraźny spadek stopy bezrobocia we wszystkich powiatach. W okresie od 2013 do 2018 r. największy spadek stopy bezrobocia zanotowano w powiecie gryfickim (z 26,8% do 9,2% – spadek o 17,6 %). W 2018 r. najniższą stopę bezrobocia w województwie odnotowano w powiatach szczecińskim i kołobrzeskim (po 2,5%). W powyższym roku bezrobocie niższe od średniej dla całego województwa występowało jeszcze w powiatach: polickim i świnoujskim (po 4,2%) a także koszalińskim (5%) i goleniowskim (5,5%). Powiaty z najwyższą stopą bezrobocia w województwie zachodniopomorskim w 2018 r. to: łobeski (19,9%), białogardzki (18,5%) i choszczeński (15,2%).

W 2018 r. w wymiarze podregionów najwyższą stopę bezrobocia odnotowano w podregionie szczecinecko-pyrzyckim, tj. 13,4% (wobec 15% roku poprzedniego). W podregionie koszalińskim stopa bezrobocia wyniosła 10,5% (tj. o 1,2 p.p. mniej), zaś w podregionie szczecińskim 8,1% (tj. również o 1,2 p.p. mniej niż w poprzednim roku). Na niższy poziom bezrobocia w podregionach miały wpływ – wchodzące w ich skład – powiaty charakteryzujące się mniejszym bezrobociem, czyli powiaty grodzkie (Koszalin, Świnoujście) oraz powiaty graniczące ze Szczecinem, tj. policki i goleniowski. Niższe bezrobocie dotyczy także niektórych powiatów znajdujących się w pasie nadmorskim. Obok wspomnianego już Świnoujścia można też wyróżnić powiat kołobrzeski, w którym nawet w okresie sezonowego wzrostu bezrobocia (poza letnim sezonem turystycznym) sytuacja na rynku pracy jest lepsza niż w pozostałych powiatach województwa zachodniopomorskiego, a w 2018 r. był on (razem ze Szczecinem) powiatem z najniższą stopą bezrobocia.

Ryc. 60. Stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie w latach 2004-2018

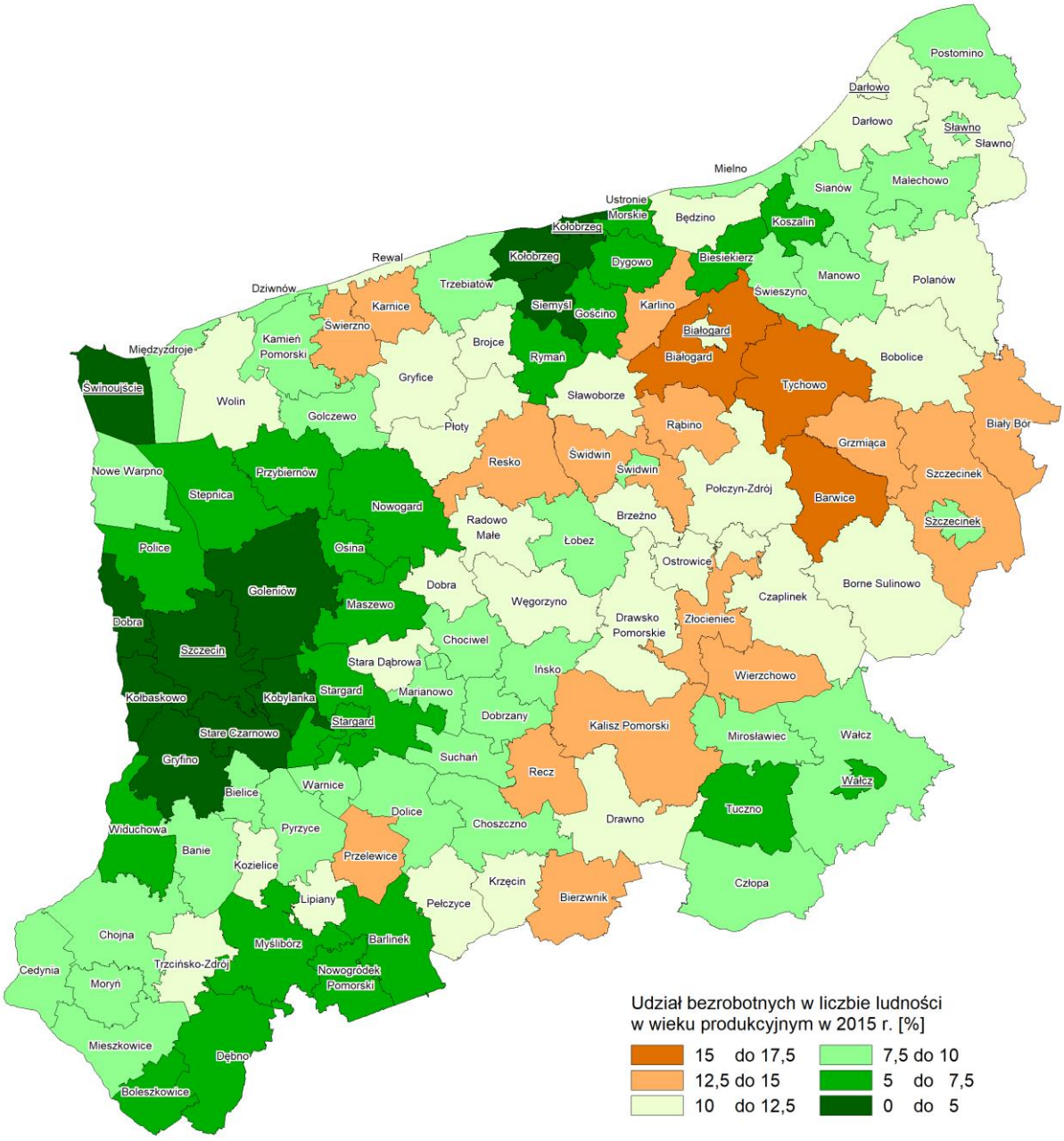


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

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

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

Ryc. 61. Wskaźnik bezrobocia w gminach w 2017 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

W latach 2012-2017 w województwie zachodniopomorskim odsetek osób w wieku produkcyjnym zmniejszył się o 3,4 p.p. (do 61,5%). Obniżył się również udział ludności w wieku przedprodukcyjnym – o 0,6 p.p. (do 17,3%), odnotowano natomiast wzrost odsetka osób w wieku poprodukcyjnym – o 4 p.p. (do 21,2%). Obecnie w województwie na jedną osobę w wieku poprodukcyjnym przypadają prawie cztery osoby w wieku produkcyjnym. W roku 2035 na jedną osobę w wieku poprodukcyjnym będą przypadały nieco ponad dwie osoby w wieku produkcyjnym. Na wsi sytuacja jest i będzie nieco lepsza niż w miastach. W projektowaniu zmiany gospodarczej regionu i odpowiadającej tej zmianie aktywnej polityce rynku pracy, istotne jest uwzględnienie prognozowanej sytuacji demograficznej. W ogólnie zmniejszającej się liczbie ludności w wieku produkcyjnym coraz większą grupę stanowić będą osoby starsze,

których kariera zawodowa rozpoczęła się w zupełnie innych realiach. Wraz ze zmniejszaniem się liczby osób w wieku produkcyjnym spada udział osób w wieku produkcyjnym mobilnym. W ciągu ostatnich pięciu lat zanotowano spadek udziału w populacji osób w wieku 18-44 lat (o 0,4 p.p.) oraz spadek odsetka ludności w wieku 45-59/64 lat (o 2,3 p.p.). W konsekwencji zmniejsza się liczba osób zdolnych do zmiany stanowiska, miejsca pracy lub ewentualnego przekwalifikowania się. Zarówno ci najbardziej doświadczeni pracownicy, jak i osoby młode, o różnym poziomie wykształcenia, wkraczające na rynek pracy, potrzebować będą wsparcia w postaci dokształcania, doskonalenia zawodowego lub przekwalifikowania.

Tabela 20. Wybrane elementy prognozy demograficznej na lata 2014-2050

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

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

2.6.6. Gospodarka morska

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

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

Tabela 21. Gospodarka morska w województwach nadmorskich (2017 r.)

Wyszczególnienie	Województwo		
	Pomorskie	Warmińsko-Mazurskie	Zachodniopomorskie
Podmioty gospodarki morskiej	pomorskie	9 739	845
Pracujący w gospodarce morskiej w tys.	55,56	3,83	27,01
Nakłady inwestycyjne na środki trwałe w gospodarce morskiej w mln zł	575,9	54,9	201,0
Obroty ładunkowe w portach morskich w tys. ton	52325,5	94	25657,2
Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich w tys. osób	1 109,2	44,6	1 254,0
Statki oddane do eksploatacji	10	-	2
Statki – pojemność brutto (GT) w tys. ton	58,6	-	11
Remonty statków (sztuki)	340	-	200
Wartość remontów w mln euro	283,7	-	28,1
Kutry rybackie	93	-	31
Połowy ryb morskich w tys. ton	66,2	1,5	42,9
Studenci wyższych szkół morskich	4899	-	3258

Źródło: Dane GUS, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.

Wody morza terytorialnego oraz morskie wody wewnętrzne stanowią własność Skarbu Państwa. Prawa właścicielskie w stosunku do wód morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych wykonuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

W trwałym zarządzie Urzędu Morskiego w Szczecinie są morskie wody wewnętrzne obejmujące: część Jeziora Nowowarpieńskiego i część Zalewu Szczecińskiego wraz ze Świną i Dziwną oraz Zalewem Kamieńskim, a także rzeka Odra pomiędzy Zalewem Szczecińskim a wodami portu Szczecin.

Do morskich wód wewnętrznych zaliczone są również wody znajdujące się pomiędzy linią brzegu morskiego a linią podstawową morza terytorialnego oraz wody portów określone od strony morza linią łączącą najdalej wysunięte w morze stałe urządzenia portowe, stanowiące integralną część systemu portowego.

Porty morskie i ich otoczenie

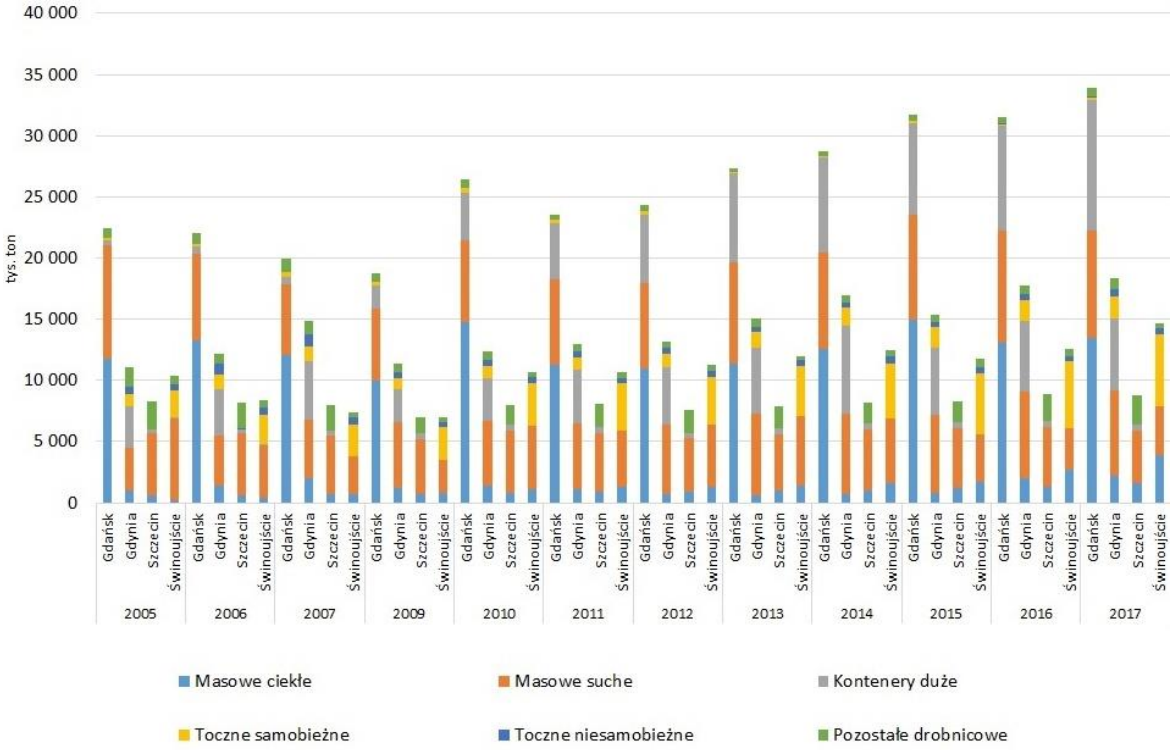
W województwie zachodniopomorskim znajduje się 17 portów morskich o zróżnicowanej wielkości, funkcjach i oddziaływaniu na przestrzeń. Portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu. Działalność handlowo-przeładunkową prowadzą porty w Policach, Trzebieży, Stepnicy, Nowym Warpnie, Wolinie, Kamieniu Pomorskim, Lubinie, Dziwnowie, Mrzeżynie, Kołobrzegu i Darłowie. Morskie porty rybackie znajdują się w Sierosławiu, Przytorze, Wapnicy i Dźwirzynie. Porty morskie mają istotne znaczenie dla konkurencyjności regionu, jako istotny czynnik lokalizacji morskiej działalności gospodarczej – głównie dla przemysłu wykorzystującego transport morski do dystrybucji swoich produktów.

Tabela 22. Działalność portów morskich w województwie zachodniopomorskim w 2017 r.

Port	Przeładunki					Międzynarodowy ruch pasażerski w osobach (wraz z pasażerami wycieczkowców)
	Ogółem w tys. t	w tym				
		Masowe suche w tys. t	Masowe ciekłe w tys. t	Kontenery duże w tys. t	Toczne	
Świnoujście	14708,8	3958,5	3910,2	42,7	6314,5	1162911
Szczecin	8742,9	4341,1	1573,5	482,1	0,8	7957
Police	1852	1726,4	117,2	0	0	4
Darłowo	107,4	95	0	0	0	0
Kołobrzeg	214,5	160,8	3,8	0	0	29690
Stepnica	31,2	31,2	0	0	0	0
Trzebież	0,4	0,4	0	0	0	1207

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 62. Obroty ładunkowe w portach morskich według grup ładunków i portów w latach 2005-2017

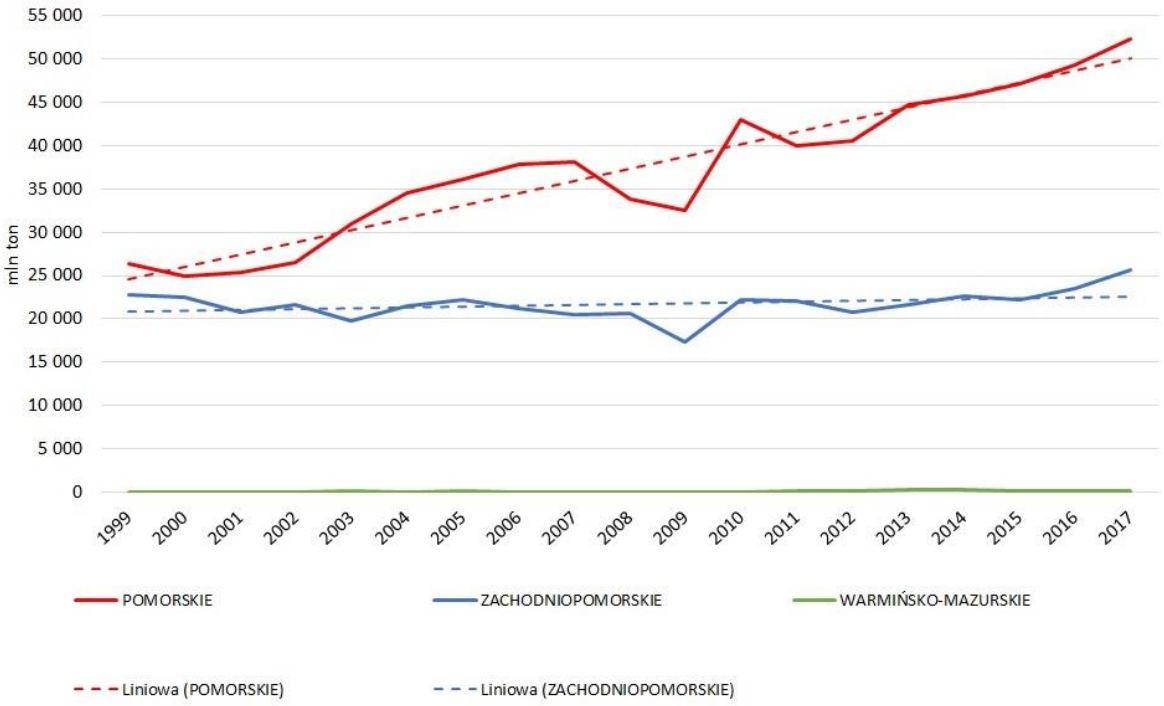


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Kluczową pozycję w gospodarce morskiej województwa zajmują porty w Szczecinie i Świnoujściu, będące punktami węzłowymi Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Znajdują się one na najkrótszej drodze łączącej Skandynawię

z Europą Południową. Zapleczem lądowym obu portów są regiony i kraje leżące w korytarzu – zachodnie i południowe województwa Polski, Czechy, Słowacja, Węgry, Austria – oraz w jego sąsiedztwie: Wielkopolska, wschodnia i południowo-wschodnia część Niemiec z Berlinem. Odrzańska Droga Wodna łączy zespół portów z europejską siecią dróg wodnych. Konkurencja portów niemieckich, głównie Lubeki, Rostocku oraz baz promowych w Sassnitz i Travemünde, dobrze dostępnych z południa Niemiec dzięki rozwiniętej sieci drogowej i kolejowej, powoduje utratę ładunków z głębokiego zaplecza obu portów. Przeładunki w portach morskich województwa utrzymują się na stałym poziomie. Jest to odmienna tendencja od występującej w pozostałych portach południowego Bałtyku, w tym także w portach wschodniego wybrzeża. Wynika ona z pogarszającej się pozycji konkurencyjnej zachodniopomorskich portów.

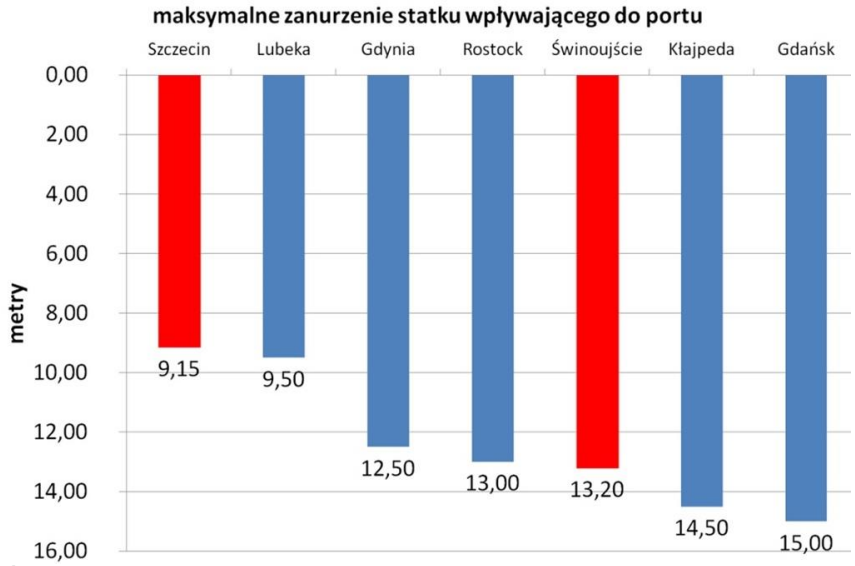
Ryc. 63. Przeładunki międzynarodowe w portach morskich w latach 1999-2017



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

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

Ryc. 64. Maksymalne zanurzenie statku wpływającego do wybranych portów bałtyckich



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

Port w Szczecinie wraz z portem w Świnoujściu stanowi jeden organizm gospodarczy zarządzany przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Leży nad Odrą w odległości 65 km od wybrzeża Bałtyku. Powierzchnia terenów portowych wynosi 1 605 ha (w tym części lądowej 901 ha), długość nabrzeży 23 380 m (w tym przeładunkowych 14 636 m), maksymalna głębokość toru wodnego (licząc od obrotnicy Mieleńskiej w Świnoujściu do portu w Szczecinie) 10,5 m, maksymalne zanurzenie dla statków 9,15m. Na terenie portu, który rozpościera się na 10-kilometrowym odcinku Odry oraz na akwenach będących odgałęzieniami Odry i kanałami, znajdują się bazy specjalistyczne (kontenerowa, przeładunku paliw, budowy i załadunku wielkogabarytowych konstrukcji stalowych, przeładunku węgla, przeładunku rudy i fosfatów oraz zbóż), wolny obszar celny o powierzchni 20 ha, nabrzeża barkowe, pasażerskie i przystanie jachtowe oraz przedsiębiorstwa gospodarki morskiej. Przez port w Szczecinie przechodzą głównie: drobnica, zboże, węgiel i koks, rudy metali; systematycznie rosną przeładunki towarów w kontenerach. Roczne przeładunki utrzymują się na poziomie 8-9 mln ton, przy potencjale przeładunkowym ok. 12 mln ton. Port w Szczecinie ma duże rezerwy terenów, w szczególności w ramach przeładunków drobnicy, zwłaszcza kontenerów.

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

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

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

W przeładunkach dominują: drobnica, węgiel i koks, rudy metali, ropa i przetwory naftowe. Roczne przeładunki wynoszą ok. 15 mln ton. Terminal promowy portu w Świnoujściu (6 stanowisk) jest największy w Polsce. Przechodzi przez niego rocznie, w drodze do Ystad, Trelleborga i okresowo Rønne, ponad 1 160 tys. pasażerów, 272 tys. samochodów osobowych i motocykli, ponad 448 tys. ciężarowych i ponad 8 tys. wagonów kolejowych.

Rozwój portu w Świnoujściu związany jest z docelowym pogłębieniem portu do 17 m, czemu na przeszkodzie stoi przebieg gazociągu Nord Stream po dnie Bałtyku w niemieckiej wyłącznej strefie ekonomicznej, pod morskim torem podejściowym do portu. Głębokość ta, odpowiadająca głębokości Cieśnin Duńskich, limituje wielkość zanurzenia statków wpływających na Morze Bałtyckie. Uzyskanie głębokości 17 m musiałoby w przyszłości wiązać się z zagłębieniem rurociągu (co jest poważnym problemem technicznym) lub zmianą przebiegu toru podejściowego. Rozwój portu w Świnoujściu należy także wiązać z działalnością portu zewnętrznego i terminalu przeładunków płynnego metanu (LNG), który pozwala na przyjmowanie statków o długości ok. 300 m i zanurzeniu do 12,5 m. Docelowo przeładunki gazu mają osiągnąć wielkość 7,5 mld m^3 rocznie. W porcie zewnętrznym, po jego dostosowaniu, będą mogły być przeładowywane także inne towary, w tym kontenery i ładunki masowe. W procesie regazyfikacji LNG uwalniane są duże ilości zimna odpadowego, które mogą być wykorzystane w produkcji, transporcie czy magazynowaniu. Ponadto do 2019 r. z funduszy TEN-T (22 437 167 Euro) powstanie nowe nabrzeże o długości 293 m i głębokości 13 m. Zostaną wykonane nowe i przebudowane istniejące tory kolejowe, zostanie wybudowana nowa rampa, przebudowana galeria pasażerska oraz zostanie zakupiony nowy sprzęt przeładunkowy.

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

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

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

Port morski w Policach powstał jako port Zakładów Chemicznych Police S.A. i choć nadal pełni tę funkcję, obsługuje także innych odbiorców. Zlokalizowany jest na kanale odprowadzonym z Domiąży (odnoga Odry) z nabrzeżami długości 1 702 m. Maksymalna głębokość eksploatacyjna wynosi 10,5 m, a maksymalne zanurzenie dla statków długości 160 m: 9,15 m. Port składa się z nabrzeża morskiego, basenu barkowego i pomostu przeładunkowego Mijanka oraz terminalu Gunica. Roczne przeładunki wynoszą niecałe 2 mln ton; są to głównie fosforyty, apatyty, ruda ilmenitowa, sól potasowa, nawozy sztuczne, amoniak i kwas siarkowy. Port ma możliwość podwojenia wielkości przeładunków przy istniejącej infrastrukturze.

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

Port w Kołobrzegu pełni funkcje: handlową, pasażerską i turystyczną. Leży nad Bałtykiem w ujściu Parsęty. Dysponuje pięcioma basenami i nabrzeżami o łącznej długości 4 918 m (w tym przeładunkowych 786 m); Wielkość statków wchodzących do portu nie może przekroczyć 90 m długości, 12 m szerokości i 5 m zanurzenia. Z portem morskim Kołobrzeg sąsiaduje port wojenny. W 2017 r. roczne przeładunki przekroczyły 214 tys. ton, z czego większość to zboże i inne towary masowe. W sezonie letnim odbywają się rejsy turystyczne po morzu, uruchamiane są także połączenia pasażerskie m.in. z Bornholmem. Kołobrzeg jest największym w województwie zachodniopomorskim ośrodkiem rybołówstwa bałtyckiego.

Port dysponuje dużą rezerwą nabrzeży i terenów portowych. Strategicznym celem jest stworzenie nowoczesnego wielofunkcyjnego portu morskiego o znaczeniu regionalnym. Port powinien rozwijać działalność handlową przez zacieśnienie współpracy z bliskim zapleczem. W Kołobrzegu przewiduje się budowę dworca morskiego, obsługującego również rejsy zagraniczne, budowę mariny i rozbudowę portu jachtowego. Szansą portu w Kołobrzegu jest także modernizacja portu rybackiego i rozwój funkcji związanych z gospodarką rybacką, w tym utworzenie lokalnego centrum pierwszej sprzedaży ryb (giełdy rybnej), a także fabryka lodu wraz z chłodniami na 1,7 tys. ton ryb oraz silorybami (instalacja do przechowywania ryb nieprzeznaczonych na cele konsumpcyjne). W przyszłości taką szansą dla portu może stać się również eksploatacja minerałów z dna Bałtyku. Dostęp do portu w Kołobrzegu wymaga przebudowy systemu komunikacji wewnętrznej i poprawy zewnętrznych powiązań komunikacyjnych; sytuację w tym zakresie może znacznie poprawić lokalizacja przebiegu drogi S6 w pobliżu miasta.

Port w Darłowie jest portem wielofunkcyjnym. Leży w ujściu Wieprzy, składa się z portu rybackiego w Darłówku i portu handlowego w Darłowie, w odległości ponad 2 km od ujścia rzeki do morza. Posiada 5 934 m nabrzeży (w tym przeładunkowych 2 070 m). Wielkość statków wchodzących do portu nie może przekroczyć 75 m długości i 4 m zanurzenia. Roczne obroty wahają się od kilku do 120 tys. ton. Przeładowuje się tu głównie ładunki masowe, w tym zboże (na terenie portu znajduje się elewator zbożowy). Latem Darłowo ma stałe połączenie turystyczne z Bornholmem.

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

Port w Stepnicy leży nad Roztoką Odrzańską. Składa się z części rybackiej oraz handlowej, która jest udostępniona również dla żeglarzy. Długość nabrzeży i pomostów cumowniczych wynosi 830 m (w tym przeładunkowych 403 m), maksymalne zanurzenie wychodzących statków wynosi 3,5 m. W porcie przeładowuje się zboże i inne towary masowe w ilości kilkunastu ton rocznie.

Mają tu siedzibę dwa kluby żeglarskie. Szansą rozwoju funkcji turystycznej portu jest włączenie go do Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego. W sezonie letnim funkcjonuje turystyczne połączenie wodne do Trzebieży (dla pieszych i rowerzystów), które przy odpowiednim wsparciu (biorąc pod uwagę bliskość Szczecina) może dać impuls do rozwoju turystyki rowerowej w relacji Szczecin-Trzebież-Stepnica-Szczecin. Tym bardziej, że realizowana jest koncepcja sieci tras rewolwerowych na wałach przeciwpowodziowych wzdłuż jeziora Dąbie (Szczecin-Stepnica).

Ponadto port może aspirować do obsługi Goleniowskiego Parku Przemysłowego, pod warunkiem uzyskania odpowiedniej infrastruktury i połączenia drogowego (i ewentualnie kolejowego) z zapleczem. W 2012 r. zakończono modernizację portu umożliwiającą zwiększenie przeładunków. Przy zapewnieniu odpowiednich warunków (obecnie port wyposażony jest w rampę ro-ro do załadunków i komunikacji pasażerskiej) port będzie mógł w przyszłości przyjmować pasażerów białej floty.

Port w Dziwnowie leży w ujściu Dziwny do Bałtyku. Długość nabrzeży portowych wynosi 1965 m, minimalna głębokość na podejściu 4,5 m, maksymalne zanurzenie statków 3, 8 m. Jest to głównie port rybacki i żeglarski, w sezonie letnim wykorzystywany także do rejsów turystycznych po Bałtyku.

Port w Trzebieży nad Zalewem Szczecińskim w gminie Police. Dysponuje nabrzeżami o długości 1510 m, minimalna głębokość na podejściu 4,5 m, maksymalne zanurzenie statków 4,0 m. Port składa się z basenu handlowego i basenów rybackich oraz dwóch basenów jachtowych mogących pomieścić 100 jachtów. Jest miejscem postoju żeglugi pasażerskiej, jednostek ratownictwa morskiego i pogłębiarek.

W porcie mieści się Centralny Ośrodek Żeglarstwa Polskiego Związku Żeglarskiego. Nie przewiduje się rozwoju innych funkcji portu poza dotychczasowymi.

Port w Nowym Warpnie leży nad Jeziorem Nowowarpieńskim (zatoka Zalewu Szczecińskiego). Długość nabrzeży portowych wynosi 422 m, minimalna głębokość na podejściu wynosi 3,0 m, maksymalne zanurzenie statków 2,5 m. W porcie znajdują się nabrzeża: rybackie, pasażerskie i jachtowe. Między Nowym Warpnem a niemieckim portem Altwarp utrzymywana jest komunikacja pasażerska. Kierunkiem strategicznym dla portu jest rozwój funkcji turystycznej.

Port w Mrzeżynie to port morski nad Bałtykiem w ujściu Regi, w gminie Trzebiatów, w przeszłości mały port wojenny i rybacki. Dysponuje nabrzeżami i pomostami o łącznej długości 1233 m, minimalna głębokość na podejściu – tor w morzu 3,5 m, tor w porcie 3,0 m, maksymalne zanurzenie statków 2,5 m.

Oprócz swej podstawowej funkcji rybackiej odgrywa także rolę mariny.

Port w Wolinie leży nad Dziwną, przy jej ujściu do Zalewu Szczecińskiego. Długość nabrzeży portowych wynosi 744 m, minimalna głębokość na podejściu wynosi 2,5 m, maksymalne zanurzenie statków 2,0 m.

W porcie znajduje się elewator zbożowy. W przeszłości dokonywano tu przeładunków zbóż, kruszyw i materiałów budowlanych, obecnie port pełni funkcje portu rybackiego, jachtowego i pasażerskiego oraz postojowego dla barek. W Wolinie przewiduje się budowę gminnego portu turystycznego.

Port w Kamieniu Pomorskim leży nad Zalewem Kamieńskim. Łączna długość nabrzeży i pomostów wynosi 1423 m, minimalna głębokość na podejściu do pomostu spacerowego wynosi 2,7 m, do basenu żeglarsko-
-rybackiego 2,0 m, maksymalne zanurzenie statków odpowiednio 2,2 m i 1,7 m. .Jest to głównie port rybacki i jachtowy, z nabrzeżem barkowym; w sezonie letnim wykorzystywany jest do przewozów pasażerskich. W przeszłości w porcie przeładowywano także towary masowe: zboża i kruszywa. Dalszy rozwój portu opierać się może na intensyfikacji funkcji turystycznej – przewozach statkami i jachtingu.

W województwie znajduje się również port morski w Lubinie oraz morskie porty rybackie w Dźwirzynie, Przytorze, Sierosławiu i Wapnicy. Ponadto przystanie morskie zlokalizowane są jeszcze na wyspie Karsibór oraz w Międzyzdrojach (dwie, w tym jedna pasażerska), Rewalu, Niechorzu, Ustroniu Morskim, Chłopach, Unieściu, Dąbkach i Jarosławcu. W Mielnie planowana jest budowa gminnego portu turystycznego, należącego do sieci portów Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego.

Korzyści z funkcjonowania portów morskich i związanych z nimi przedsiębiorstw nie kończą się na czerpaniu dochodów z przeładunku towarów, ale również pobudzania rozwoju miast portowych poprzez umożliwienie prowadzania działalności gospodarczej wymagającej dostępu do portów. Przedsiębiorstwa gospodarki morskiej, zwłaszcza w dużych portach, oddziałują stymulująco na rozwój regionu i na inne obszary przez rozległe powiązania kooperacyjne. Dotyczy to zwłaszcza przemysłu stoczniowego i wielkogabarytowego, transportu morskiego i śródlądowego, także w kontekście zapowiadanej ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i produkcji komplementarnej. Projekt ustawy zakłada szersze stosowanie zerowej stawki podatku VAT w odniesieniu do produkcji stoczniowej i komplementarnej, oraz możliwość wyboru między standardową formułą podatku CIT a zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji w wysokości 1%. Szacuje się, że te zmiany przyniosą powstanie nowych miejsc pracy w przemyśle stoczniowym dzięki wznowieniu budowy jednostek wojskowych, gazowców, promów pasażerskich, kutrów, jednostek do obsługi portów, platform gazowych czy jednostek do obsługi morskich elektrowni wiatrowych.

2.6.6.1. Eksploatacja zasobów morza

Podstawowym zasobem Bałtyku wykorzystywanym gospodarczo są ryby. Do początku lat 90. ub. w. Szczecin był krajowym centrum rybołówstwa dalekomorskiego i przetwórstwa ryb. Po likwidacji dalekomorskiej floty rybackiej gospodarka rybna w województwie prowadzona jest na Bałtyku i morskich wodach wewnętrznych. Od roku 2004 potencjał całej polskiej floty rybackiej – zgodnie z polityką Unii Europejskiej – ulega stałej redukcji. Liczba trawlerów dalekomorskich zmniejszyła się z ośmiu w 2004 r. do trzech w roku 2017 (portem macierzystym dla tych trzech trawlerów jest Gdynia), kutrów rybackich z 398 do 124, a łodzi rybackich z 976 do 707. W portach województwa zachodniopomorskiego liczba kutrów rybackich – podstawowego typu floty łowczej na Bałtyku – zmalała w tym okresie ze 149 do 31.

Równocześnie maleją połowy ryb bałtyckich. Ma to związek – oprócz wspomnianej wyżej redukcji floty rybackiej – ze zmianą środowiska Bałtyku, spowodowaną m.in. jego zanieczyszczeniem oraz stagnacją wód głębinowych (brak odświeżających wlewów i w rezultacie spadek zasolenia, który uniemożliwiał

prawidłowy rozwój ikry). W 2004 r. złowiono w Polsce 153,8 tys. ton ryb bałtyckich, a w 2015 r. 134,7 tys. ton. Rybacy województwa zachodniopomorskiego poławiają blisko jedną trzecią tej ilości. W strukturze połowów ryb bałtyckich i zalewowych dominuje szprot, śledzie, dorsz. Wprowadzone przez Unię Europejską limity i okresy ochronne nie stwarzają perspektywy wzrostu połowów, zwłaszcza dorszy. Ośrodkami rybołówstwa bałtyckiego w województwie są porty morskie i przystanie rybackie na wybrzeżu Bałtyku. Połowy z łodzi prowadzone są także na Zalewie Szczecińskim i przyległych akwenach oraz na Dziwnie i Zalewie Kamieńskim.

W przeciwieństwie do malejącego potencjału floty morskiej przetwórstwo rybne rozwija się. Blisko co trzeci pracownik przemysłu spożywczego zatrudniony jest w zakładach przetwarzających ryby. Na przestrzeni lat 2004-2013 zatrudnienie w tej branży wzrosło z 3 tys. osób do 6,2 tys. (dotyczy to głównie Szczecina, Koszalina i Kołobrzegu).

Surowce mineralne

Drugim, możliwym do eksploatacji i częściowo eksploatowanym zasobem Bałtyku są minerały. Główną rolę odgrywają ropa naftowa i gaz ziemny, których złoża znajdują się na północ od Łeby i na północ od przylądka Rozewie. Ustawiona tu platforma wiertnicza dostarcza ok. 1 tys. ton ropy dziennie. Poszukiwania nowych złóż trwają.

Udokumentowane obszary złóż kruszyw naturalnych w polskiej strefie ekonomicznej występują na Ławicy Słupskiej, Południowej Ławicy Środkowej i Zatoce Koszalińskiej. Zasoby przemysłowe oszacowane są na 137,9 mln. ton. Eksploatacja złóż była prowadzona w latach 1992-2002 i wydobyto prawie 1 mln ton kruszywa, przy czym złoże Zatoka Koszalińska eksploatowane było tylko w 2001 roku i wydobyto ok 6 tys. ton kruszywa. Obecnie kruszywa z ww. złóż nie są wydobywane.

Na Ławicy Odrzańskiej zlokalizowano złoża minerałów ciężkich: ilmenitu, rutylu, cyrkonu, granatu i magnetytu. Podobne, mniejsze złoża znajdują się na Ławicy Słupskiej. Stosunkowo dużo jest w Bałtyku także konkrecji żelazowo-manganowych. Eksploatacja ich jest obecnie ekonomicznie nieopłacalna.

Wiatr

W województwie zachodniopomorskim istnieją dogodne całoroczne warunki do budowy elektrowni wiatrowych. Wskazane do lokalizacji tych urządzeń są obszary morskie w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej (ustawa o obszarach morskich zabrania lokalizowania elektrowni wiatrowych na morskich wodach wewnętrznych i na morzu terytorialnym). Położone są one po północnej i północno-wschodniej stronie Ławicy Słupskiej, południowej i południowo-zachodniej stronie Południowej Ławicy Środkowej oraz po północnej stronie wschodniej granicy Zatoki Pomorskiej. Według Krajowego Planu Działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych (KPD) łączna przewidywana moc zainstalowana morskich elektrowni wiatrowych w 2020 roku może wynieść 500 MW, co daje produkcję energii elektrycznej na poziomie 1500 GWh. W chwili obecnej suma mocy możliwej do realizacji, wynikająca z obowiązujących pozwoleń lokalizacyjnych, przewyższa znacznie szacunki KPD. Obecnie wiadomo jednak, iż cele założone na rok 2020 nie zostaną osiągnięte[22].

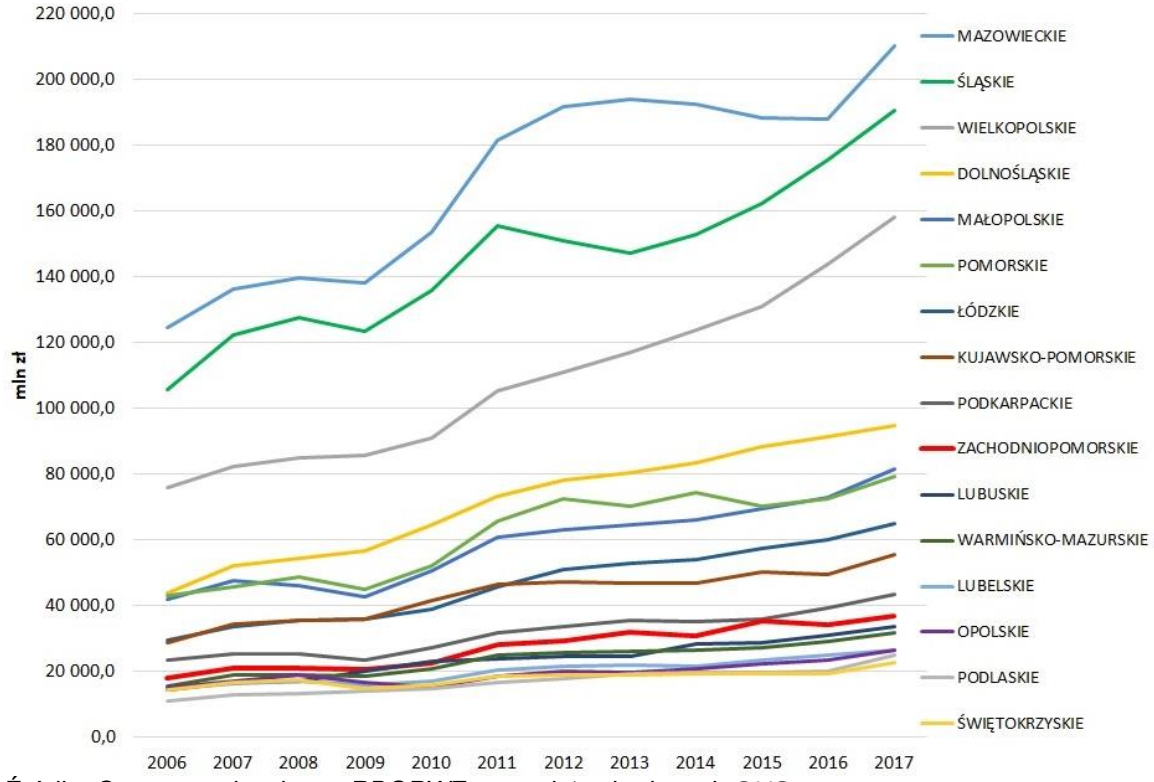
2.6.7. Przemysł

Na tle innych województw zachodniopomorskie jest województwem mało uprzemysłowionym. Na terenie województwa pracuje 3,7% ogólnej liczby osób zatrudnionych w tym sektorze w kraju, co przekłada się na 2,89 % krajowej produkcji przemysłowej.

Udział województwa w produkcji sprzedanej przemysłu przetwórczego kraju w latach 2006-2017 systematycznie – choć powoli – rósł do 2015 r. (z 2,9% do 3,4%). Po tym okresie nastąpił spadek do 3,1%. Wydajność pracy w przemyśle, mierzona produkcją sprzedaną na jednego pracującego, jest niska w stosunku do średniej krajowej i wynosi 86,0%.

Ryc. 65. Produkcja sprzedana przemysłu przetwórczego (w mln zł) w latach 2006-2017

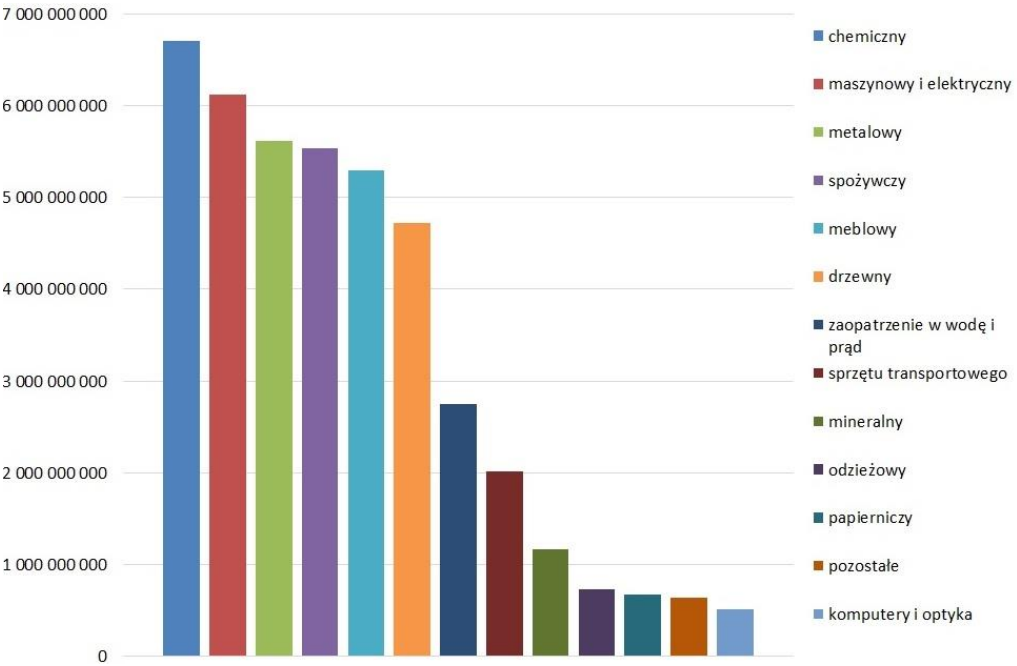
[22] Studium Uwarunkowań Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich wraz z analizami przestrzennymi, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2015.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Największe przedsiębiorstwa, wykazujące największy przychód, operowały w branży chemicznej, spożywczej, elektromaszynowej, metalowej, spożywczej, meblarskiej i drzewnej.

Ryc. 66. Przychód przedsiębiorstw w poszczególnych branżach przemysłowych w województwie zachodniopomorskim w 2015 r.

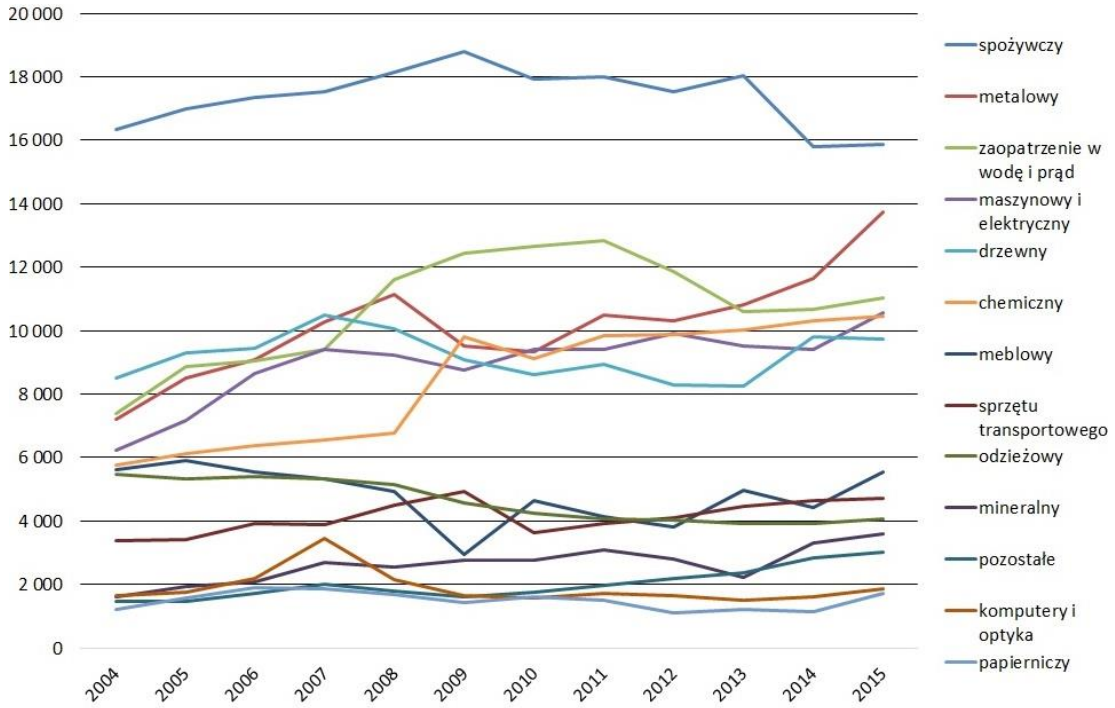


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Urzędów Skarbowych

Największy wzrost zatrudnienia w przemyśle w okresie 2006-2015 odnotowano w branży metalowej, chemicznej, maszynowej i elektrycznej, produkcji energii elektrycznej oraz w branży mineralnej. Największe zatrudnienie ma miejsce w przemyśle spożywczym, następnie metalowym, w produkcji energii elektrycznej oraz w zaopatrzeniu w wodę i prąd, przemyśle elektromaszynowym, drzewnym i chemicznym. Postawienie Stoczni Szczecińskiej w stan upadłości w 2009 r. spowodowało największą

redukcję zatrudnienia (3000 osób) w branży metalowej i sprzętu transportowego. Od tego okresu (tj. lat 2010-2015) zatrudnienie w ww. branżach zwiększyło się o 5,5 tys. osób. Szczególnie duży potencjał upatrywany jest w przemyśle metalowym i maszynowym oraz w biogospodarce, wykorzystującej zasoby naturalne i procesy biologiczne do tworzenia nowych produktów i usług w sektorach spożywczym, drzewnym, chemicznym i rolniczym.

Ryc. 67. Zatrudnienie w poszczególnych działach produkcji przemysłowej w województwie zachodniopomorskim w okresie 2004-2015

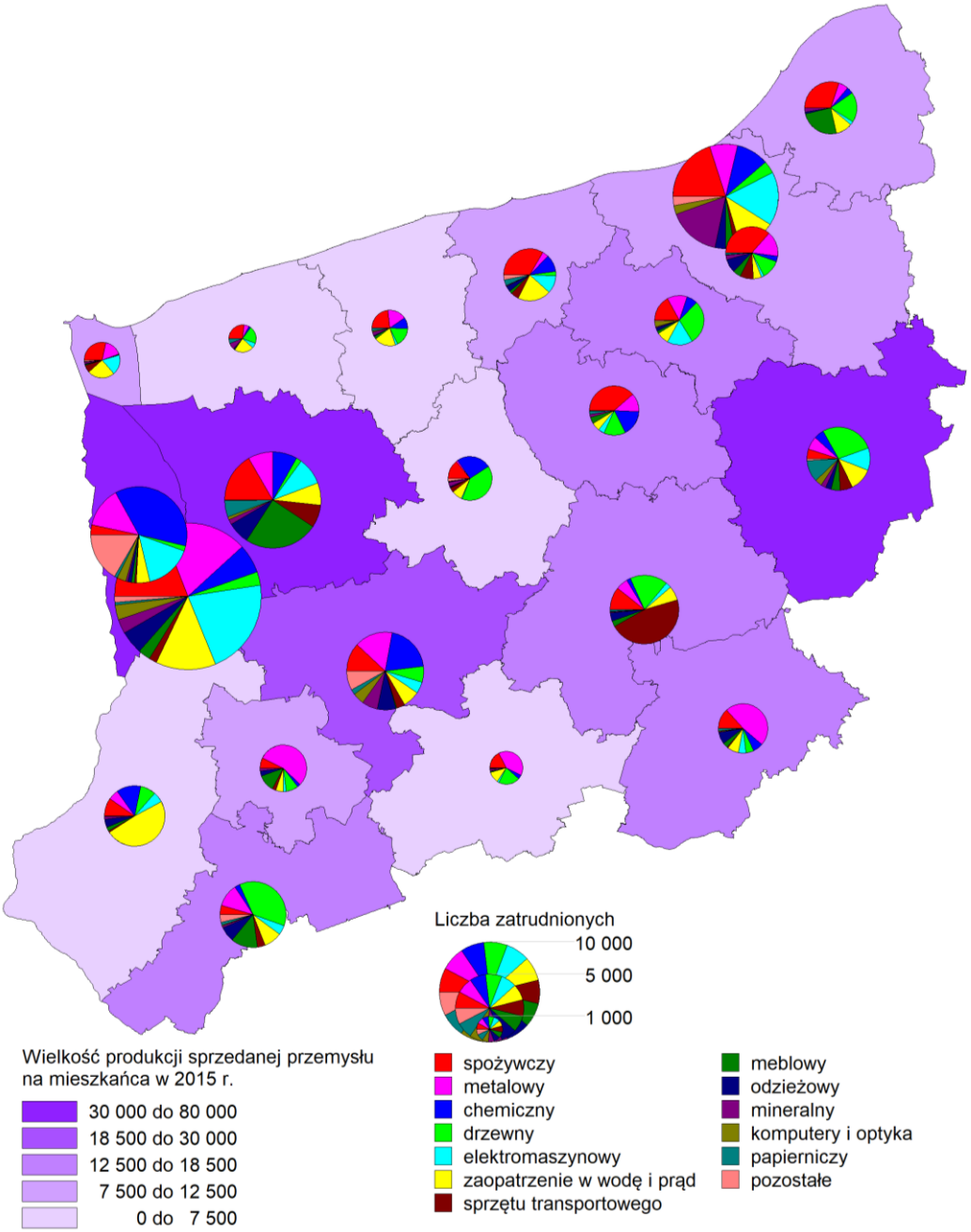


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Urzędów Skarbowych

Trzy powiaty województwa: Szczecin, goleniowski oraz policki dostarczają ponad 50% produkcji przemysłowej województwa. Intensywność produkcji przemysłowej, w przeliczeniu na mieszkańca, jest dużo wyższa w gminach Goleniów i Police niż w Szczecinie i w znacznej mierze związana jest z funkcjonowaniem ugruntowanych już (Grupa Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A.) oraz nowych (Goleniowski Park Przemysłowy) stref przemysłowych. Dużymi ośrodkami przemysłowymi województwa są także Koszalin i Szczecinek. Ośrodkiem, który odzyskuje swoje znaczące funkcje przemysłowe, jest Stargard, co związane jest z istnieniem w tym mieście specjalnych stref ekonomicznych dobrze skomunikowanych z siecią dróg ekspresowych i autostrad. Najmniejszą produkcją przemysłową wykazały się powiaty kamieński, choszczeński i łobeski.

Występuje dość duże wewnątrzregionalne zróżnicowanie produkcji przemysłowej w poszczególnych branżach. Przemysł spożywczy rozmieszczony jest w miarę równomiernie w województwie, choć duże znaczenie przetwórstwa rybnego sprawia, że większy udział ma na północy województwa. Pozostałe branże charakteryzują się dość dużą koncentracją. Duży udział przemysłu metalowego występuje w powiatach: wałeckim, choszczeńskim i pyrzyckim, a drzewnego w powiatach: szczecineckim, myśliborskim i łobeskim. Goleniów jest ośrodkiem przemysłu meblarskiego, a w Goleniowskim Parku Przemysłowym prowadzona jest produkcja maszynowa o zróżnicowanym profilu. Przemysł elektromaszynowy ma znaczący udział w Szczecinie, Koszalinie, Świnoujściu i powiecie policki. W powiecie policki największe znaczenie ma przemysł chemiczny, a następnie przemysł związany z produkcją komputerów i produkcją optyczną. Produkcja energii elektrycznej jest główną działalnością przemysłową zlokalizowaną w powiecie gryfińskim. W strukturze przemysłu Koszalina na uwagę zasługuje duże znaczenie przemysłu mineralnego, związanego z produkcją szyb dla budownictwa. Główny ośrodek przemysłowy województwa – Szczecin – ma zróżnicowaną strukturę przemysłową z zaznaczającym się dużym udziałem przemysłu spożywczego, elektromaszynowego i metalowego.

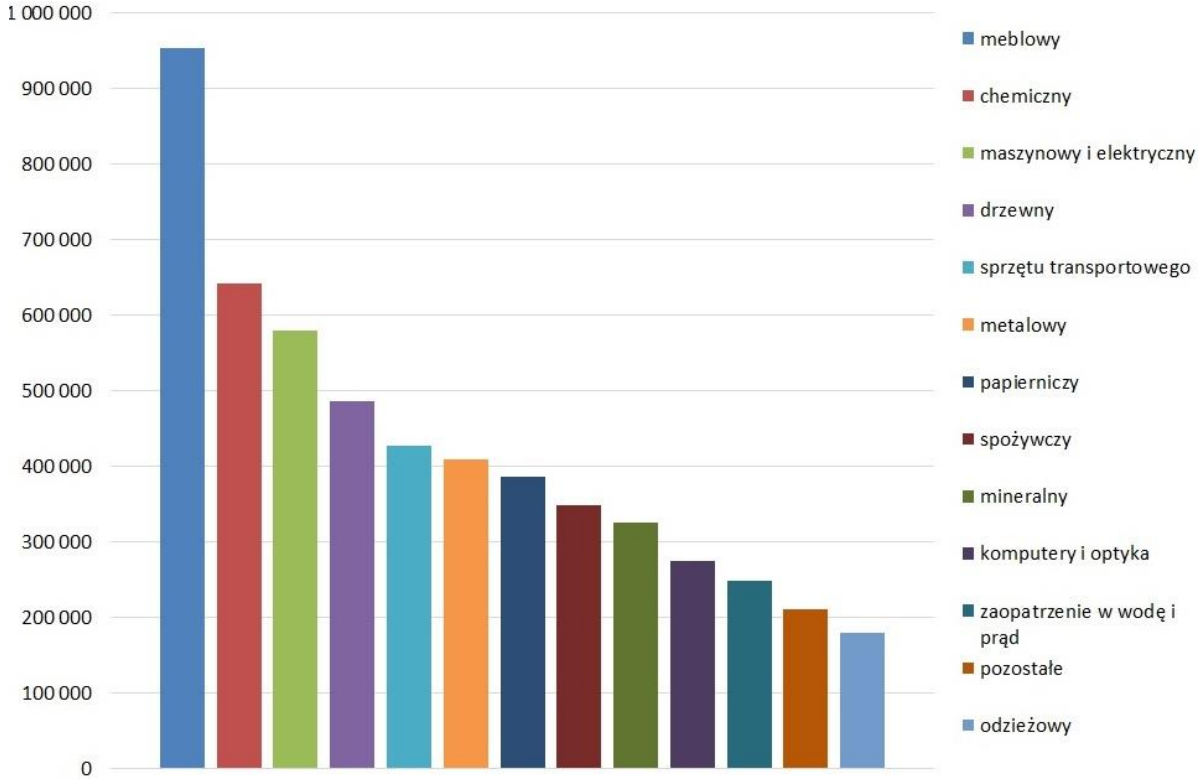
Ryc. 68. Struktura i wielkość produkcji przemysłowej w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Urzędów Skarbowych oraz danych GUS

Wydajność poszczególnych gałęzi przemysłu mierzona jest wartością przychodu podzieloną przez liczbę zatrudnionych w danej branży. W przeliczeniu na jednego pracownika zdecydowanie największym przychodem odznacza się branża meblarska (która produkuje głównie na eksport), następnie chemiczna, elektromaszynowa, drzewna oraz sprzętu transportu (w tym stoczniowa), najniższym zaś – przemysł odzieżowy.

Ryc. 69. Wielkość przychodu, w poszczególnych branżach przemysłu, na 1 pracownika w województwie zachodniopomorskim w 2015 r.



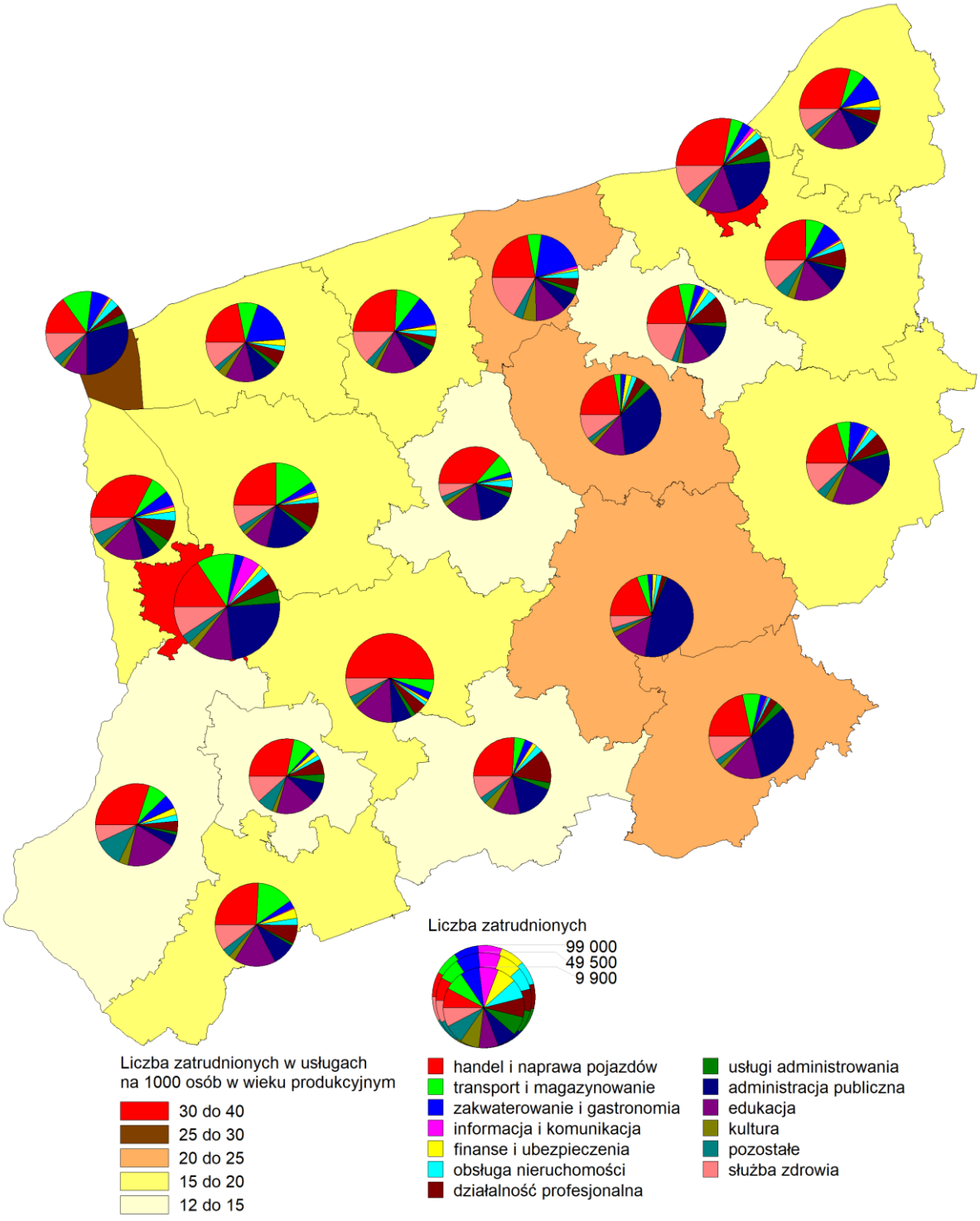
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Urzędów Skarbowych oraz danych GUS

2.6.8. Usługi

W roku 2015 w województwie zachodniopomorskim w usługach pracowało 63,5% ogółu zatrudnionych (dla Polski ten wskaźnik wynosi 57,1%). Sektor ten dostarcza około 65,6% wartości dodanej brutto. W usługach działało ponad 167 tys. (76%) podmiotów gospodarczych. Rozwój tego sektora jest jednym z czynników pozytywnie wpływających na rozwój gospodarki województwa. Problemem jest niski poziom wydatków na badania i rozwój oraz niski poziom innowacyjności. Rozwój sfery usług, w tym w szczególności o wysokim udziale wiedzy, będzie miał kluczowe znaczenie dla zwiększania poziomu zatrudnienia i rozwoju kraju.

Rozmieszczenie działalności usługowej w województwie jest nierównomierne i skoncentrowane głównie w dużych miastach: Szczecinie, Koszalinie, Stargardzie, Kołobrzegu. Liczba podmiotów usługowych na 10 tys. mieszkańców wynosi 977, co plasuje województwo na drugim miejscu, tuż za mazowieckim, przy średniej krajowej na poziomie 837 na 10 tys. mieszkańców. Województwo charakteryzuje się przeciętną dynamiką aktywności w zakresie działalności usługowej. Największą dynamiką rozwoju usług wyróżnia się powiat policki. Związane jest to z przenoszeniem się mieszkańców Szczecina na te tereny, a wraz z nimi usług oraz powstaniem nowych usług na obrzeżach Szczecina. Obszary centralne, południowe i wschodnie województwa wykazują słabą dynamikę rozwoju działalności usługowej. We wszystkich powiatach znacząca rolę w kształtowaniu zatrudnienia odgrywa handel hurtowy i detaliczny oraz administracja publiczna. W powiatach, w których występują duże jednostki wojskowe, odsetek pracujących w administracji obrony narodowej jest wyższy (drawski, wałecki, świdwiński). Zatrudnienie w służbie zdrowia jest wyraźnie wyższe w powiatach o specjalistycznym profilu leczniczym (Gryfice – Zachodniopomorskie Centrum Leczenia Ciężkich Oparzeń i Chirurgii Plastycznej, Kołobrzeg – szpitale uzdrowiskowe). Z kolei w pasie nadmorskim zauważalne jest ponadprzeciętne zatrudnienie związane z turystyką (zakwaterowanie i gastronomia). Zwraca uwagę duże znaczenie usług związanych z transportem i magazynowaniem, głównie w zachodniej części województwa. W związku z budową nowych centrów logistycznych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, znaczenie to jeszcze bardziej wzrośnie.

Ryc. 70. Struktura usług w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Urzędów Skarbowych oraz danych GUS

Czynnikiem wpływającym na rozwój gospodarczy województwa, wzrost jego atrakcyjności ekonomicznej i konkurencyjności jest ukształtowane i przyjazne środowisko prowadzenia działalności gospodarczej oraz współpraca z nauką. Szczególną rolę odgrywa tu działalność badawcza szkół wyższych i instytucje otoczenia biznesu: inkubatory przedsiębiorczości, parki technologiczne i przemysłowe, ośrodki innowacji i instytucje finansowe. Tego typu usługi świadczone są głównie w Szczecinie i Koszalinie, podczas gdy na pozostałych obszarach województwa występuje ich deficyt.

Zmiany demograficzne wpłyną na sytuację w poszczególnych rodzajach działalności usługowej. Wzrost liczby ludności w wieku emerytalnym – wskutek wydłużenia się średniej długości życia – kreuje popyt na usługi medyczne i rehabilitacyjne. Zmiany społeczne, widoczne we wzroście liczby kobiet pracujących, przyczyniają się do wzrostu popytu na usługi związane z opieką nad dziećmi. Poprawa jakości życia społeczeństwa powoduje wzrost popytu na usługi związane z rozrywką, podróżami, edukacją i kulturą. Rozwój społeczeństwa i biznesu spowodował wzrost popytu na usługi doradztwa finansowego i prawnego oraz innych usług doradczych.

2.6.9. Turystyka

Turystyka jest powiązana ściśle z innymi sektorami, wpływa stymulująco na transport, usługi, budownictwo, rolnictwo, niektóre gałęzie przemysłu, generuje dochody i miejsca pracy. Pojęcie „gospodarka turystyczna" zawiera w sobie wydatki nie tylko związane bezpośrednio z turystyką, ale również wydatki pośrednie, czyli takie, które nie byłyby poniesione, gdyby nie turystyka (np. wydatki na transport, żywność, paliwo, ubezpieczenie czy wydatki załogantów i turystów pozostawione podczas zawijania jednostek w portach). Natomiast pojęcie „przemysł turystyczny" jest definiowane jako usługi turystyczne w wąskim znaczeniu. Pod uwagę brane są wydatki poniesione przez turystów i podróżnych na dobra i usługi związane bezpośrednio z pobytem turystycznym, np. wydatki na hotele i restauracje, biura podróży[23].

Szacuje się, że ok. 9% światowego PKB generowane jest gospodarce turystycznej. W Polsce udział gospodarki turystycznej w produkcie krajowym brutto w 2017 r. wyniósł 4,5% (89,9 mld zł). Przyjmując, że województwo zachodniopomorskie miało 8,6% udziału w krajowym ruchu turystycznym, można szacować wielkość regionalnego PKB wygenerowanego przez gospodarkę turystyczną na ok. 7,7 mld złotych[24].

Liczba osób zatrudnionych w sektorze turystyki[25] w województwie zachodniopomorskim wynosi ok. 32 tys. osób. W dużej mierze jest to jednak zatrudnienie sezonowe, które po zakończeniu sezonu letniego radykalnie spada. W polskiej turystyce istotnym problemem jest szara strefa, której faktyczna wielkość jest trudna do wyliczenia. Według szacunków GUS kształtuje się ona na poziomie 13-14% produktu krajowego brutto. Ponadto szacuje się, że odsetek nierejestrowanej bazy noclegowej sięga 30% całej legalnie działającej bazy noclegowej, a nierejestrowane zatrudnienie w branży turystycznej oscyluje w granicach 5%[26].

O warunkach rozwoju turystyki w województwie zachodniopomorskim decydują dwie grupy czynników:

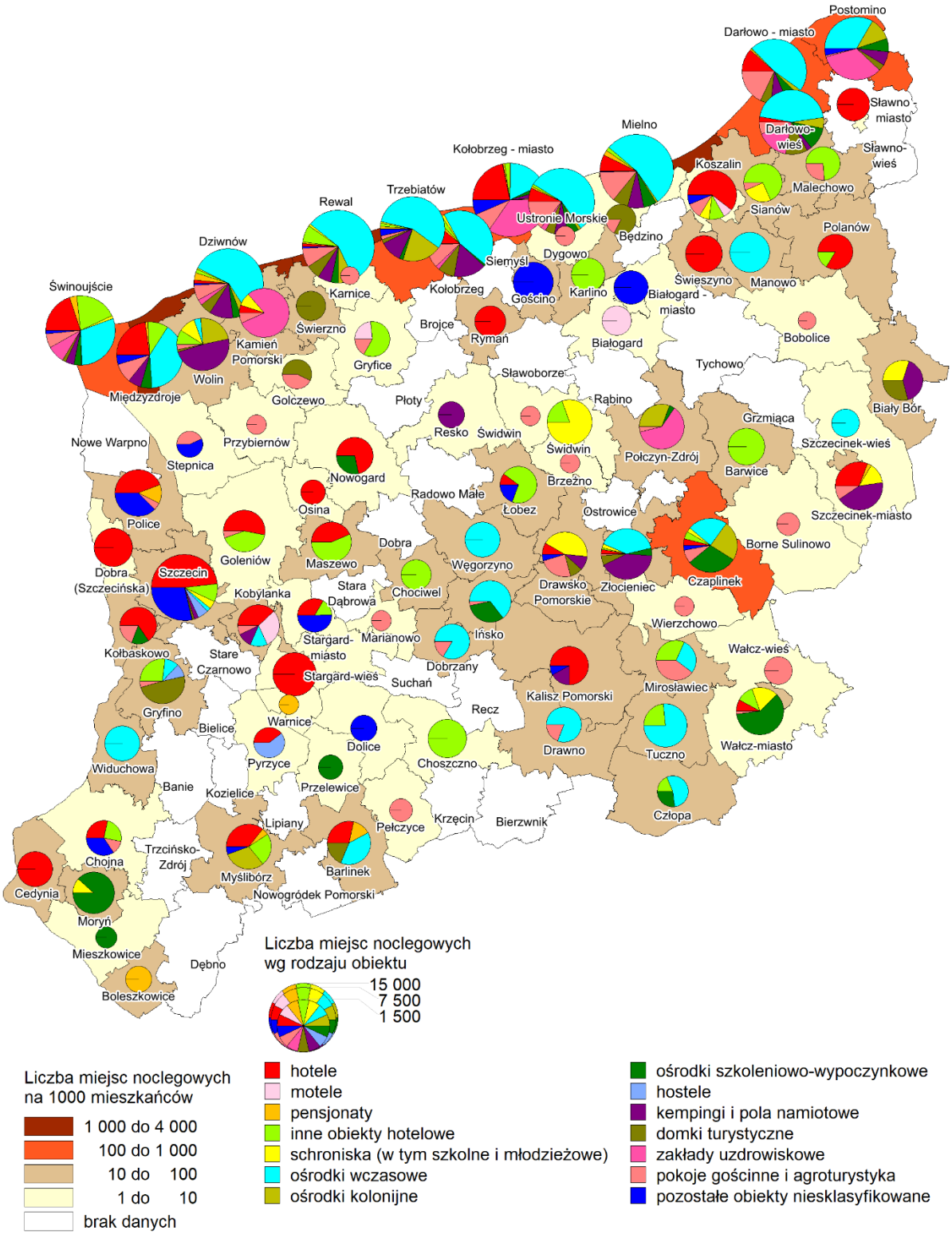
- zasoby i walory przyrodnicze i pozaprzyrodnicze (kulturowe i ekonomiczne),
- zagospodarowanie turystyczne zapewniające właściwe warunki wypoczynku.

Zasadniczymi elementami zagospodarowania turystycznego są: baza noclegowa i gastronomiczna, infrastruktura komunikacyjna, obiekty kulturalne i rozrywkowo-sportowe, instytucje związane z obsługą ruchu turystycznego.

Cechami wyróżniającymi województwo zachodniopomorskie jako region turystyczny spośród innych polskich województw są jego walory fizjograficzne: nadmorskie położenie i zalesione pojezierza, a także bliskość Niemiec i Skandynawii. Czynniki te powodują, że głównym celem przyjazdów turystycznych do województwa jest wypoczynek.

[23] Raport o stanie gospodarki turystycznej w latach 2007-2011. Ministerstwo Sportu i Turystyki, Warszawa, luty 2013.
[24] Travel & Tourism. Economic Impact 2018 Poland, Word Travel & Tourism Council, 2018.
[25] Sekcja H – Transport i gospodarka magazynowa: 49, 50, 51; Sekcja I – Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi: 55, 56; Sekcja – N Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca: 79; Sekcja R - Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją: 90, 91, 93.
[26] Skonsolidowany rachunek wydatków na turystykę w Polsce; Ministerstwo Sportu i Turystyki.

Ryc. 71. Baza noclegowa w gminach w 2017 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Zagospodarowanie turystyczne

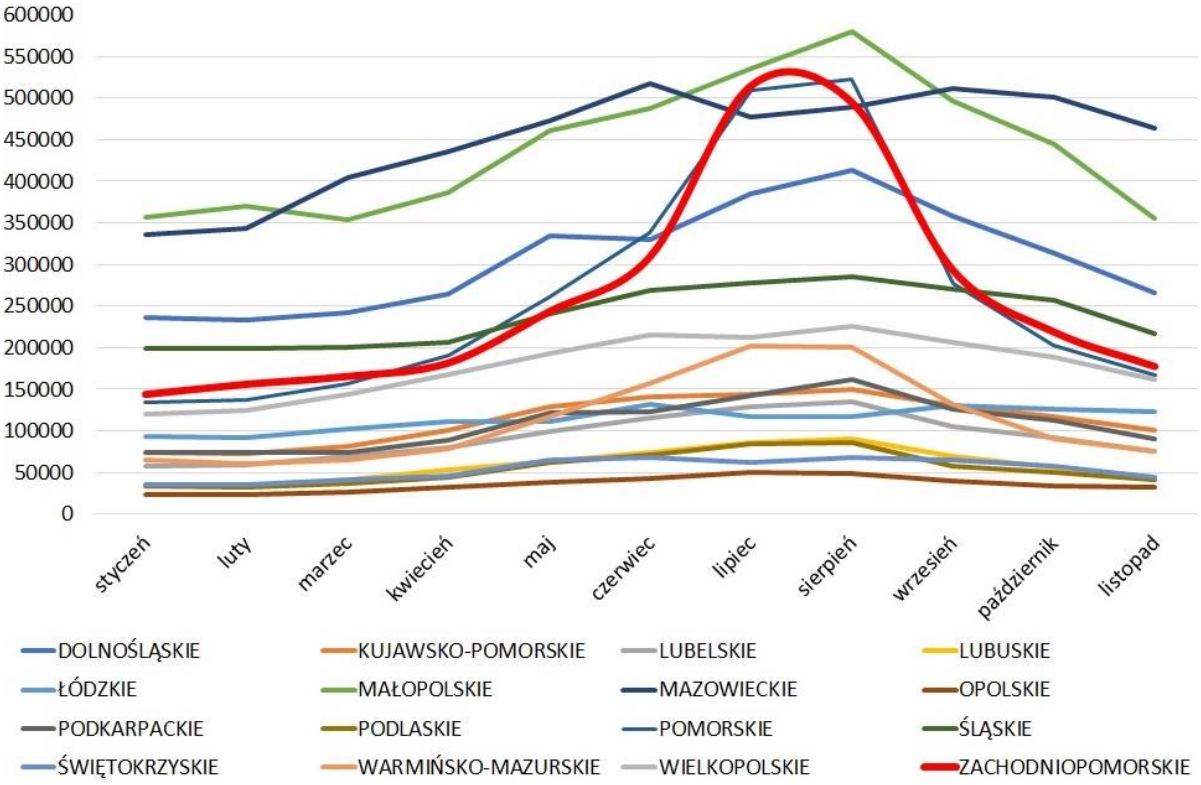
W województwie zachodniopomorskim najsilniej zagospodarowane oraz najintensywniej wykorzystywane są: wybrzeże Bałtyku, obszar Szczecina, Zalewu Szczecińskiego i dolny odcinek Odry. Umiarkowana liczba przyjazdów turystycznych rejestrowana jest na obszarze pojezierzy. Na pozostałych terenach ruch turystyczny występuje incydentalnie w pojedynczych obiektach.

Według Głównego Urzędu Statystycznego w województwie w roku 2017 znajdowało się 1 449 obiektów noclegowych turystyki, w tym 498 całorocznych. Z ogólnej liczby 774 tysięcy miejsc noclegowych w Polsce województwo zachodniopomorskie dysponowało liczbą 133 tys. miejsc, czyli ok. 17% ich krajowej puli, co stawia je na pierwszym miejscu w kraju.

Pod względem wielkości całorocznej bazy noclegowej (57 tys. miejsc) województwo zajmuje trzecie miejsce, za województwem małopolskim i dolnośląskim. Z noclegów skorzystało 2 760 tys. turystów, z czego ponad 711 tys. stanowili obcokrajowcy. W 2017 r. w województwie zachodniopomorskim udzielono turystom ogółem 14 058 tys. noclegów (turyści zagraniczni stanowili 26% gości). Średni czas pobytu jest najdłuższy w Polsce, co wskazuje na wypoczynkowy charakter przyjazdów turystycznych.

Wskaźnik intensywności ruchu turystycznego – 161 na 100 mieszkańców województwa – plasuje zachodniopomorskie na pierwszym miejscu w Polsce i jest niemal dwukrotnie wyższy niż średnia krajowa (70), tym samym województwo zachodniopomorskie znajduje się w czołówce regionów turystycznych Polski, a sektor ten odgrywa w jego gospodarce szczególnie ważną rolę.

Ryc. 72. Rozkład ruchu turystycznego w województwach wg miesięcy roku 2018[27]



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Struktura bazy noclegowej oraz czasowy rozkład ruchu turystycznego wskazują na czasowo-przestrzenną koncentrację ruchu turystycznego w województwie. Oznacza to, że rozbudowana infrastruktura, służąca obsłudze ruchu turystycznego w pełni letniego sezonu, przez większość roku jest niemal niewykorzystana, co poważnie obciąża lokalne budżety[28]. Rozkład ruchu turystycznego w ciągu roku, będący udziałem obcokrajowców, ma bardziej zrównoważoną strukturę. Szczyt sezonu przypada na sierpień (turyści krajowi wybierają lipiec) i trwa do października.

[27] Brak danych za grudzień 2018 r.
[28] M. W. Kozak, Turystyka i dziedzictwo kulturowe Polski Zachodniej, ekspertyza sporządzona na potrzeby Założeń Strategii Rozwoju Polski Zachodniej, Warszawa, 16 kwietnia 2011.

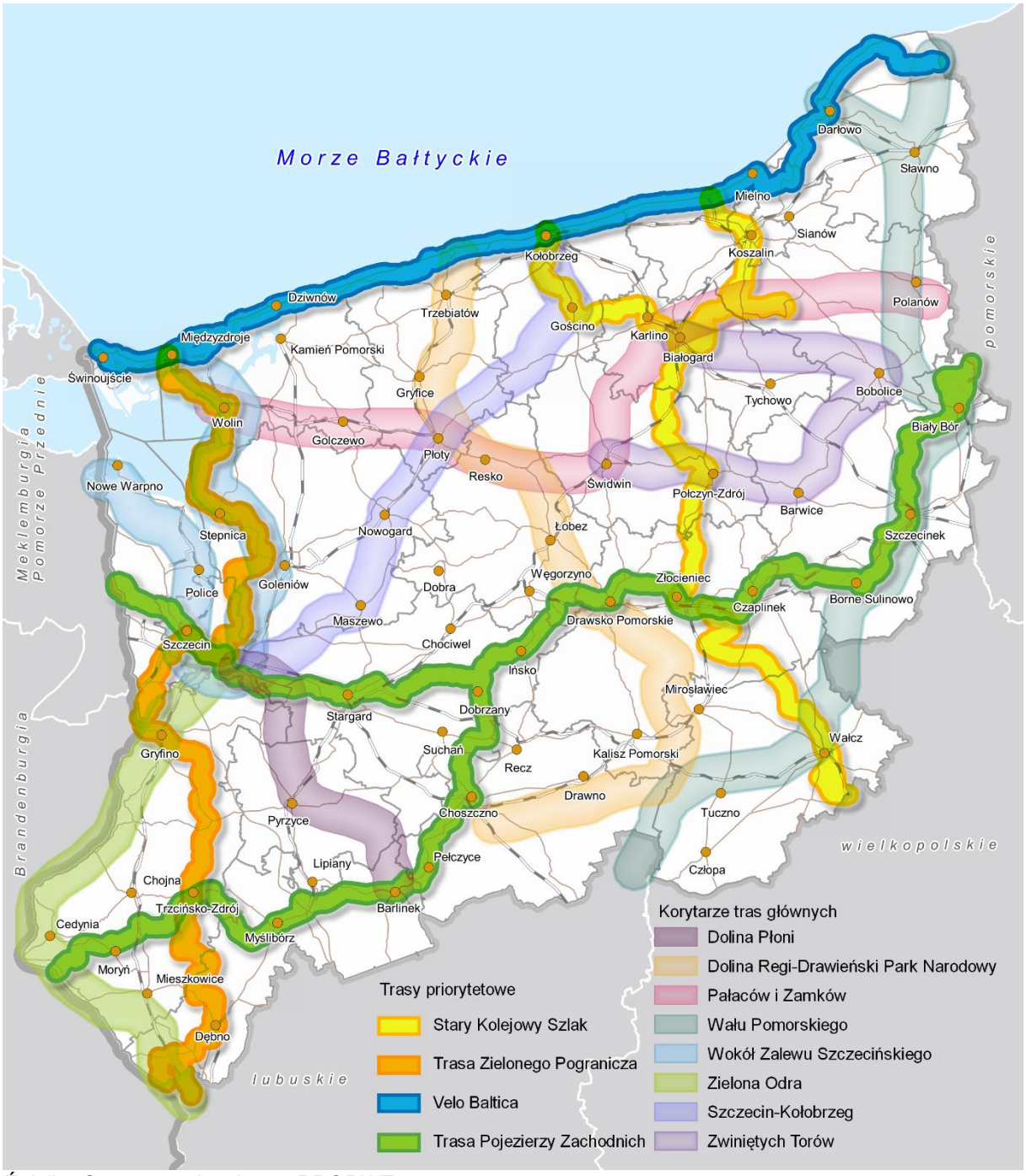
Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego we współpracy z gminami podejmuje działania w celu podnoszenia atrakcyjności turystycznej województwa i niwelowania sezonowości ruchu turystycznego. Elementami zagospodarowania, poprawiającymi konkurencyjność i dostępność turystyczną w regionie, są rozwijanie i promowanie alternatywnych form wypoczynku i rekreacji, do których należą szlaki turystyki specjalistycznej, kreatywnej i kulinarnej, oferta uzdrowiskowa, wellness i rehabilitacyjna oraz poprawa infrastruktury związanej z rekreacją i aktywnym wypoczynkiem (pola golfowe, obiekty rekreacyjne, trasy rowerowe, infrastruktura sportów wodnych).

Szlaki przeznaczone do turystyki specjalistycznej:

- Wodne – jedyną rzeką stanowiącą śródlądową drogę wodną jest Odra, na której ruch turystyczny jest niewielki. Dzięki realizacji Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego ta sytuacja ulega znaczącej poprawie, poprzez wybudowanie i poprawę infrastruktury sieci portów i przystani jachtowych w otoczeniu Zalewu Szczecińskiego oraz na wybrzeżu Bałtyku;
- Kajakowe – Drawa (szlak im. Kardynała Karola Wojtyły), Ina z Krąpielą, Parsęta, Pętla Szczecinecka, Pętla Wałecka, Piława, Rega oraz Gwda[29];
- Konne (Szlak konny Pomorza Środkowego, Szlak konny Pojezierza Drawskiego, Szlak Templariuszy);
- Rowerowe – szlaki występują w całym województwie w różnym zagęszczeniu (najwięcej na Pojezierzu Drawskim). W 2015 r. została opracowana Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego. W ramach pracy nad projektem zinwentaryzowane zostały gminne szlaki rowerowe, wały przeciwpowodziowe, nieczynne linie kolejowe oraz drogi leśne predysponowane do turystyki rowerowej o określonych parametrach przejezdności (głównie szutrowe). Efektem prac nad koncepcją było wskazanie przebiegu 12 tras, w tym czterech priorytetowych, wraz ze szczegółowym opisem stanu, rodzaju i kosztów inwestycji. Założono, że główny wysiłek inwestycyjny będzie się koncentrował na czterech trasach priorytetowych, tj. Velo Baltica (trasa nadmorska), Trasa Pojezierzy Zachodnich (trasa pojezierna), Stary Kolejowy Szlak (trasa Bałtyk-Wałcz) oraz Trasa Zielonego Pogranicza (trasa Tywa-Odra-Zalew), a głównym źródłem finansowania będą środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. Począwszy od 2016 r. poszczególne odcinki tras priorytetowych są w trakcie realizacji. Finalnie łączna długość wszystkich czterech tras rowerowych ma wynieść ok 1100 km. (**Ryc. 73**).

[29] Szlaki te wymienia przewodnik: Polska w kajaku. 30 najlepszych tras kajakowych, Pascal, Bielsko-Biała 2011.

Ryc. 73. Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Atrakcją turystyczną w sezonie letnim są kolejki wąskotorowe (pozostałość po rozbudowanej kiedyś sieci kolei dojazdowych), kursujące na dwóch trasach: z Gryfic do Pogorzelicy i z Koszalina do Manowa (w Gryficach znajduje się muzeum kolei wąskotorowej). Na trasach niektórych zlikwidowanych linii kolejowych poprowadzone zostały ścieżki rowerowe, np.: między Złocieńcem a Połczynem-Zdrojem, także między Kołobrzegiem i Karlinem, w gminie Banie oraz w gminie Pyrzyce. Jednocześnie planowane są kolejne odcinki. Często jest to jedyna szansa na przetrwanie infrastruktury kolejowej (dworce, rampy, stacje, mosty).

Istotną rolę w gospodarce turystycznej odgrywa funkcjonująca w regionie infrastruktura sportowa pozwalająca na organizowanie wielu imprez rangi krajowej i międzynarodowej. Zagospodarowanie turystyczne obejmuje także urządzenia i obiekty sportowo-rekreacyjne: pola golfowe (Binowo, Kołczewo, Choszczno), aquaparki (Gryfino, Goleniów, Choszczno, Kołobrzeg, Darłowo, Jarosławiec, Szczecinek,

Świdwin), baseny, przystanie żeglarskie i mariny (głównie w rejonie Zalewu Szczecińskiego, jak również na pojezierzach), korty tenisowe, boiska sportowe, wyciągi narciarskie (Szczecin, Stara Studnica), wyciąg do nart wodnych (Szczecinek), tory motocrossowe (Szczecin, Kołbaskowo).

Województwo zachodniopomorskie odznacza się dobrze rozbudowaną bazą uzdrowiskową. Krajowy sektor zakładów uzdrowiskowych to obecnie 211 obiektów, z których 43 zlokalizowane są na terenie województwa zachodniopomorskiego (39 w Małopolsce, 37 na Dolnym Śląsku). Miejsca noclegowe w 5 miejscowościach uzdrowiskowych (Świnoujście, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Dąbki w gminie Darłowo) stanowią ok. 28% całej ogólnopolskiej uzdrowiskowej bazy noclegowej. W 2017 r. skorzystało z niej 233 tys. osób, co stanowi blisko 28% ogólnej liczby osób korzystających z usług zakładów uzdrowiskowych w Polsce. Spośród wszystkich miejscowości uzdrowiskowych sanatoria Pomorza Zachodniego są najczęściej odwiedzane przez kuracjuszy zagranicznych (80% zagranicznych gości leczących się w polskich uzdrowiskach). Turystów zagranicznych przyciągają także oferty z zakresu medycyny estetycznej.

Dopełniającą ofertą usług leczniczych, świadczonych w sanatoriach, jest oferta ośrodków odnowy biologicznej, tzw. spa & wellness. Wraz z rozwojem popularności turystyki zdrowotnej, na którą dodatkowo nakładają się czynniki o charakterze demograficznym, prozdrowotnym czy ekonomicznym, rośnie również wartość rynku. W latach 2006-2011 łączna wartość rynku turystyki zdrowotnej w Polsce wzrosła z 2,3 mld do ponad 4 mld zł, a prognozowana średnia stopa wzrostu w segmencie hotelarskich usług luksusowych i spa w latach 2017-2021 będzie rosnąć o ok. 7,6% rocznie[30]. Największy udział wyznaczono dla turystyki wellness (ponad 50% rynku). Z kolei największym przyrostem wartości charakteryzowała się turystyka medyczna (ponad 3-krotny wzrost). Turystyka wellness zawiera obok tradycyjnej oferty sanatoryjnej (leczniczej) usługi upiększające i regeneracyjne, często podnoszące konkurencyjność tradycyjnej oferty hotelowej. O znaczeniu tego sektora świadczy fakt, że wartość światowej gospodarki wellness w 2015 r. szacowana jest na ok. 3,7 biliona dolarów[31].

Innymi obiektami mającymi znaczenie dla rozwoju rynku gospodarki turystycznej i kreatywnej są placówki kultury: teatry (Szczecin, Koszalin), filharmonie (Szczecin, Koszalin), muzea i obiekty zabytkowe.

Transport i komunikacja w odniesieniu do sektora turystycznego mają za zadanie zapewnienie turystom dostępu do odwiedzanych miejsc. W województwie zachodniopomorskim te zadania są realizowane przez następujące połączenia:

- lotnicze – port lotniczy Szczecin-Goleniów (w 2017 r. 578 tys. pasażerów), port lotniczy Heringsdorf (10 km od Świnoujścia, na niemieckiej części wyspy Uznam), który oferuje sezonowe połączenia z Dortmundem, Stuttgartem, Dusseldorfem, Frankfurtem oraz Zurychem (w 2018 r. ok. 31 tys. pasażerów),
- kolejowe – Szczecin i Koszalin mają połączenia z dużymi miastami w Polsce; miasta nadmorskie (Świnoujście, Kołobrzeg i Międzyzdroje) oraz miasta w strefie pojezierzy (Drawsko Pomorskie, Czaplinek, Szczecinek, Tuczno, Choszczno, Kalisz Pomorski, Wałcz) mają bezpośrednie połączenie ze Szczecinem i innymi miastami, ponadto Świnoujście obsługiwane przez niemiecką kolej UBB,
- drogowe – sieć dróg krajowych i wojewódzkich, w tym droga ekspresowa S3, skracająca czas przejazdu z południa Polski do Szczecina i nad morze,
- morskie i rzeczne – promy ze Świnoujścia do Szwecji i Danii przez cały rok, a z Kołobrzegu na Bornholm w okresie letnim.

Sezonowy ruch turystyczny z dominacją indywidualnego transportu uwidacznia w sezonie letnim zmniejszone możliwości przepustowe dróg, powodując zwiększoną kongestię na głównych drogach dojazdowych nad morze. Dodatkowo rośnie potrzeba zapewnienia znacznych przestrzeni pod miejsca parkingowe na obszarach turystycznych. W związku z powyższym, konieczne jest zwiększenie dostępności obszarów turystycznych transportem publicznym, w tym również z wykorzystaniem elastycznych systemów transportowych.

[30] Rynek dóbr luksusowych w Polsce. Raport KPMG, Warszawa 2017, str. 33.
[31] Dane pochodzą z Global Wellness Institute, https://www.globalwellnessinstitute.org/press-room/statistics-and-facts/

Obszary koncentracji ruchu turystycznego

Wybrzeże Bałtyku

Pas nadmorski (wraz z Koszalinem) skupia 84% bazy noclegowej województwa i przyjmuje blisko 70% turystów, w tym większość turystów zagranicznych (67%). W roku 2014 pas nadmorski odwiedziło 1 569 tys. turystów. Średni pobyt turystyczny wynosi 6,6 dnia i systematycznie ulega skróceniu. Głównymi atrakcjami turystycznymi są nadmorskie plaże i kąpieliska, uzdrowiska i spa oraz możliwość uprawiania sportów wodnych na morzu i przymorskich jeziorach, turystyka morska, specyficzny mikroklimat. Uzupełnieniem oferty kulturalnej są cykliczne imprezy i festiwale, np. Festiwal Słowian i Wikingów w Wolinie, Festiwal Gwiazd w Międzyzdrojach, Międzynarodowy Festiwal Muzyki Organowej i Kameralnej w Kamieniu Pomorskim, FAMA w Świnoujściu, Sunrise Festival w Kołobrzegu, Koszaliński Festiwal Debiutów Filmowych „Młodzi i Film".

Zagospodarowanie turystyczne pasa nadmorskiego i jego wykorzystanie są zróżnicowane. Najbardziej oblegany przez turystów jest zachodni odcinek wybrzeża, od Świnoujścia do Rewala oraz odcinki w okolicy Kołobrzegu i Mielna. Dominującą pozycję na wybrzeżu ma Kołobrzeg, odwiedzany rocznie przez ok. 509 tys. turystów (włączając dane dla gminy wiejskiej) i Świnoujście z 233 tys. odwiedzających. W pozostałych gminach ruch turystyczny rozkłada się następująco: Międzyzdroje (149 tys.), Rewal (145 tys.), Mielno (142 tys.), Darłowo (miasto i gmina: 96 tys.), Dziwnów (89 tys.), Ustronie Morskie (65 tys.), Trzebiatów (44 tys.) i Postomino (31 tys.) Wśród turystów zagranicznych dominują Niemcy (345 tys.), a w dalszej kolejności Szwedzi (6,5 tys.), Duńczycy (4 tys.) i Rosjanie (2 tys.). Głównym kierunkiem turystycznym dla obcokrajowców jest Kołobrzeg, który skupił blisko 26% wszystkich zagranicznych turystów w województwie. Najwięcej gości korzysta z oferty ośrodków wczasowych i hoteli (stale rosnący odsetek). Blisko 12% turystów przebywało w uzdrowiskach i zakładach uzdrowiskowych.

W pasie nadmorskim, z wyjątkiem Kołobrzegu i Świnoujścia, gdzie dużą część turystów stanowią kuracjusze, przeważa sezonowa baza noclegowa o średnim standardzie. Istnieją tu także odcinki słabo zagospodarowane pod względem turystycznym, trudno dostępne lub niedostępne dla turystów ze względów przyrodniczych i wojskowych (wyspa Wolin, tereny w gminach: Trzebiatów, Kołobrzeg, Będzino, Postomino).

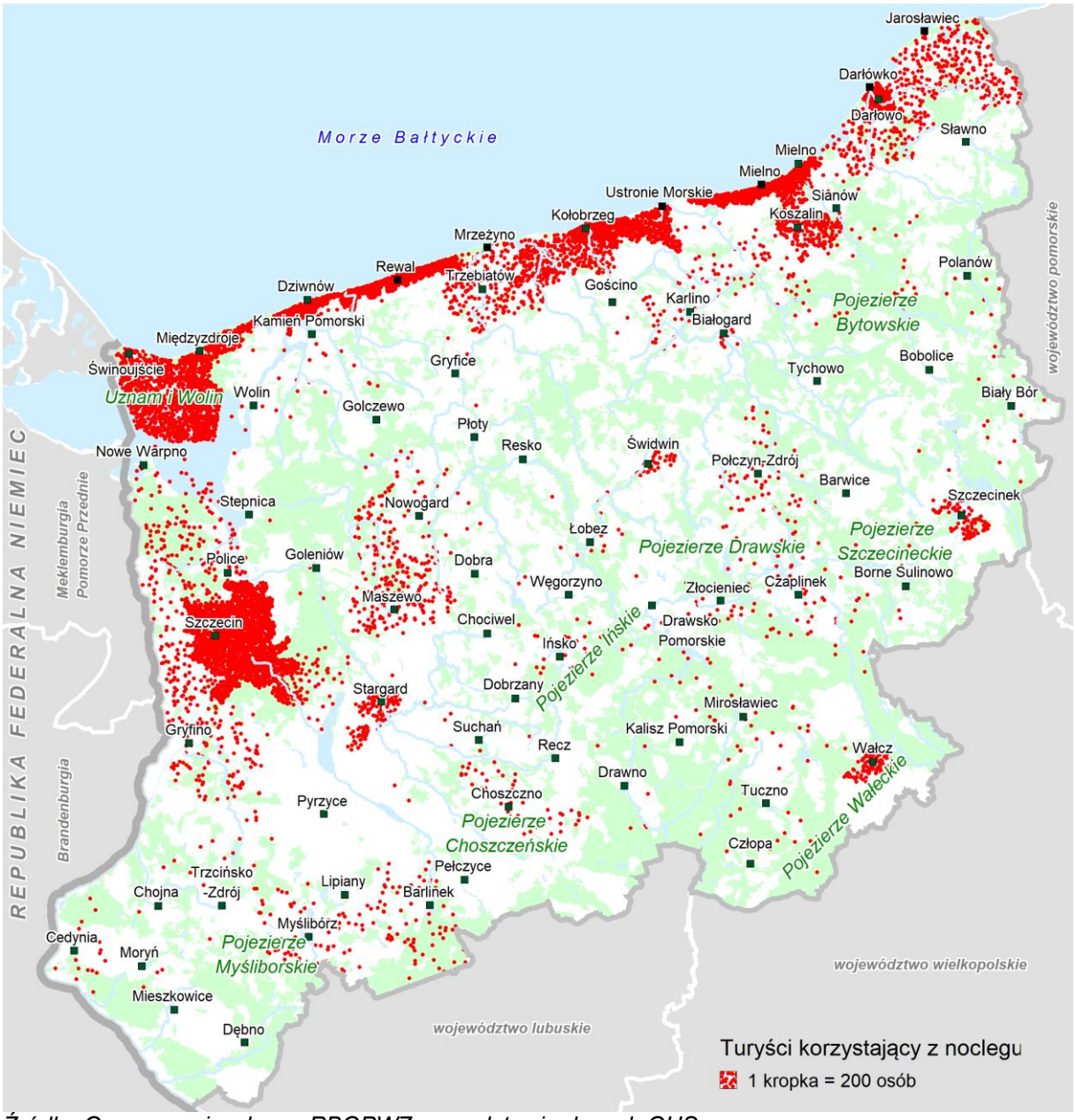
Pas nadmorski jest skomunikowany z resztą województwa i kraju drogami krajowymi nr 3, nr 6 i nr 11 oraz drogami wojewódzkimi; w części zachodniej (Świnoujście, Międzyzdroje, Kamień Pomorski) i środkowej (Kołobrzeg, Mielno). Sieć połączeń kolejowych jest nierównomierna. Stacje kolejowe zlokalizowane są tylko w zachodniej (Świnoujście, Warszów, Przytór, Lubiewo, Międzyzdroje i Warnowo) i wschodniej części wybrzeża (Kołobrzeg, Ustronie Morskie, Tymień, Miłogoszcz, Słowienkowo, Będzino, Mścice, Koszalin, Mielno). Cała środkowa część, tj. pas od Międzyzdrojów (Warnowo) do Kołobrzegu nie ma dostępu do transportu kolejowego (nie licząc kolejki wąskotorowej, która stanowi atrakcję turystyczną). Zauważalne jest też niedostateczne skomunikowanie systemami transportu zorganizowanego pomiędzy gminami leżącymi bezpośrednio na wybrzeżu bałtyckim a gminami sąsiadującymi, co ogranicza partycypację gmin nieposiadających dostępu do plaży nadmorskiej w ruchu turystycznym.

Ze Świnoujścia kursują promy do Kopenhagi, Ystad i Trelleborga, a w sezonie również do Rønne (Bornholm).

Z Kołobrzegu w okresie letnim można popłynąć statkiem na Bornholm. W innych miejscowościach odbywają się krótkie rejsy po Zatoce Pomorskiej.

Planowana budowa tunelu pod Świną może przyczynić się do wzrostu liczby turystów, ale wygeneruje problem wzmożonego ruchu samochodowego.

Ryc. 74. Intensywność ruchu turystycznego



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Zalew Szczeciński i ujście Odry, Szczecin

W tym obszarze głównymi celami turystyki są Szczecin (turystyka miejska i biznesowa) oraz Zalew Szczeciński, jezioro Dąbie, Miedwie oraz obszar Międzyodrza. Obiekty i wydarzenia kulturalne w tej strefie w przeważającej mierze są skupione w Szczecinie. Zabytkowa substancja miasta uległa zniszczeniu w czasie II wojny światowej – z ocalałych obiektów dziedzictwa kulturowego na uwagę zasługują m.in. gotyckie kościoły, Zamek Książąt Pomorskich, Wały Chrobrego, Cmentarz Centralny, a także gwiaździsty układ urbanistyczny śródmieścia wraz z zabudową secesyjną. Ważnymi obiektami promującymi Szczecin i przyciągającymi turystów są nowe obiekty architektoniczne o funkcji kulturowej, tj. Filharmonia im. Karłowicza, która otrzymała wiele nagród architektonicznych, w tym nagrodę Unii Europejskiej w konkursie architektury współczesnej im. Miesa van der Rohe 2015 (ang. European Union Prize for Contemporary Architecture. Mies van der Rohe Award) oraz sąsiadujące z nią Centrum Dialogu Przełomy, uznane za najlepszą przestrzeń publiczną Europy (European Prize for Urban Public Space 2016 oraz Building of the Year 2016 World Architecture Festival Berlin). Celem turystyki biznesowej w stolicy województwa są m.in. imprezy wystawiennicze organizowane przez Międzynarodowe Targi Szczecińskie, konferencje biznesowe i samorządowe.

Systematycznie rośnie baza infrastruktury wodnej. W ramach realizacji Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego zbudowane zostały mariny i przystanie w Szczecinie, Wolinie, Wapnicy, Kamieniu Pomorskim, Dziwnowie, Darłowie, i Kołobrzegu. Realizowane są również inne inicjatywy przywodne, jak np. przystań na Kanale Młyńskim w Stepnicy, przystań w Gąsierzynie, przystań w Kopicach w gminie Stepnica, przystań w Lubczynie w gminie Goleniów, bulwary nadodrzańskie i miejsca postojowe w Gryfinie. Liczącymi się odbiorcami usług turystyki wodnej są Niemcy. Odrą, przez Szczecin, prowadzi najkrótsza droga na Bałtyk dla mieszkańców Berlina i Brandenburgii.

W ujściu Odry i nad Zalewem Szczecińskim znajduje się 9,1 tys. miejsc noclegowych (7,5% ogółu miejsc noclegowych województwa), z których w 2014 roku skorzystało 491 tys. turystów (21,9% turystów przybywających do województwa). Średni pobyt turysty w tej strefie wynosi 2 dni. Głównym ośrodkiem turystycznym, zarówno na tym obszarze, jak i w całym województwie, jest Szczecin, w którym z noclegu w 2015 r. skorzystało 389 tys. turystów, z czego 1/3 to turyści zagraniczni. Wśród obcokrajowców odwiedzających Szczecin 46% stanowią Niemcy, 17 % Duńczycy, 6% Szwedzi i 5% Norwedzy. W mieście przeważa całoroczna baza noclegowa z dużym udziałem hoteli o wyższym standardzie. Cała strefa jest obszarem wypoczynku weekendowego mieszkańców stolicy województwa.

Szczeciński obszar funkcjonalny, a zwłaszcza Szczecin, ma najlepsze w województwie skomunikowanie drogami i kolejami z innymi regionami oraz połączenia lotnicze.

Wielkością bazy noclegowej i zagospodarowaniem turystycznym w strefie wyróżniają się, poza Szczecinem, gminy: Kobylanka nad jeziorem Miedwie, Police z ośrodkiem żeglarskim w Trzebieży, Nowe Warpno i Stargard. Natężenie ruchu turystycznego nie pokrywa się z zasobami bazy materialnej. Najwięcej odwiedzin, oprócz Szczecina, zanotowały: Stargard, Police, Gryfino i Kołbaskowo.

Pojezierza

Pojezierza zachodniopomorskie biegną łukiem od gminy Cedynia w południowo-zachodniej części województwa do gminy Biały Bór na wschodzie. Składają się na nie pojezierza: Myśliborskie, Choszczeńskie, Dobiegniewskie, Ińskie, Drawskie, Wałeckie, Szczecineckie oraz doliny Drawy i Gwdy. Najważniejszymi ośrodkami ruchu turystycznego w pasie pojezierzy są miasta: Myślibórz, Barlinek, Choszczno, Złocieniec, Czaplinek, Wałcz, Szczecinek.

Obszar ten skupia 5,7% miejsc noclegowych województwa. Odwiedziło go w 2014 r. 105 tys. turystów (4,7% ogólnej liczby turystów w województwie). Średni pobyt turystyczny w pasie pojezierzy jest krótszy niż w pasie nadmorskim i wynosi 3 dni.

Pas pojezierzy w naturalny sposób predysponowany jest do uprawiania turystyki wodnej oraz sportów wodnych. Może to być alternatywą dla masowo uprawianej turystyki wypoczynkowej w pasie nadmorskim. Stosunkowo duża liczba zabytków i obiektów historycznych (średniowieczne założenia miejskie, kościoły, pałace, zabytkowe parki i cmentarze, fortyfikacje Wału Pomorskiego, poligon w Bornem Sulinowie) połączona z najgęstszą w województwie siecią szlaków turystycznych (pieszych, konnych i rowerowych) czynią ten obszar bardzo atrakcyjnym dla turystyki krajoznawczej.

Zagospodarowanie turystyczne oraz intensywność ruchu turystycznego w pasie pojezierzy są wysoce niejednolite. Największą liczbą miejsc noclegowych dysponują gminy Pojezierza Drawskiego (2,8 tys.). Najwięcej turystów przybywa na Pojezierze Myśliborskie (28 tys.), Pojezierze Szczecineckie i Wałeckie (22-
-21 tys. turystów) i Pojezierze Drawskie (19 tys.). Pojezierza Ińskie i Choszczeńskie należą do słabo zagospodarowanych pod względem turystycznym.

Wzdłuż pojezierzy w relacji wschód-zachód przebiegają drogi krajowe nr 10 i nr 20, a w relacji północ-południe drogi S3, nr 23, nr 26 i nr 31 (przez Pojezierze Myśliborskie) oraz nr 11 (przez Pojezierze Szczecineckie). Połączenia kolejowe funkcjonują na Pojezierzu Drawskim, Choszczeńskim, Szczecineckim i wzdłuż Odry.

Obszar pozostały

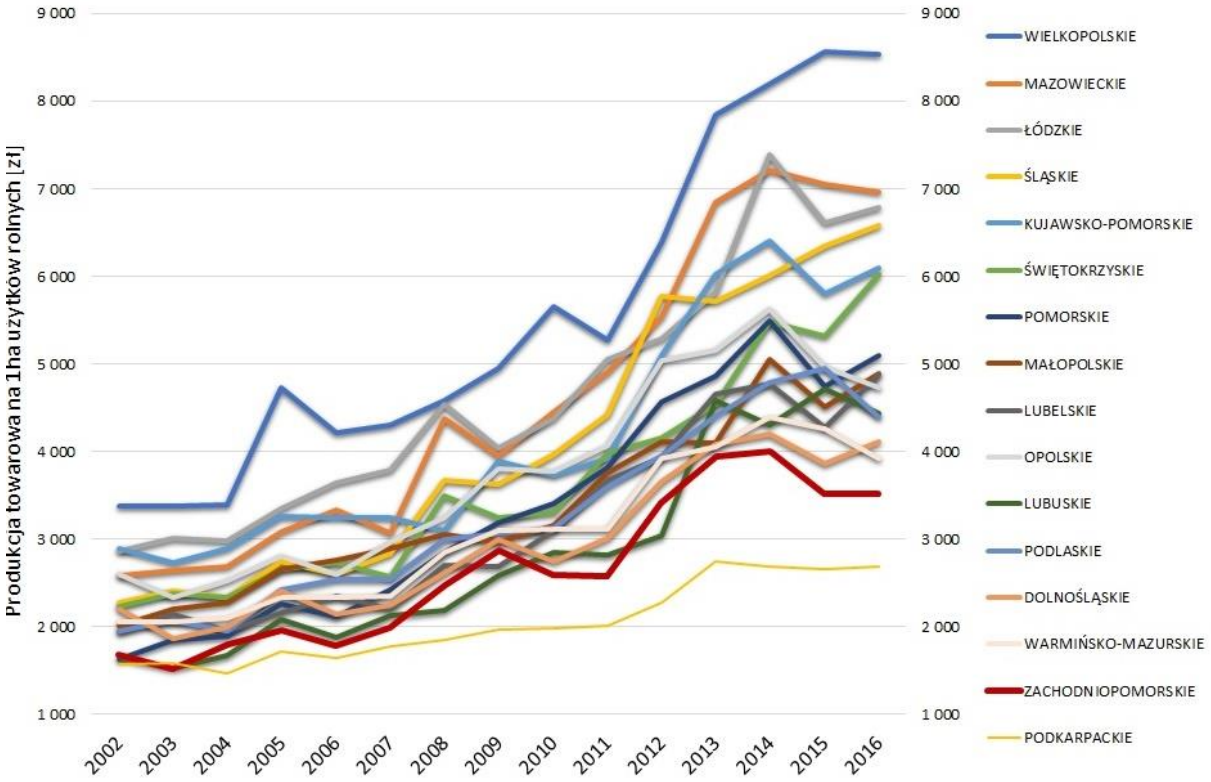
Na pozostałej części województwa (miedzy wybrzeżem a pasem pojezierzy, od granicy szczecińskiego obszaru metropolitalnego na zachodzie do granicy województwa na wschodzie) ruch turystyczny jest znikomy. Są to głównie tereny rolnicze z niewielką liczbą zbiorników wodnych, stąd poważne bariery w rozwoju agroturystyki. Obejmują one 44% powierzchni województwa, lecz znajduje się tu zaledwie 2,8% miejsc noclegowych i odwiedza je w ciągu roku 82 tys. turystów (3,6% ogółu turystów w województwie zachodniopomorskim). Jedynie gminy położone przy drodze nr: 6, na zachód od Koszalina i na wschód od szczecińskiego obszaru funkcjonalnego oraz gmina Połczyn-Zdrój, stanowią znaczące punkty na turystycznej mapie województwa. W Połczynie-Zdroju znajduje się jedyne w województwie

uzdrowisko poza pasem nadmorskim. Z kolei w części powiatów łobeskiego, gryfickiego, kołobrzeskiego i świdwińskiego, jak również w gminach leżących dalej na wschód, nie ma żadnej bazy turystycznej, chociaż na tych obszarach również lokalnie występują warunki do rozwoju turystyki, a zwłaszcza agroturystyki. Skąpa baza noclegowa na całym tym obszarze jest prawie w całości całoroczna. Pojedyncze gminy i grupy gmin niezagospodarowane turystycznie występują na całym obszarze województwa, również na pojezierzach i w aglomeracji szczecińskiej.

2.6.10. Rolnictwo

Głównym celem działalności rolniczej w województwie jest produkcja towarowa. Blisko 90% rolniczej produkcji końcowej trafia na rynek. Reszta pozostaje w gospodarstwach i zostaje zużyta na cele produkcyjne (pasze, materiał siewny, obornik i in.). Wartość produkcji towarowej w rolnictwie w 2016 r. wyniosła 2 990 mln zł, co stanowi 3,7% krajowej produkcji rolniczej. W przeliczeniu na wartość uzyskaną z 1 ha użytków rolnych województwo zajmuje przedostatnie miejsce w kraju z kwotą równą 3 516 zł. W strukturze towarowej produkcji rolniczej produkcja roślinna wynosiła 57,3% plasując województwo na piątym miejscu.

Ryc. 75. Wartość produkcji towarowej w województwach w latach 2002-2016



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

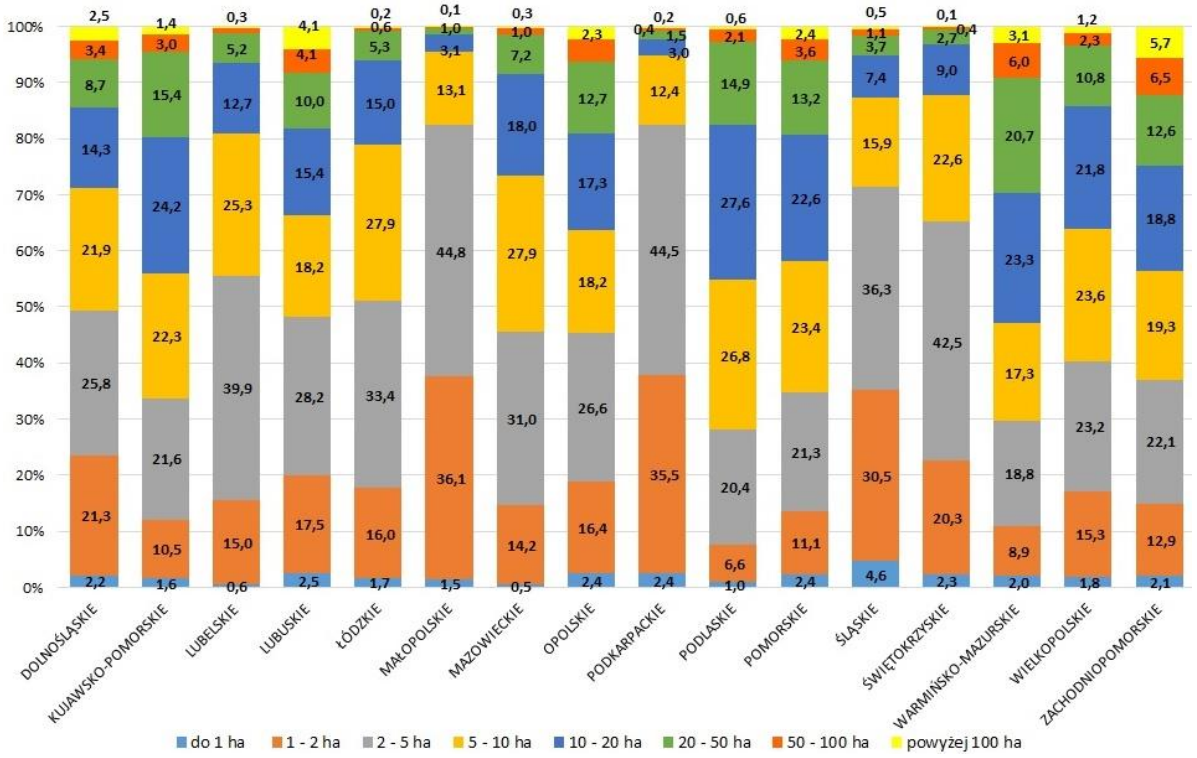
Najpowszechniej stosowanym syntetycznym wskaźnikiem obrazującym wartość gleb dla produkcji roślinnej jest wskaźnik waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej opracowany przez IUNG w Puławach. Uwzględnia on czynniki środowiska przyrodniczego takie jak: jakość gleb, agroklimat, warunki wodne oraz rzeźbę terenu. W województwie zachodniopomorskim warunki środowiskowe determinujące atrakcyjność produkcyjną (wskaźnik 67,5) nie odbiegają od średniej krajowej, ale charakteryzują się dużym zróżnicowaniem przestrzennym. Najlepsza sytuacja jest w powiecie pyrzyckim, gryfińskim oraz w pasie nadmorskim. Najsłabsze warunki gospodarowania są we wschodniej i południowej części województwa oraz po wschodniej stronie Zalewu Szczecińskiego i Roztoki Odrzańskiej. W niektórych gminach o ponadprzeciętnych wartościach wskaźnika waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej powierzchnia zasiewów (na użytkach o dobrej kulturze rolnej) jest poniżej średniej dla województwa. Dotyczy to zwłaszcza obszarów nadmorskich w gminach Darłowo, Kamień Pomorski, Trzebiatów, Postomino i Karlino. Na pozostałym obszarze wykorzystanie potencjału rolniczej przestrzeni produkcyjnej jest ograniczone i zależy w dużej mierze od kondycji ekonomicznej gospodarstw rolnych. Województwo pod względem areału oraz plonu jest odpowiednio na trzecim i czwartym miejscu w kraju.

Struktura gospodarstw rolnych

W 2016 r. w województwie zachodniopomorskim funkcjonowało 29 649 gospodarstw rolnych, z czego 29 198 stanowiły gospodarstwa indywidualne. Z punktu widzenia produkcji rolniczej struktura obszarowa gospodarstw przedstawia się korzystnie. Przeciętna powierzchnia gospodarstwa wynosi 30,2 ha, z czego 28,7 ha stanowią użytki. Jest to wartość blisko trzykrotnie większa niż średnia krajowa wynosząca 10,31 ha. Biorąc pod uwagę indywidualne gospodarstwa rolne liczące powyżej 1 ha użytków rolnych, przeciętna powierzchnia gospodarstwa w regionie wynosi 23,1 ha.

W województwie w 2016 r. było 5,7% gospodarstw wielkopowierzchniowych (powyżej 100 ha) – i jest to najwyższy odsetek w kraju, 12,2% gospodarstw powyżej 50 ha, 31,4% średnich (10-50 ha), 19,3% mniejszych (5-10 ha), 22,1% małych (2-5 ha) i 12,9% 1-2-hektarowych. Gospodarstw najmniejszych, do 1 ha, jest 2,1%.

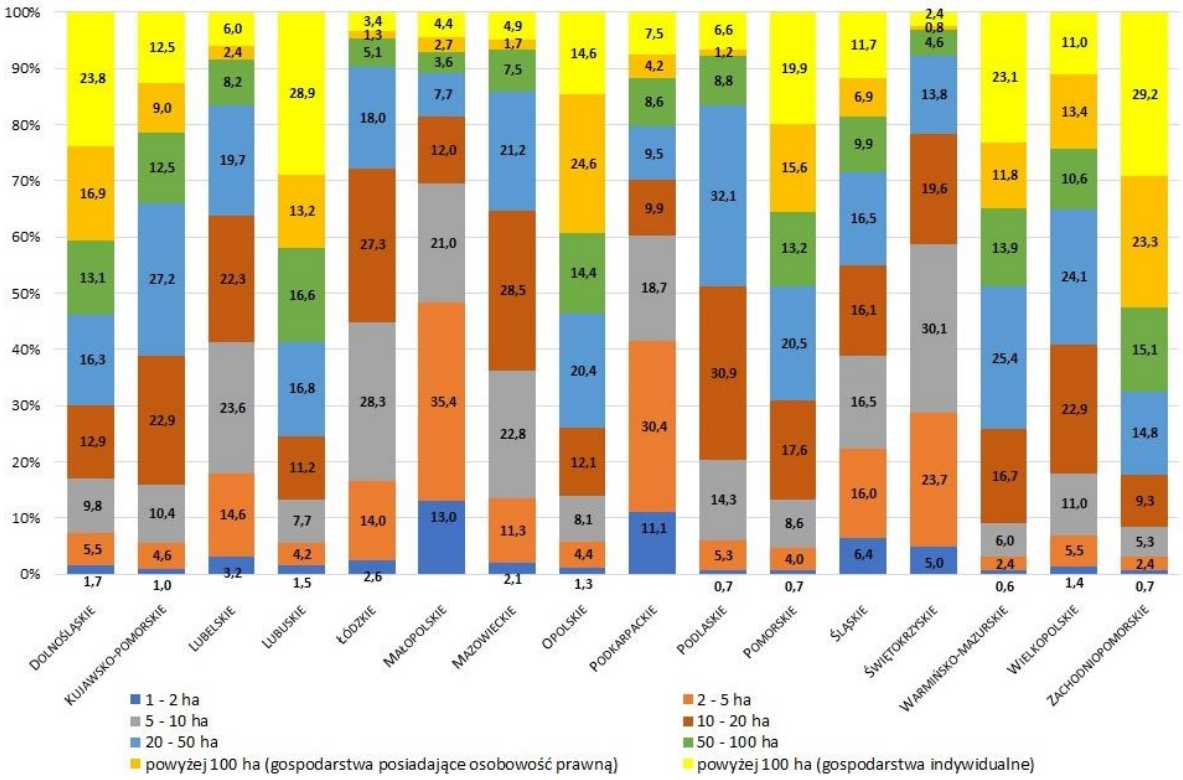
Ryc. 76. Struktura liczby gospodarstw rolnych wg grup obszarowych w 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z GUS

Powierzchnia użytków rolnych w gospodarstwach, według poszczególnych grup obszarowych, również prezentuje się korzystnie. Przeszło połowa (53%) ziemi znajduje się w gospodarstwach liczących ponad 100 ha (przy średniej krajowej na poziomie 21%). Gospodarstwa średnie (10-50 ha) operują na 196 tys. ha, co stanowi 24% użytków rolnych w województwie. Odsetek gospodarstw najmniejszych, a więc najmniej rentownych, stanowi zaledwie 7,9% – co jest najlepszym wynikiem w Polsce (średnia wartość dla kraju wynosi 28,1%).

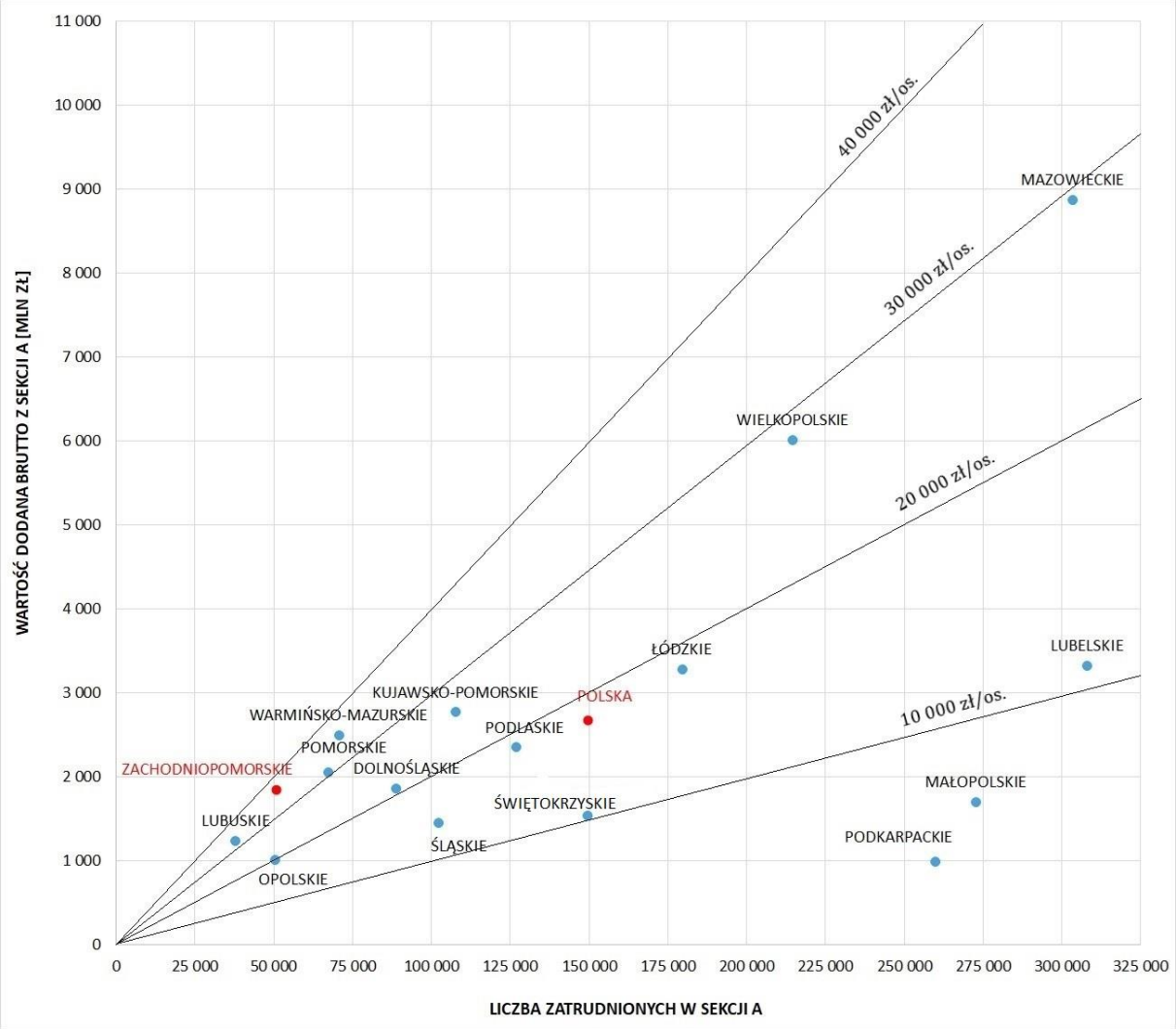
Ryc. 77. Powierzchnia użytków rolnych w gospodarstwach wg grup obszarowych w 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z GUS

Restrukturyzacja i prywatyzacja uspołecznionego sektora rolnego oraz zmiany wewnątrz sektora prywatnego spowodowały spadek liczby gospodarstw rolnych oraz pogłębienie polaryzacji struktury agrarnej. W wyniku przekształceń i prywatyzacji wykształciły się duże prywatne gospodarstwa rolne, przyjmujące często prawną formę spółek z ograniczoną odpowiedzialnością. Gospodarstwa powstałe na bazie Zasobu Własności Rolnej Skarbu Państwa (podstawową prawną formą użytkowania ziemi jest dzierżawa) znacznie przewyższają średnią wielkość gospodarstwa rolnego w województwie. Za niekorzystny uznaje się fakt, że aż jedna piąta właścicieli (dzierżawców) nie mieszka w gminie, gdzie położone są te gospodarstwa. W 2016 r. na 448 gospodarstwa mające osobowość prawną przypadało 200 tys. ha, co daje średnią wielkość gospodarstwa na poziomie ok. 425 ha. Wielkość zbiorów zbóż kształtowała się na poziomie 30% zbiorów z całego województwa. Natomiast zbiory rzepaku i rzepiku stanowiły ok. 44% zbiorów z województwa.

Ryc. 78. Udział pracujących w sekcji A (rolnictwo, leśnictwo, rybactwo) w stosunku do wartości dodanej brutto tej sekcji w 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Województwo charakteryzuje najwyższa produktywność sektora rolnictwa w kraju (ok. 40 tys. zł wartości dodanej brutto na jednego zatrudnionego – co jest wskaźnikiem dwukrotnie wyższym od średniej krajowej), przy względnie niskim stanie zatrudnienia w sektorze rolniczym. W 2016 r. w rolnictwie (razem z leśnictwem i rybactwem) pracowało 50,6 tys. osób, co stanowiło 9,4% ogółu pracujących w województwie (przy średniej krajowej wynoszącej 16,0%). Udział sektora rolnego w wartości dodanej brutto w województwie wyniósł 3,0% (średnia krajowa 2,6%). Największą liczbą pracujących w indywidualnych gospodarstwach charakteryzują się powiaty: koszaliński, stargardzki i gryfiński.

Struktura użytków rolnych

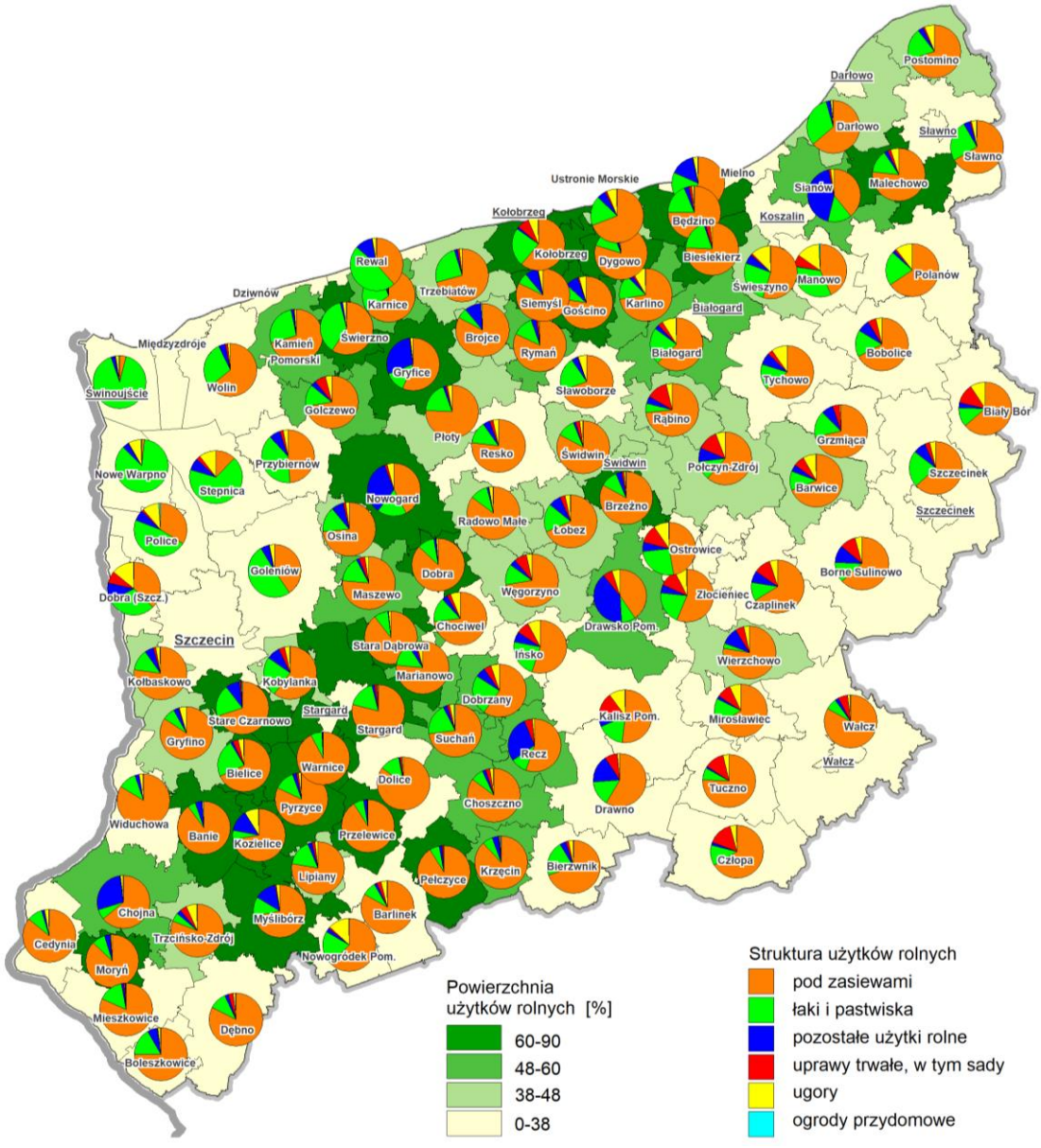
Powierzchnia gospodarstw rolnych w województwie zachodniopomorskim w 2016 r. wynosiła 896,4 tys. ha. Użytki rolne zajmowały 850,4 tys. ha. Użytki rolne będące w dobrej kulturze rolnej liczą 839,0 tys. ha. W ogólnej powierzchni użytków rolnych w roku 2016 dominowały uprawy pod zasiewami, których udział wynosił 76,8% (653,0 tys. ha). Łąki trwałe zajmowały 15,9% powierzchni użytków rolnych (135,6 tys. ha), a pastwiska trwałe 2,3% (19,9 tys. ha). Grunty ugorowane stanowiły 1,6% (14,0 tys. ha) ogólnej powierzchni użytków rolnych. Udział powierzchni upraw trwałych wynosił 1,9% (16,0 tys. ha), w tym powierzchnia sadów stanowiła 1,5% (12,6 tys. ha), a powierzchnia ogrodów przydomowych 0,1% (0,6 tys. ha) ogólnej powierzchni użytków rolnych. Struktura powierzchni użytków rolnych we władaniu osób prywatnych różni się od gospodarstw indywidualnych większym odsetkiem powierzchni pod zasiewami wynoszącym 85,8%.

Tabela 23. Powierzchnia użytków rolnych według rodzajów użytków w 2016 r.

Gospodarstwa ogółem			Gospodarstwa indywidualne		Gospodarstwa osoby prawnej lub innej	
	tys. ha	% użytków rolnych	tys. ha	% użytków rolnych	tys. ha	% użytków rolnych
Użytki rolne	850,4		659,8		190,6	
Użytki rolne w dobrej kulturze rol-	839,0	98,7	652,2	98,8	186,8	98,0
Pod zasiewami	653,0	76,8	489,4	74,2	163,6	85,8
Grunty ugorowane	14,0	1,6	11,1	1,7	2,9	1,5
Uprawy trwałe	16,0	1,9	15,1	2,3	0,9	0,5
w tym: sady	12,6	1,5	11,9	1,8	0,7	0,4
Łąki trwałe	135,6	15,9	120,0	18,2	15,6	8,2
Pastwiska trwałe	19,9	2,3	16,4	2,5	3,5	1,8
Pozostałe	11,4	1,3	7,6	1,2	3,8	2,0

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 79. Użytki rolne w województwie zachodniopomorskim



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Powszechnego Spisu Rolnego 2010

Udział użytków rolnych w całkowitej powierzchni gmin jest bardzo zróżnicowany. Najwyższy (ponad 80%) jest w gminach: Stara Dąbrowa, Stargard oraz Gryfice. Najmniejszy w rejonach o dużej lesistości, na wschodzie i południowym wschodzie województwa oraz w rejonie Zalewu Szczecińskiego. W strukturze użytków rolnych dominują obszary pod zasiewami (orne), które pokrywają się z obszarami o najlepszych warunkach glebowych. Łąki i pastwiska dominują głównie w gminach pobrzeża szczecińskiego oraz wybrzeża bałtyckiego.

Struktura zasiewów

W strukturze upraw w 2016 r. dominowały zboża, głównie pszenica, żyto i jęczmień (61,3% ogólnej powierzchni zasiewów w województwie, przy 69,5% średniej krajowej). Na drugim miejscu są uprawy przemysłowe, głównie buraka, rzepaku i rzepiku (16,8% w województwie, przy 10,15% średniej krajowej). Rośliny pastewne zajmują 9,6 % powierzchni zasiewów w województwie (co przewyższa średnie wskaźniki krajowe wynoszące 10,3%). Struktura upraw w gospodarstwach – o różnej formie własności w zakresie uprawy zbóż – jest zbliżona i wynosi ok 60%. Rośliny przemysłowe w gospodarstwie indywidualnym stanowią 13,3 % powierzchni zasiewów, natomiast w gospodarstwach posiadających osobowość prawną – 27,6%.

Tabela 24. Użytki rolne w dobrej kulturze rolnej pod zasiewami w 2016 r. (w ha)

	Ogółem	Zboża	Strączkowe	Ziemniaki	Przemysłowe (rzepak, rzepik, buraki cukrowe)	Pastewne	Pozostałe
Gospodarstwa indywidualne	489 434	301 709	27 742	13 716	64 943	50 020	31 300
Gospodarstwa osób prawnych	163 595	98 337	5 092	1 050	45 865	12 404	852
Ogółem	653 029	400 046	32 834	14 766	110 808	62 424	32 152

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

W województwie obserwowany jest spadek zasiewu zbóż (najniższy odsetek w kraju), przy jednoczesnym wzroście plonów, co jest tendencją ogólnokrajową. Spada uprawa ziemniaków. Zauważalna jest stała tendencja wzrostu areału roślin przemysłowych, przede wszystkim rzepaku i rzepiku (głównie użytki o najwyższych parametrach). Tereny dysponujące gorszymi warunkami o relatywnie niskim odsetku użytków rolnych obsiane były obok zbóż także roślinami pastewnymi, głównie motylkowymi i kukurydzą na pasze.

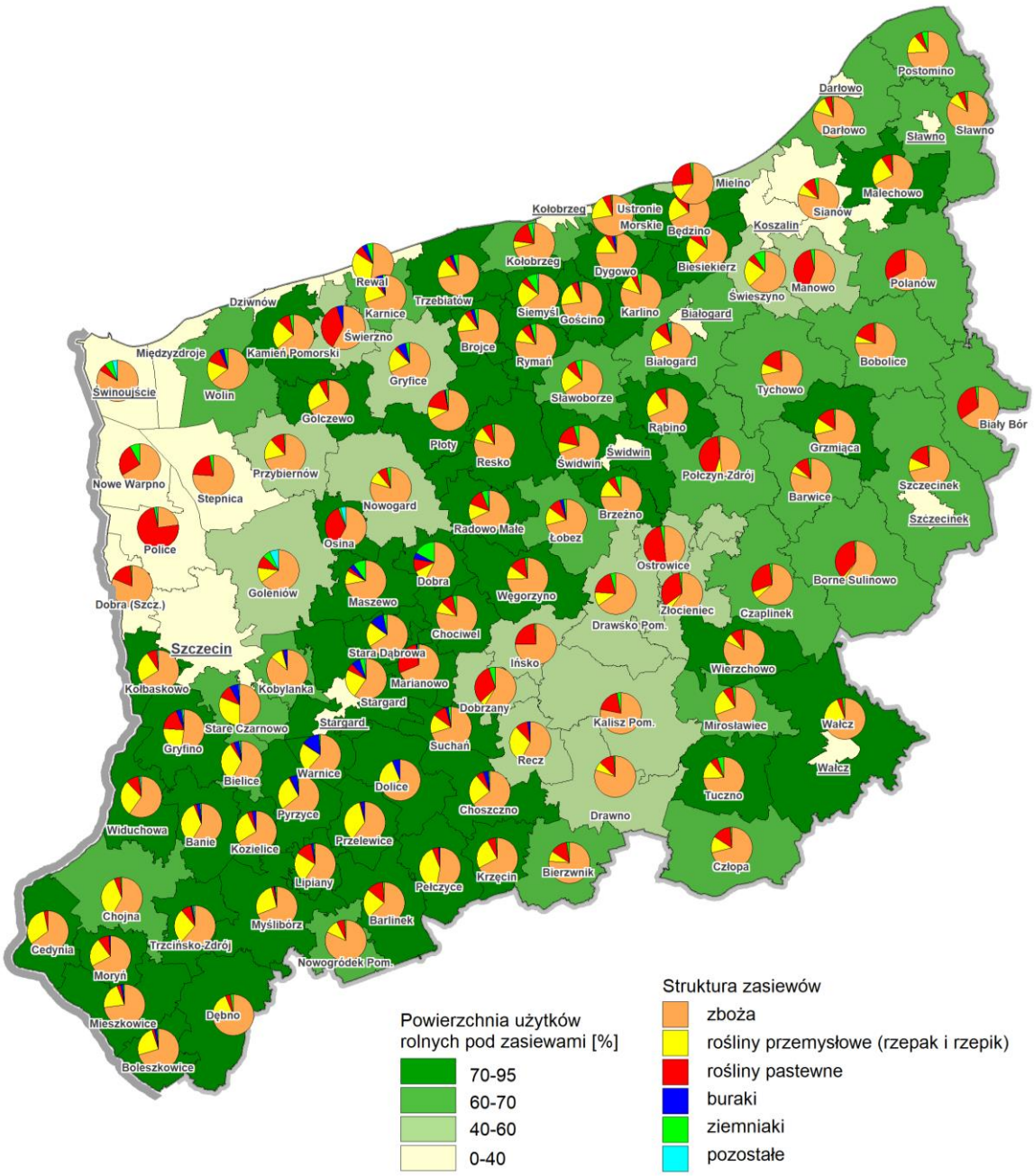
W województwie zachodniopomorskim w uprawie sadowniczej dominują jabłonie. Blisko 5,2 tys. ha przypada na krzewy owocowe, głównie truskawki, porzeczki i maliny.

Tabela 25. Uprawy sadownicze w tys. ha

Wyszczególnienie	2009	2010	2011	2012	2014	2015	2016
Drzewa owocowe	11,8	19,8	20,4	20,3	13,0	11,0	10,4
w tym: jabłonie	2,4	7,4	8,1	12,7	10,8	9,5	8,6
czereśnie	0,3	0,9	0,9	0,9	1,2	0,6	0,6
wiśnie	0,3	0,4	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4
śliwy	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2
grusze	0,5	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2
Pozostałe, w tym orzechy	8,0	10,5	10,3	5,5	0,1	0,1	0,3
Krzewy	3,8	5,2	5,3	6,3	6,4	5,2	6,4

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie BDL

Ryc. 80. Struktura upraw



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Powszechnego Spisu Rolnego 2010

Chów i hodowla

Restrukturyzacja i transformacja sektora rolnego połączona z likwidacją uspołecznionych jednostek produkcyjnych doprowadziła do znacznego ograniczenia hodowli oraz przetwórstwa zwierzęcego w regionie. W tym czasie w innych regionach Polski przetwórstwo zwierzęce umacniało się zapewniając niezbędną podaż krajową i uwalniając produkcję eksportową. Obecnie opłacalność produkcji zwierzęcej w regionie utrzymuje się na niewysokim poziomie, co obok niskiej podaży surowca stanowi barierę dla rozwijających się gospodarstw przetwórstwa mięsnego.

Tabela 26. Chów i hodowla (2017 r.)

Województwo	Trzoda chlewna		% G.I.*	Bydło		% G.I.*	Drób		% G.I.*	Pogłowie na 100 ha	
	Ogółem w tys.	G.I.*		Ogółem w tys.	G.I.		Ogółem w tys.	G.I.		Bydła	Trzody chlewnej
WIELKOPOLSKIE	4 266,8	2 775,1	65,0	999,3	896,8	89,7	38 115,1	28 748,6	75,4	56,4	240,8
KUJAWSKO--POMORSKIE	1 313,9	1 247,6	95,0	518,7	481,2	92,8	12 268,2	11 023,9	89,9	48,7	123,3
ŁÓDZKIE	1 188,8	1 164,7	98,0	465,0	461,4	99,2	12 671,1	12 413,2	98,0	45,7	116,8
MAZOWIECKIE	1 110,9	1 072,7	96,6	1 122,3	1 116,0	99,4	40 052,4	36 648,9	91,5	57,8	57,3
POMORSKIE	768,1	438,3	57,1	210,2	201,0	95,6	6 156,8	5 984,2	97,2	28,1	102,7
LUBELSKIE	587,6	562,5	95,7	361,7	353,8	97,8	7 754,6	7 577,5	97,7	24,8	40,4
WARMIŃSKO--MAZURSKIE	519,3	451,6	87,0	452,2	430,5	95,2	8 378,3	7 045,1	84,1	47,9	55,1
OPOLSKIE	410,3	389,4	94,9	122,9	96,0	78,2	4 164,7	3 855,2	92,6	24,4	81,6
PODLASKIE	295,3	282,6	95,7	992,8	991,6	99,9	13 118,1	12 734,7	97,1	93,3	27,8
ZACHODNIO-POMORSKIE	279,4	96,7	34,6	92,5	71,0	76,7	11 520,7	6 396,3	55,5	11,4	34,4
ŚLĄSKIE	241,2	186,1	77,2	120,1	113,6	94,6	8 648,7	7 391,8	85,5	32,3	64,9
ŚWIĘTOKRZYSKIE	232,3	216,8	93,3	157,0	156,0	99,4	5 876,4	5 232,9	89,0	32,3	47,8
DOLNOŚLĄSKIE	193,8	125,5	64,7	100,3	77,9	77,7	6 429,2	6 255,4	97,3	10,9	21,1
MAŁOPOLSKIE	190,5	179,6	94,3	162,6	158,4	97,4	5 208,1	5 139,5	98,7	28,8	33,7
PODKARPACKIE	161,7	157,4	97,3	80,5	77,1	95,7	5 696,2	5 557,1	97,6	14,2	28,5
LUBUSKIE	148,6	101,9	68,6	77,6	62,5	80,5	6 054,7	5 857,6	96,7	19,9	38

*Gospodarstwa indywidualne

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie BDL

Na koniec 2017 r. w województwie było 92,5 tys. sztuk bydła, co plasowało je na trzecim miejscu od końca w kraju. Koncentracja hodowli lokuje województwo na ostatnim miejscu z 11 sztukami na 100 ha użytków rolnych, przy średniej krajowej wynoszącej 41,3 sztuk. Według danych spisu rolnego z 2010 r. największa obsada bydła występowała w rejonie Stargardu oraz w mniejszym stopniu w gminach na wschodzie województwa i w gminach nadmorskich.

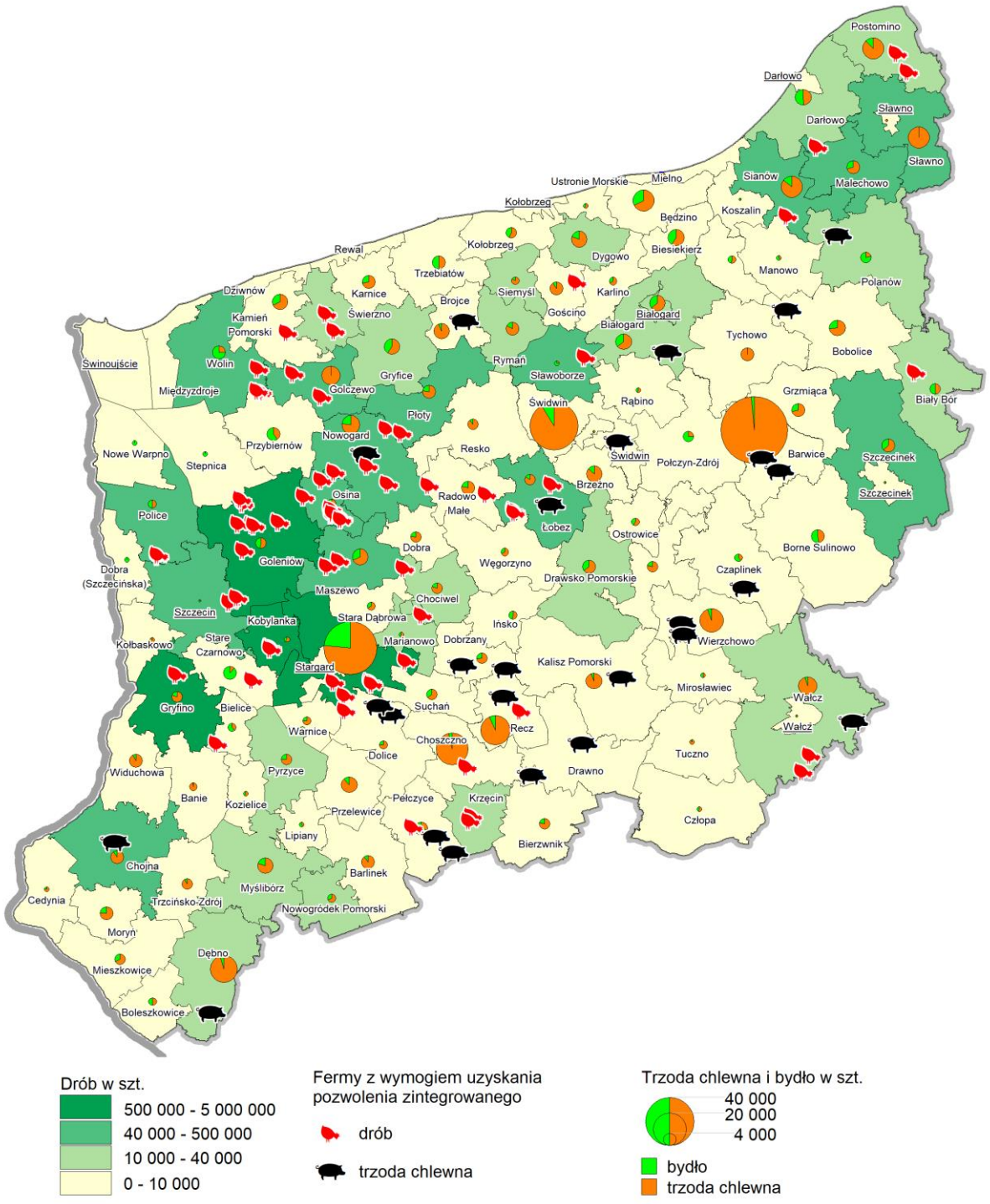
W 2017 r. pogłowie trzody chlewnej wynosiło 279,4 tys. sztuk, z tendencją malejącą. Relatywnie poprawiła się lokata województwa pod tym względem w kraju, ale wynika to z głębszych spadków pogłowia w innych województwach. Hodowla trzody chlewnej ma niewielkie znaczenie, o czym świadczy mała koncentracja zwierząt na 100 ha użytków rolnych, wynosząca zaledwie 34,4 szt. przy średniej krajowej 81,4. Na tym tle wyróżniają się gminy Barwice ze wskaźnikiem przekraczającym 580, Świdwin (310) oraz Stargard (124).

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego zlokalizowanych jest 27 ferm trzody chlewnej oraz 66 ferm drobiu. Wymagają one pozwolenia zintegrowanego[32], z uwagi na ich znaczące oddziaływanie na środowisko. W przypadku trzody chlewnej są to hodowle dysponujące 750 stanowiskami dla macior lub 2 tysiącami stanowisk dla świń o wadze ponad 30 kg, a w przypadku drobiu – fermy z obsadą przekraczającą 40 tys. sztuk.

Hodowla drobiu w województwie wzrastała – od 1,6 mln sztuk w 1999 r. do ok. 9 mln sztuk w 2011 r., by na koniec 2017 r. przekroczyć 6,4 mln sztuk. Na skutek zmniejszenia popytu na jaja oraz nowych regulacji unijnych dotyczących wielkości klatek hodowlanych na przełomie lat 2011-2012 nastąpił duży spadek hodowli drobiu w województwie wynoszący 4 mln sztuk. Hodowla drobiu skoncentrowana jest głównie we wschodniej części aglomeracji szczecińskiej (gminy: Goleniów, Stargard, Kobylanka, Osina, Maszewo) oraz w okolicach Sławna.

[32] Liczba instalacji ustalonych przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie z 20.04.2017 r.

Ryc. 81. Chów i hodowla trzody chlewnej, bydła i drobiu



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie Powszechnego Spisu Rolnego 2010, BDL, WIOŚ w Szczecinie

Cechą wyróżniającą województwo zachodniopomorskie jest najniższy odsetek udziału gospodarstw indywidualnych w hodowli trzody chlewnej, bydła oraz drobiu w hodowli ogółem spośród wszystkich województw w kraju.

Rolnictwo ekologiczne

W wyniku wsparcia udzielanego w ramach programów unijnych w województwie i w całym kraju nastąpił dynamiczny rozwój rolnictwa ekologicznego, którego szczyt przypadał na 2013 rok – wówczas w województwie zachodniopomorskim funkcjonowało 3 640 gospodarstw ekologicznych. Po 2014 r. nastąpił wyraźny regres – zarówno liczby gospodarstw – jak również powierzchni upraw ekologicznych. Na koniec 2017 r. w województwie istniało 2 165 gospodarstw ekologicznych, prowadzących produkcję na łącznej powierzchni 87,6 tys. ha.

2.6.11. Gospodarka leśna

Nadrzędnym celem polityki leśnej jest wyznaczenie kompleksu działań kształtujących stosunek człowieka do lasu i zmierzających do zachowania wielofunkcyjności lasów oraz ich roli w kształtowaniu środowiska przyrodniczego zgodnie z obecnymi i przyszłymi oczekiwaniami społeczeństwa[33]. Lasy zajmują powierzchnię 815,01 tys. ha (35,6% ogólnej powierzchni województwa), w tym lasy publiczne 794,2 tys. ha, lasy prywatne 20,8 tys. ha. Lasy Skarbu Państwa zarządzane są przez trzy regionalne dyrekcje: w Szczecinie (22 nadleśnictwa), w Szczecinku (22 nadleśnictwa) i w Pile (10 nadleśnictw). Województwo zachodniopomorskie należy do regionów najbardziej zalesionych, zajmując czwarte miejsce kraju. Ogółem grunty leśne województwa zajmują 8,8% powierzchni leśnej Polski. Działalność leśna prowadzona jest w zakresie hodowli, ochrony i użytkowania lasu, utrzymania i powiększania zasobów leśnych, gospodarowania zwierzyną oraz realizacji pozaprodukcyjnych funkcji lasu (społeczne, ekologiczne itp.).

Produkcyjna funkcja lasu

W województwie zachodniopomorskim zasoby drzewne na pniu na koniec 2016 r. wynosiły 228 mln m^3 (najwięcej w Polsce), co w przeliczeniu na 1 ha daje 282 m^3 grubizny brutto (w Polsce przeciętnie jest to 271 m^3). W 2016 r. z lasów województwa zachodniopomorskiego pozyskano ponad 4,8 mln m^3 drewna (w tym 453 mln m^3 grubizny), a w latach 2008-2014 przeszło 29 mln m^3 (w tym 38,6 mln m^3 grubizny).

W Krajowym Programie Zwiększenia Lesistości w okresie 2001-2020 zaprogramowano wykonanie zalesień na powierzchni 36,9 tys. ha, w tym na gruntach państwowych 17,5 tys. ha oraz na gruntach niepaństwowych 19,4 tys. ha. Najwięcej gruntów do zalesiania zostało wytypowanych w powiecie białogardzkim (blisko 40%) oraz w powiatach szczecineckim i drawskim, a najmniej w powiatach: myśliborskim, policki i pyrzyckim. W powiecie kamieńskim nie przewidziano zalesień.

Do 2016 r. zalesionych zostało 16,8 tys. ha, z czego na gruntach państwowych 13,5 tys. ha, a na terenach prywatnych 3,7 tys. ha. Najwięcej nasadzeń wykonano w powiatach: szczecineckim, stargardzkim, łobeskim, wałeckim, drawskim i białogardzkim. Począwszy od 2005 r. powierzchnia zalesień spada[34].

Ekologiczna i ochronna funkcja lasu

Lasy dzięki swej zróżnicowanej strukturze wywierają dobroczynny wpływ na środowisko życia człowieka, będąc często sprzymierzeńcem w podejmowanych przez niego działaniach. Pokrywa roślinna, wpływa korzystnie na glebę, klimat, stosunki wodne oraz ma znaczenie zdrowotne. Lasy stanowią zabezpieczenie przed osuwaniem się mas ziemnych na stromych zboczach, powstrzymują rozmywanie gleb wpływając przeciwerozyjnie, jak również hamują mobilność piasków. Ekosystemy leśne stabilizują także obieg wody w przyrodzie oraz biorą udział w kształtowaniu klimatu lokalnego.

[33] Polityka leśna państwa. Ministerstwo Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, Warszawa 1997 r.
[34] Od 2005 r. ANR znacząco ograniczyła przekazywanie do PGL LP gruntów do zalesień. Wraz z ograniczeniami wynikającymi z wyznaczenia obszarów sieci Natura 2000, spowodowało to duży spadek powierzchni zalesień gruntów stanowiących własność Skarbu Państwa. Od 2005 r. praktycznie całość zalesień na gruntach niestanowiących własności Skarbu Państwa jest realizowana przy wsparciu z rolniczych funduszy UE. W ostatnich latach obserwuje się wyraźny spadek zainteresowania właścicieli gruntów prywatnych zalesieniami w ramach PROW 2007-13. Przyczyniły się do tego przede wszystkim zmiany społeczno-gospodarcze występujące od przystąpienia Polski do UE. Spowodowały one wyraźny wzrost zainteresowania zakupem gruntów z przeznaczeniem na cele rolnicze, w wyniku czego ich średnia cena za 1 ha wzrosła kilkukrotnie. W rezultacie nastąpił znaczny spadek podaży gruntów do zalesienia, co wpływa na zmniejszenie się rocznie zalesianych powierzchni. Właściciele gruntów rolnych i zalesionych w ramach PROW zwracają również uwagę na brak waloryzacji premii zalesieniowej, co może wpływać na rezygnację z zalesiania, szczególnie większych powierzchni gruntów rolnych. Wskazują również na niskie płatności w relacji do cen gruntów rolnych i w stosunku do innych, lepiej płatnych działań w ramach PROW. Informacja o stanie lasów oraz o realizacji „Krajowego programu zwiększania lesistości" w 2013 r., Ministerstwo Środowiska, Warszawa, kwiecień 2015 r.

Społeczna i rekreacyjna funkcja lasu

Uwzględnianie w gospodarce leśnej ekologicznych i społecznych funkcji lasu, określanych często jako pozaprodukcyjne, od 1957 r. znalazło wyraz w wyróżnianiu lasów o charakterze ochronnym. Gospodarka leśna obejmuje także turystyczne zagospodarowanie lasu oraz funkcje edukacyjne, pełnione przez nadleśnictwa. W celu przybliżenia mieszkańcom województwa funkcji lasu i jego zrównoważonego wykorzystania, powołano leśne kompleksy promocyjne (LKP): „Puszcze Szczecińskie" w rejonie Szczecina i „Lasy Środkowopomorskie" w północno-wschodniej części województwa. Jednym z celów tego przedsięwzięcia jest powszechna edukacja leśna. W LKP „Puszcze Szczecińskie" zajęcia prowadzone są w przygotowanych obiektach edukacyjnych m.in. w: Ośrodku Edukacji Przyrodniczo-Leśnej przy Nadleśnictwie Kliniska, punkcie informacji przyrodniczo-leśnej w Glinnej na terenie Nadleśnictwa Gryfino, dwóch izbach edukacji leśnej, trzech leśnych wiatach edukacyjnych, 11 leśnych ścieżkach dydaktycznych oraz 29 leśnych terenowych punktach edukacji. Należy zaznaczyć, że działalność związana z edukacją leśną i rekreacyjnym udostępnieniem lasów prowadzona jest również w pozostałych nadleśnictwach poza leśnymi kompleksami promocyjnymi.

Lasy na obszarze województwa podlegają intensywnej antropopresji. Znaczna liczba kompleksów leśnych charakteryzuje się przydatnością dla potrzeb turystyki i rekreacji. Przyjmuje się, że na obszarze lasów przeznaczonych do rekreacji wiek drzewostanu powinien przekraczać 40 lat. Siedliska boru świeżego stwarzają korzystne warunki bioklimatyczne. Nadają się do ograniczonej penetracji, lokalizacji w pobliżu sanatoriów i szpitali. Użytkowanie rekreacyjne borów sosnowych powinno być ograniczone ze względu na niską odporność siedliska. Bory mieszane są dość odporne na użytkowanie rekreacyjne i nadają się do uprawiania wszystkich form wypoczynku, łącznie z wykorzystaniem terapeutycznym. Ekosystemy bagienne i siedliska olsowe są mało przydatne pod względem turystycznym i nie nadają się do dłuższego przebywania, ze względu na stałe lub okresowe uwilgotnienie i wysokie stężenie substancji lotnych przy małej ruchliwości powietrza.

Przestrzeń leśna w województwie odznacza się dużym zagospodarowaniem turystycznym i rekreacyjnym. W samym tylko obszarze zarządzanym przez RDLP w Szczecinie znajduje się blisko 900 obiektów różnego przeznaczenia, głównie parkingi leśne, miejsca odpoczynku, pola biwakowe.

Wskazanie i zagospodarowanie miejsc turystycznych (polan, parkingów, wybiegów dla psów) ograniczy w sposób widoczny niekontrolowaną penetrację lasu i związane z tym problemy, chroniąc jednocześnie najwartościowsze fragmenty obszarów leśnych. Z penetracji turystycznej wyłączone są rezerwaty przyrody oraz lasy stanowiące ostoje zwierząt podlegających ochronie gatunkowej.

2.7. Infrastruktura transportowa

System transportowy województwa zachodniopomorskiego obejmuje wszystkie gałęzie i rodzaje transportu.

Tabela 27. Główne elementy sieci transportowej województwa

DROGI KRAJOWE	
Drogi krajowe – łączna długość (razem z ulicami w ciągach dróg krajowych w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu):	1 136,3 km
Zarządca	*Łączna długość*
GDDKiA Oddział Szczecin	1041,8 km
GDDKiA Oddział Zielona Góra	94,5 km
	Łącznie:1 136,3 km
w tym:	
Autostrady	25,3 km
Drogi ekspresowe	135,1 km
Pozostałe drogi w klasach GP i G	975,9 km
DROGI WOJEWÓDZKIE	
Drogi wojewódzkie – łączna długość:	2 132 km
LINIE KOLEJOWE	
Linie kolejowe eksploatowane – łączna długość:	1 166 km

w tym:	
Linie zelektryfikowane	737 km
Linie dwu– i więcej torowe	422 km
Linie jednotorowe	744 km
DROGI WODNE	
Odrzańska Droga Wodna i Szczeciński Węzeł Wodny	
Morski tor wodny Świnoujście-Szczecin	
PORTY MORSKIE	
Szczecin	
Świnoujście	
Police, Trzebież, Stepnica, Nowe Warpno, Wolin, Kamień Pomorski, Lubin, Dziwnów, Mrzeżyno, Kołobrzeg, Darłowo	
PORTY LOTNICZE	
Port Lotniczy Szczecin-Goleniów o zasięgu krajowym i międzynarodowym	
Port Lotniczy Heringsdorf-Świnoujście	
Pozostałe obiekty lotniskowe	

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS (2017) i informacji GDDKiA Oddział Szczecin

2.7.1. Infrastruktura transportowa województwa w międzynarodowych sieciach transportowych

Tranzytowy charakter regionu wynika z nadgranicznego położenia, w którym krzyżują się połączenia międzynarodowe w układzie północ-południe (ze Skandynawii do Europy Południowej) i wschód-zachód (z Europy Zachodniej do państw nadbałtyckich i dalej do Azji).

Podstawowy szkielet transportowy województwa tworzy infrastruktura objęta umowami i inicjatywami międzynarodowymi. Drogi i obiekty objęte takimi umowami mają znaczenie dla transportu międzynarodowego, dlatego powinny posiadać wyższe parametry techniczne, przepustowość.

AGR

Jednym z najstarszych porozumień międzynarodowych jest umowa europejska o głównych drogach ruchu międzynarodowego (AGR) z 1975 r., ratyfikowana przez Polskę w 1985 r., wskazująca sieć międzynarodowych dróg kołowych „E". Państwa przyjęły, że sieć ujęta w umowie stanowi uzgodniony plan budowy i rozbudowy dróg o znaczeniu międzynarodowym, który zamierzają realizować w ramach swoich programów krajowych. Na terenie województwa zachodniopomorskiego znajdują się dwie drogi ujęte w tej umowie należące do kategorii dróg głównych „A":

- Do sieci podstawowej w układzie północ-południe należy droga E-65 ze szwedzkiego Ystad przez Świnoujście, Szczecin, Gorzów Wielkopolski, Zieloną Górę, Jelenią Górę do Czech i dalej przez Słowację, zachodnie Węgry, Bałkany, do greckiej wyspy Krety. Na terenie województwa trasa pokrywa się z drogą S-3/DK3.
- W układzie zachód-wschód do dróg pośrednich należy droga E-28 z Berlina przez Szczecin, Goleniów, Koszalin, Gdańsk, Wilno, Mińsk. Na terenie województwa pokrywa się z drogą A 6/S-6/DK-6 (między Szczecinem a Goleniowem wspólny przebieg z E-65).

AGC /AGTC

Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) z 1985 r. weszła w życie w stosunku do Polski 27 kwietnia 1989 r. W jej ramach wyznaczona została sieć linii kolejowych znaczenia międzynarodowego. Linie tworzące ten układ powinny być dostosowane do prędkości: 160 km/godz. w ruchu pasażerskim i 120 km/godz. w ruchu towarowym, przy nacisku osi 225 kN. Umową tą, na terenie Pomorza Zachodniego, objęta jest obecnie linia E 59 Świnoujście-Szczecin-Poznań-Wrocław-Chałupki.

Umowa AGTC o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących z 1991 r. zatwierdzona została przez Polskę w 2002 roku. Obejmuje ona sieć linii kolejowych i obiektów towarzyszących (terminali, przejść granicznych) przeznaczonych do transportu kombinowanego – czyli transportu ładunków w jednej jednostce transportowej (głównie kontenery)

z wykorzystaniem więcej niż jednego rodzaju transportu. Przez województwo przebiega linia C-E 59 Malmö-Ystad-Świnoujście-Szczecin-Zielona Góra-Wrocław-Chałupki-Ostrawa.

AGN

Porozumienie Europejskie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym z 1996 r. (6 marca 2017 r. Prezydent ratyfikował porozumienie o rozwoju dróg śródlądowych). Obejmuje ona magistralną drogę wodną E30 (Świnoujście-Szczecin, rzeka Odra przez Wrocław do Koźla). Do innych głównych dróg wodnych zalicza się drogę E 31 (Szczecin-Odra Zachodnia-Kanał Hohensaaten-Friedrichsthal) oraz odgałęzienie E 30-01 Kanał Gliwicki.

TEN-T

Istotna część infrastruktury transportowej regionu została ujęta w programie rozwoju transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T). Zaktualizowane kierunki rozwoju transeuropejskich sieci transportowych mają strategiczne znaczenie dla województwa zachodniopomorskiego, które w wyniku realizacji tych zamierzeń stanie się ważnym węzłem logistycznym w Europie. Transeuropejską sieć transportową TEN-T na terenie województwa zachodniopomorskiego tworzą:

1) w ramach sieci bazowej:
   - droga krajowa nr 3 / S-3,
   - droga krajowa nr 6 / S-6/ A6 (na odcinku Kołbaskowo-Goleniów),
   - linie kolejowe: Szczecin-Berlin, nr 351 (Szczecin-Poznań) oraz nr 401 (Szczecin Dąbie--Świnoujście) – w ruchu towarowym,
   - porty w Świnoujściu i Szczecinie,
   - fragment Odrzańskiej Drogi Wodnej od Szczecina do kanału Odra-Hawela,
   - Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ „Solidarność";
2) w ramach sieci kompleksowej:
   - drogi krajowe: nr 6 (na odcinku Goleniów-Gdańsk), nr 10 i nr 11,
   - linie kolejowe: nr 401 (Szczecin Dąbie-Świnoujście) – w ruchu pasażerskim, nr 202 (Stargard-Gdańsk), nr 273 (Szczecin-Wrocław/magistrala nadodrzańska),
   - port morski w Policach.

Już poza województwem, ale w bezpośrednim sąsiedztwie granicy państwa, w odległości 11 km od centrum Świnoujścia funkcjonuje port lotniczy Heringsdorf – jako element kompleksowej sieci TEN-T.

Rozporządzenie wymienia również miejskie węzły sieci bazowej TEN-T:

- Szczecin – miejski węzeł bazowy – port lotniczy, port morski, port śródlądowy, terminal kolejowo-drogowy;
- Świnoujście – miejski węzeł bazowy – port morski, port śródlądowy, terminal kolejowo-drogowy.

W ramach sieci kompleksowej:

- Police - port morski, port śródlądowy.

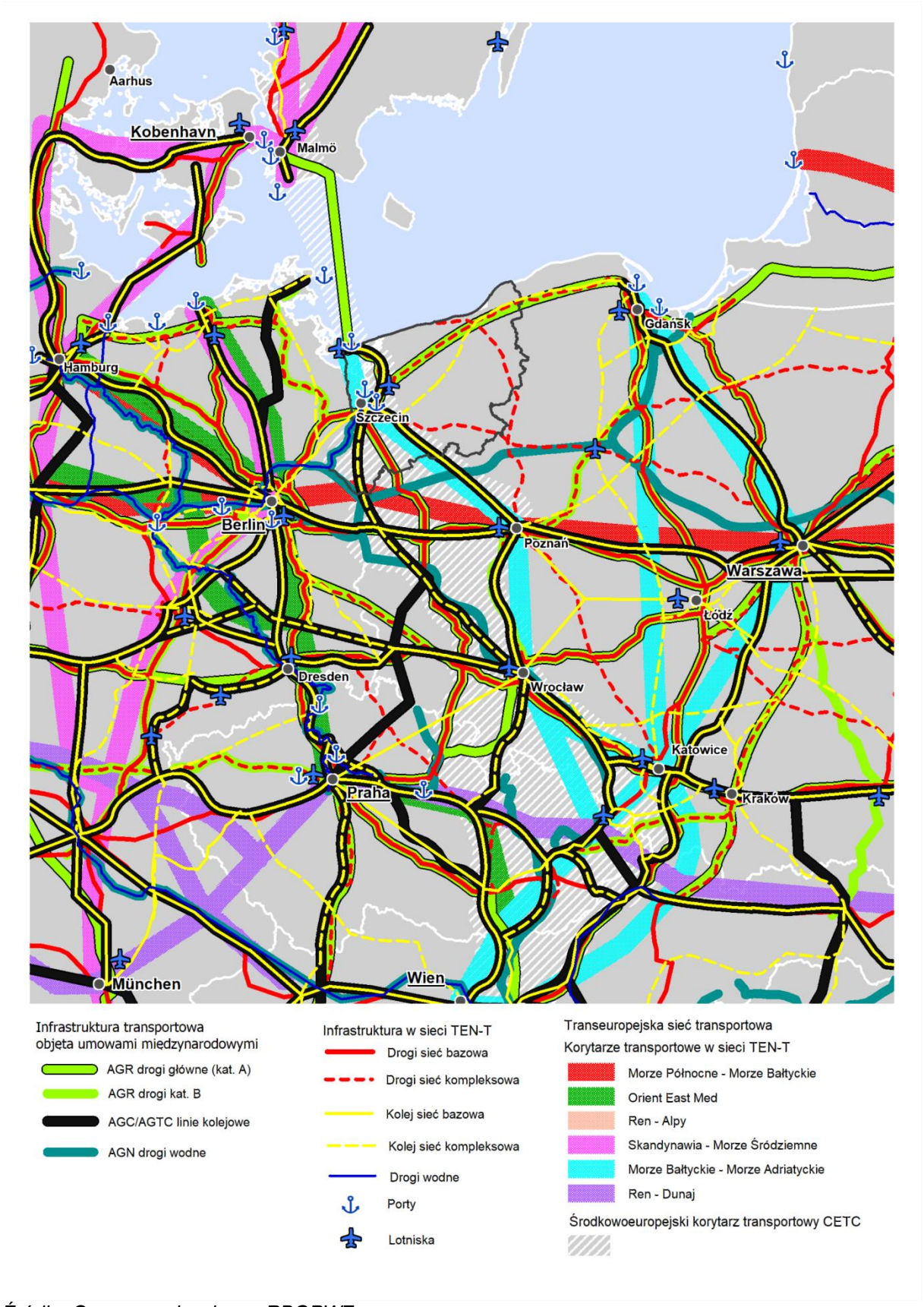
Na poziomie europejskim najważniejsze dokumenty określające cele, kierunki w ramach realizacji wspólnej polityki transportowej oprócz strategii Europa 2020 to Rozporządzenie PEiR Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające wytyczne dla Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) oraz Rozporządzenie PEiR Nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r., ustanawiające nowy instrument finansowy UE na lata 2014-2020 – „Łącząc Europę" (Connecting Europe Facility – CEF) – służący wspieraniu najistotniejszych i priorytetowych z punktu widzenia Unii Europejskiej inwestycji transportowych (łączących kraje członkowskie).

CETC

Duży udział w procesie rozwoju i integracji transportu mają też inicjatywy polityczne i projekty międzynarodowe takie jak Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC łączący Skandynawię z południem Europy przy wykorzystaniu dróg kołowych, kolejowych i wodnych, przebiegających przez zachodnią i południową część województwa. Oś korytarza stanowi międzynarodowa droga E65, która swój początek ma w Malmö (Szwecja), a koniec w miejscowości Chania na Krecie (Grecja). Korytarz CETC łączy w układzie północ-południe trzy ważne osie transportowe z zachodu na wschód: Via Hanseatica, Via Baltica, III Paneuropejski Korytarz Transportowy. Potwierdzeniem wagi tej inicjatywy było przekształcenie jej dotychczasowej formuły w europejskie ugrupowanie współpracy terytorialnej (EUWT). Stosowne porozumienie w tej sprawie zostało podpisane 12 grudnia 2013 r. w Szczecinie. Ranga promowanych w ramach inicjatywy połączeń transportowych została uwzględniona również w ostatniej rewizji sieci TEN-T. Korytarz transeuropejski Bałtyk-Adriatyk został poszerzony o tzw. Korytarz Szczeciński, włączając do Korytarza oś Szczecin/Świnoujście-Poznań-Wrocław-Ostrawa.

Pomorze Zachodnie położone jest również w rejonie skrzyżowania kilku istotnych i strategicznie ważnych dla europejskiego transportu korytarzy powietrznych, przebiegających w układzie północny zachód-południowy wschód (B45) i południowy zachód-północny wschód (W71/B56).

Ryc. 82. Sieć transportowa w umowach i dokumentach międzynarodowych



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

2.7.2. Dostępność transportowa województwa

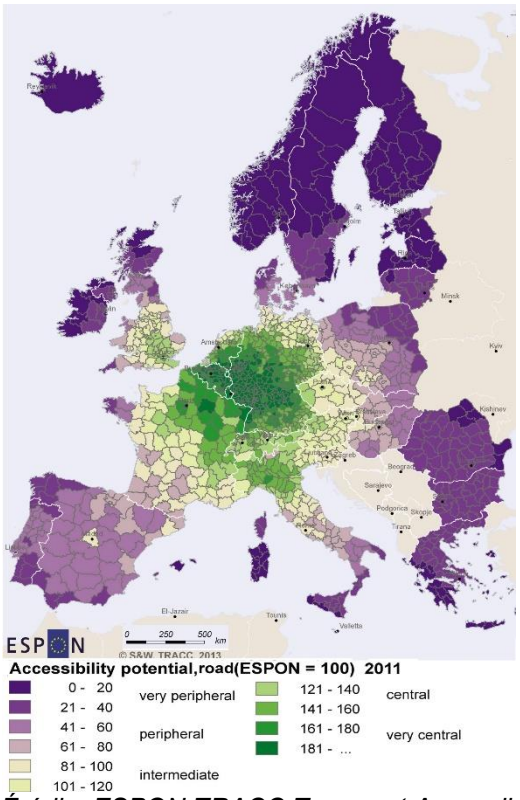
Dostępność transportowa, czyli łatwość osiągania danego miejsca ze zbioru innych miejsc dzięki istnieniu sieci infrastruktury i usług transportowych, jest jedną z istotniejszych cech, która wpływa na możliwości rozwoju społecznego i gospodarczego. Dany punkt obszaru jest tym dostępniejszy transportowo, im więcej jest innych punktów, do których można z niego dotrzeć zadowalająco, szybko, tanio i sprawnie. Województwo zachodniopomorskie jest najbardziej oddalone od stolicy kraju, a wewnątrz województwa (środkowa i wschodnia część) znajdują się obszary o najgorszej dostępności do dużych miast w Polsce. Z drugiej strony, położenie przygraniczne, dostępność do europejskiego systemu autostrad, a także bliskość transportu morskiego, sprawia, że dostępność europejska (do państw Europy Zachodniej) jest jedną z najlepszych w kraju. Położenie geograficzne, przestrzenny rozkład sieci osadniczej oraz duży sezonowy ruch turystyczny stwarzają wyzwania dla rozwoju infrastruktury i organizacji transportu.

Analizy społeczno-gospodarcze wskazują, że największy rozwój pod względem ludnościowym i gospodarczym dokonuje się w największych miastach (w przypadku Polski zdecydowanie dominuje Warszawa) i w obszarach je otaczających, posiadających do tych miast najlepszą dostępność (umożliwiających codzienne dojazdy do pracy). Zjawisko takie nie jest wyłącznie polską specyfiką. Dobra dostępność do miejsc koncentracji potencjału ludnościowego i gospodarczego jest jednym z najistotniejszych warunków rozwojowych. W takiej sytuacji tracą obszary peryferyjne. Położenie względem innych obszarów oraz stan, jakość i klasa poszczególnych elementów infrastruktury transportowej decydują o dostępności transportowej regionu. Peryferyjne położenie województwa względem centrum Polski, a zwłaszcza Warszawy, oraz niewystarczający stan infrastruktury transportowej, decyduje o niskiej dostępności wewnątrzkrajowej. Przypadkiem skrajnym jest Świnoujście – najbardziej oddalone od Warszawy miasto powiatowe w Polsce bez stałej przeprawy przez Świnę.

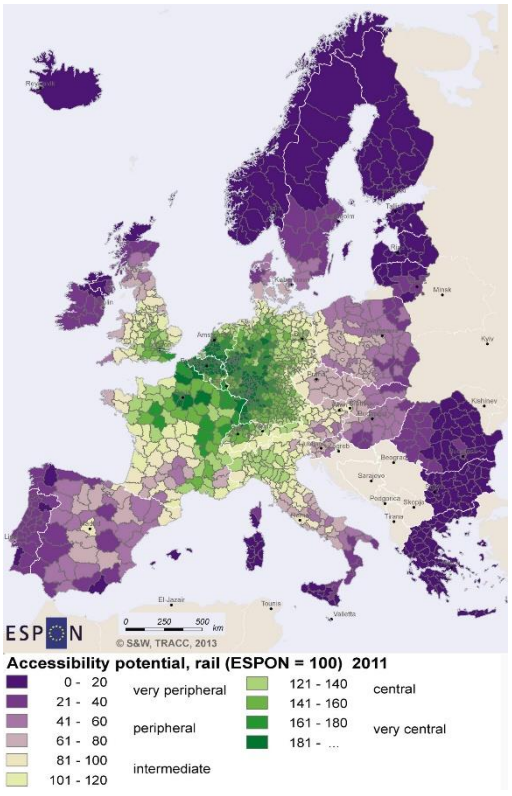
W zakresie dostępności do ośrodków wojewódzkich Pomorze Środkowe stanowi największy w kraju obszar o najgorszej dostępności czasowej. Dla znacznej części województwa, praktycznie spoza subregionu metropolitalnego, czas dostępu do stolicy regionu zawiera się w przedziale od 90 do 180 i więcej minut.

Ryc. 83. Mapa dostępności potencjałowej w Europie

a. dostępność potencjałowa drogowa

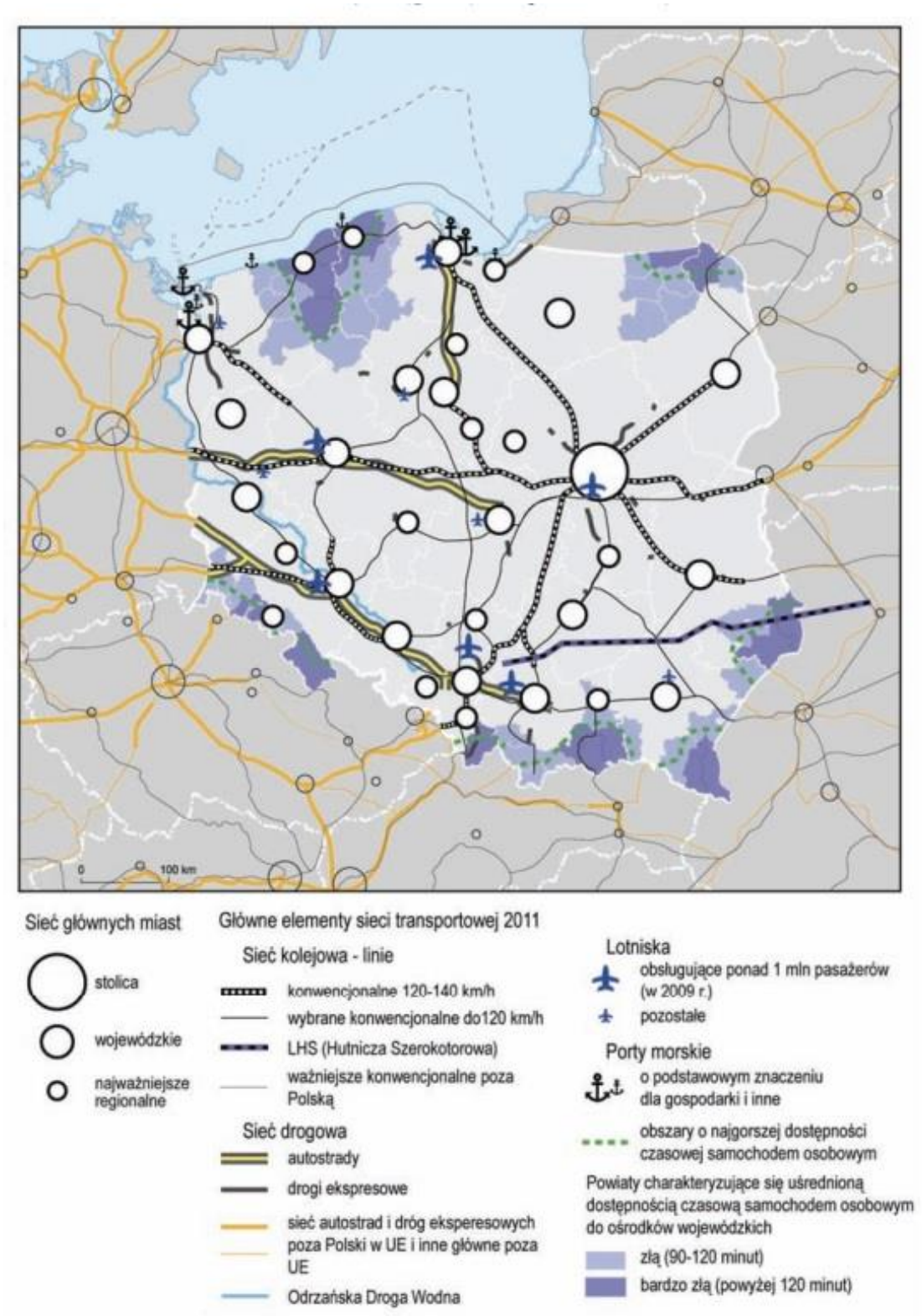


b. dostępność potencjałowa kolejowa



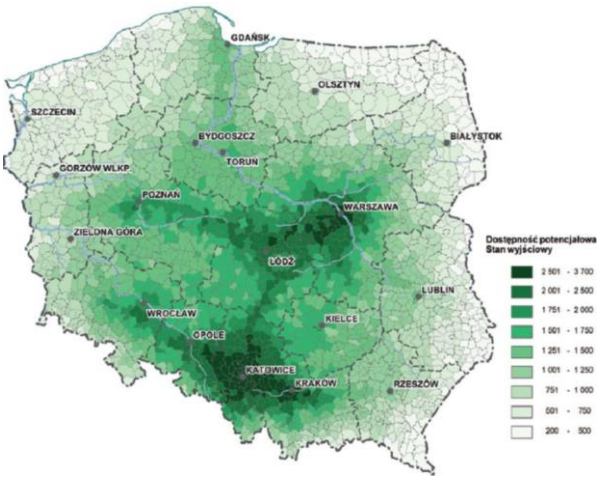
Źródło: ESPON TRACC Transport Accessibility at Regional/Local Scale and Patterns in Europe (Final Report 2015).

Ryc. 84. Główne elementy sieci transportowej w 2011 r. i obszary o najgorszej dostępności czasowej wg KPZK 2030



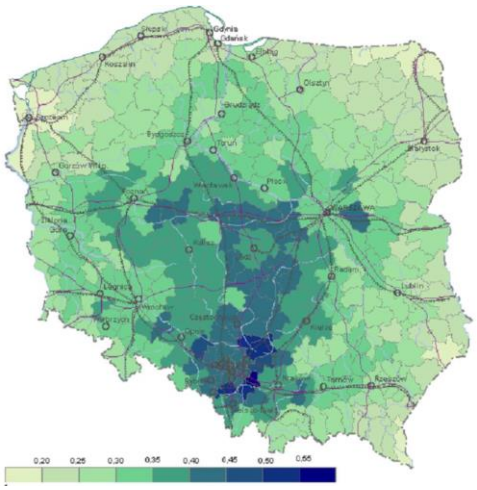
Źródło: KPZK 2030

Ryc. 85. Diagnoza stanu dostępności potencjałowej krajowej w 2012 r.



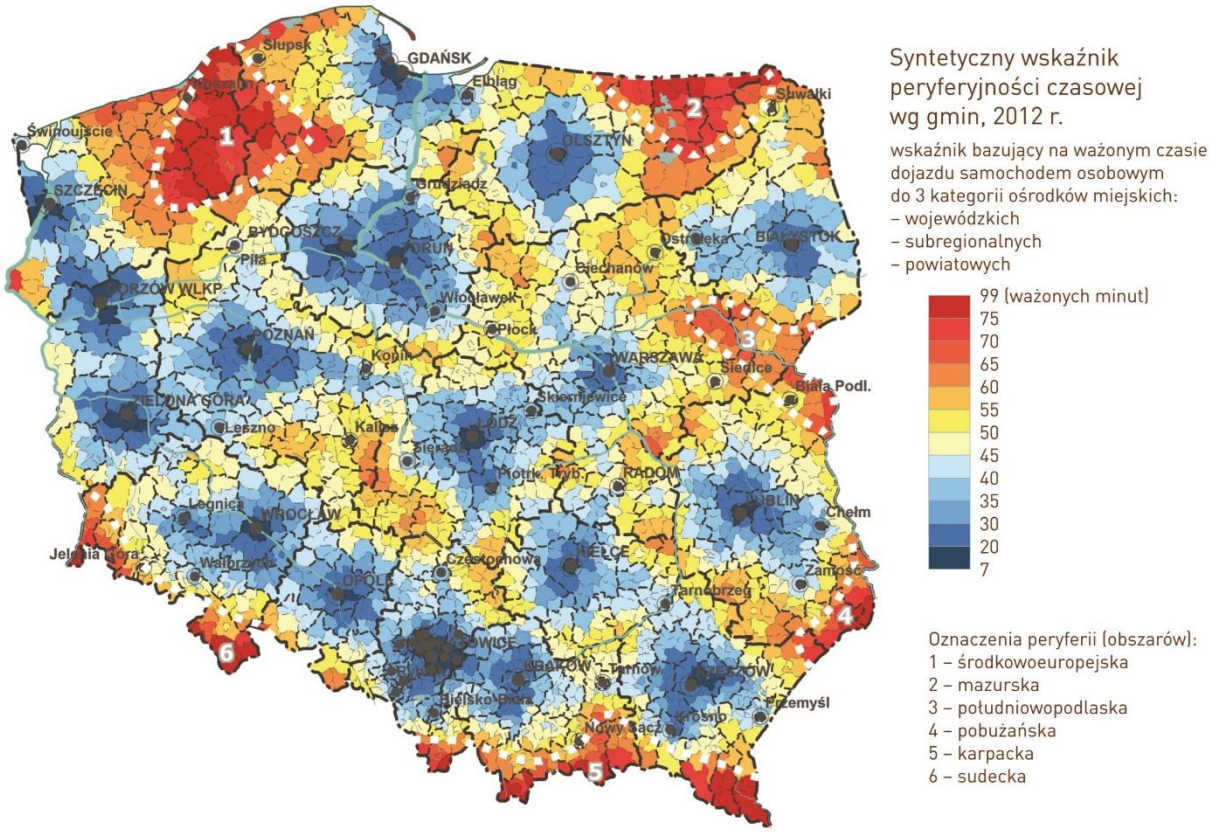
Źródło: Ocena wpływu projektów drogowych realizowanych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych na zwiększenie dostępności transportowej województw – pod kierunkiem dr Piotra Rosika

Ryc. 86. Zróżnicowanie przestrzenne wartości wskaźnika MDT (międzygałęziowej dostępności transportowej) w 2010 r. w skali kraju



Źródło: T. Komornicki i in., Dostępność transportowa Polski Zachodniej (nie uwzględnia oddanej do użytku w 2010 r. części drogi S3 w relacji Szczecin-Gorzów)

Ryc. 87. Syntetyczny wskaźnik peryferyjności czasowej wg gmin w 2012 r.



Źródło: IGiPZ PAN, 2016

Parametry dostępności obliczone w wyniku wyżej wymienionych analiz nie uwzględniały istotnych z punktu widzenia województwa inwestycji ukończonych w latach 2012-2014. W wyniku oddania do

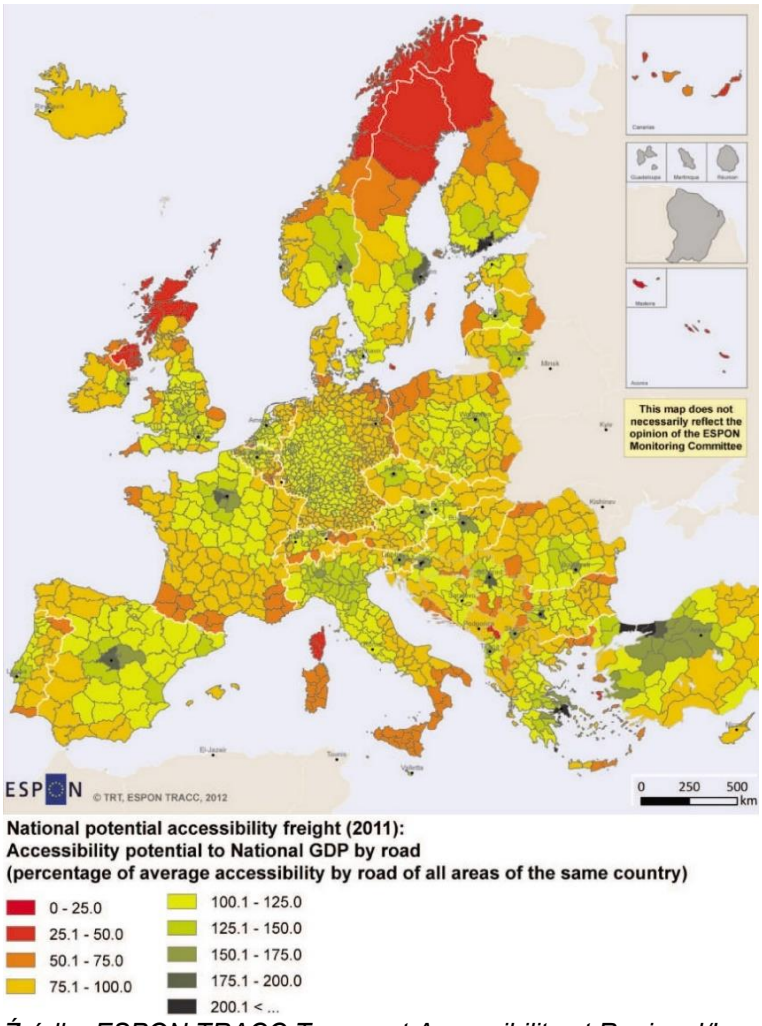
użytku w 2012 r. części autostrady A2 od granicy z Niemcami do Warszawy oraz kolejnych odcinków drogi ekspresowej S3 w latach 2012, 2013 i 2014 z włączeniem do autostrady A2, nastąpiła zauważalna poprawa w zakresie drogowej dostępności czasowej w relacji Szczecin-Warszawa oraz w relacji z innymi ośrodkami wojewódzkimi centralnej Polski (Poznań, Łódź).

Sytuacja dostępności północno-wschodniej części województwa ulegnie poprawie na skutek rozpoczętych inwestycji. Po wybudowaniu drogi ekspresowej S6 czas przejazdu ze Szczecina do Koszalina ulegnie skróceniu o ok. 30 min. (ze 120 do 90 min), co spowoduje zmniejszenie obszaru o najgorszej dostępności do ośrodków wojewódzkich. Zdecydowana poprawa dostępności drogami kołowymi dla tego obszaru, możliwa będzie dopiero po wybudowaniu drogi S11 z Koszalina do Poznania.

Peryferyjne położenie względem centrum kraju nie oznacza położenia na peryferiach Europy. Bliskość granicy z Niemcami i dostępność do zachodnioeuropejskiej sieci autostrad i linii kolejowych sprawia, że dostępność województwa względem całej Europy jest jedną z najwyższych w kraju. Najkrótsze polskie połączenie promowe przez Bałtyk warunkuje również najlepszą dostępność do Skandynawii. Dodatkowo należy dodać, że port w Szczecinie jako jedyny w Polsce jest włączony w europejską sieć śródlądowych dróg wodnych TEN-T.

Dla poprawy dostępności istotne znaczenie ma również modernizacja linii kolejowych, w celu umożliwienia zwiększenia prędkości rozkładowej pociągów, a tym samym skrócenia czasu podróży. Dotyczy to zarówno linii w relacjach wewnątrzkrajowych (zwłaszcza na kierunku Szczecin-Poznań, Szczecin-Koszalin-Gdańsk), jak i w połączeniach transgranicznych szczególnie z Berlinem.

Ryc. 88. Krajowy potencjał dostępności towarowej



Źródło: ESPON TRACC Transport Accessibility at Regional/Local Scale and Patterns in Europe (Final Report 2015).

Innym ważnym problemem związanym z położeniem regionu jest dostęp do całego pasa nadmorskiego, brzegów morskich wód wewnętrznych oraz małych portów i przystani, w kontekście ruchu

turystycznego, a więc o znacznych wahaniach sezonowych (zob. rozdz. 3.6.9. Turystyka). Dotyczy to zarówno ruchu wewnętrznego, jak i zewnętrznego z terenu kraju i w części z zagranicy (głównie z Niemiec). Pomiary średniego dobowego natężenia ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich nie odzwierciedlają faktycznego natężenia w sezonie letnim na drogach prowadzących nad morze, kiedy to ujawniają się rzeczywiste braki w przepustowości dróg. Istotny jest również brak stałego połączenia między wyspami Uznam i Wolin. Niebagatelne znaczenie dla poprawy dostępności zewnętrznej i wewnętrznej regionu ma rozbudowa sieci dróg ekspresowych, budowa obwodnic, a także modernizacje pozwalające zwiększyć prędkość na liniach kolejowych.

2.7.3. Sieć dróg kołowych

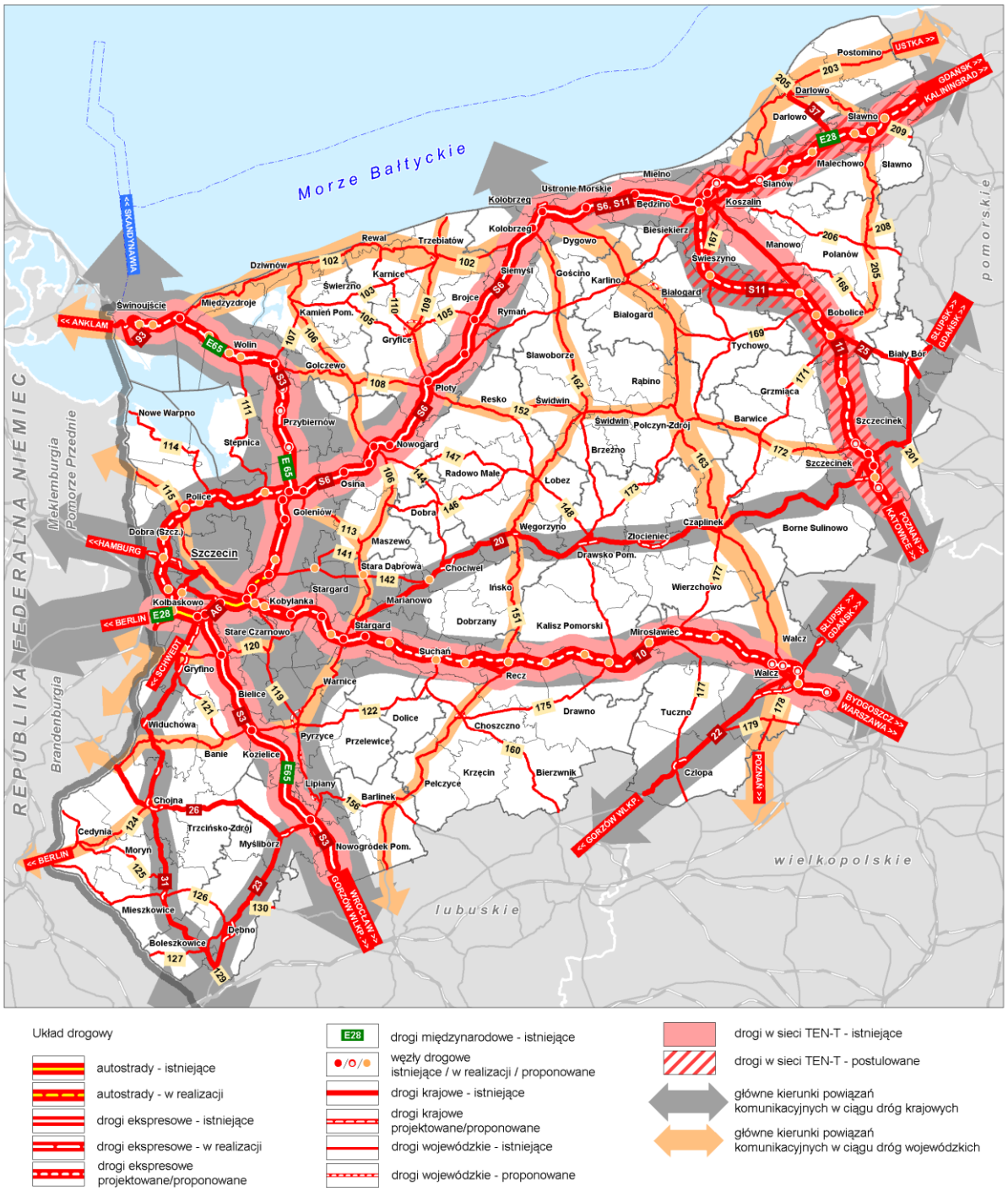
Sieć publicznych dróg kołowych w województwie w 2017 r. wynosiła 19 817 km, z czego 12 755 km to drogi utwardzone ulepszone. Na terenie województwa spośród 1136,3 km dróg krajowych 25,3 km to autostrady, a 135,1 km to drogi ekspresowe. Wskaźnik gęstości dróg twardych ulepszonych (55,7 km^2) jest po województwie warmińsko-mazurskim najniższy w kraju (średnio w Polsce 88,7/ km^2). Na wskaźnik ten wpływa niska gęstość zaludnienia i struktura sieci osadniczej, co obrazuje wskaźnik gęstości dróg ulepszonych na 10 tys. mieszkańców (74,7), który przekracza średnią krajową (72,2).

Tabela 28. Publiczne drogi kołowe w Polsce w 2017 r.

	drogi ogółem (km)	o nawierzchni twardej ulepszonej						
		(km)	w tym odsetek wg kategorii (%)				wskaźnik gęstości dróg	
			krajowe	wojewódzkie	powiatowe	gminne	gęstość na 100 km^2	na 10 tys. ludności
POLSKA	422 303	277 309	7,0	10,5	40,1	42,4	88,7	72,2
DOLNOŚLĄSKIE	23 790	18 506	7,6	12,8	42,9	36,6	92,8	63,8
KUJAWSKO-POMORSKIE	27 446	16 283	7,4	10,9	40,2	41,5	90,6	78,2
LUBELSKIE	36 996	21 141	5,1	10,7	43,7	40,5	84,2	99,3
LUBUSKIE	15 455	7 858	11,6	20,1	40,9	27,5	56,2	77,3
ŁÓDZKIE	26 055	19 042	7,8	7,1	38,5	46,6	104,5	76,8
MAŁOPOLSKIE	31 542	23 670	4,6	6,0	27,3	62,1	155,9	69,9
MAZOWIECKIE	54 691	36 201	6,7	8,3	37,9	47,1	101,8	67,4
OPOLSKIE	10 469	7 992	9,8	12,5	45,2	32,4	84,9	80,6
PODKARPACKIE	20 976	15 869	5,8	10,8	40,0	43,4	88,9	74,6
PODLASKIE	26 933	12 332	8,1	10,8	48,4	32,7	61,1	104,1
POMORSKIE	22 654	12 587	7,3	14,5	40,1	38,2	68,7	54,3
ŚLĄSKIE	24 911	20 505	6,0	7,3	29,3	57,4	166,3	45,0
ŚWIĘTOKRZYSKIE	17 517	12 863	5,9	8,4	43,8	41,9	109,8	102,9
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	22 209	12 552	10,6	15,3	52,0	22,2	51,9	87,5
WIELKOPOLSKIE	40 841	27 143	6,4	10,2	40,7	42,7	91,0	77,9
ZACHODNIOPOMORSKIE	19 817	12 755	8,9	16,7	52,2	22,2	55,7	74,7

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 89. Infrastruktura transportowa – układ drogowy

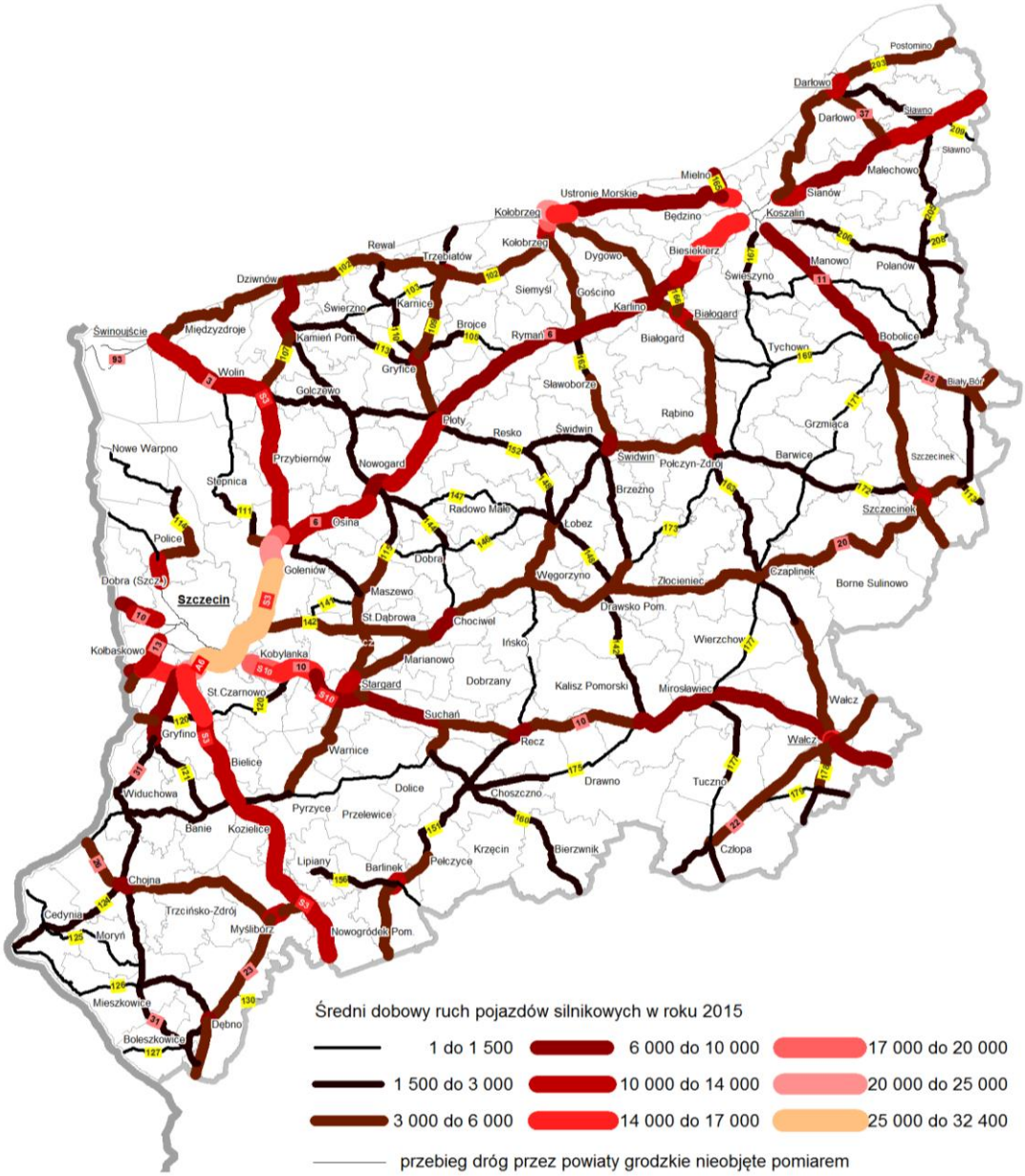


Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich odpowiada w dużej mierze rozkładowi sieci osadniczej i klasie dróg. Największym ruchem obciążone są drogi w zachodniej części województwa, w tym w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, a nieco mniejszym w Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkim Obszarze Funkcjonalnym. Najsilniej obciążonymi drogami jest ciąg drogi nr 3 (wraz z odcinkiem autostrady A6) między Gorzowem Wlkp. a Świnoujściem od 10 tys. do 30 tys. poj./dobę, ruch powyżej 10 tys. poj./dobę odbywa się również na odcinkach drogi nr 6 (Szczecin-Płoty i Biesiekierz-Koszalin-granica województwa). Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich cechuje się dużym zróżnicowaniem. Największy ruch odnotowano na przejściach przez miejscowości: Kołobrzeg, Darłowo, Stargard (od 18,8 tys. do 11,5 tys. poj./dobę), a na odcinkach pozamiejskich – na końcowych odcinkach dróg prowadzących nad morze tj. DW 102 (odcinek Rościęcino-Kołobrzeg), DW107 (Dziwnówek-Kamień Pomorski 8,5 tys.) i DW 165 Mielno-Mścice 7,7 tys. Największe natężenie ruchu na całym przebiegu dróg wojewódzkich odnotowuje się na drogach nadmorskich 102 i 203 oraz na drodze 163.

Warto podkreślić, iż pomiary dotyczą ruchu średniorocznego, w sezonie letnim jest on wielokrotnie wyższy. Na 32 odcinkach dróg wojewódzkich ruch nie przekracza 1000 poj./dobę (odcinki leżące na obrzeżach województwa na zachodzie: 114, 122, 125,126,127, na wschodzie 168, 171, 208, oraz w centrum na terenach najsłabiej zaludnionych 146, 147, 151, 167,175).

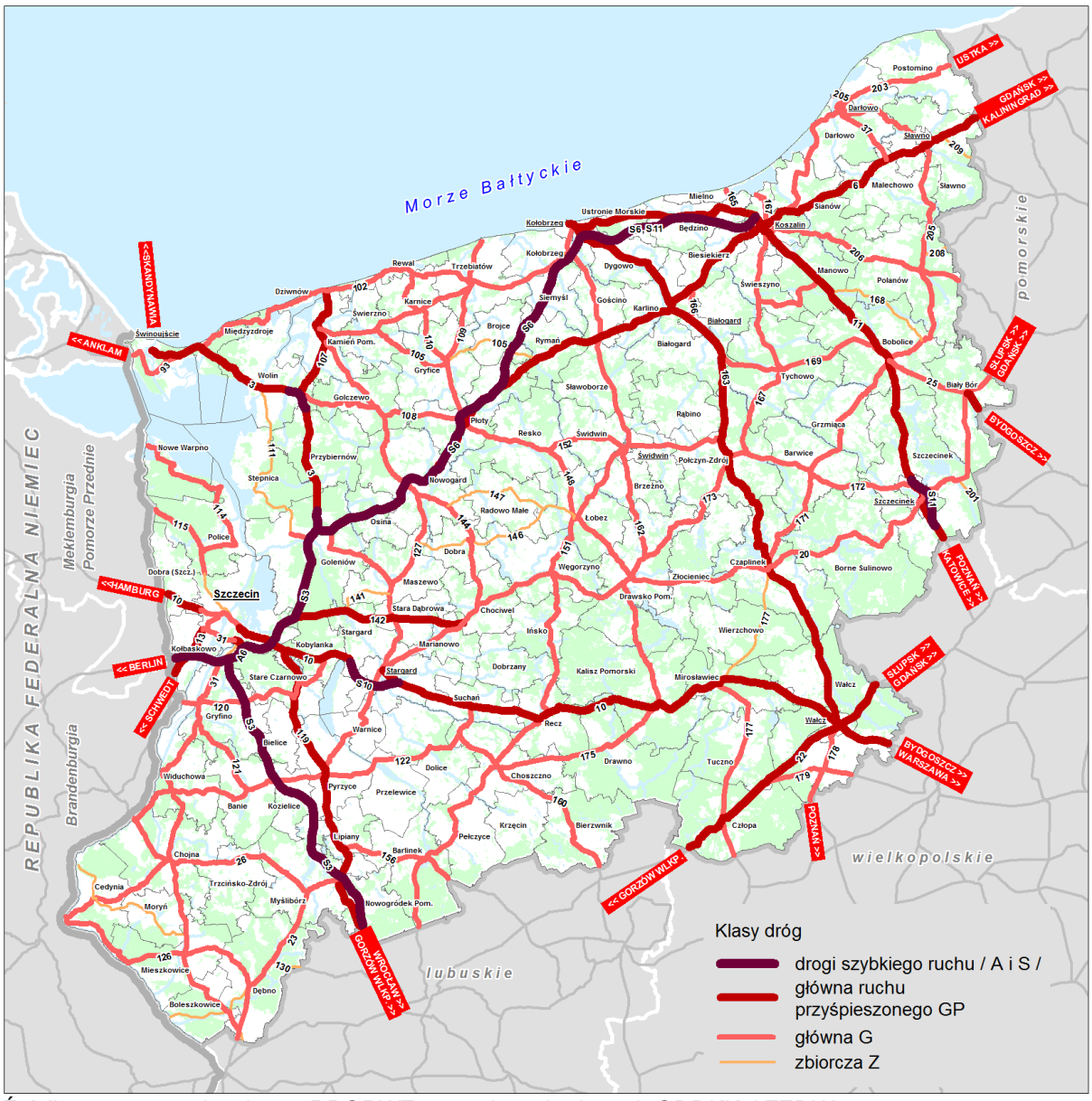
Ryc. 90. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach wojewódzkich i krajowych w 2015 r.



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie pomiarów ruchu ZZDW i GDDKiA

Pod względem stanu technicznego i funkcjonalnego dróg kołowych najlepiej wypadają drogi krajowe (700 km, ok. 65% w stanie dobrym niewymagającym prac remontowych, 11% wymaga remontu). W gorszym stanie są drogi wojewódzkie. Prowadzone w ostatnich latach inwestycje poprawiły ich stan, jednakże nadal 35% dróg jest w stanie złym, 25% w stanie niezadowalającym, a tylko 40% jest w stanie dobrym i zadawalającym, 30% dróg nie posiada wystarczającej szerokości jezdni, poza tym na zdecydowanej większości sieci występują nienormatywne, niebezpieczne dla ruchu łuki poziome i pionowe, a także niebezpieczne i uciążliwe dla mieszkańców oraz użytkowników dróg przejścia przez miejscowości itp.

Ryc. 91. Klasyfikacja techniczna sieci drogowej w 2019 r.



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GDDKiA i ZZDW

Uwarunkowania środowiskowe

Poważnym problemem w rozwoju sieci transportowej regionu jest kwestia pogodzenia wymogów koniecznej ochrony przyrodniczych obszarów chronionych, w tym obszarów w sieci Natura 2000 i korytarzy ekologicznych (nieobjętych prawną formą ochrony). Istniejąca infrastruktura i planowane inwestycje drogowe wielokrotnie kolidują z tymi obszarami, stanowiąc bariery uniemożliwiające migracje organizmów żywych. Dlatego też istotny jest kompromis pomiędzy oczekiwanym rozwojem sieci transportowej, przy jednoczesnym uwzględnieniu niekorzystnego wpływu inwestycji na środowisko, a obszarami, które bezwzględnie powinny być chronione, przede wszystkim przez budowę jak największej liczby przepustów, przejść dla zwierząt, zarówno przy budowie nowych dróg, jak i przebudowie istniejących.

Realizacja inwestycji drogowych wymaga (zgodnie z obowiązującymi przepisami) przeprowadzenia procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, a w jej wyniku wyboru najkorzystniejszego wariantu przebiegu, uwzględniającego minimalizowanie strat w środowisku.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Z uwagi na powszechny dostęp i użytkowanie dróg kołowych przez ogół społeczeństwa ważnym wyzwaniem jest sukcesywne poprawianie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zmniejszenie liczby wypadków, kolizji, ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych.

Mimo zauważalnej poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach, sytuacja Polski, na tle krajów Unii Europejskiej wygląda wręcz tragicznie. Liczba zabitych w wypadkach drogowych na 1 mln mieszkańców wynosiła w 2013 r. 87, przy średniej w UE na poziomie 52 (w UE jedynie w Rumunii ten wskaźnik jest wyższy niż w Polsce i wynosi 92). Najbezpieczniejsze pod tym względem kraje to Szwecja, Holandia, Wielka Brytania i Dania, w których wskaźnik ten osiąga wartości 28-32, czyli ponad trzykrotnie mniej niż w Polsce.

Statystyki wypadków, w Polsce i województwie zachodniopomorskim, z ostatnich lat uwidaczniają wyraźną tendencję spadkową dla wszystkich zdarzeń drogowych przy jednoczesnym stałym wzroście pojazdów mechanicznych i uczestników ruchu drogowego. Szczególnie istotny jest spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 1mln mieszkańców – zmniejszył się on w województwie ze 143 w 2003 r. do 72,9 w 2015 r. (w Polsce wskaźnik ten spadł odpowiednio ze 148 do 76,4).

Tabela 29. Liczba wypadków drogowych i ich ofiary w 2015r.

Województwo	Ofiary śmiertelne	Ranni	Wypadki ogółem
zachodniopomorskie	125	1 470	1 298
lubuskie	92	786	639
pomorskie	170	3 347	2 675
wielkopolskie	245	2 523	2 196
Polska ogółem	2 938	39 778	32 967

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS (2015)

Z raportu EuroRAP (European Road Assessment Programme)[35] obejmującego lata 2010-2012 i opracowanej mapy ryzyka indywidualnego na drogach krajowych województwa zachodniopomorskiego (opublikowanej w grudniu 2013 r.) wynika, że:

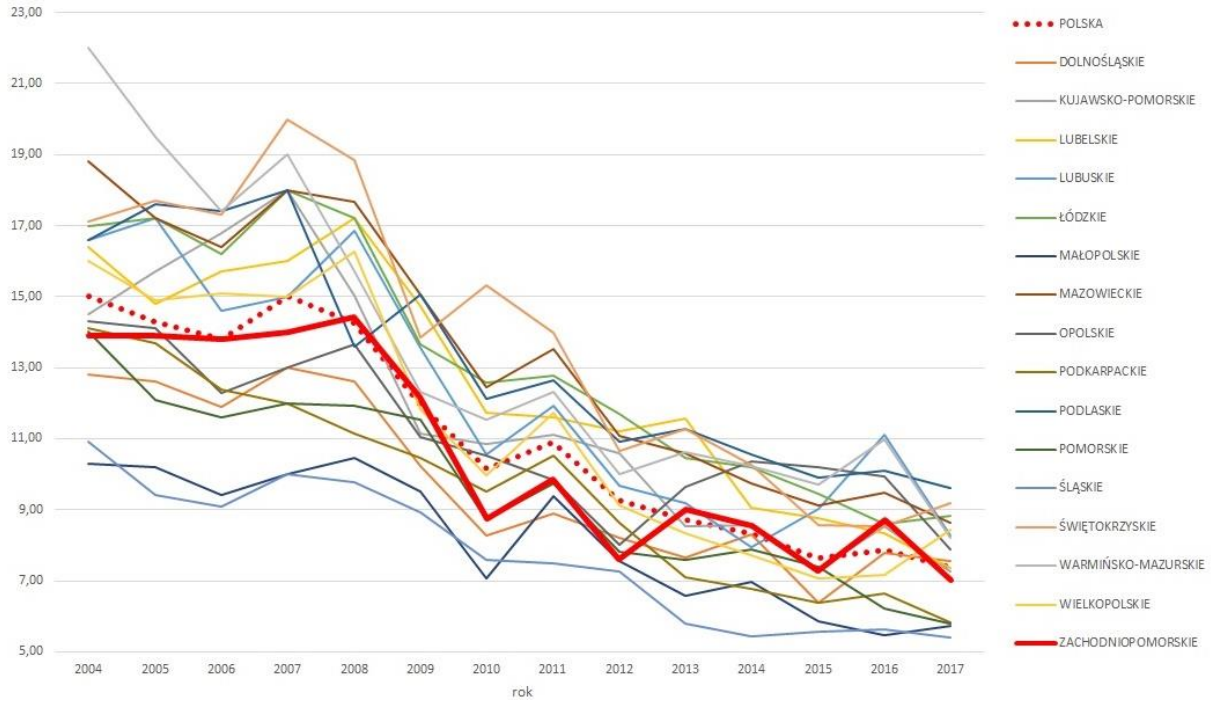
- 11% długości dróg krajowych to „czarne odcinki" o najwyższym poziomie ryzyka,
- 47% długości dróg krajowych to „czarne i czerwone odcinki" o nieakceptowalnym poziomie ryzyka,
- 22% wszystkich poważnych wypadków miało miejsce na „czarnych odcinkach",
- 24% długości dróg krajowych spełnia kryteria bardzo małego i małego ryzyka przyjęte przez EuroRAP, jako poziom ryzyka akceptowanego dla podstawowej sieci dróg.

W stosunku do okresu 2005-2007:

- o 41% zmniejszyła się długość „czarnych odcinków",
- o 35% zmniejszyła się długość „czarnych i czerwonych odcinków",
- o 21% zwiększyła się długość „żółtych i zielonych odcinków".

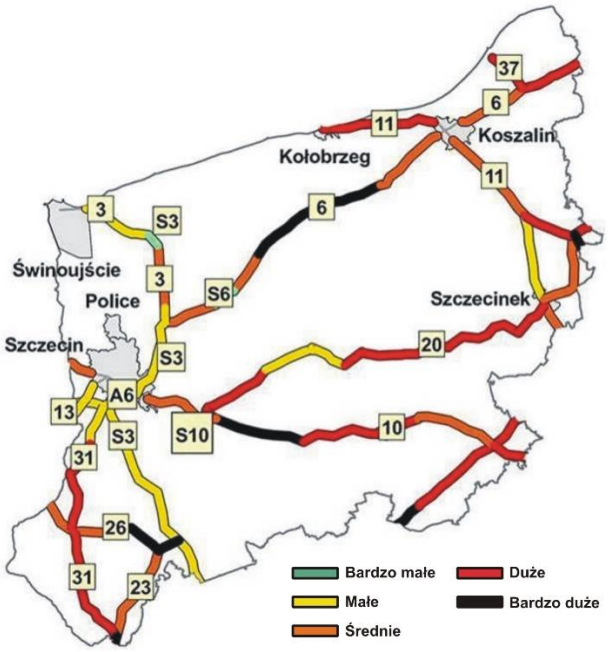
[35] Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach (European Road Assessment Programme) – międzynarodowa organizacja pożytku publicznego zajmująca się badaniem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ryc. 92. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 100 tys. ludności w województwach



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 93. Mapa ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w województwie zachodniopomorskim w latach 2010-2012



Mapa prezentuje poziomy ryzyka bycia ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną w wypadku drogowym na sieci dróg krajowych w Polsce. Ryzyko przedstawiono za pomocą pięciostopniowej skali: kolor zielony oznacza najniższą klasę ryzyka (najwyższy poziom bezpieczeństwa), a kolor czarny najwyższą klasę ryzyka (najniższy poziom bezpieczeństwa). Ryzyko indywidualne dotyczy każdego użytkownika dróg i mierzone jest częstością wypadków z ofiarami śmiertelnymi i ciężko rannymi na każdym odcinku drogi w stosunku do liczby pojazdów, które przejeżdżają przez ten odcinek

Źródło: EuroRAP - http://eurorap.org

Polska przystępując do Unii Europejskiej przyjęła zobowiązanie do realizacji unijnego celu, sformułowanego w Białej Księdze Europejskiej Polityki Transportowej UE do roku 2010 uszczegółowionej w 2003 r. w Europejskim Programie Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, którym jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprzez m.in. zmniejszenie o połowę liczby zabitych w wypadkach drogowych w ciągu dziesięciu lat. Strategia działań zmierzających do osiągnięcia wspólnych unijnych celów została ujęta w Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005

– Krajowy Program BRD, przyjętym przez Radę Ministrów 19 kwietnia 2005 r. Stanowi on podstawę dla wdrażania instrumentów realizujących przyjęte cele.

Jednym z przyjętych i realizowanych instrumentów jest Program Uspokojenia Ruchu (opracowany przez Ministerstwo Infrastruktury do realizacji w latach 2009-2014). Zgodnie z założeniami jego realizacja ma doprowadzić do obniżenia liczby wypadków i rannych o 70%, liczby zabitych w wypadkach o 85%, liczby kolizji o 40%.

Oprócz Programu Uspokojenia Ruchu realizowane są również inne, komplementarne działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa na drogach:

- Program bezpieczeństwa ruchu drogowego GDDKiA „Drogi Zaufania”,
- Program Budowy Dróg Krajowych 2014-2023,
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko,

oraz regionalne programy operacyjne.

Założony cel strategiczny Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005, jakim było zmniejszenie do roku 2013 liczby ofiar śmiertelnych o ponad 50%, w stosunku do roku 2003, tj. nie więcej niż 2 800 ofiar śmiertelnych rocznie, nie został osiągnięty (liczba ofiar śmiertelnych przekraczała w 2003 r. 5 tys., zaś w roku 2011 wciąż przekraczała 4 tys.). Tym samym określona w programie Wizja ZERO dla Polski oddala się w czasie.

Szczegółowe informacje nt. działań realizowanych na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym działań realizowanych na obszarze województwa zachodniopomorskiego, zawarte są w sprawozdaniu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2012 r. – przyjętym przez Radę Ministrów 24 maja 2013 r.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, rewiduje dotychczasowe działania i formułuje ponownie wizję (ZERO zabitych na polskich drogach), cele główne, etapowe i system realizacji.

Województwo zachodniopomorskie opracowało w 2010 r. własną strategię „Zachodniopomorska wizja ZERO”, w której jako cel główny zapisano: osiągnięcie zdecydowanej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie, polegającej na znacznym ograniczeniu liczby wypadków, w szczególności z ofiarami śmiertelnymi. Sformułowano również cele szczegółowe:

- dostosowanie istniejącego systemu organizacyjnego BRD w województwie do potrzeb realizacji jego celów,
- kształtowanie bezpiecznych postaw użytkowników dróg w zakresie uczestniczenia w ruchu drogowym,
- wdrożenie warunków bezpiecznego korzystania z dróg przez pieszych i rowerzystów,
- utrzymanie, eksploatacja i budowa bezpiecznej infrastruktury drogowej,
- usprawnienie ratownictwa drogowego,

przypisując im podmioty realizujące i priorytetowe działania.

Oczekiwanym rezultatem realizacji strategii jest zmniejszenie liczby wypadków, w tym z ofiarami śmiertelnymi, o co najmniej 50% do 2020 r. (czyli liczba wypadków nie większa niż 909, a ofiar śmiertelnych niż 101).

2.7.4. Infrastruktura kolejowa

Województwo zachodniopomorskie, mimo istotnych ubytków w sieci i w połączeniach kolejowych powstałych w ostatnich latach, charakteryzuje się stosunkowo dobrym skomunikowaniem z pozostałą częścią kraju i Europy – bezpośrednio w kierunku Berlina i Hamburga, a także w kierunku Skandynawii (połączenia promowe ze Świnoujścia). Likwidacja linii oraz pogorszenie stanu technicznego powodują odcięcie od połączeń kolejowych kolejnych miast, w tym dwóch miast powiatowych: Myśliborza i Pyrzyc. Poważnym mankamentem sieci jest brak bezpośredniego połączenia z centrum Świnoujścia oraz ważnym ośrodkiem oddziałującym na południe województwa – Gorzowem Wlkp. Istotnym niedostatkiem sieci kolejowej i połączeń pasażerskich jest ponadto niewielka obsługa kolejowa pasa nadmorskiego.

Długość eksploatowanych linii kolejowych (według danych z GUS na rok 2015) wynosi ogółem 1 183 km, z czego 422 km to linie co najmniej dwutorowe. Długość linii zelektryfikowanych wynosi 750 km. 790,8 km linii kolejowych województwa zostało uwzględnionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 552). 298 kmkm to linie o znaczeniu europejskim objęte umowami AGC i AGTC.

Gęstość linii kolejowych wyrażona stosunkiem długości linii do 100 km^2 powierzchni województwa wynosi 5,2 przy średniej krajowej 6,2. Na 1000 mieszkańców przypada 0,69 km linii eksploatowanych (w Polsce 0,50 km).

Linie eksploatowane wyłącznie w ruchu towarowym albo nieczynne do potencjalnego wykorzystania i ewentualnego uruchomienia połączeń pasażerskich:

- **nr 406 Szczecin-Trzebież** – linia obecnie eksploatowana w ruchu towarowym, dla której przewiduje się funkcjonowanie w ramach kolei metropolitalnej SOM,
- **nr 410 Złocieniec-Kalisz Pomorski** (dalej w kierunku Choszczna i Barlinka), do lutego 2012 r. realizowano połączenie w relacji Kalisz Pom. Miasto-Stargard, obecnie eksploatowana w ruchu towarowym na odcinku Złocieniec-Mirosławiec, planowana do rewitalizacji na potrzeby wojska,
- **nr 411 Stargard-Pyrzyce/nr 422 Lipiany-Głazów** – linia obecnie eksploatowana w ruchu towarowym, której dalszy przebieg w kierunku Myśliborza i Kostrzyna nad Odrą (linią 430) został przerwany na węźle „Myślibórz" drogi ekspresowej S3,
- **nr 421 Świdwin-Smardzko** – eksploatowana w ruchu towarowym na potrzeby wojska,
- **nr 431 Police-Police Chemia** – eksploatowana w ruchu towarowym.

W połączeniach transgranicznych wykorzystywane są linie:

- **nr 408 Szczecin Główny-Stobno-granica państwa** (kierunek Grambow i dalej Neubrandenburg, Schwerin),
- **nr 409 Szczecin Gumieńce-granica państwa** (kierunek Tantow i dalej w kierunku Berlina),
- linia kolejowa **UBB Świnoujście Centrum-Seebad Heringsdorf**, linia o długości 7,77 km, łącząca Świnoujście z Heringsdorfem,
- promowa linia kolejowa **Świnoujście-Ystad** w ciągu międzynarodowej linii kolejowej E59 Malmö-Ystad przez Szczecin, Poznań, Wrocław do Wiednia,

Ponadto na terenie województwa znajdują się linie kolei wąskotorowej, które wymagają rewitalizacji, ewentualnie odbudowy rozebranych odcinków i dostosowania do potrzeb ruchu turystycznego:

- Gryfice-Niechorze-Trzebiatów-Gryfice, czynna sezonowo na odcinku z Gryfic do Pogorzelicy,
- Koszalin-Manowo-Świelino,
- Stargard-Stara Dąbrowa-Ińsko, z odgałęzieniem ze Starej Dąbrowy w kierunku Dobrej (Nowogardzkiej).

Pomimo trwającego procesu modernizacji i remontów linii kolejowych, w wyniku długoletnich zaniedbań, stan linii kolejowych i obiektów infrastruktury kolejowej jest niezadowalający i wymaga poprawy – zwłaszcza w miejscach o ograniczeniach prędkości przejazdu oraz ograniczonej przepustowości. Przekłada się to na spadek konkurencyjności przewozów kolejowych względem komunikacji samochodowej. W ciągu ostatnich kilku lat udało się zmodernizować i zrewitalizować kilka odcinków, mających duże znaczenie dla regionu (linia nr 403 Stargard-Ulikowo-Piła, nr 402 Goleniów-Kołobrzeg-Koszalin z budową łącznicy do Portu lotniczego Szczecin Goleniów).

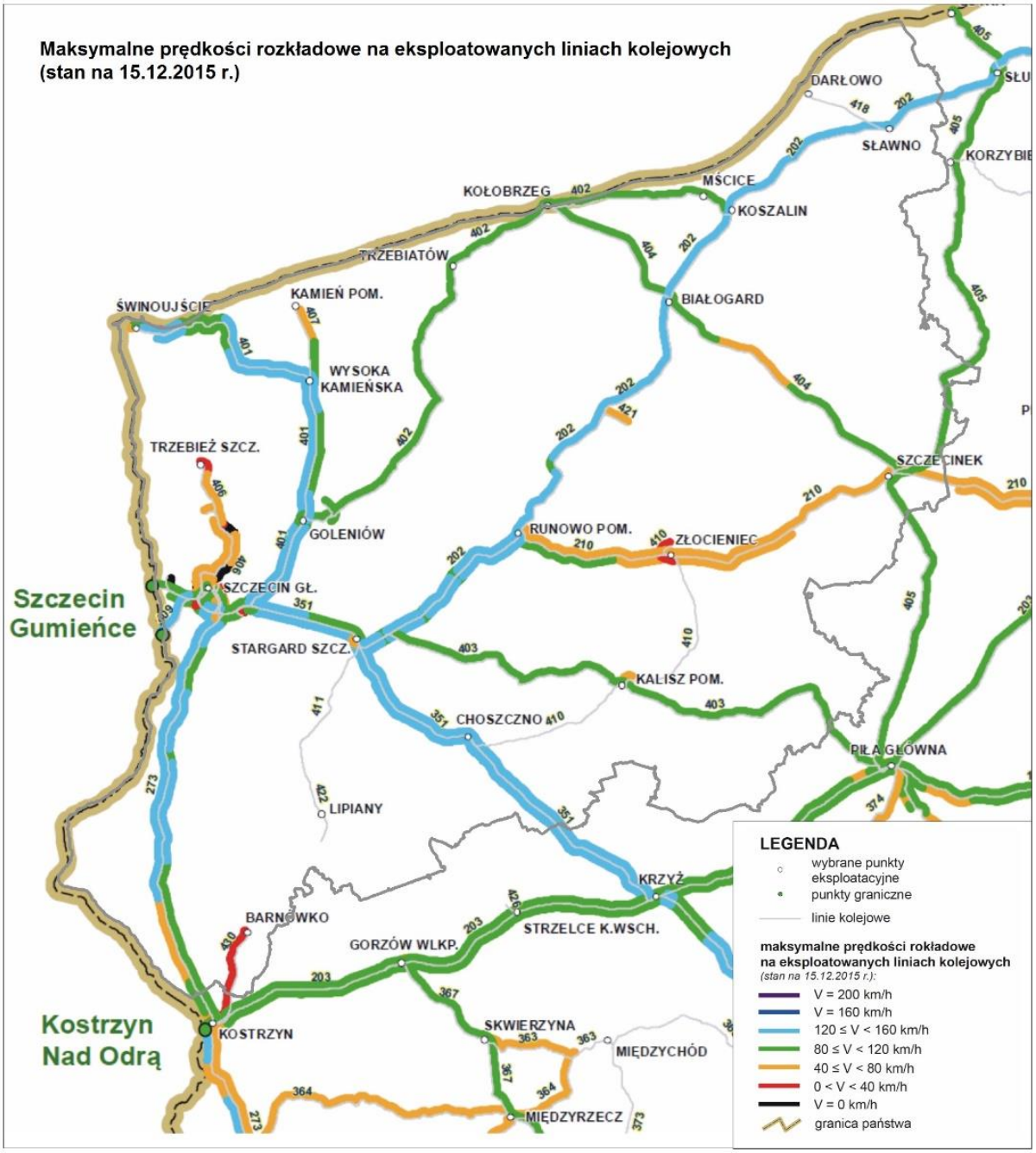
W układzie magistralnym najniższy standard i najgorsze parametry ruchu posiada linia C-E59 od Szczecina w kierunku Wrocławia. Dla połączeń z Europą Zachodnią istotna będzie modernizacja linii 408 Szczecin Gumieńce-granica państwa (kierunek Tantow) oraz odcinek (od granicy do Passow po stronie niemieckiej).

Ważnym odcinkiem kolejowym jest linia 210 Runowo Pomorskie-Szczecinek. Ta dwutorowa niezelektryfikowana linia zapewnia dostępność do ważnych miast w centralnej i wschodniej części województwa (Szczecinek, Czaplinek, Złocieniec, Drawsko Pomorskie). Wobec braku perspektyw poprawy dróg kołowych oraz faktu omijania centrum województwa przez istniejące i planowane drogi ekspresowe, centrum województwa staje się obszarem o najgorszej dostępności czasowej do większych miast

województwa i kraju. W związku z powyższym, to kolej powinna przejąć ważniejszą rolę w poprawie dostępności tego terenu, co wymaga modernizacji linii 210, w celu skrócenia czasu przejazdu pociągów.

Ważnym zagadnieniem związanym z rangą portów w Szczecinie i Świnoujściu, jest stan infrastruktury kolejowej w ich granicach. W wyniku zrealizowania projektu przebudowy infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu (POIiŚ 7.2-14) stan inwestycji uległ poprawie. Przebudowie i zmodernizowaniu poddano łącznie 35 927,0 m torów oraz 134 rozjazdy. Zakresem projektu objęte były elementy infrastruktury kolejowej trzech bocznic portowych: „Port Handlowy Świnoujście", „Szczecin Port Masówka" i „Szczecin Port Drobnica". Efektem realizacji projektu jest dostosowanie parametrów torów kolejowych w portach do wymogów taboru eksploatowanego na trasach międzynarodowych magistrali kolejowych E-59 oraz CE-59.

Ryc. 94. Maksymalne prędkości rozkładowe na eksploatowanych liniach kolejowych (stan na 15.12.2015 r.)



Źródło: Opracowanie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 01.03.2016 r.

W dokumencie „Analiza odcinków sieci kolejowej o ograniczonej przepustowości”, wykonanym przez Urząd Transportu Kolejowego, wskazano następujące odcinki o ograniczonej przepustowości:

- **Linia kolejowa nr 401** na odcinku Świnoujście Przytór-Świnoujście Port.

  Na końcowym 5-kilometrowym odcinku linii trakcja elektryczna nad torem parzystym jest zdemontowana, w związku z tym wykorzystywany jest tylko jeden tor. Ponadto linia ta obsługuje pasażerski ruch regionalny i dalekobieżny (szczególnie w sezonie letnim) oraz jest intensywnie wykorzystywana w ruchu towarowym.

- **Linia kolejowa nr 402** na odcinku Koszalin-Kołobrzeg oraz stacja Kołobrzeg.

  Jest to 42-kilometrowy odcinek, na którym istnieją tylko dwie czynne stacje umożliwiające mijanie się pociągów. Stacja Kołobrzeg dysponuje jedynie trzema długimi krawędziami peronowymi, co powoduje problemy z podstawianiem pociągów w sezonie letnim.

- **Linia kolejowa nr 402** na odcinku Kołobrzeg-Goleniów oraz stacja Gryfice.

  Ten 100-kilometrowy odcinek jest niezelektryfikowany, a długie odstępy między posterunkami (ok.20 km) ograniczają możliwość krzyżowania pociągów i silnie wpływają na zdolność przepustową trasy Kołobrzeg-Goleniów-Szczecin. Przepustowość stacji Gryfice jest ograniczona z powodu braku semafora wyjazdowego w kierunku Goleniowa.

- **Linia kolejowa nr 403** Piła Północ-Ulikowo na odcinku Wałcz-Kalisz Pomorski.

  Jest to 44-kilometrowy odcinek jednotorowy, niezelektryfikowany. Brak czynnych stacji umożliwiających mijanie się pociągów. Przyczynia się to do problemów w konstruowaniu rozkładów jazdy.

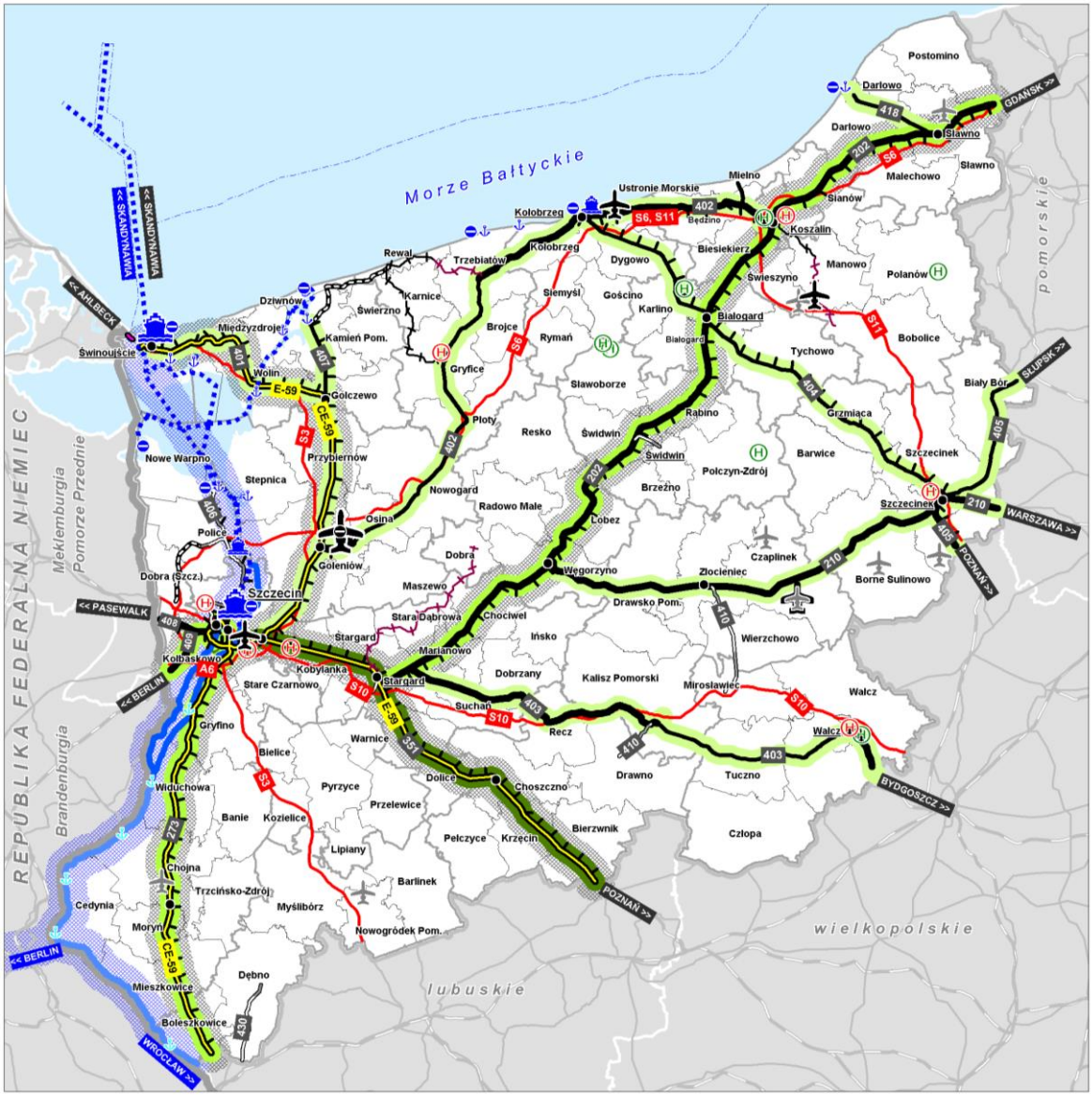
- **Linia kolejowa nr 405** Piła-Ustka na odcinku Szczecinek-Słupsk.

  To 105-kilometrowy odcinek jednotorowej linii, niezelektryfikowany. Mijanie się pociągów odbywa się jedynie na stacji Miastko – co znacznie obniża przepustowość linii i utrudnia konstruowanie rozkładu jazdy. Podobna sytuacja występuje na odcinku Szczecinek-Okonek, gdzie w wyniku likwidacji możliwości mijania się pociągów na stacji Lotyń, obniżyła się przepustowość na tym odcinku linii.

Dekapitalizacja infrastruktury wielu linii kolejowych, w konsekwencji spadek zainteresowania komunikacją kolejową wśród potencjalnych klientów, a dodatkowo ogromne upowszechnienie transportu indywidualnego, spowodowały masowe zawieszanie kursowania pociągów oraz likwidację szeregu linii kolejowych. Działania te przyczyniły się do umniejszenia roli transportu kolejowego w regionie, co w wyniku dominacji transportu samochodowego przekłada się na wzrastające zagrożenie dla środowiska, bezpieczeństwa ruchu oraz wzrostu kongestii w transporcie drogowym.

Mimo nakładów poczynionych w ostatnich latach, zarówno infrastruktura kolejowa, jak i tabor kolejowy wymagają dalszej poprawy jakości, dzięki czemu możliwe będzie skrócenie czasu przejazdu pociągów, podniesienie komfortu podróży oraz poprawa konkurencyjności kolei wobec transportu drogowego.

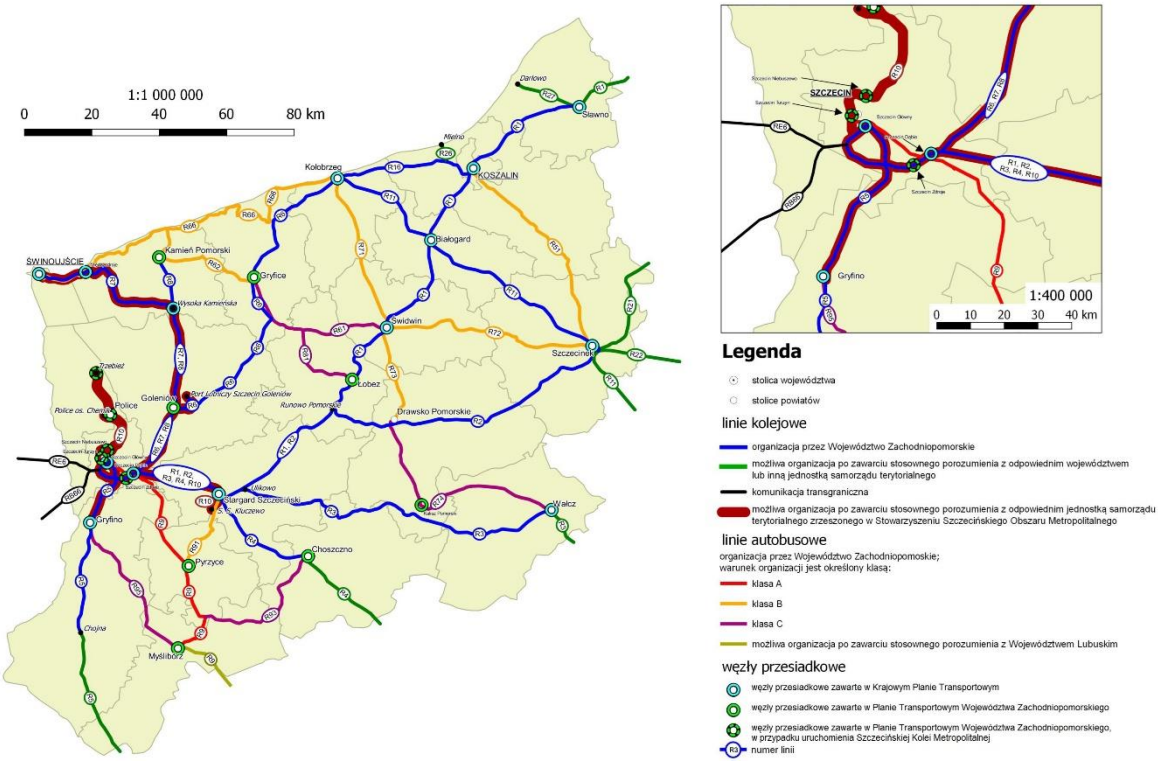
Ryc. 95. Infrastruktura transportowa – kolejowa, lotnicza, morska, żeglugi śródlądowej



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

2.7.5. Transport zbiorowy

Ryc. 96. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego (przyjęty Uchwałą Nr XXXVII/498/14 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 24 czerwca 2014 r.) zakłada oparcie głównie na transporcie kolejowym i uzupełniająco autobusowym, przy założeniu, że województwo będzie organizowało:

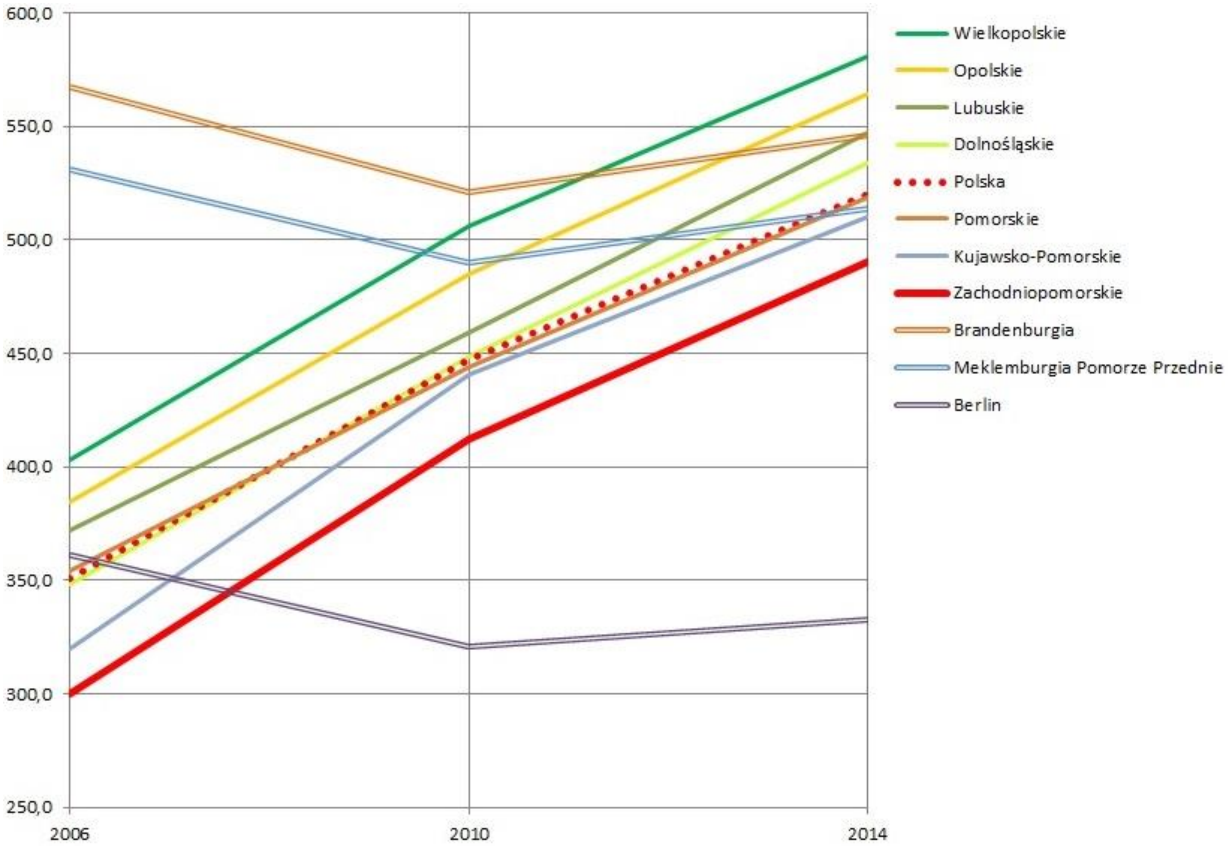
- linie komunikacyjne o charakterze regionalnym (międzypowiatowym), które pozwolą mieszkańcom regionu swobodnie podróżować pomiędzy miastami, będącymi siedzibami powiatów,
- połączenia kolejowe ze Szczecina do Republiki Federalnej Niemiec realizowane w strefie transgranicznej obejmującej województwo zachodniopomorskie i niemieckie kraje związkowe: Meklemburgię-Pomorze Przednie lub Brandenburgię.

W skład sieci komunikacyjnej, na której będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, organizowane przez województwo zachodniopomorskie, wejdą:

- linie komunikacyjne, które będą łączyły Szczecin ze wszystkimi miastami będącymi siedzibami powiatów, w transporcie kolejowym – o ile pozwala na to istniejąca infrastruktura kolejowa, oraz w transporcie drogowym – na trasie łączącej Szczecin z Pyrzycami i Myśliborzem, gdzie brakuje bezpośredniej linii kolejowej łączącej te ośrodki miejskie,
- linie komunikacyjne w transporcie kolejowym, które będą łączyły miasta będące siedzibami sąsiadujących ze sobą powiatów (o ile pozwala na to istniejąca infrastruktura kolejowa),
- połączenia międzywojewódzkie w transporcie kolejowym, po zawarciu odpowiednich porozumień pomiędzy województwem zachodniopomorskim i sąsiednimi województwami (dodatkowo zastrzega się możliwość zawarcia porozumienia na organizację połączenia międzywojewódzkiego w transporcie drogowym, łączącego Szczecin i Gorzów Wielkopolski przez Myślibórz),
- linia kolejowa do Portu lotniczego Szczecin-Goleniów,

- połączenia kolejowe ze Szczecina do Republiki Federalnej Niemiec realizowane w strefie transgranicznej (w kierunku Tantow i Grambow),
- linie komunikacyjne w transporcie kolejowym wynikające z celów operacyjnych Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego,
- linie komunikacyjne w transporcie drogowym, które będą łączyły miasta będące siedzibami sąsiadujących ze sobą powiatów (o ile obecnie funkcjonują pomiędzy nimi regionalne przewozy autobusowe i brakuje bezpośrednich lub sprawnie funkcjonujących pośrednich połączeń kolejowych pomiędzy nimi).

Ryc. 97. Liczba pojazdów samochodowych osobowych na 1000 mieszkańców w latach 2006, 2010, 2014



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS, Regionaldatenbank Deutschland

W regionie, podobnie jak w całym kraju, widoczny był w ostatnich latach trend spadkowy udziału transportu publicznego w transporcie lokalnym. Stan ten, przy wciąż rosnącym wskaźniku motoryzacji, niekorzystnie wpływa na obciążenie sieci drogowej przez transport indywidualny, jak i na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Spowodował odpływ pasażerów korzystających z kolei i środków transportu publicznego oraz likwidację połączeń transportu publicznego z powodu braku rentowności.

Rozwoju wymagają systemy transportu elastycznego (Flexible Transport Systems), takie jak systemy „na żądanie" (systemy wywoławcze typy Call/Diall), carsharing i bikesharing (rozwiązania oparte na wspólnym użytkowaniu środka transportu), czy też carpooling (systemy oparte na wspólnych przejazdach).

Inwestycje w zakresie wymiany i odnowienia taboru – kolejowego w województwie, tramwajowego w Szczecinie, a także autobusowego w większych miastach regionu – zmieniają powoli niekorzystny trend i wizerunek całego systemu transportowego.

Priorytetami w zakresie transportu publicznego są poprawa jakości i konkurencyjności w stosunku do transportu indywidualnego w regionie, szczególnie w obszarach aglomeracyjnych i na obszarach turystycznych w szczycie sezonu m.in. poprzez: wprowadzenie ułatwień i zachęt dla organizowania zintegrowanych sieci transportowych, wymianę taboru, rozbudowę i modernizację infrastruktury, zwiększenie

częstotliwości kursowania, rozwijanie elastycznych usług transportowych, polepszanie komfortu oraz skrócenie czasu podróży.

W funkcjonujących systemach transportu publicznego ważnym zagadnieniem jest dostęp z ostatniego przystanku do miejsca docelowego. Ta odległość jest najtrudniejsza i najkosztowniejsza do obsłużenia (tzw. „problem ostatniej mili").

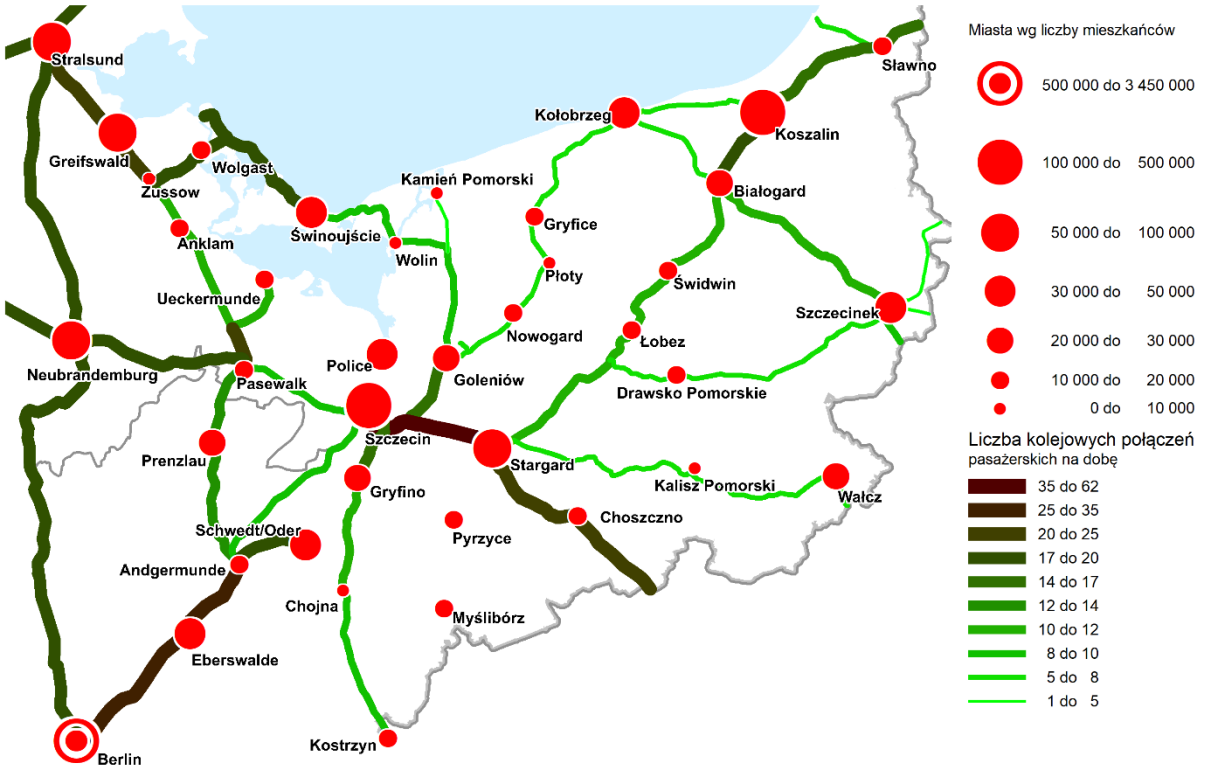
System publicznego transportu „na żądanie" został uruchomiony między innymi w Szczecinie w dzielnicy Podjuchy, gdzie zapewnia mieszkańcom możliwość łatwego dostępu do regularnych linii komunikacji miejskiej oraz ułatwia przemieszczanie się w obrębie samej dzielnicy. Coraz częściej w miastach (Szczecinie, Szczecinku, Świnoujściu) uruchomiane są systemy rowerów miejskich.

Dodatkowo elastyczne systemy transportowe mogą uzupełniać ofertę transportową gmin o niedostatecznie rozwiniętej sieci transportu publicznego, przy braku opłacalności transportu regularnego oraz mogą być rozwiązaniem dla obsługi zwiększonego ruchu turystycznego w trakcie trwania sezonu wypoczynkowego.

2.7.5.1. Kolejowy transport pasażerski

Ważnym czynnikiem wpływającym na jakość i konkurencyjność transportu publicznego jest częstotliwość połączeń. Największa częstotliwość połączeń w kolejowym transporcie pasażerskim występuje w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym oraz na liniach Szczecin-Krzyż-Poznań i Białogard-Koszalin-Słupsk, natomiast najwięcej połączeń na dobę odbywa się na liniach Szczecin Główny-Szczecin Dąbie (62 w ciągu doby) oraz Szczecin Dąbie-Stargard (45 w ciągu doby – na tym odcinku zbiegają się trasy pociągów z kierunku Poznania, Koszalina, Szczecinka i Wałcza). Najmniejsza częstotliwość połączeń kolejowych obejmuje stacje kolejowe: Port Lotniczy Szczecin-Goleniów, Wysoką Kamieńską (5 połączeń w ciągu doby) oraz Biały Bór (8 połączeń łącznie w obu kierunkach w ciągu doby).

Ryc. 98. Liczba kolejowych połączeń pasażerskich na dobę w okresie szkolnym



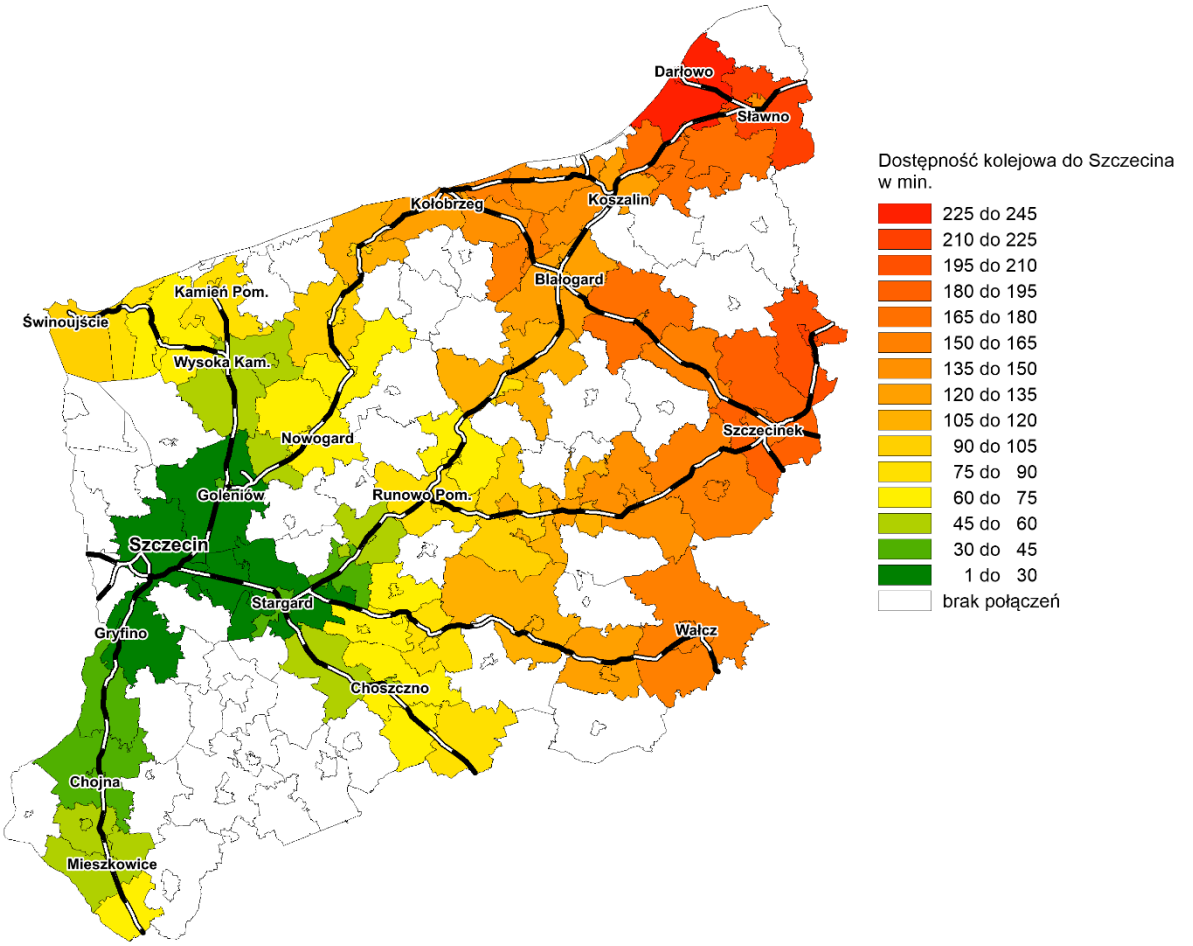
Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie rozkładu jazdy PKP – 2019 r.

Na 114 gmin województwa zachodniopomorskiego w 45 z nich (35,5% powierzchni województwa) nie odbywają się kolejowe przewozy pasażerskie. Największy obszar nieobsługiwany przez kolej obejmuje powiaty pyrzycki i myśliborski (z wyjątkiem gminy Boleszkowice) oraz powiat policki. Dostępności do pasażerskich połączeń kolejowych pozbawione są miasta powiatowe Police, Pyrzyce i Myślibórz (brak połączeń osobowych na istniejącej linii) oraz równie duże miasta jak Dębno, Barlinek. Dwie gminy,

Kołbaskowo i Dobra (Szczecińska), pomimo że na ich terenie odbywają się przewozy pasażerskie (linie do Niemiec), są pozbawione obsługi, z uwagi na brak stacji kolejowych. Istotnym mankamentem sieci kolejowej jest również słabe skomunikowanie kolejowe pasa nadmorskiego, co szczególnie w okresie wakacyjnym uniemożliwia dywersyfikację oferty przewozowej dla turystów udających się nad morze. Na odcinku 80 km – pomiędzy Międzyzdrojami a Kołobrzegiem – żadna miejscowość nadmorska nie jest obsługiwana przez kolej.

Gminami, z których czas dojazdu do stacji Szczecin Główny jest najdłuższy (od 3 do 4 godzin), są: Ustronie Morskie, Będzino, Darłowo, Sławno, Tychowo, Grzmiąca, Szczecinek, Biały Bór.

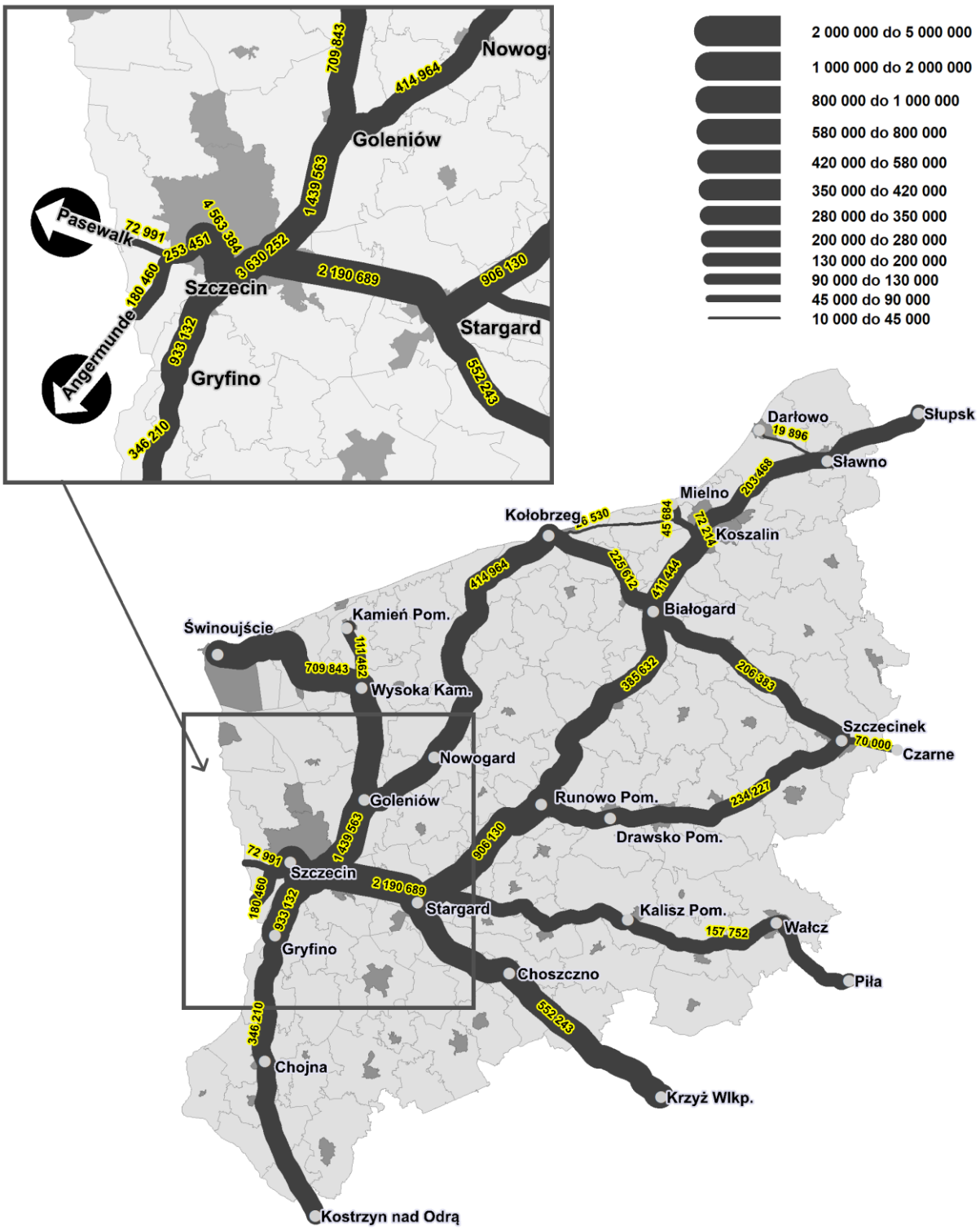
Ryc. 99. Dostępność kolejowa do Szczecina w 2018 r.



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie rozkładu jazdy PKP – 2018 r.

Stacje przeładunkowe, dworce i stacje kolejowe w sposób szczególny ilustrują kondycję finansową tej gałęzi transportu. Jest to stan, który wymaga natychmiastowych zmian, zarówno pod względem skali, jak i jakości obsługi pasażerów, dostępności do obiektów dworcowych, peronów, ale także rozwiązań wymagających zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miast węzłowych. Kierunek przekształceń to tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, łączących w jednym miejscu różne typy transportu publicznego oraz budowa systemów typu park & ride, bike & ride, czy kiss & ride, przynajmniej przy dworcach kolejowych zlokalizowanych w miejscowościach będących siedzibami powiatów i gmin.

Ryc. 100. Liczba pasażerów przewiezionych pociągami spółki Przewozy Regionalne w 2018 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z WIiT na rok 2018

W województwie znajduje się 59 czynnych dworców (zarządzanych przez PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe – Rejon w Poznaniu). Ponadto istnieje 165 stacji kolejowych (w tym 37 to przystanki). Największe dworce kolejowe kategorii A, z ruchem powyżej 2 milionów pasażerów rocznie, znajdują się w Szczecinie i Stargardzie oraz kategorii C – z ruchem od 300 000 do 1 000 000 pasażerów rocznie – w Koszalinie, Kołobrzegu i Białogardzie. Pozostałe dworce należą do kategorii D (poniżej 0,3 mln pasażerów rocznie). Punkty te należy traktować jako największe generatory ruchu i huby przesiadkowe w sieci kolejowej regionu.

Zasady organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego reguluje ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5, poz. 13 z późniejszymi zmianami). Najważniejsze regulacje ustawy to:

- wprowadzenie organizatora publicznego transportu zbiorowego, czyli właściwej jednostki samorządu terytorialnego (a na poziomie kraju – ministra właściwego do spraw transportu), który będzie odpowiedzialny za organizowanie i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze swojej właściwości,
- wprowadzenie operatora publicznego transportu zbiorowego, czyli samorządowego zakładu budżetowego oraz przedsiębiorcy uprawnionego do wykonywania usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wprowadzenie obowiązku opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, jako podstawy organizowania przewozów wykonywanych przez operatora przy uwzględnieniu potrzeb lokalnej społeczności.

Ustawowe uregulowanie zasad funkcjonowania transportu publicznego powinno również z założenia umożliwiać funkcjonowanie takich usług wszędzie tam, gdzie z punktu widzenia potrzeb społecznych są one niezbędne, a ze względów komercyjnych nieuzasadnione.

Ustawa nakłada na organizatorów obowiązek opracowania planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, których elementem ma być integracja wszystkich gałęzi transportu i które obligatoryjnie muszą wskazywać linie komunikacyjne, na których będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Ustawa stwarza również warunki dla integracji publicznego transportu zbiorowego w sferze organizacyjnej, np. przez promocję zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych czy zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Mając na uwadze taki stan rzeczy, zasadne jest tworzenie koncepcji budowy nowoczesnych węzłów przesiadkowych, które oferowałyby usługi transportu publicznego wysokiej jakości, zapewniające pasażerom możliwość szybkiej i łatwej zmiany środka transportu, co w dużym stopniu decyduje o konkurencyjności transportu publicznego względem transportu indywidualnego.

2.7.5.2. Zintegrowane węzły przesiadkowe

Zintegrowany węzeł przesiadkowy to „miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu, wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną – Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym art. 4. 1 pkt 27.

System transportu publicznego oraz węzłów przesiadkowych składa się z infrastruktury punktowej związanej z wartością usług przewozowych, do której należą takie elementy jak: oczekiwanie, postój, funkcje informacyjne i organizacja przewozu od strony pasażera. Oprócz filarów systemu transportowego, jakimi są pasażer i przewoźnik, w systemie tym powinna się znaleźć także infrastruktura uzupełniająca w postaci zaplecza parkingowego dla rowerów i samochodów.

Podstawowym celem integracji pasażerskiego transportu zbiorowego w województwie zachodniopomorskim jest podniesienie na wyższy poziom wartości usług oferowanych pasażerom. Wiąże się to przede wszystkim z usprawnieniem szybkości połączeń środków transportu publicznego oraz zapewnieniem komfortowych warunków dla podróżujących. Istotnym elementem jest wprowadzenie zintegrowanego biletu na wybranych obszarach województwa zachodniopomorskiego[36].

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego określa przedsięwzięcia strategiczne i komplementarne w zakresie tworzenia nowych i modernizowania istniejących zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020 przewidziane są do realizacji inwestycje z zakresu modernizacji i budowy zintegrowanych węzłów, centrów, miejsc oraz punktów przesiadkowych wraz z budową infrastruktury towarzyszącej. Ponadto przewiduje się przebudowę dróg lokalnych oraz dróg rowerowych, łączących centra przesiadkowe z miejscowościami i miejscami pracy oraz z siecią TEN-T.

[36] „Analiza możliwości wdrożenia zintegrowanego metropolitalnego systemu pasażerskich przewozów zbiorowych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym”, Szczecin 2019.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego wskazuje na konieczność wprowadzenia multimodalnych rozwiązań transportowych umożliwiających sprawne przesiadanie się podróżujących pomiędzy komunikacją regionalną, prywatną a komunikacją publiczną, szczególnie w miastach powiatowych – Koszalinie, Kołobrzegu, Białogardzie, które według Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego stanowią główne węzły przesiadkowe we wschodniej części województwa.

W ramach Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego przewidziano do realizacji inwestycje w zakresie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, inteligentnych systemów transportowych i inwestycje w infrastrukturę związaną z transportem niskoemisyjnym.

Rozwój systemu transportu publicznego w Województwie Zachodniopomorskim przekłada się obecnie na realizację konkretnych inwestycji. Najważniejszą – bo o znaczeniu krajowym – jest powstający zintegrowany węzeł przesiadkowy dworca kolejowego Szczecin Główny. Równocześnie zadanie jest ściśle związane z modernizacją budynku dworca kolejowego. Przedsięwzięcie ma na celu przede wszystkim:

- usprawnienie powiązań metropolii z Niemcami,
- podniesienie jakości i sprawności obsługi podróżnych w kolejowym ruchu krajowym,
- usprawnienie powiązania dwóch podsystemów komunikacji zbiorowej – regionalnego dworca autobusowego i dworca kolejowego,
- lepszą integrację różnych środków zbiorowego transportu miejskiego Szczecina,
- usprawnienie i budowę nowych powiązań pieszych pomiędzy dwoma tarasami śródmieścia Szczecina – nabrzeżem Odry i centrum miasta.

2.7.6. Transport morski

Dostęp do portów morskich stanowi istotną przewagę konkurencyjną województwa zachodniopomorskiego. Najważniejszymi portami województwa, ale również portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, są porty w Szczecinie i Świnoujściu (wraz z budowanym portem zewnętrznym). Kolejnym w hierarchii pod względem wielkości obrotów jest port Police. Spośród pozostałych portów, takich jak: Dziwnów, Mrzeżyno, Kołobrzeg, Darłowo (położone nad otwartym morzem), Wolin, Kamień Pomorski (nad Zalewem Kamieńskim) oraz Trzebież, Nowe Warpno, Stepnica i Lubin (nad Zalewem Szczecińskim) zdecydowanie wyróżnia się Kołobrzeg, będący największym portem handlowym na środkowym wybrzeżu.

Dostęp od strony lądu do portu w Świnoujściu zapewnia droga krajowa nr 3 (S3) i magistralna linia kolejowa 401 (E59/CE59). Istniejące połączenia komunikacyjne nie będą w stanie sprawnie obsłużyć budowanego zewnętrznego portu w Świnoujściu wraz z jego lądowym zapleczem i wymagają przebudowy w tym zakresie. Terminal LNG stanowi tylko jeden komponent realizowanego przedsięwzięcia i jako taki nie będzie generował dużych potoków w ruchu samochodowym. Budowa zewnętrznego portu stwarza jednak dużo szersze możliwości rozwoju usług portowych, a w tym zakresie wymaga dodatkowych rozwiązań infrastrukturalnych w otoczeniu kompleksu portowego.

Do portu w Szczecinie dostęp zapewnia droga krajowa nr 10 (S10) wraz z drogami nr 3 (S3), nr 6 (A6 i S6) oraz linie kolejowe nr 273 (CE59), 351 (E59), 401 (E59/CE59). Zdecydowanej poprawy wymaga połączenie portu z zewnętrznym systemem transportowym.

Stan techniczny, parametry, głębokości i wyposażenie w infrastrukturę torów i śródlądowych dróg wodnych stanowi równie istotny element prawidłowego funkcjonowania i rozwoju portów, co infrastruktura transportowa zapewniająca dostęp od strony lądu. Dostęp od strony wody do portów w Świnoujściu i Szczecinie zapewniają tory wodne na wewnętrznych wodach morskich i śródlądowe drogi wodne Odrzańskiej Drogi Wodnej. Od strony morza do portu w Świnoujściu prowadzą na Zatoce Pomorskiej dwa tory wodne, których parametry określone zostały rozporządzeniem ministra infrastruktury: tor podejściowy o długości 25,2 km, szerokości w dnie 240 m i głębokości technicznej 14,5 m oraz tor podejściowy północny o długości 35,5 km, szerokościach w dnie 180-220 m i głębokości technicznej 14,3 m. Głębokości kotwicowisk wahają się od 9 do 19 m. Ze Świnoujścia do Szczecina prowadzi przez Zalew Szczeciński podejściowy tor wodny o głębokości 10,5 m. W praktyce z portu w Świnoujściu mogą korzystać statki o maksymalnym zanurzeniu 13,2 m i długości całkowitej 270 m, natomiast w porcie Szczecin statki nie mogą przekroczyć długości całkowitej 215 m, a zanurzenie statków o długość całkowitej do 160 m nie może przekroczyć 9,15 m. Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście posiada nabrzeża o łącznej długości 16,74 km, z czego do eksploatacji nadaje się 13,86 km.

Przyszłość zespołu portów zależy w głównej mierze od pogłębienia i utrzymania odpowiedniej głębokości torów podejściowych do Świnoujścia i toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Tory podejściowe na Zatoce Pomorskiej powinny umożliwiać zawijanie do portu w Świnoujściu statków o zanurzeniu maksymalnym, jak dla cieśnin duńskich, tj. 15 m. Oznacza to również, iż podwodne instalacje, przede wszystkim gazociąg północny z Rosji do Niemiec, powinny być ułożone na minimalnej głębokości 17 m, aby nie stanowić przeszkody w dostępie do portów dla statków o zanurzeniu 15 m. Głębokość toru wodnego ze Świnoujścia do Szczecina powinna wynosić co najmniej 12,5 m – taki standard oferują konkurencyjne porty bałtyckie: Rostock, Gdynia, Gdańsk.

Główna aktywność największych zachodniopomorskich portów znajduje się :

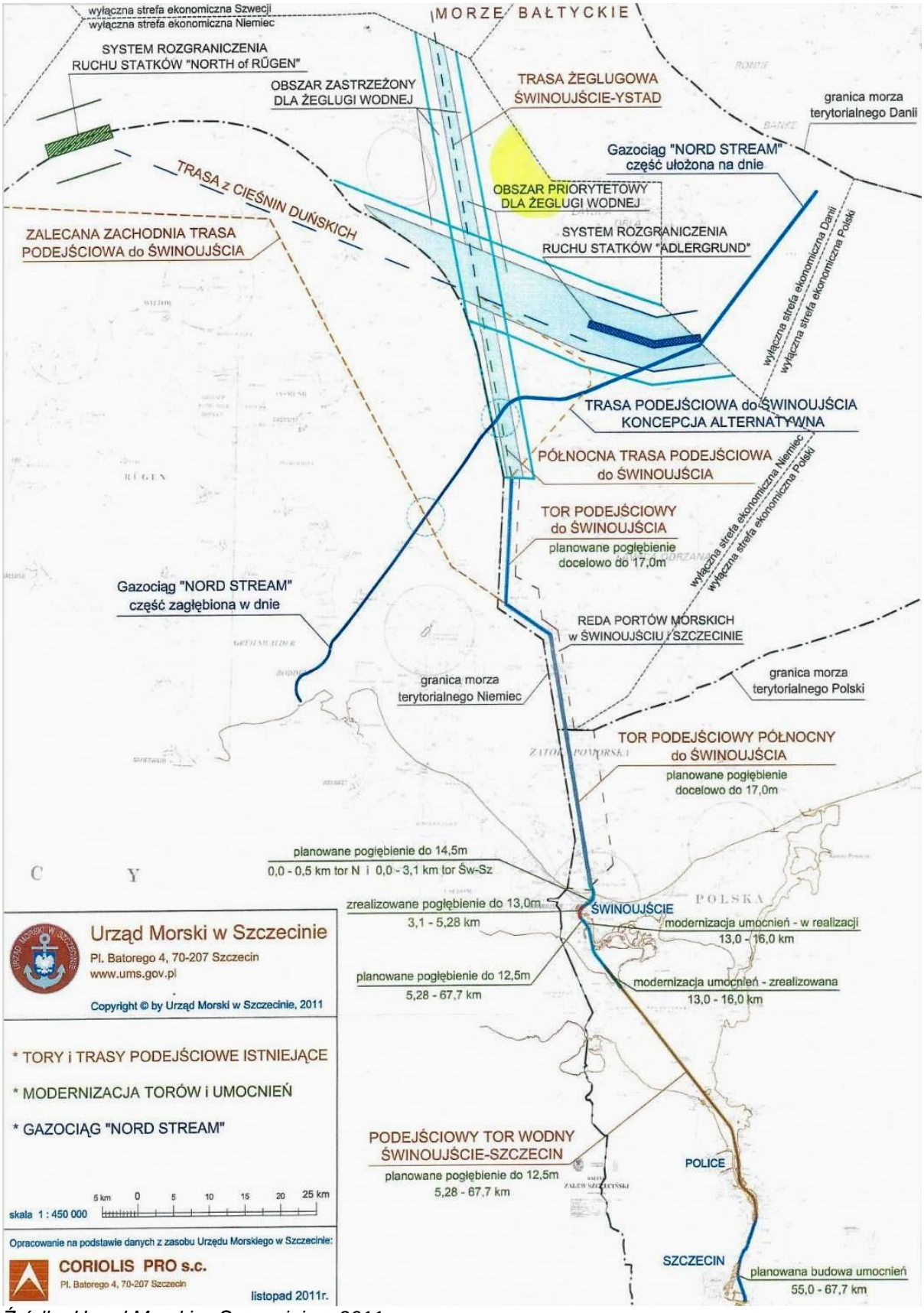
1) w Porcie Szczecin na obszarach:
   - Łasztowni (rejon przeładunków drobnicy; znajduje się tam wolny obszar celny o powierzchni 19,66 ha – działalność portu w tym obszarze jest stopniowo ograniczana i wycofywana),
   - Półwyspu Ewa (rejon przeładunków i składowania zbóż),
   - Basenu Górniczego (rejon przeładunków masowych),
   - Basenu Górnośląskiego (rejon przeładunków paliw),
   - Ostrowa Grabowskiego (z lokalizacją terminalu kontenerowego).
2) w Porcie Świnoujście na obszarach:
   - terenu północno-wschodniego (rejon największego na polskim wybrzeżu centrum obsługi ładunków masowych),
   - terminalu promowego (rejon lokalizacji największego w Polsce terminalu promowego),
   - wolnego obszaru celnego (obsługującego ładunki chłodnicze).

Port zewnętrzny wraz z terminalem LNG otwiera kolejne możliwości w zakresie usług portowych.

Portem o niższej randze, jednakże zasługującym na wyróżnienie, jest port Police, zajmujący piąte miejsce w kraju pod względem wielkości przeładunków. Port został uwzględniony w ostatniej rewizji sieci TEN-T jako element sieci kompleksowej. Parametry nabrzeży w porcie Police umożliwiają przyjęcie statków załadowanych o nośności sięgającej 22 tys. DWT na terminalu morskim i 3,5 tys. DWT na terminalu barkowym. Dostęp drogowy i kolejowy do portu w Policach jest ograniczony i odbywa się przez szczeciński węzeł komunikacyjny – drogi wojewódzkie i powiatowe oraz linię kolejową 406 relacji Szczecin-Trzebież, a od strony wody z toru podejściowego Świnoujście-Szczecin.

Szczególną rolę odgrywa również port w Kołobrzegu, położony w ujściu Parsęty, oddalony o ok. 40 km od Koszalina. Jest szóstym – pod względem wielkości – morskim portem handlowym w Polsce, a jego drugą podstawową funkcją jest obsługa kutrów rybackich. Duże znaczenie ma również funkcja turystyczna i obsługa połączeń wycieczkowych. Dostęp od strony lądu do portu zapewnia droga krajowa nr 11 i linie kolejowe 402 i 404. Do portu w Kołobrzegu mogą wchodzić obecnie statki o maksymalnej długości do 100 m, szerokości do 20 m i zanurzeniu do 5 m. Infrastruktura portu i dostępu do portu od strony lądu podlegają obecnie przebudowie. W 2010 r. zakończone zostały prace mające na celu poszerzenie wejścia do portu (z 40 do 80 m) i przedłużenie falochronów.

Ryc. 101. Tory i trasy podejściowe do portów w Świnoujściu i Szczecinie



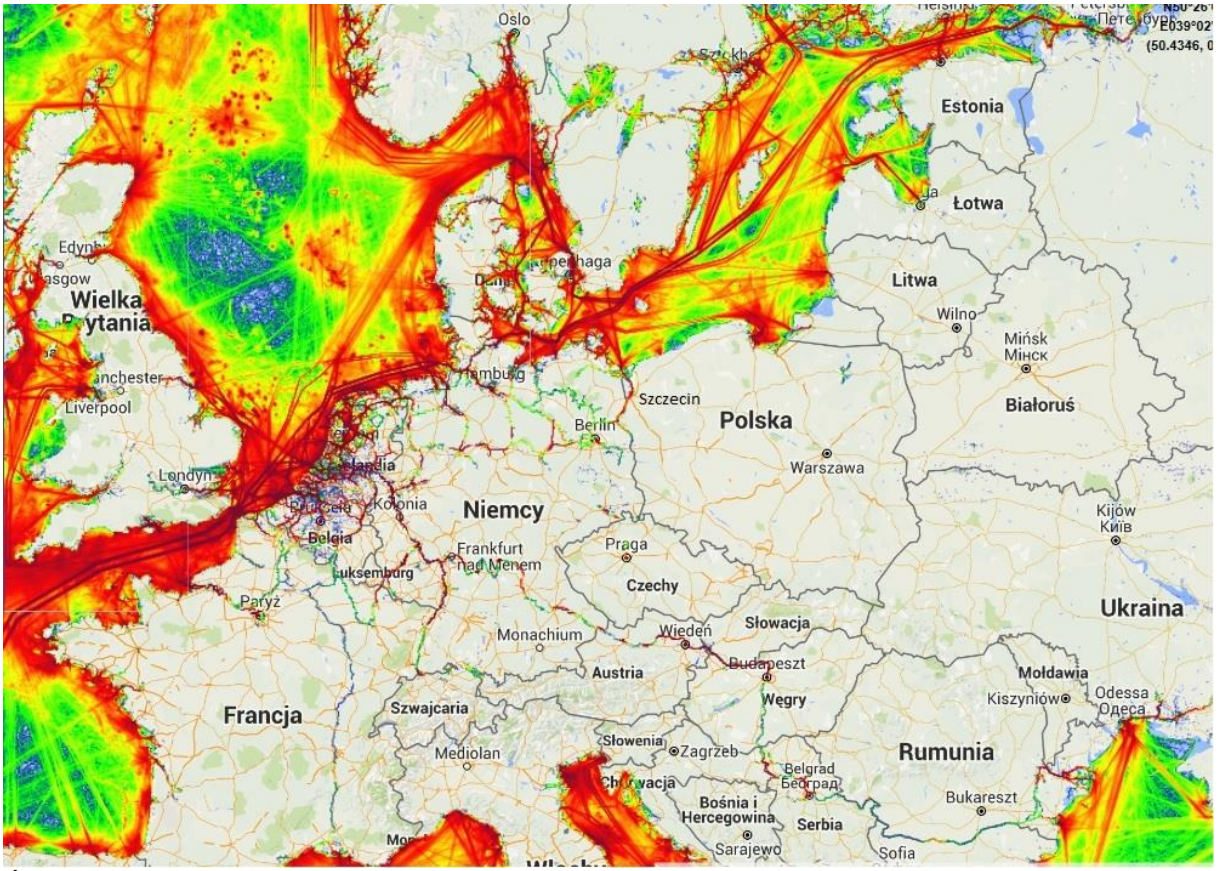
Źródło: Urząd Morski w Szczecinie – 2011 r.

Infrastruktura i suprastruktura portów, mimo realizowanych sukcesywnie inwestycji, jest wciąż niezadowalająca. Stan nabrzeży jest zły, a część z nich nie nadaje się do dalszej eksploatacji z racji stanu

technicznego, bądź niewystarczających parametrów technicznych. Modernizacji wymagają zarówno nabrzeża, jak i drogi kołowe czy tory kolejowe zlokalizowane na terenach portowych.

Istotny wpływ na transport morski na Morzu Bałtyckim, Północnym i Kanale La Manche zaliczonych do SECA (obszarów kontroli emisji siarki) ma implementacja tzw. Dyrektywy Siarkowej. Od 1 stycznia 2105 r. armatorzy statków pływających w obszarach SECA zobowiązani są do używania paliw zawierających maksymalnie 0,1% siarki (wcześniej zawartość siarki mogła wynosić 1%). Oznacza to wzrost kosztów funkcjonowania transportu morskiego na Bałtyku (droższe paliwo, nakłady na modernizację lub wymianę floty), a w związku z faktem nieobjęcia tymi rygorami południa Europy (Morze Śródziemne) powstaje dysproporcja i zakłócenie konkurencyjności. Warto tez dodać, że otwiera to także nowe możliwości przed Terminalem LNG w Świnoujściu, gdyż gaz może być alternatywnym paliwem dla nowych statków.

Ryc. 102. Gęstość ruchu statków na morzu i śródlądowych drogach wodnych



Źródło: Marinetraffic.com

2.7.7. Transport wodny śródlądowy

Głównym śródlądowym szlakiem żeglugowym województwa jest Odrzańska Droga Wodna. Tworzy ona naturalne połączenie krajów skandynawskich – przez porty ujścia Odry w Świnoujściu, Policach i Szczecinie – z krajami Europy południowej. Odrzańska Droga Wodna stanowi element ukształtowanego w procesie historycznym odrzańskiego korytarza transportowego, funkcjonalnie związanego z obsługą wymiany towarowej. Wiąże ona również aglomerację szczecińską i morsko-rzeczne porty ujścia Odry z aglomeracją wrocławską i górnośląską, a za pośrednictwem drogi wodnej Wisła-Odra z wielkopolskim obszarem gospodarczym, zaś przez kanały Odra-Hawela i Odra-Sprewa z aglomeracją berlińską i zachodnioeuropejskim systemem dróg wodnych.

Jako jedna z gałęzi transportu zaplecza zespołu portowego ujścia Odry, żegluga śródlądowa podnosi ich zdolność konkurencyjną w stosunku do innych portów bałtyckich, zapewniając lepszą sprawność połączeń transportowych z zapleczem.

Tworzenie warunków funkcjonowania i rozwoju żeglugi śródlądowej jest zgodne z głównymi kierunkami zrównoważonej polityki transportowej Wspólnoty Europejskiej, dążącej do zmniejszania degradującego wpływu transportu na środowisko naturalne, m.in. przez wspieranie żeglugi śródlądowej wszędzie tam,

gdzie może skutecznie konkurować z transportem samochodowym. Rozwój żeglugi śródlądowej gwarantuje tworzenie bezpiecznego, niezawodnego i wielogałęziowego systemu transportowego, kompatybilnego z systemem transportowym innych regionów i krajów Unii Europejskiej.

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

Odrzańska Droga Wodna stanowi element projektowanego europejskiego szlaku żeglownego E30 (porozumienie AGN[37] o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia), łączącego Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie.

Istniejąca zabudowa hydrotechniczna rzeki Odry jest niedostosowana do obecnych potrzeb transportowych. Brak odpowiednich nakładów na jej utrzymanie doprowadził do dekapitalizacji zabudowy hydrotechnicznej, która na poszczególnych odcinkach charakteryzuje się różnym stopniem fizycznego zużycia obiektów oraz różnymi parametrami eksploatacyjnymi.

Tabela 30. Parametry Odrzańskiej Drogi Wodnej w województwie zachodniopomorskim

L.p.	Odcinek	Długość w km	Obowiązująca klasa drogi wodnej Dz.U.02.77.695	Rzeczywista klasa drogi wodnej	Parametry ograniczające możliwości żeglugowe
1.	Odra od ujścia rzeki Warty do Ognicy	79,4	III	< III	Zmienna głębokość i szerokość szlaku żeglownego.
2.	Odra od Ognicy do Widuchowej	7,1	Vb	Vb	brak
3.	Odra Wschodnia od Widuchowej do przekopu Klucz-Ustowo	26,4	Vb	Vb	brak
4.	Przekop Klucz-Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią	2,7	Vb	<Vb	Niedostateczna głębokość szlaku żeglownego.
5.	Regalica od przekopu Klucz-Ustowo do jeziora Dąbie	11,1	Vb	<III	Niedostateczne prześwity pionowe i poziome mostów kolejowych i kolejowo-drogowych.
6.	Jezioro Dąbie od ujścia Regalicy do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	9,5	Vb	<Vb	Niedostateczna głębokość szlaku żeglownego.
7.	Odra Zachodnia od Widuchowej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	36,6	Vb	< III	Niedostateczne prześwity pionowe i poziome mostów kolejowych i drogowych w Szczecinie.
8.	Przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do rzeki Parnicy	1,3	Vb	Vb	brak
9.	Rzeka Parnica od Przekopu Parnickiego do granicy z morskimi wodami	1,6	Vb	<III	Niedostateczne prześwity pionowe i poziome mostów kolejowych i drogowych w Szczecinie.

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Mimo utrudnień, zachodniopomorski odcinek Odrzańskiej Drogi Wodnej Hohensaaten-Szczecin (ujęty w sieci bazowej TEN-T) jest już dzisiaj odcinkiem o najlepszych warunkach żeglowności i najintensywniej eksploatowanym.

Odra, do wejścia na wschodnią śluzę w Hohensaaten, stanowi najlepsze i najszybsze połączenie portów ujścia Odry z europejskim systemem dróg wodnych. Nie ma jednak trwałych głębokości tranzytowych przy średnich i niskich stanach wody (odcinek Ognica-Hohensaaten o długości ok. 32 km). Inne istotne

[37] AGN (European Agreement on Main Inland Waterway of International Importance) – Europejskie porozumienie o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia.

ograniczenie stanowią niedostateczne prześwity pionowe i poziome mostów kolejowych, kolejowo-drogowych i drogowych. Odcinek ten powinien w pierwszej kolejności przejść modernizację do osiągnięcia parametrów drogi wodnej IV-Vb klasy (obecnie < III-Vb) i winien być traktowany na równi z przebudową niemieckiego odcinka drogi wodnej Odra-Hawela.

Realizacja Programu dla Odry 2006 w zakresie żeglugi śródlądowej pozwoli jedynie przywrócić stan z pierwszej połowy XX wieku. Ratyfikacja porozumienia AGN umożliwia rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce, gwarantując tworzenie bezpiecznego, niezawodnego i wielogałęziowego systemu transportowego, kompatybilnego z systemami transportowymi innych krajów Unii Europejskiej, a jednocześnie zapewniającego pełne zaspokojenie potrzeb transportowych.

Odra, pomimo regulacji na przeważającej długości, jest ciągle rzeką o wysokich walorach przyrodniczych, ważnym międzynarodowym korytarzem ekologicznym, a w jej dolinie skupia się największe bogactwo siedlisk i gatunków w tej części Europy Środkowej. Aktywizacja transportowa Odrzańskiej Drogi Wodnej powinna być przykładem realizacji idei zrównoważonego rozwoju, stwarzającego szanse rozwoju gospodarczego Nadodrza, przy zachowaniu unikatowego potencjału przyrodniczego. Konieczność minimalizacji negatywnego oddziaływania planowanych inwestycji hydrotechnicznych na środowisko przyrodnicze wymaga zastosowania wszelkich dostępnych środków, przez wykorzystanie odpowiednich rozwiązań technicznych i funkcjonalno-przestrzennych. Poszukiwanie konsensusu między argumentami przemawiającymi za aktywizacją funkcji transportowej a racjami środowiskowymi staje się warunkiem niezbędnym dla realnego podniesienia parametrów Odrzańskiej Drogi Wodnej do III klasy, a w przyszłości do włączenia jej do sieci europejskich dróg wodnych.

W województwie zachodniopomorskim za priorytetowe inwestycje uważa się:

- modernizację zabudowy hydrotechnicznej na Odrze granicznej do III klasy, do roku 2020,
- docelowo rozbudowę Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Ognica (km 697,0) – Hohensaaten (km 667,2) celem osiągnięcia parametrów IV klasy żeglowności (zrównanie z parametrami niemieckiego odcinka kanału Odra-Hawela),
- modernizację szczecińskiego węzła wodnego,
- budowę portu rzecznego w Szczecinie, zintegrowanego z portem morskim.

Uzyskanie IV klasy żeglowności na Odrze granicznej, a tym samym głębokości 280 cm przez minimum 240 dni w roku, wymaga kanalizacji rzeki oraz zakrojonych na szeroką skalę robót bagrowniczych. Obecnie wspólnym celem polskiej i niemieckiej administracji rzeki jest uzyskanie głębokości minimum 180 cm w przeważającym okresie roku. Cel ten ma również służyć poprawie przepływu wody i poprawie warunków pracy lodołamaczy na Odrze.

Odra pełni ważne funkcje gospodarcze, polityczne i ekologiczne, co implikuje konieczność sprecyzowania potrzeb i roli rzeki nie tylko w systemie wodno-gospodarczym i transportowym Polski, ale także potraktowania jej jako ogniwa łączącego te systemy z systemami pozostałych krajów Unii Europejskiej. Działania związane z utrzymaniem i rozbudową drogi wodnej Odry muszą być zatem skoordynowane z realizacją zobowiązań międzynarodowych oraz stanowić ich integralną część.

Zachodniopomorski odcinek ODW stanowi fragment liczącego prawie 180 km długości granicznego odcinka Odry, administrowanego wspólnie przez stronę polską i niemiecką.

Odra, jako rzeka graniczna, wymaga wspólnych rozwiązań integrujących systemy transportowe Polski i Niemiec, przy jednoczesnym uwzględnieniu zagrożenia powodziowego. Z tego powodu 27 kwietnia 2015 r. podpisana została *Umowa między Rządem Rzeczpospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych pogranicza polsko-niemieckiego (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi*). Poza kwestią ochrony przeciwpowodziowej, realizacja umowy, poprzez osiągnięcie III klasy żeglowności, umożliwi aktywizację terenów nadodrzańskich poprzez rozwój transportu śródlądowego, działalności turystycznej i rekreacyjnej na obszarach położonych wzdłuż Odry.

2.7.8. Transport lotniczy i bezpieczeństwo żeglugi powietrznej

System transportu lotniczego w województwie zachodniopomorskim tworzy przede wszystkim międzynarodowy Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność oraz kilkanaście lotnisk i obiektów lotniskowych, częściowo lub całkowicie wyłączonych z ruchu.

Port lotniczy Szczecin-Goleniów położony jest w odległości 45 km od Szczecina oraz 5 km od Goleniowa. Dostęp do portu zapewniają drogi krajowe nr 3 i 6, czas dojazdu ze Szczecina wynosi ok. 40 min.

W 2013 r. uruchomiono ponadto połączenie szynowe od linii kolejowej nr 402, dzięki któremu z Dworca Szczecin Główny pod sam terminal można dostać się w 45 minut (dla uzyskania oczekiwanej sprawności wymaga się właściwej koordynacji rozkładu). Lotnisko odnotowuje wzrost liczby obsługiwanych pasażerów z 56,6 tys. w roku 2000, 182,4 tys. w roku 2006 do 412,5 tys. w roku 2015. Istotnym uwarunkowaniem rozwoju portu lotniczego w Goleniowie jest jego relatywnie bliskie położenie w stosunku do niemieckich lotnisk. Lotniska berlińskie (SXF-Schönefeld i TXL-Tegel), a docelowo budowany Port lotniczy Berlin-Brandenburg im. Willy'ego Brandta (BER), przy ich rozbudowanej sieci połączeń o szerokim zasięgu globalnym (światowym i europejskim) i dogodnym połączeniu autostradowym ze Szczecinem (dojazd autostradami A6 i A10 zajmuje ok. 2 godzin), przejmują i obsługują znaczną część międzynarodowego ruchu pasażerskiego z regionu. Na korzyść lotniska w Goleniowie przemawia położenie w strefie wybrzeża południowego Bałtyku, co daje dodatkowy impuls związany z obsługą rejonów o dużych walorach turystycznych i uzdrowiskowych. Dotyczy to również ruchu międzynarodowego z kierunku Skandynawii i Wysp Brytyjskich. Lotnisko w Goleniowie posiada pas startowy o wysokich parametrach technicznych i jest wyposażone w obiekty kubaturowe i techniczne niezbędne do jego funkcjonowania jako międzynarodowego lotniska komunikacyjnego. W roku 2006 oddano do użytku terminal o przepustowości projektowej 600-750 tys. pasażerów rocznie, a układ funkcjonalny terminalu umożliwia rozdzielenie odpraw w ruchu krajowym-europejskim (strefa Schengen) i zagranicznym. W 2015 r. zakończono modernizację lotniska obejmującą rozbudowę płyt postojowych, remont istniejącej nawierzchni oraz budowę nowej drogi kołowania. Żadne inne lotnisko w województwie nie ma infrastruktury umożliwiającej obsługę regularnego ruchu międzynarodowego i nie spełnia wymogów bezpieczeństwa lotów określonych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) w maju 2018 r. potwierdził, że plan generalny Lotniska Szczecin-Goleniów spełnia wymagania ustawowe. Plan generalny, po uzgodnieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego, podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw transportu. Zgodnie z prawem dla terenu – z zatwierdzonym planem generalnym – sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe.

Na niemieckiej części wyspy Uznam, ok. 11 km od centrum Świnoujścia, znajduje się Międzynarodowe Lotnisko Heringsdorf. Lotnisko nastawione jest głównie na obsługę ruchu turystycznego – stanowi alternatywę dla podróżnych zmierzających nad Bałtyk zarówno po stronie niemieckiej – jak i polskiej. Na lotnisku co roku nieco zmienia się oferta, w 2016 r. w sezonie letnim obsługiwane były połączenia z 5 miastami niemieckimi, 2 miastami szwajcarskimi, a także Londynem. We wcześniejszych latach istniały połączenia z Wiedniem, a także z Warszawą i Krakowem (w lutym 2015 r. podpisano list intencyjny, w którym polskie Świnoujście i niemiecki Vorpommern wyraziły wolę zmiany nazwy lotniska na Heringsdorf/Świnoujście).

Na terenie województwa istnieją obiekty, które po modernizacji i dostosowaniu do wymogów stosownych przepisów mogłyby pełnić funkcję lokalnych i ponadregionalnych lotnisk, oferujących obsługę w połączeniach o charakterze dyspozycyjnym i nieregularnym. Jednym z takich obiektów jest lotnisko w Zegrzu Pomorskim, położone 25 km na południe od Koszalina. Zlokalizowano na nim bazę Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego. W 2018 r. część lotniska została wpisana do rejestru lotnisk pn. Koszalin Baza LPR (EPKH). Ponadto obiekt znajduje się również w wykazie lądowisk samolotowych. Ze względu na uwarunkowania finansowe, uruchomienie portu lotniczego w tym miejscu, w najbliższych latach jest mało prawdopodobne.

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

We wrześniu 2012 r. otwarto do użytku lotnisko Bagicz (Kołobrzeg). Ze względu na położenie w strefie nadmorskiej i uzdrowiskowej, obsługuje ono sezonowo ruch jednostek turystycznych i czarterowych o pojemności do 20 pasażerów, a także śmigłowce i Lotnicze Pogotowie Ratunkowe.

W kwietniu 2013 r. Prezes ULC wydał zezwolenie na założenie lotniska Czaplinek–Broczyno (na bazie nieczynnego lotniska wojskowego), jednakże obiekt wciąż znajduje się jedynie w wykazie lądowisk samolotowych.

Na terenie województwa funkcjonują również wojskowe lotniska (Świdwin i Mirosławiec) oraz lądowiska śmigłowcowe (Darłowo i Świnoujście).

Ponadto w województwie, najczęściej na bazie byłych lotnisk wojskowych, zlokalizowane są lądowiska samolotowe i śmigłowcowe znajdujące się w rejestrze ULC. Poza wspomnianymi lądowiskami: Koszalin-
-Zegrze Pomorskie oraz Czaplinek–Broczyno, istnieją lądowiska:

- Wilcze Laski (gmina Szczecinek) – byłe wojskowe lotnisko radzieckie, dzierżawione od gminy przez Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Lotnicze; posiada drogę startową o wymiarach 2300×30m i drogi kołowania 2300×10 m;
- Chojna–Stratus – byłe wojskowe lotnisko radzieckie, nieużytkowane lotniczo (własność gminy Chojna); wykorzystywane przez Stowarzyszenie Lotnicze „Stratus”;
- Borne Sulinowo – zlokalizowane na byłym radzieckim lotnisku wojskowym (własność gminy), częściowo utwardzone dla mikrolotów i samolotów;
- Drahimek – prywatne lądowisko samolotowe;
- Sławno – prywatne lądowisko samolotowe;
- lądowiska przyszpitalne (Gryfice, Koszalin, Szczecin [2], Szczecinek oraz nieumieszczone w rejestrze ULC lądowiska w Świnoujściu i Wałczu), lądowiska Lasów Państwowych (Kołacz – Nadleśnictwo Połczyn oraz Polanów – Nadleśnictwo Polanów) oraz lądowiska śmigłowcowe prywatne (w Słowenkowie, gmina Sławoborze i w Wałczu).

Ani w wykazie lotnisk, ani lądowisk nie figurują powojskowe lotniska:

- Wicko Morskie – nieczynne lotnisko wojskowe;
- Maków-Płoty – nieczynne wojskowe lotnisko zapasowe (własność prywatna);
- Kalina – nieczynne gruntowe, zapasowe wojskowe lotnisko poradzieckie (własność prywatna);

Ponadto dwa powojskowe lotniska, na skutek przeprowadzonych inwestycji, bezpowrotnie utraciły możliwość startów i lądowań są to :

- Kluczewo (Stargard) – nieczynne wojskowe lotnisko poradzieckie (wskutek zlokalizowania na środku pasa startowego budynków centrum logistycznego);
- Śniatowo – nieczynne wojskowe lotnisko zapasowe poradzieckie i polskie (wskutek zlokalizowania na nim farmy wiatrowej).

W otoczeniu lotnisk: Szczecin-Goleniów, Szczecin Dąbie, Bagicz i Koszalin Baza LPR (Zegrze Pomorskie) wyznaczone są powierzchnie ograniczające, na których ustalono dopuszczalne gabaryty obiektów budowalnych i naturalnych dla celów bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych. Strefy takie zabezpieczają również lotniska i lądowiska wojskowe (Świdwin, Mirosławiec, Świnoujście i Darłowo).

Lotnicze urządzenia naziemne (LUN)

Na terenie województwa zachodniopomorskiego rozlokowane są lotnicze urządzenia naziemne (LUN). Są to obiekty i urządzenia do kierowania, kontroli, nadzoru i zabezpieczenia obsługi ruchu lotniczego, w których skład wchodzą:

1) urządzenia radiolokacyjne (SUR) znajdujące się na terenie lotniska Szczecin-Goleniów, w miejscowości Żukowo (gmina Darłowo) a także planowany do wpisu do rejestru LUN – SUR Skotniki (gmina Szczecinek)
2) urządzenia łączności (COM) znajdujące się w: w Bagiczu, Zegrzu Pomorskim, Chociwlu, na terenie lotnisk Szczecin Dąbie i Szczecin-Goleniów; urządzenia te nie posiadają wyznaczonych powierzchni ograniczających zabudowę,
3) pomoce radionawigacyjne (NAV), zapewniające statkom powietrznym informacje o ich pozycji:
   - radiolatarnie bezkierunkowe – NDB w Chociwlu i Mostach,
   - radiolatarnie ogólnokierunkowe – VOR lub DVOR w Żukowie (Darłowo) oraz na lotnisku Szczecin-Goleniów,
   - radioodległościomierze – DME w Czaplinku i na lotnisku Szczecin-Goleniów,
   - radiolatarnie kierunku – ILS LOC w obrębie lotniska Szczecin-Goleniów,
   - radiolatarnie ścieżki schodzenia – ILS GP w obrębie lotniska Szczecin-Goleniów.
4) automatyczny system pomiarowy parametrów meteorologicznych – MET w Świdwinie;
5) urządzenia i systemy przetwarzania i zobrazowania danych – DP;

Niemieckie lotnisko Heringsdorf wyposażone jest również w radiolatarnie i system ILS (radiolatarnia ścieżki schodzenia ILS GP zlokalizowana jest zaledwie 3,2 km od polskiej granicy).

System oparty na sygnale radiowym wymaga szczególnej ochrony przed zakłóceniami jego działania. W celu zabezpieczenia NAV, wymagana jest ochrona przed źródłami promieniowania lub obecności ruchomych lub stałych przedmiotów, mogących negatywnie wpływać na działanie urządzeń. W związku z powyższym urządzenia NAV wymagają objęcia strefą ograniczonej zabudowy.

Maksymalne zasięgi stref ograniczonej zabudowy dla poszczególnych urządzeń NAV zawiera Tabela 31.

Tabela 31. Powierzchnie ograniczające zabudowę wokół urządzeń radionawigacyjnych (NAV)

Rodzaj NAV	Lokalizacja	Ograniczenia (promień)	Gminy objęte ograniczeniami
radiolatarnie ogólnokierunkowe – (VOR/DVOR)	Żukowo (Darłowo), lotnisko Szczecin-Goleniów, Heringsgorf	10 km	Goleniów, Maszewo, Nowogard, Osina, Przybiernów, Stepnica, Darłowo (miejska i wiejska), Malechowo, Sławno, Świnoujście
radioodległościomierze (DME)	lotnisko Szczecin--Goleniów	6,3 km	Goleniów, Maszewo, Osina
	Czaplinek	3 km	Czaplinek
radiolatarnie bezkierunkowe (NDB)	Chociwel, Mosty	1 km	Goleniów, Maszewo, Chociwel
radiolatarnie kierunku (ILS LOC)	lotnisko Szczecin--Goleniów, lotnisko Heringsdorf	obszar do 9 km dla wyznaczonego toru	Goleniów, Maszewo, Świnoujście
radiolatarnie ścieżki schodzenia (ILS GP)	lotnisko Szczecin--Goleniów, lotnisko Heringsdorf	obszar do 6 km dla wyznaczonego toru	Goleniów, Maszewo, Świnoujście

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z serwisu mapowego RLUN BRA ULC

Ponadto dwa urządzenia radiolokacyjne (SUR) zlokalizowane na terenie województwa zachodniopomorskiego posiadają powierzchnie ograniczające zabudowę w promieniu 15 km wokół tych urządzeń, są to:

- SUR na lotnisku Szczecin-Goleniów (gminy objęte ograniczeniami: Goleniów, Maszewo, Nowogard, Osina, Przybiernów, Stepnica, Darłowo – miejska i wiejska, Malechowo, Sławno, Świnoujście, Stargard – wiejska)
- planowany do wpisu do rejestru LUN – SUR Skotniki (gminy objęte ograniczeniami: Szczecinek – miejska i wiejska, Barwice, Biały Bór, Borne Sulinowo, Grzmiąca).

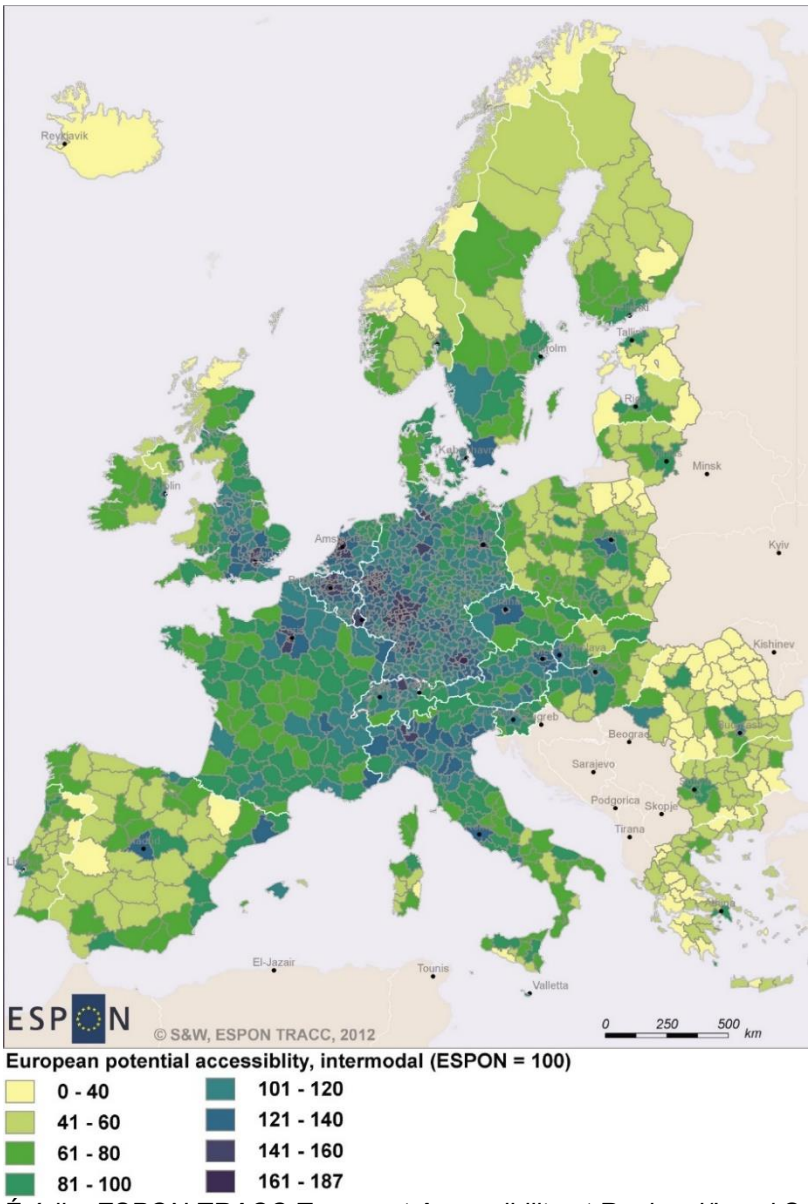
2.7.9. Transport intermodalny

Transport intermodalny to forma alternatywy dla transportu drogowego. Przyczynia się on do realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu i rozwiązuje problemy transportowe przez:

- odciążenie zatłoczonej sieci drogowej z części przewozów towarowych, co powoduje wzrost bezpieczeństwa ruchu,
- zmniejszenie skutków negatywnych dla zdrowia i życia człowieka, środowiska naturalnego oraz kosztów zewnętrznych spowodowanych przez transport drogowy.

Na rozwój transportu intermodalnego wpływa polityka transportowa UE i związane z nią ustawodawstwo dotyczące bezpośrednio i pośrednio sektora transportu oraz trendy w europejskim handlu i rynku transportu. Przewiduje się, że w ciągu najbliższych kilku lat wzrośnie popyt na usługi przewozowe realizowane w morsko-lądowych intermodalnych łańcuchach transportowych w rozwijającym się gospodarczo Regionie Morza Bałtyckiego, zwłaszcza na przewozy kontenerowe. Położenie województwa przy zachodniej granicy Polski oraz lokalizacja portów morskich i włączenie w europejską sieć śródlądowych dróg wodnych sprawia, że zachodnia część województwa posiada jeden z najwyższych w kraju potencjał rozwoju transportu intermodalnego.

Ryc. 103. Europejski potencjał dostępności intermodalnej



Źródło: ESPON TRACC Transport Accessibility at Regional/Local Scale and Patterns in Europe (Final Report 2015).

Wyrazem europejskiej polityki w zakresie rozwoju optymalnej i racjonalnej sieci transportowej jest zaktualizowane podejście do sieci TEN-T. W wyniku rewizji sieci TEN-T do korytarza transportowego Morze Bałtyckie-Morze Adriatyckie – jednej z głównych osi transportowych Europy dołączono Korytarz Szczeciński (Szczecin/Świnoujście-Poznań-Wrocław-Ostrawa). W celu przyspieszenia inwestycji w dziedzinie sieci transeuropejskich Parlament Europejski i Rada UE ustanowiła instrument finansowy „Łącząc Europę". W ramach Korytarza Morze Bałtyckie-Morze Adriatyckie wstępnie zidentyfikowano projekty:

- kolejowy na odcinku Wrocław-Poznań-Szczecin/Świnoujście,
- portowy: Świnoujście, Szczecin w zakresie wzajemnych połączeń między portami.

Strona niemiecka rozwija i promuje korytarz rozwojowy Bałtyk-Adriatyk (Scandria), który jest konkurencyjny wobec Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC i może przejąć większość połączeń między Skandynawią a Włochami i Słowenią. Korytarz ten wpisuje się w ustanowione w ramach rewizji TEN-T połączenia transeuropejskie Skandynawia-Morze Śródziemne oraz Hamburg/Rostock-Burgas, w których połączenia Rostocku przez Berlin z południem i wschodem Europy stanowią ich ważne odnogi.

Wobec powyższego priorytetowym zadaniem dla partnerów Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej jest przyspieszenie procesu realizacji

inwestycji modernizacyjnych i rozwojowych w zakresie infrastruktury kolejowej – linii E59, CE59 – Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz wprowadzenie inteligentnych systemów transportowych w punktach węzłowych i na całej długości korytarza („Zielonego Korytarza").

W wyniku porozumienia pomiędzy spółką DB Port Szczecin a Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście – w kwietniu 2012 r. – uruchomiono pierwszy terminal kontenerowy w szczecińskim porcie. Możliwości przeładunkowe terminala kontenerowego wynoszą 120 tys. TEU rocznie. Z kolei w 2013 r. otwarto w Porcie w Świnoujściu terminal kontenerowy o maksymalnej rocznej zdolności przeładunkowej 70 tys. TEU.

Według Analizy Kolejowych Przewozów Intermodalnych w Polsce, opracowanej przez Urząd Transportu Kolejowego, w Polsce wykorzystywanych do realizacji przewozów intermodalnych jest obecnie 31 terminali kontenerowych. W województwie zachodniopomorskim są to dwa wymienione terminale: w porcie szczecińskim, którego udział w maksymalnej rocznej możliwości przeładunkowej wynosi 1,95% oraz w porcie świnoujskim z udziałem 1,14% maksymalnej rocznej możliwości przeładunkowej. Dla porównania warto zaznaczyć, że największe terminale kontenerowe w Polsce, tj. DCT Gdańsk S.A. z możliwościami przeładunkowymi 1,5 mln TEU posiada 24,3% udział w krajowych możliwościach przeładunkowych, a BCT Gdynia (1,2mln TEU) prawie 20%.

Potencjalne zagrożenia rozwoju transportu intermodalnego w Polsce i w województwie stanowią:

- zaniechanie lub opóźnienie działań promujących transport intermodalny,
- dalsze pogarszanie jakości usług kolejowych i utrata klientów,
- brak współpracy pomiędzy polskimi podmiotami rynku transportu intermodalnego,
- możliwość bezpośredniego przejęcia części polskiego rynku transportowego przez silniejszych kapitałowo i organizacyjnie operatorów zagranicznych, którzy bezpośrednio i pośrednio wchodzą na polski rynek transportowy,
- możliwość przejmowania klientów z rynków północnej i południowej Europy przez operatorów i połączenia konkurencyjne w stosunku do polskich tras i połączeń.

Barierami dla rozwoju transportu intermodalnego w Polsce i regionie są:

- mało atrakcyjne stawki za dostęp do infrastruktury, w szczególności kolejowej,
- nieodpowiedni stan infrastruktury, w szczególności liniowej infrastruktury kolejowej z niską prędkością handlową,
- niewystarczająca ilość specjalistycznego taboru i jego zły stan techniczny,
- uboga sieć terminali intermodalnych,
- brak współpracy między polskimi operatorami,
- brak uregulowań prawnych w zakresie transportu intermodalnego (zwłaszcza w kwestii udzielania systemowej i kompleksowej pomocy finansowej państwa dla transportu intermodalnego).

Działania ukierunkowane na eliminowanie barier to:

- modernizacja linii kolejowych AGTC,
- zapewnienie rozkładowych czasów przejazdu pociągów oraz skrócenie czasu przejazdu regularnych pociągów z jednostkami intermodalnymi,
- monitorowanie połączeń i zapewnienie bieżącej informacji o przesyłkach dla klientów, elastyczna polityka cenowa i rabatowa operatorów intermodalnych i przewoźników kolejowych,
- dotacje budżetowe dla operatorów do kosztów przewozów intermodalnych,
- obniżanie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej dla pociągów intermodalnych,
- wsparcie finansowe budowy i modernizacji terminali intermodalnych (ze środków publicznych),
- instrumenty ograniczające popyt na towarowe przewozy samochodowe na dalekie odległości.

2.8. Infrastruktura techniczna

2.8.1. Elektroenergetyka

2.8.1.1. Źródła energii elektrycznej

W zakresie bezpieczeństwa energetycznego Polski szczególnie istotnym problemem jest niski stopień zdywersyfikowania źródeł energii. Struktura produkcji energii elektrycznej według źródeł wytwarzania w 2018 r. przedstawiała się następująco: węgiel kamienny 47,8 %, węgiel brunatny 29,0 %, paliwa gazowe 7,5 %, energia odnawialna (biomasa, biogaz, wodna, wiatr) 12,7 %, pozostałe 3,0 %. Polska energetyka, oparta nadal przede wszystkim na węglu, stoi przed ogromnym wyzwaniem wdrożenia polityki Unii Europejskiej, a zwłaszcza zmniejszenia emisji CO_2 i innych gazów cieplarnianych oraz dostosowania do wymogów BAT (standard służący określaniu wielkości emisji zanieczyszczeń dla większych zakładów przemysłowych na terenie UE).

Źródła energii są na bieżąco modernizowane, m. in. w zakresie poprawy sprawności wytwarzania oraz ochrony środowiska, w oparciu o nowoczesne i przyjazne środowisku technologie, spełniające kryterium najlepszych dostępnych technik. Z punktu widzenia bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej, w Krajowym Systemie Elektroenergetycznym niezbędne jest utrzymanie elektrowni PGE GiEK S.A. Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra w pełnej dyspozycyjności ruchowej. Ponadto konieczne jest realizowanie modernizacji infrastruktury wytwórczej oraz dążenie do zastąpienia wyeksploatowanych źródeł wytwórczych nowymi, nowoczesnymi jednostkami, spełniającymi normy środowiskowe, w tym konkluzje BAT.

W ciągu najbliższych dwudziestu lat zostanie utrzymana znacząca rola elektrowni spalających węgiel kamienny i brunatny, prawdopodobnie będzie wzrastać atrakcyjność budowy elektrowni opalanych gazem ziemnym. Elektrownie pracujące w technologii gazowo-parowej osiągają najwyższe sprawności produkcji energii elektrycznej w grupie źródeł konwencjonalnych, dzięki czemu ich emisja CO2 jest o połowę niższa niż emisja elektrowni węglowych.

Podstawowym dostawcą energii elektrycznej w województwie zachodniopomorskim jest PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. (PGE GiEK S.A.) z siedzibą w Bełchatowie, w skład której wchodzi Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra (ZEDO), o łącznej mocy elektrycznej 1 572,2 MW. Oddział ten tworzą:

- Elektrownia Dolna Odra w Nowym Czarnowie – 1362 MW;
- Elektrownia Pomorzany w Szczecinie – 134,2 MW;
- Elektrownia Szczecin – 76,0 MW.

Od kwietnia 2012 r. w Elektrowni Dolna Odra wycofano z eksploatacji 2 bloki energetyczne (nr 3-4), co spowodowało spadek mocy o 410 MW. Obecnie pracuje sześć bloków, z czego bloki nr 1 i 2 pracują w derogacji 17 500 godzin, obowiązującej w okresie od 01.01.2016 do 31.12.2023 r. Pozostałe cztery bloki zostały dostosowane do wymagań środowiskowych i spełniają aktualne przepisy ochrony środowiska. W miejsce wyłączanych najstarszych, planowana jest budowa nowych bloków gazowo-parowych. Elektrownie zespołu pracują w oparciu o węgiel kamienny, a od roku 2005 Elektrownia Szczecin w oparciu o biomasę.

W grudniu 2011 r. w Elektrowni Szczecin uruchomiono – największy wówczas w Polsce – kocioł fluidalny opalany biomasą, o zdolności produkcyjnej „zielonej" energii elektrycznej około 580 GWh/rok brutto.

Od roku 2015 na terenie Elektrowni Pomorzany realizowane są przedsięwzięcia polegające m.in. na budowie instalacji katalitycznego odazotowania spalin (SCR) dla kotłów wraz z infrastrukturą pomocniczą, obejmującą węzeł do rozładunku i magazynowania wody amoniakalnej, budowę instalacji odsiarczania spalin (IOS) oraz modernizację układu odbioru, przesyłu i dystrybucji suchego popiołu. Realizacja programu inwestycyjnego pozwoli na eksploatację Elektrowni Pomorzany przez następne 20 lat, umożliwiając spełnienie wymogów ochrony środowiska.

W PGE GIEK S.A. Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra przedmiotem analiz jest wariant rozwoju Elektrowni Dolna Odra, polegający na budowie bloków gazowo-parowych. Z tym wariantem związana jest budowa gazociągu wysokiego ciśnienia. Ponadto analizowana jest koncepcja budowy portu barkowego w Elektrowni Dolna Odra oraz odtworzenie w Elektrowni Pomorzany nabrzeża i infrastruktury przeładunkowej, umożliwiających m.in. odbiór węgla dostarczanego transportem barkowym, odbiór sorbentów, a także wywóz UPS.

Oprócz zespołu elektrowni PGE GiEK S.A., znaczącymi źródłami energii elektrycznej w województwie są: elektrownia szczytowo-pompowa Żydowo o mocy 167 MW oraz odnawialne źródła energii o łącznej

mocy około 1 719 MW, wśród których największy udział mają elektrownie wiatrowe – 1 490 MW stan na dzień 31 grudnia 2019 r., źródło: URE, ENEA Operator Sp. z o.o., ENERGA-OPERATOR SA).

Tabela 32. Podstawowe dane o województwie zachodniopomorskim w zakresie energetyki

Kategoria	Województwo zachodniopomorskie 2018 r.	Polska 2018 r.	Województwa ościenne		
			Województwo lubuskie 2018 r.	Województwo pomorskie 2018 r.	Województwo wielkopolskie 2018 r.
Moc zainstalowana w elektrowniach ogółem [MW]	3 443,3	44 313,2	813,6	1 995,7	3 696,8
Moc zainstalowana w OZE [MW]	1 627,5	8 514,2	319,5	757,1	889,8
Moc zainstalowana w energetyce wiatrowej [MW]	1 487,4	5 843,1	193,3	693,6	704,2
Produkcja energii elektrycznej ogółem [GWh]	8159,4	170 040	3 291	4104,9	9 841
Produkcja energii elektrycznej z OZE [GWh]	3604,8	21 579,7	655,1	2104,2	2 092,6
Zużycie energii elektrycznej [GWh]	6238,0	166 840,0	3 960,8	8464,0	12 694,0
Udział energii z OZE w produkcji energii elektrycznej ogółem [%]	44,2	12,7	19,9	41,3	21,3
Udział energii z OZE w zużyciu energii elektrycznej [%]	57,8	12,9	16,5	24,9	16,5
Długość czynnej sieci gazowej [km]	7505,473	154 380	4 331	7252	15 754
Ludność korzystająca z instalacji gazowych [%]	59,2	52,1	52,8	48,6	48,3
Długość sieci cieplnych ogółem	1 088	25 219	511	1 881	1 779

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS, URE

2.8.1.2. Sieci przesyłowe i dystrybucyjne

System elektroenergetyczny jest jednym z systemów infrastrukturalnych, ustawowo zaliczonych do tzw. infrastruktury krytycznej, czyli spełnia kluczową funkcję dla bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służy zapewnieniu sprawnego funkcjonowania organów administracji publicznej, a także instytucji i przedsiębiorstw.

Pomimo przeprowadzenia licznych inwestycji poprawiających stan obiektów krajowej sieci przesyłowej i dystrybucyjnej, w dalszym ciągu jej część jest przestarzała i wymaga modernizacji. Jednostki wytwórcze są skoncentrowane w południowej i centralnej części kraju, co powoduje znaczne straty energii elektrycznej w trakcie jej przesyłu, a także zagrożenie przerwami w dostawach energii elektrycznej.

Postępujące zużycie techniczne liniowej infrastruktury elektroenergetycznej, w połączeniu z utrudnieniami (prawnymi i przestrzennymi) w zakresie budowy nowych obiektów, stawia przed sektorem elektroenergetycznym duże wyzwania. Rozwój infrastruktury elektroenergetycznej będzie musiał odpowiedzieć w perspektywie roku 2030 m.in. na następujące podstawowe wyzwania:

- ograniczanie emisji CO_2 do poziomu uzgodnionego w ramach Unii Europejskiej, poprzez m.in. wspieranie działań inwestycyjnych w różnych skalach przestrzennych (od elektrowni systemowych o zerowym lub niskim poziomie emisji CO_2, po obiekty przydomowe); przystosowanie sieci elektroenergetycznych do odbioru energii ze źródeł rozproszonych, wykorzystujących technologie oparte o OZE;
- rozbudowę sieci przesyłowej niezbędnej dla przyłączenia nowych źródeł wytwórczych, w tym OZE (m.in. planowanych lądowych i morskich farm wiatrowych) i wyprowadzenia z nich mocy;
- poprawę efektywności przesyłu, zaopatrzenia i zużycia energii poprzez rozwój inteligentnych sieci przesyłowych.

Obiekty elektroenergetyczne (stacje i linie o napięciu 220 i 400 kV) funkcjonujące w północno-zachodniej części kraju są elementami krajowej sieci przesyłowej i umożliwiają wyprowadzenie mocy z elektrowni, elektrociepłowni i instalacji wykorzystujących odnawialne źródła energii, zlokalizowanych na terenie województwa, równoważenie bieżącego zapotrzebowania na energię elektryczną z dostawami tej energii w krajowym systemie elektroenergetycznym oraz współpracę krajowego systemu elektroenergetycznego w układzie transgranicznym.

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego operatorem systemu przesyłowego są Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A. Poprzez dwie zamiejscowe komórki organizacyjne w Poznaniu i Bydgoszczy, wykonują zadania związane z prowadzeniem ruchu i dysponowaniem mocą w przesyłowym systemie elektroenergetycznym, utrzymaniem stacji i linii sieci przesyłowej, projektowaniem rozwoju sieci przesyłowej, a także koordynacją rozwoju sieci rozdzielczej 110 kV.

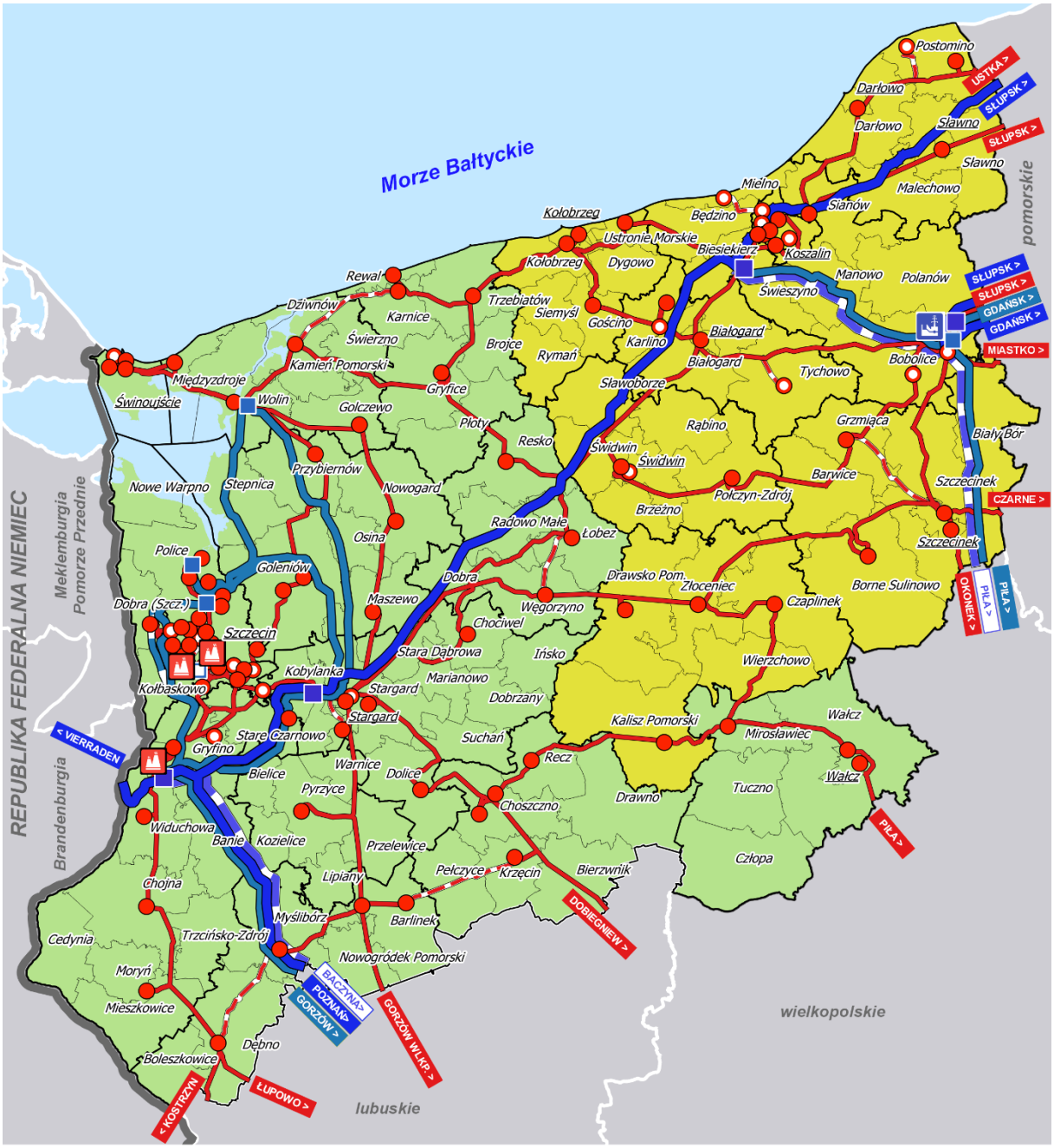
Energia elektryczna z systemowej stacji elektroenergetycznej 400/220 kV Krajnik wyprowadzana jest do stacji zasilających: 400/220/110 kV Morzyczyn oraz 220/110 kV Glinki i Police, a ze stacji 400/220/110 kV Dunowo (k. Koszalina) do stacji 220/110 kV Żydowo. Obiekty niedoinwestowanej sieci przesyłowej charakteryzuje długi okres eksploatacji – wszystkie stacje i prawie wszystkie linie pracują już około 35 lat lub dłużej (jedynie dwie linie 220 kV – z Morzyczyna do Polic i do Recławia – są eksploatowane od 30 lat). W latach 2010-2013 została całkowicie rozbudowana i zmodernizowana na wszystkich poziomach napięć stacja 220/110 kV w Morzyczynie. Zbudowano rozdzielnię 400 kV i wprowadzono do stacji linię 400 kV relacji Krajnik-Dunowo. W ten sposób stacja Morzyczyn stała się kolejną stacją systemową 400/220/110 kV, funkcjonującą w północno-zachodniej części kraju i zasilającą obszar szczeciński i gorzowski. W rezultacie nastąpił wzrost poziomu bezpieczeństwa energetycznego regionu Pomorza Zachodniego.

Obiekty elektroenergetycznej sieci dystrybucyjnej (stacje i linie o napięciu 110, 15 i 0,4 kV) zasilane są w energię elektryczną z sieci przesyłowej oraz ze źródeł lokalnych, przyłączonych bezpośrednio do sieci dystrybucyjnej. System sieci dystrybucyjnej w województwie obsługiwany jest przez dwóch operatorów – część zachodnią województwa obsługuje Enea Operator Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu (i siedzibami oddziałów w Szczecinie i Gorzowie Wielkopolskim), a część wschodnią obsługuje Energa-Operator S.A. z siedzibą w Gdańsku (siedziba oddziału znajduje się w Koszalinie).

W segment sieci dystrybucyjnej wchodzi Spółka PKP Energetyka S.A. z siedzibą w Warszawie, zajmująca się dostarczaniem energii elektrycznej spółkom kolejowym oraz innym odbiorcom pozakolejowym. Świadczy ona ponadto wyspecjalizowane usługi elektroenergetyczne na rzecz spółek kolejowych oraz klientów pozakolejowych na obszarze całego kraju, z wykorzystaniem własnej, na bieżąco rozbudowywanej sieci.

Wzrost zainteresowania generacją prosumencką z mikroźródeł na całym obszarze województwa zachodniopomorskiego wskazuje na konieczność przebudowy sieci średniego i niskiego napięcia, głównie na obszarach gmin wiejskich oraz mniejszych miast. Również przewidywany rozwój elektromobilności wiąże się z koniecznością rozbudowy sieci średniego napięcia oraz budową sieci niskiego napięcia, służących zasilaniu punktów ładowania pojazdów elektrycznych w granicach większych aglomeracji miejskich. W związku z powyższym, w celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego odbiorców komunalnych i drobnego przemysłu na obszarze województwa zachodniopomorskiego, konieczna jest budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury sieciowej średniego napięcia 15 kV i niskiego napięcia 0,4 kV, zlokalizowanej na obszarach szczególnego rozwoju generacji prosumenckiej oraz elektromobilności

Ryc. 104. Elektroenergetyka w województwie zachodniopomorskim



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Z uwagi na uwarunkowania historyczne (produkcja energii elektrycznej odbywała się w źródłach systemowych zlokalizowanych w głównej mierze na południu Polski, a przesył energii i jej dystrybucja następowały do odbiorców na terenie całego kraju) infrastruktura elektroenergetyczna najwyższych i wysokich napięć wymaga znacznej rozbudowy i modernizacji, w szczególności na terenie północnej części kraju, w tym w województwie zachodniopomorskim. Efektem wstąpienia Polski do Unii Europejskiej i podjęcia zobowiązań akcesyjnych, w zakresie promowania gospodarki niskoemisyjnej, było pojawienie się regulacji prawnych, wspierających rozwój produkcji energii ze źródeł rozproszonych, w tym w szczególności ze źródeł odnawialnych. Wymusza to potrzebę znacznego przekonfigurowania układu pracy sieci.

Analiza struktury wiekowej linii napowietrznych 110 kV, pracujących w sieci dystrybucyjnej, wykazuje znaczne ich zużycie. Biorąc pod uwagę obszary działania poszczególnych operatorów, sytuacja przedstawia się jak niżej.

Tabela 33. Struktura wiekowa linii napowietrznych 110 kV na obszarach działania operatorów, 2013 r.

Operator	[%]			Obszar działania - województwa
	do 20 lat	21-40 lat	powyżej 40 lat	
Enea Operator linie 1- i 2-torowe o dł. 4613 km	21	49	30	zachodniopomorskie, wielkopolskie, lubuskie, kujawsko-pomorskie, niewielka część dolnośląskiego i pomorskiego
Energa Operator linie 1- i 2-torowe o dł. 6240 km	17	55	28	pomorskie, warmińsko-mazurskie, częściowo - zachodniopomorskie, wielkopolskie, łódzkie, mazowieckie, kujawsko-pomorskie

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie projektów Planów rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną na lata 2014-2019 poszczególnych operatorów

Wiek linii napowietrznych oraz prognozowany wzrost zapotrzebowania na energię, wskazują potrzebę rozbudowy oraz modernizacji infrastruktury elektroenergetycznej, zarówno przesyłowej, jak i dystrybucyjnej. Planowana jest modernizacja sieci przesyłowych, budowa nowych punktów transformacji NN/110 kV oraz budowa nowych odcinków linii przesyłowych, a także modernizacja i rozbudowa sieci dystrybucyjnych – w szczególności linii wysokich napięć. Efektem tych działań będzie wzrost bezpieczeństwa i ciągłości dostaw energii elektrycznej, poprawa jakości i niezawodności jej dostarczania, zapewnienie bilansowania mocy wprowadzanej i wyprowadzanej w obszarze dużych aglomeracji, w tym w obszarze miasta Szczecina. Jednocześnie nastąpi rozwój odnawianych źródeł energii (poprzez umożliwienie przyłączania źródeł i odbioru energii), przyłączanie do sieci nowych odbiorców energii, co z kolei przełoży się na wzrost aktywizacji gospodarczej i poprawę infrastruktury komunalnej województwa. Długofalowa polityka rozwojowa sieci dystrybucyjnej 110 kV Enea Operator zmierza do zmiany jej konfiguracji, poprzez budowę pierścieni oraz nowych stałych podziałów sieci 110 kV, umożliwiających tworzenie wydzielonych układów (struktur) sieci. Taki układ pracy jest jednym ze sposobów uwalniających sieć 110 kV z pełnienia funkcji sieci rezerwującej sieć przesyłową najwyższych napięć.

Na obszarze gmin położonych nad Zalewem Szczecińskim, m.in. północna część gm. Police (Trzebież), a przede wszystkim gm. Nowe Warpno, gdzie występowały problemy z jakością i niezawodnością dostaw energii elektrycznej, operator podjął działania służące polepszeniu warunków zasilania odbiorców z sieci średniego napięcia. Część inwestycji została zrealizowana, pozostałe są w trakcie realizacji. Niemniej, docelowo należy przewidywać budowę sieci wysokiego napięcia, zarówno w rejonie Trzebież-Nowe Warpno, jak i po drugiej stronie Zalewu w gm. Stepnica.

Linia przesyłowa 220 kV w Szczecinie oraz linia dystrybucyjna 110 kV w Świnoujściu zostały przebudowane na linie kablowe (ułożone pod dnem Odry i Świny), w związku z możliwością wystąpienia kolizji z transportem morskim dużych konstrukcji stalowych, produkowanych w Szczecinie. Ponadto zakończono budowę stacji elektroenergetycznej 400/220//100 kV Żydowo Kierzkowo wraz z wyprowadzeniem dwutorowych linii 400 kV w kierunku Słupska oraz Gdańska, zrealizowano także linię elektroenergetyczną 220 kV Glinki-Recław.

Planowana jest również realizacja inwestycji „Przebudowa linii 220 kV Krajnik-Glinki", która z uwagi na uwarunkowania planistyczne, środowiskowe i społeczne zlokalizowana zostanie częściowo po nowej trasie, wzdłuż projektowanego zachodniego obejścia miasta Szczecina, w gminach Dobra

i Kołbaskowo. Przebudowa wyeksploatowanej, jednotorowej linii na odcinki dwutorowe zapewni bezpieczeństwo dostaw energii elektrycznej do odbiorców – przede wszystkim z okręgu szczecińskiego – oraz zabezpieczy wielostronne zasilanie napięciem 220 kV.

2.8.2. Gazownictwo i paliwa płynne

2.8.2.1. Sieć przesyłowa

Na obszarze województwa przesyłem gazu ziemnego zajmuje się Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz-System S.A. w Warszawie, oddziały: w Poznaniu i Gdańsku. Realizując podstawowe obowiązki wynikające z ustawy Prawo energetyczne, Gaz-System S.A. odpowiada m.in. za transport paliw gazowych siecią gazociągów oraz za rozwój systemu przesyłowego.

Największe braki przepustowości krajowego systemu przesyłowego gazu występują na obszarze Pomorza Środkowego i Polski Zachodniej (KPZK 2030).

System przesyłowy na obszarze województwa zachodniopomorskiego zasilany jest z kierunku południowego – z punktu wejścia Lwówek, który zlokalizowany jest na Systemie Gazociągów Tranzytowych (na tzw. Gazociągu Jamalskim) oraz z kierunku północnego od strony Terminalu LNG w Świnoujściu. W województwie funkcjonuje magistralny układ zasilania północno-zachodniej Polski na trasie Odolanów-Lwówek-Police, z odgałęzieniem w rejonie Goleniowa w kierunku wschodnim do Płot, realizujący dostawy gazu w oparciu o gazociąg DN 500 z kierunku Gorzowa Wlkp. oraz gazociąg DN 250 z kierunku Piły, relacji Piła-Wałcz-Stargard, dostarczający gaz do sieci dystrybucyjnej lub bezpośrednio do dużych odbiorców przemysłowych (np. Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A.).

Ilość gazu przesłanego siecią przesyłową Gaz-Systemu S.A. do odbiorców na terenie województwa wahała się od 857,0 mln m^3 w roku 2008, przez 683,5 mln m^3 w roku 2010 i 821,4 mln m^3 w roku 2012, do 774,7 mln m^3 w roku 2018.

W gminie Goleniów zakończona została budowa tłoczni gazu Goleniów, której przekazanie do eksploatacji nastąpiło w marcu 2011 r. Korzyści wynikające z uruchomienia tłoczni gazu, to:

- zwiększenie zasięgu gazyfikacji w regionie oraz zaopatrzenie w gaz odbiorców indywidualnych i przemysłowych, w tym Goleniowskiego Parku Przemysłowego;
- otwarcie sieci na transport zwiększonych ilości gazu, pochodzącego z terminalu LNG w Świnoujściu, do krajowej sieci przesyłowej; obiekt odgrywa istotną rolę w okresie zimowym, gdy system przesyłowy jest obciążony i wymagane jest utrzymanie ciągłości przesyłu gazu;
- wraz z gazociągiem Świnoujście-Szczecin – istotny element rozwoju transgranicznej infrastruktury przesyłowej w rejonie Morza Bałtyckiego.

Głównym celem realizacji inwestycji w krajowej sieci przesyłowej gazu, w pierwszym etapie (lata 2008-2014) było umożliwienie odbioru i przesyłu gazu z terminalu LNG w Świnoujściu, z powiązań transgranicznych oraz rozprowadzenie go na terytorium Polski.

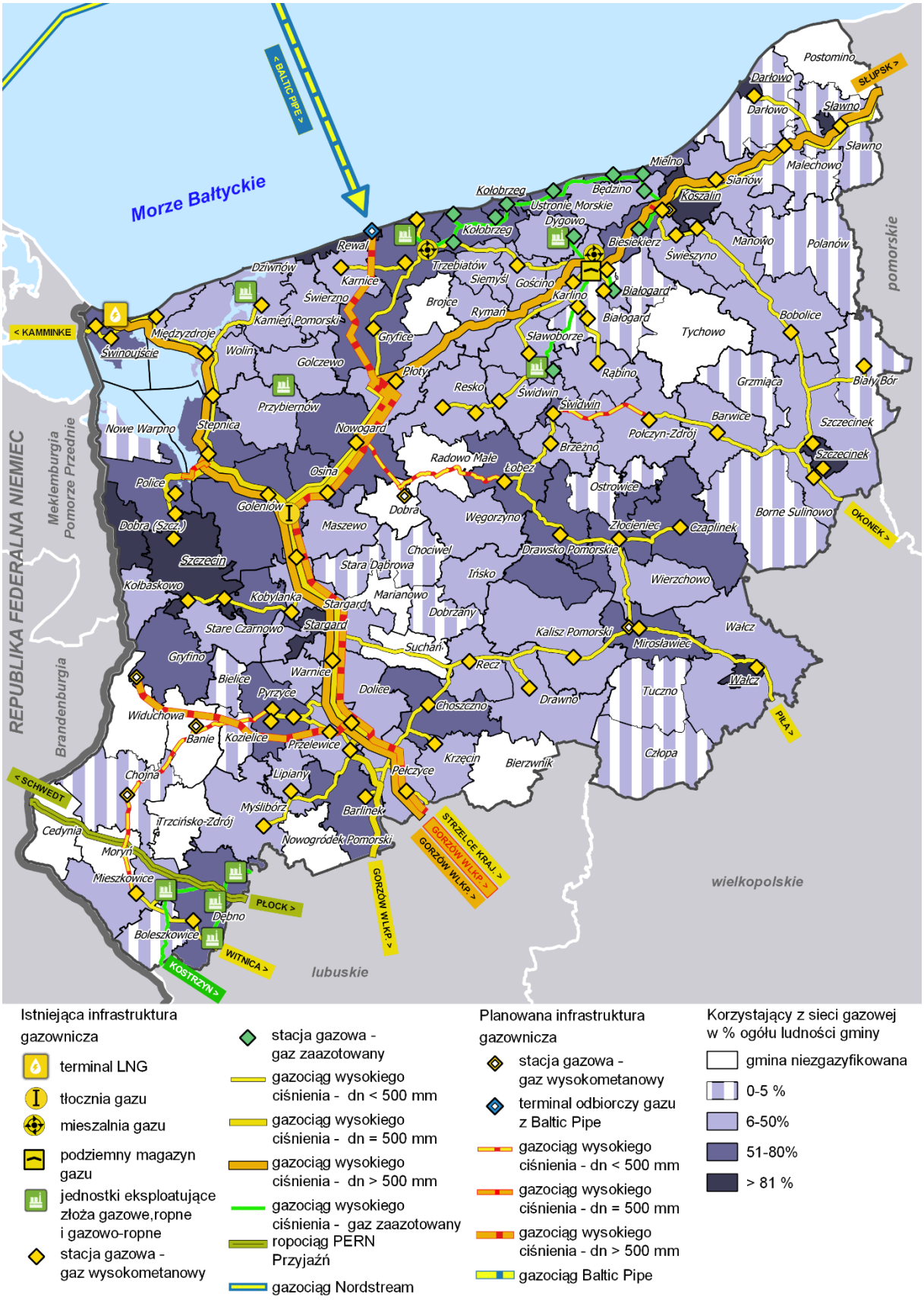
Dotychczas zrealizowane zostały gazociągi Świnoujście-Szczecin, Szczecin-Gdańsk (etapy I-IV) i Szczecin-Lwówek, umożliwiające odbiór gazu z Terminalu LNG w Świnoujściu. Gazociąg Szczecin-Gdańsk etap V Goleniów-Płoty – jest przewidywany do realizacji w dalszej perspektywie, do roku 2023.

Ponadto, w związku z budową w Elektrowni Dolna Odra dwóch bloków gazowo-parowych, planowana jest realizacja do roku 2023 gazociągu przyłączeniowego łączącego Elektrownię Dolna Odra z istniejącym gazociągiem Szczecin-Lwówek oraz projektowanym gazociągiem relacji Goleniów-Lwówek (miejsce przyłączenia w miejscowości Przywodzie).

OGP Gaz-System S.A. prognozuje w roku 2018 zapotrzebowanie na usługę przesyłową na obszarze województwa zachodniopomorskiego od poziomu 838,5 mln m^3 w roku 2021, do 1 806,3 mln m^3 w roku 2025.

Biorąc pod uwagę już zrealizowane inwestycje oraz kierunek importu z terminalu LNG w Świnoujściu, sytuacja dostaw gazu do odbiorców na obszarze województwa ulegnie znaczącej poprawie.

Ryc. 105. Gazownictwo w województwie zachodniopomorskim



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

2.8.2.2. Terminal LNG w Świnoujściu

Terminal do odbioru i regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu to największa i najważniejsza inwestycja w zakresie bezpieczeństwa energetycznego Polski. Budowa terminalu została uznana została przez Rząd RP za inwestycję strategiczną dla naszego kraju, zgodną z planami dywersyfikacji źródeł i dróg dostaw gazu ziemnego. Terminal im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego jest eksploatowany od 2016 r. i umożliwia odbiór gazu ziemnego drogą morską z dowolnego kierunku na świecie.

Na mocy ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu („specustawa"), wyłączającej w tym przypadku zastosowanie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, z wyjątkiem art. 57 ust. 1 i 4, OGP Gaz-System S.A. pełni funkcję koordynatora prac związanych z budową terminalu LNG i portu zewnętrznego w Świnoujściu. Odpowiedzialny jest za wybudowanie i eksploatację gazociągu przyłączeniowego przy powstającym terminalu oraz gazociągów przesyłowych, m.in.: Świnoujście-Szczecin, Szczecin-Gdańsk, Szczecin-Lwówek oraz międzysystemowego Gazociągu Bałtyckiego (Baltic Pipe), stanowiącego połączenie systemów przesyłowych Polski i Danii, wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi. Wszystkie powyższe gazociągi są inwestycjami towarzyszącymi inwestycjom w zakresie terminalu i do nich również stosuje się zapisy „specustawy".

Gaz-System S.A. jest właścicielem spółki Polskie LNG S.A. powołanej do budowy i eksploatacji terminalu LNG.

W skład terminalu wchodzą m.in. 2 zbiorniki skroplonego gazu o pojemności 160 tys. m^3 każdy. Przepustowość w I etapie wynosi 5 mld m^3 gazu ziemnego rocznie; w II etapie – w zależności od wzrostu zapotrzebowania na surowiec – do 7,5 mld m^3 (co stanowi około 50% obecnego rocznego zapotrzebowania na gaz w Polsce), bez konieczności powiększania terenu, na którym powstaje terminal. W czerwcu 2016 r. terminal został odebrany przez Polskie LNG S.A. od Generalnego Realizatora Inwestycji i rozpoczęta została jego komercyjna eksploatacja.

2.8.2.3. Gazociąg Bałtycki (Baltic Pipe)

Celem projektu jest budowa gazociągu podmorskiego łączącego systemy przesyłowe gazu ziemnego Rzeczypospolitej Polskiej i Królestwa Danii. W maju 2020 r. projekt wkroczył w fazę inwestycyjną, po uzyskaniu kompletu niezbędnych pozwoleń na budowę dla wszystkich odcinków projektu Baltic Pipe w każdym z krajów, przez które gazociąg ma przebiegać. W drugim półroczu 2020 r. planowane jest rozpoczęcie przedmontażowych badań trasy rurociągu na dnie Bałtyku. Statki przygotowujące podłoże pod układanie gazociągu pojawią się na Morzu Bałtyckim w pierwszym półroczu 2021 r. Układanie gazociągu rozpocznie się latem 2021 r. Planowana data oddania gazociągu do eksploatacji to październik 2022 r.

Realizacja projektu umożliwi m.in.: dostawy gazu z norweskiego szelfu kontynentalnego do Polski. Po połączeniu z Terminalem LNG w Świnoujściu, kraje skandynawskie uzyskałyby dostęp do globalnego rynku gazu LNG, przy wykorzystaniu polskiej infrastruktury przesyłowej, a ponadto zaistniałaby możliwość przepływu wstecznego, w celu umożliwienia dostaw gazu z Polski do Danii i Szwecji (w przypadku wybudowania połączenia gazowego Norwegia-Dania).

Gazociąg Bałtycki (Baltic Pipe) wpisuje się w projekty: Korytarza Północ-Południe oraz Baltic Energy Market Interconnection Plan (BEMIP GRIP), które stanowią priorytety rozwoju infrastruktury energetycznej, wyznaczone przez Unię Europejską.

2.8.2.4. Korytarz Północ-Południe

Projekt pn. Korytarz Północ-Południe ma połączyć Terminal LNG w Świnoujściu oraz Gazociąg Bałtycki (Baltic Pipe), przez Polskę, Republikę Czeską, Słowację i Węgry z proponowanym terminalem Adria LNG w Chorwacji. Planowany zakres inwestycji gazowych na obszarze województwa zachodniopomorskiego wchodzi w skład zachodniego odcinka gazowego Korytarza Północ-Południe. Korzyści płynące z realizacji tego projektu, to m.in.: zwiększenie bezpieczeństwa dostaw paliw gazowych, umożliwienie dostępu do nowych źródeł dostaw (LNG, Norwegia) dla Europy Wschodniej, umożliwienie wdrożenia regionalnych procedur prewencyjnych i awaryjnych w przypadku sytuacji kryzysowych.

2.8.2.5. Baltic Energy Market Interconnection Plan (BEMIP GRIP)

Projekt Baltic Energy Market Interconnection Plan (BEMIP GRIP) to Regionalny Plan Inwestycyjny 2012-2021, sporządzony zgodnie z zapisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE)

Nr 715/2009 (art. 12). Celem opracowania jest przekazanie informacji na temat rozwoju rynku i infrastruktury gazu ziemnego oraz analiza wyzwań i barier utrudniających rozbudowę infrastruktury w regionie Morza Bałtyckiego. Działania takie przyczyniają się do integracji krajowych rynków w jeden rynek gazu ziemnego w regionie Morza Bałtyckiego, a w przyszłości doprowadzą do zwiększenia bezpieczeństwa dostaw paliw gazowych oraz przyspieszą budowę zdywersyfikowanego i konkurencyjnego rynku energii w Unii Europejskiej.

2.8.2.6. Sieci dystrybucyjne

Największym operatorem gazowych sieci dystrybucyjnych, działającym na obszarze województwa, jest przedsiębiorstwo energetyczne Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o.o. Przedsiębiorstwo to pełni funkcję operatora systemu dystrybucyjnego gazu i obsługuje odbiorców na obszarze województwa zachodniopomorskiego poprzez swoje oddziały w Poznaniu i Gdańsku (świadczy usługi dystrybucji gazu ziemnego sieciami gazowymi na terenie 76 gmin w województwie – stan na 2. kwartał 2018 r.). W latach 2010-2018 nastąpił przyrost długości sieci dystrybucyjnej operatora o 580 km (bez przyłączy).

Tabela 34. Długości sieci PSG Sp. z o.o. na obszarze województwa zachodniopomorskiego – stan na koniec 2018 r.

Długość gazociągów w podziale na ciśnienie [km]			Przyłącza	
niskie i średnie	podwyższone średnie oraz wysokie	razem	długość [km]	ilość [szt.]
5 258,40	628,39	5886,79	1 769,75	113 412

Źródło: Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o., grudzień 2019 r.

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego dostawy gazu realizują również lokalni operatorzy sieci dystrybucyjnych: G.EN. Gaz Energia S.A. z siedzibą w Tarnowie Podgórnym (woj. wielkopolskie) oraz DUON Dystrybucja S.A. z siedzibą w Wysogotowie k. Poznania.

Przedsiębiorstwo G.EN. GAZ ENERGIA S.A. jest firmą zajmującą się obrotem i dystrybucją gazu ziemnego wysokometanowego i zaazotowanego w obszarach działania firmy, pn. „Karlino" i „Kamień Pomorski" - obejmujących 20 gmin województwa: Białogard (gminę wiejską), Biały Bór, Biesiekierz, Chociwel, Dębno, Dygowo, Gościno, Kamień Pomorski, Karlino, Kołobrzeg (gminę miejską oraz wiejską), Międzyzdroje, Rąbino, Resko, Rymań, Siemyśl, Sławoborze, Świdwin (gmina miejska oraz wiejska), Ustronie Morskie.

Przedsiębiorstwo DUON Dystrybucja S.A. prowadzi obrót, regazyfikację i dystrybucję paliw gazowych, m.in. na obszarze gmin: Myślibórz, Lipiany i Chojna. Do gmin Myślibórz i Lipiany gaz dostarczany jest siecią dystrybucyjną przyłączoną do gazociągu przesyłowego OGP Gaz-System S.A., natomiast w gminie Chojna sieć dystrybucyjna przyłączona jest do stacji regazyfikacji LNG.

Do odbiorców dostarczany jest gaz wysokometanowy i zaazotowany. Głównym odbiorcą przemysłowym gazu ziemnego w województwie jest Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „Police" S.A. Na koniec drugiego kwartału 2018 r. stopień gazyfikacji gmin województwa wyniósł 66,67 %; stopień gazyfikacji gmin miejskich wyniósł 100% (11 gmin), stopień gazyfikacji gmin miejsko-wiejskich 67,27% (37 gmin), a gmin wiejskich 58,33% (28 gmin). Mieszkańcy województwa korzystają z gazu sieciowego w 76 gminach, z czego w 31 gminach stopień gazyfikacji wynosi powyżej 50%. Pomimo to, w niektórych gminach, zwłaszcza miejsko-wiejskich, zgazyfikowane są tylko najważniejsze miejscowości. Ponadto w 38 gminach brak jest dostępu do gazu sieciowego, a w znacznej części województwa na obszarach wiejskich brak jest gazowej sieci dystrybucyjnej średnich ciśnień. Na koniec 2018 r. całkowita długość gazociągów na terenie województwa zachodniopomorskiego wynosiła 5 886,79 km. Informacje dotyczące stopnia gazyfikacji gmin podano na podstawie danych PSG sp. z o.o. (stan na drugi kwartał 2018 r.). Ze względu na brak takich danych od innych operatorów sieci dystrybucyjnych informacje te mogą się różnić od stanu rzeczywistego.

Współpraca operatorów systemów dystrybucyjnych gazu z jednostkami samorządu terytorialnego na poziomie gminnym jest istotna przy planowaniu rozwoju sieci gazowej. Czynniki mające wpływ na opłacalność gazyfikacji na obszarach gmin:

- odległość od gazociągów wysokiego ciśnienia;
- gęstość zabudowy – jednostkowe koszty przyłączenia odbiorcy;
- liczba kotłowni na paliwa stałe, które mogą być przestawione na gaz;

- obecność infrastruktury komunalno-bytowej i przemysłowej;
- czynniki rozwoju ekonomicznego gminy: średnie dochody gospodarstw, stopa bezrobocia itp.

2.8.2.7. Magistrala rurociągów PERN „Przyjaźń”

Przedsiębiorstwo PERN S.A. jest krajowym liderem logistyki naftowej i strategiczną spółką gwarantującą bezpieczeństwo energetyczne Polski, a także Unii Europejskiej. Podstawową działalnością Spółki jest eksploatacja sieci rurociągów transportujących rosyjską ropę naftową do największych producentów paliw w Polsce oraz w Niemczech. Realizację tej usługi umożliwiają dwie nitki rurociągu „Przyjaźń”, biegnące z Adamowa, położonego przy granicy Polski z Białorusią, do Płocka, a następnie do Schwedt w Niemczech. Magistrala rurociągów PERN S.A. jest strategiczną w Europie drogą transportu ropy naftowej ze wschodu na zachód i północ oraz z północy na zachód.

Odcinek zachodni magistrali PERN S.A., łączący bazę surowcową w Płocku z bazą ropy naftowej zlokalizowaną w Schwedt, osiąga przepustowość 27 mln ton ropy naftowej rocznie. Odcinek o długości około 50 km przebiega przez południowo-zachodnią część województwa zachodniopomorskiego.

2.8.2.8. Kopalnie ropy i gazu, magazyny gazu

Na obszarze województwa prowadzi również działalność Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A. z siedzibą w Warszawie. Oddział firmy w Zielonej Górze zajmuje się zagospodarowaniem i eksploatacją złóż ropy naftowej i gazu ziemnego na terenie pięciu województw Polski północnej i zachodniej. Jest największym dostawcą gazu na rynek krajowy, a produkcja Oddziału zaspokaja około 20% krajowego zapotrzebowania na gaz ziemny.

Przedsiębiorstwo posiada koncesje na wydobywanie ropy naftowej i gazu ziemnego ze złóż „BMP”, „Gajewo”, „Zielin”, „Sławoborze”, „Ciechnowo”, „Trzebusz”, „Daszewo N”, „Białogard”, „Gorzysław S”, Gorzysław N”, „Cychry”. W związku z występowaniem obszarów i terenów górniczych utworzonych dla przedmiotowych złóż PGNiG S.A. posiada na terenie województwa zachodniopomorskiego infrastrukturę związaną z wydobywaniem ropy naftowej i gazu ziemnego: odwierty, gazociągi, ropociągi oraz inne urządzenia. Obiekty związane z wydobyciem i przesyłem ropy i gazu stanowią ograniczenia w zabudowie i posiadają strefy ochronne. Strefy te wyznacza się dla bezpieczeństwa obiektów terenowych (budowlanych) względem ww. urządzeń, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Eksploatacja złóż ropy naftowej i gazu ziemnego odbywa się w kopalniach: KRNiGZ Dębno, KRNiGZ Zielin, KRNiGZ Karlino, KRN Kamień Pomorski oraz KRNiGZ Gorzysław.

Ponadto w województwie zlokalizowane są 2 mieszalnie gazu: Gorzysław i Karlino, w których mieszane są gazy o małej zawartości metanu, pochodzące z kopalń, z gazem wysokometanowym oraz pierwszy w Polsce naturalny podziemny magazyn gazu Daszewo w wyeksploatowanym złożu ropy naftowej Daszewo, którego eksploatację prowadzi również PGNiG S.A.

Szczegółowe informacje dot. kopalin zawarte są w rozdziale 3.1. Środowisko przyrodnicze, 3.1.5. Kopaliny.

2.8.3. Ciepłownictwo

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego koncesje Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki (URE) na działalność w zakresie wytwarzania, przesyłania, dystrybucji i obrotu ciepłem posiada 25 przedsiębiorstw (stan na dzień 31.12.2019 r.). Są to nie tylko przedsiębiorstwa typowo ciepłownicze, ale również przedsiębiorstwa przemysłowe i usługowe, dla których działalność ciepłownicza stanowi tylko część działalności gospodarczej. Od 2005 r. z koncesjonowania wyłączone jest wytwarzanie ciepła w źródłach o mocy do 5 MW, przesyłanie i dystrybucja ciepła, jeżeli moc zamówiona przez odbiorców nie przekracza 5 MW oraz wytwarzanie ciepła w przemysłowych procesach technologicznych, gdy wielkość mocy zamówionej przez odbiorców nie przekracza 5 MW.

W województwie moc zainstalowana koncesjonowanych źródeł ciepła wynosi 2 145 MW (stan na 31.12. 2019 r.). W instalacje centralnego ogrzewania wyposażonych jest ok. 90% ogólnej liczby mieszkań w miastach i ok. 76% na terenach wiejskich. Największymi odbiorcami ciepła są: budownictwo mieszkaniowe, urzędy i instytucje oraz przemysł.

Głównymi dostawcami energii cieplnej w województwie zachodniopomorskim są PGE GiEK S.A. Oddział ZEDO: Elektrownia Dolna Odra (moc osiągalna cieplna 101 MWt), Elektrownia Pomorzany (323,5 MWt) i Elektrownia Szczecin (moc osiągalna cieplna 120 MWt), co daje łącznie moc cieplną 587 MWt.

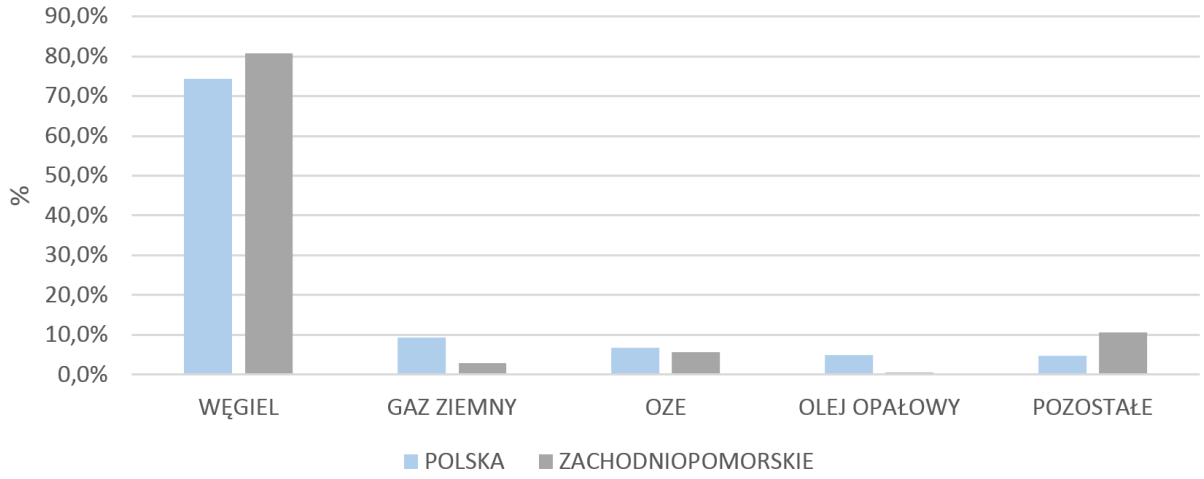
W 2018 r. uruchomiony został Zakład Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów EcoGenerator o zainstalowanej mocy 58,34 MWt.

Znaczącymi przedsiębiorstwami energetycznymi prowadzącymi działalność w zakresie wytwarzania i dystrybucji ciepła są m.in.:

- PGE GiEK S.A. Oddział Zespół Dolna Odra wytwarzająca i dostarczająca z Elektrowni Pomorzany i Elektrowni Szczecin energię cieplną dla SEC Sp. z o.o., a z Elektrowni Dolna Odra do sieci miejskiej miasta Gryfina;
- Szczecińska Energetyka Cieplna Sp. z o.o. obsługująca odbiorców w Szczecinie. Od 2008 r. zaczyna tworzyć się branżowa grupa SEC poprzez zakup udziałów w przedsiębiorstwach ciepłowniczych w Łobzie i Barlinku. W 2012 r. SEC staje się strategicznym udziałowcem Zakładu Energetyki Cieplnej w Słubicach i Energetyki Cieplnej w Połczynie-Zdroju. Do grupy dołączają spółki z Dębna i Strzelec Krajeńskich;
- Miejska Energetyka Cieplna Sp. z o.o. obsługująca odbiorców w Koszalinie oraz w Sianowie;
- Miejska Energetyka Cieplna w Kołobrzegu;
- Przedsiębiorstwo Energetyki Cieplnej Sp. z o.o. w Stargardzie;
- Przedsiębiorstwo Energetyki Cieplnej Sp. z o.o. w Świnoujściu;
- Przedsiębiorstwo Energetyki Cieplnej S.A. w Policach.

W miastach funkcjonują sieci cieplne. Długość sieci cieplnych przesyłowych i rozdzielczych wraz z przyłączami do budynków na koniec 2018 r. wynosiła 1088 km, w tym w miastach 1061 km, a na terenach wiejskich 28 km, eksploatowanych było 1258 kotłowni, z czego 1046 w miastach. Do produkcji ciepła sieciowego zarówno w Polsce, jak i w województwie zachodniopomorskim nadal głównym używanym paliwem jest węgiel. Udział wszystkich innych paliw stanowi w województwie zachodniopomorskim łącznie około 19,2% (w Polsce – 25,7%). Z odnawialnych źródeł energii wytwarzane jest zaledwie 5,7% ciepła (w Polsce – 6,7%). Na wykresie kategoria „pozostałe paliwa" obejmuje koks, gaz koksowniczy, gaz rafineryjny, gaz propan-butan, energię elektryczną. Odbiorcy znajdujący się poza sieciami oraz na terenach wiejskich korzystają z indywidualnych źródeł ciepła.

Ryc. 106. Struktura produkcji ciepła z różnych rodzajów paliw, 2018 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie Raportu Prezesa URE – Energetyka cieplna w liczbach – 2018 r.

W porównaniu do lat wcześniejszych, gdzie produkcja ciepła z poszczególnych rodzajów paliw utrzymywała się na w miarę stałym poziomie (fluktuacje rzędu kilku procent), w roku 2012 nastąpił 3 krotny przyrost produkcji ciepła z biomasy (z 387 913 GJ w 2011 r., do 1 060 902 GJ w 2012 r.). Wzrost związany był z oddaniem do eksploatacji w grudniu 2011 r. w Elektrowni Szczecin kotła opalanego biomasą (największego wówczas w Polsce), spalającego około 600 tys. ton biomasy rocznie. W koncesjonowanym sektorze ciepłowniczym nakłady na inwestycje związane z modernizacją, rozwojem i ochroną środowiska w latach 2013-2018, w województwie zachodniopomorskim kształtowały się, jak niżej. (Tabela 35).

Tabela 35. Nakłady na inwestycje związane z modernizacją, rozwojem i ochroną środowiska w latach 2013-2018, w województwie zachodniopomorskim

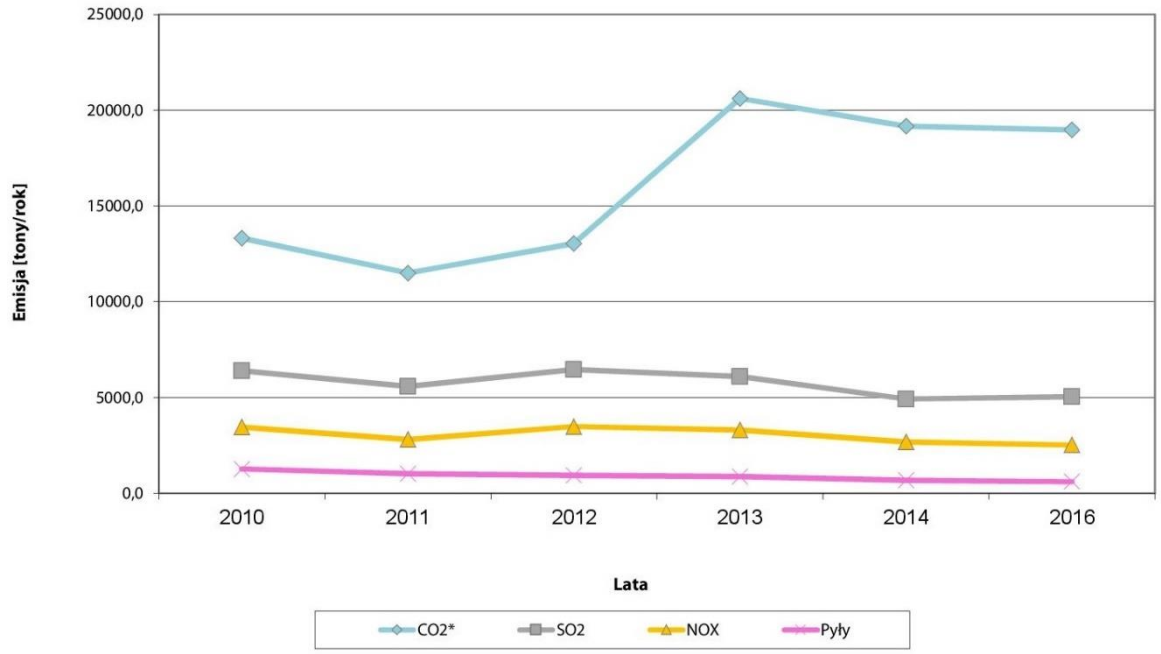
Nakłady	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.	2018 r.
	[mln zł.]					
Nakłady związane z wytworzeniem ciepła	21,643	31,820	34,201	26,577	65,390	40,958
Nakłady związane z przesyłaniem i dystrybucją ciepła	34,216	45,553	98,915	61,371	37,672	52,890
Ogółem:	55,859	77,373	133,116	87,948	103,062	93,848

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie Raportów Prezesa URE – Energetyka cieplna w liczbach – 2013, 2014, 2016, 2017, 2018 r.

W ciągu ostatnich sześciu lat w województwie roczne nakłady na inwestycje związane z modernizacją, rozwojem i ochroną środowiska, wzrosły prawie dwukrotnie i w roku 2018 wyniosły 94 mln zł, co jedna stanowiło zaledwie połowę średniej krajowej wynoszącej w tym roku 184 mln zł. Uwzględniając fakt, że poziom sprzedaży ciepła w województwie wynosi 76% średniej krajowej oznacza to wolniejsze tempo modernizacji niż w kraju. Efektem tego jest wzrost wskaźnika dekapitalizacji majątku trwałego z poziomu 54,8% w roku 2013 do 60,9% w roku 2018 (w tym okresie w kraju wskaźnik ten obniżył się z 51,7% do 48,9%).

W województwie zachodniopomorskim w latach 2010-2016 emisja zanieczyszczeń powietrza pochodzących z koncesjonowanej energetyki cieplnej, poza emisją CO_2, utrzymuje się mniej więcej na tym samym poziomie. Na wielkość emisji zanieczyszczeń decydujący wpływ ma emisja dwutlenku węgla, stanowiąca ponad 99% całej emisji.

Ryc. 107. Emisja zanieczyszczeń powietrza w województwie zachodniopomorskim w latach 2010-2016

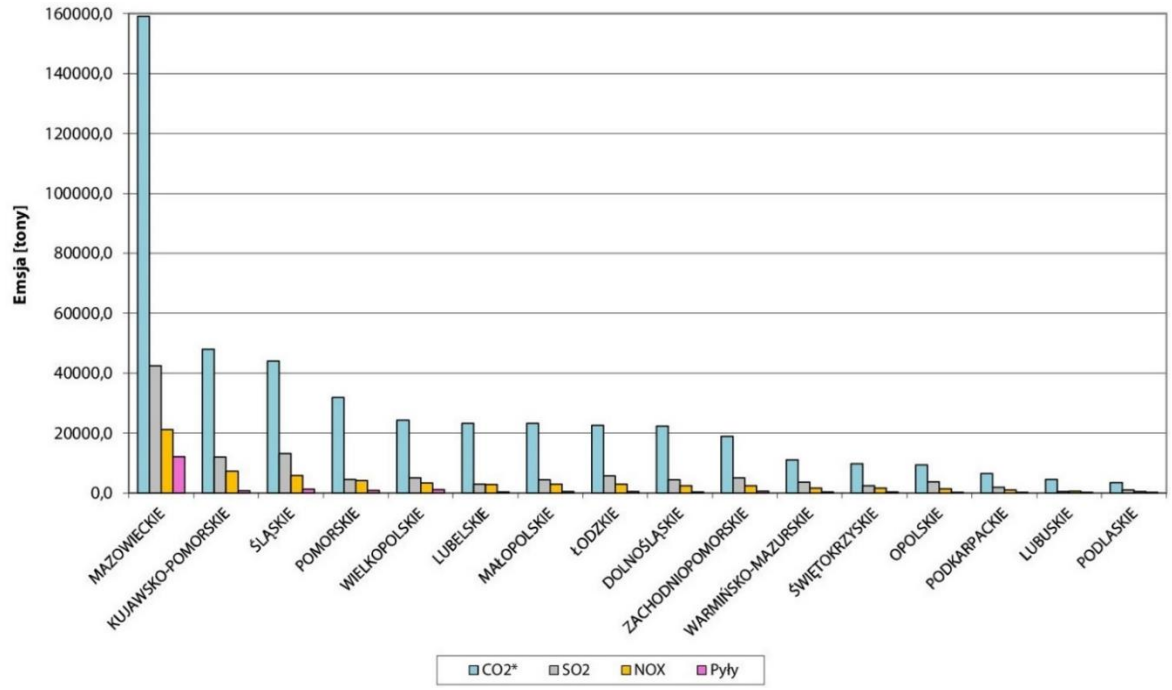


* Wielkość emisji CO_2 = wartość x 100

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie Raportów Prezesa URE – Energetyka cieplna w liczbach – 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 r.

Spośród wszystkich województw, zachodniopomorskie od pięciu lat plasuje się na 10. miejscu w kraju.

Ryc. 108. Emisja zanieczyszczeń według województw, 2016 r.



* Wielkość emisji CO_2 = wartość x 100

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie Raportu Prezesa URE - Energetyka cieplna w liczbach - 2016 r.

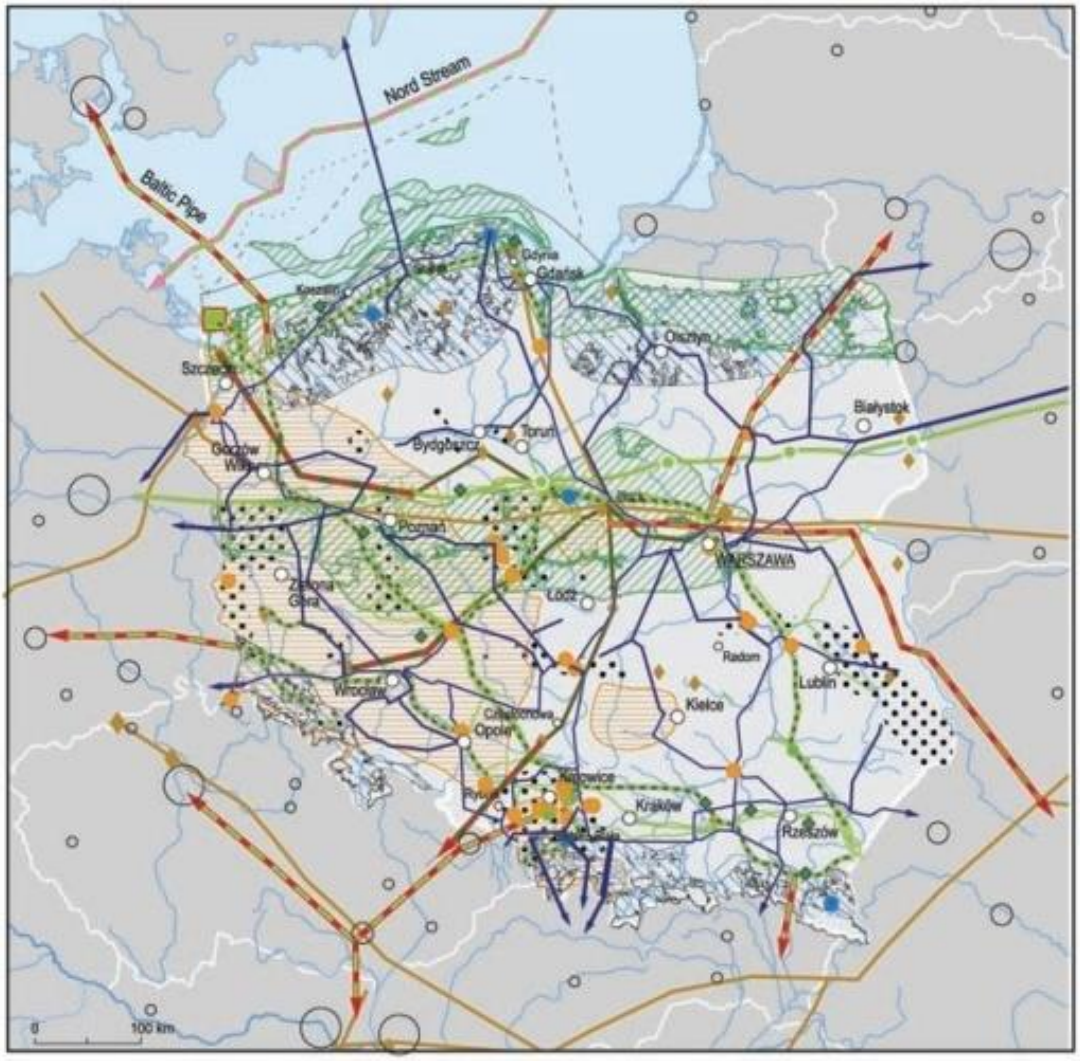
Największy udział w emisji dwutlenku siarki w Polsce w 2015 r. miały energetyka zawodowa oraz kotłownie lokalne, paleniska domowe, warsztaty rzemieślnicze, rolnictwo. Głównym źródłem emisji tlenków azotu były źródła mobilne. Na wielkość całkowitej emisji pyłów w zasadniczy sposób wpływa emisja pochodząca z kotłowni lokalnych, palenisk domowych, warsztatów rzemieślniczych, rolnictwa oraz technologii przemysłowych.

Zgodnie z *Raportem Stan Środowiska* w województwie zachodniopomorskim, opublikowanym przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie w 2016 r., przekroczenie obowiązujących standardów jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim ze względu na ochronę zdrowia dotyczyło dwóch zanieczyszczeń: pyłu zawieszonego PM10 oraz zawartego w tym pyle benzo(a)pirenu. W przypadku pyłu PM10 został przekroczony poziom dopuszczalny przez 24-godzinne stężenia pyłu tylko na jednym stanowisku pomiarowym w województwie w mieście Myślibórz. Na wszystkich stanowiskach pomiarowych w województwie został przekroczony poziom docelowy przez średnioroczne stężenia benzo(a)pirenu. Najwyższe wartości stężeń – zarówno w przypadku pyłu PM10, jak i benzo(a)pirenu – zarejestrowano w okresach grzewczych, dlatego jako główną przyczynę przekroczeń wskazuje się niską emisję pochodzącą z indywidualnego ogrzewania mieszkań.

2.8.4. Odnawialne źródła energii

Zgodnie z KPZK 2030, jednym z elementów wsparcia dla dywersyfikacji źródeł energii, mającym także pozytywne skutki dla zmniejszania emisji dwutlenku węgla, jest zwiększanie wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych. W warunkach polskich do tego typu źródeł o największym potencjale ekonomicznym należy zaliczyć energię wiatru i słońca, a także wykorzystanie biomasy i biogazu oraz energię geotermalną. Pewien potencjał rozwoju ma także hydroenergetyka. Ze względu na rozproszenie źródeł odnawialnych będzie musiało następować przystosowanie krajowej sieci przesyłowej i dystrybucyjnej do odbioru energii z tych źródeł. Sieć przesyłowa powinna zostać rozbudowana, aby umożliwić przejęcie mocy z planowanych lądowych i morskich farm wiatrowych, dużych elektrowni wykorzystujących biomasę i biogaz, a także dynamicznie rozwijających mikroinstalacji fotowoltaicznych. Zadaniem planowania przestrzennego w tym obszarze jest wyznaczenie stref dla rozwoju energetyki wiatrowej (na poziomie krajowym i wojewódzkim) i z innych źródeł odnawialnych, wskazanie warunków wykorzystania istniejących i planowanych budowli hydrotechnicznych do produkcji energii wodnej oraz określenie obszarów wykorzystania energii geotermalnej.

Ryc. 109. Systemy energetyczne i obszary rozwoju energetyki rozproszonej, 2030 r.



Główne linie elektroenergetyczne
- 400 kV i więcej
- mosty elektroenergetyczne z krajami sąsiednimi

Główne elektrownie
- cieplne
- na biomasę
- wodne

Infrastruktura gazowa
- podziemne magazyny gazu
- terminal LNG

Gazociągi
- jamalski z tłoczniami
- o przekroju 500 mm i więcej
- nowe połączenia krajowe
- międzysystemowe
- omijające Polskę

Infrastruktura naftowa
- rurociągi naftowe
- nowe rurociągi naftowe
- rurociągi produktowe
- nowe rurociągi produktowe
- główne rafinerie i bazy paliwowe

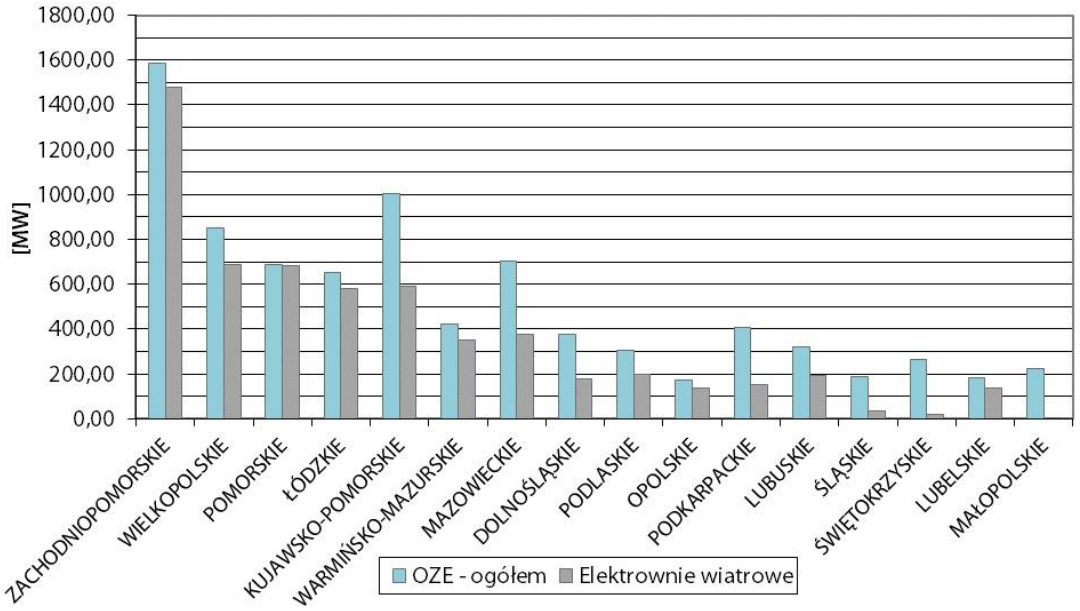
Strefy rozwoju rozproszonej energetyki odnawialnej:
- wiatrowej
- wodnej
- geotermalnej
- wyłączenie obszarów Natura 2000

Złoża węgla brunatnego i kamiennego mogące podlegać ochronie

Źródło: KPZK 2030

Województwo zachodniopomorskie charakteryzuje się znacznym potencjałem w zakresie możliwości produkcji energii ze źródeł odnawialnych. Według Urzędu Regulacji Energetyki (stan na 31 grudnia 2019 r.) w województwie zainstalowane jest około 18,5% mocy krajowych ze źródeł energii odnawialnej (w energetyce wiatrowej około 25,2%), co plasuje województwo zachodniopomorskie na pozycji lidera, utrzymującego tę pozycję od kilku lat.

Ryc. 110. Moc zainstalowana w instalacjach odnawialnych źródeł energii według województw, stan na 30.09.2017 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Urzędu Regulacji Energetyki

Tabela 36. Instalacje odnawialnych źródeł energii w województwie zachodniopomorskim

Rodzaj instalacji		Liczba instalacji	Moc [MW]	[%] mocy wojewódz-	[%] mocy krajowej
Instalacje biogazowe		24	16,968	1,0%	6,9%
w tym:	wytwarzające z biogazu z oczyszczalni ścieków	4	1,478	-	-
	wytwarzające z biogazu rolniczego	13	12,690	-	-
	wytwarzające z biogazu składowiskowego	7	2,800	-	-
Instalacje wytwarzające z biomasy		5	105,051	6,3%	7,0%
w tym:	mieszanej	2	83,230	-	-
	z odpadów leśnych, rolniczych, ogrodowych	2	6,340	-	-
	ze stałych odpadów komunalnych, m.in. z oczyszczalni ścieków	1	15,481	-	-
Instalacje wytwarzające z promieniowania słonecznego		75	51,894	3,1%	11,1%
Elektrownie wiatrowe na lądzie		94	1 490,041	88,8%	25,2%
Elektrownie wodne		34	13,536	0,8%	1,4%
w tym:	elektrownie wodne o mocy 0,050-0,500 MW	28	3,985	-	-
	elektrownie wodne o mocy 0,500-1,0 MW	2	1,543	-	-
	elektrownie wodne o mocy powyżej 1 MW	4	8,008	-	-
Elektrownie realizujące technologię współspalania (paliwa kopalne i biomasa)		1	*(dla instalacji współspalania nie można określić mocy)*		
Elektrownie realizujące technologię współspalania (paliwa kopalne i biogaz)		1	*(dla instalacji współspalania nie można określić mocy)*		
Ogółem:		232	1 677,490	100%	18,5%

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Urzędu Regulacji Energetyki, stan na 31.12.2019 r.

Rozwój technologii spowodował pojawienie się nowego elementu w systemie elektroenergetycznym, tzw. prosumentów.

Prosument jest to odbiorca, który produkuje energię we własnym zakresie (w przypadku niedoboru pobiera energię z sieci, a w przypadku nadwyżki oddaje ją do sieci). Taki nowy układ energetyki wymaga przeprowadzenia zmian jakościowych w systemach zarządzania, technologii i na gruncie obowiązującego prawa, celem usunięcia aktualnie występujących barier rozliczeniowych, budowlanych i finansowych, hamujących rozwój tego segmentu rynku energii.

Podstawowym argumentem za wprowadzeniem generacji rozproszonej jest fakt, iż uzupełnia ona zawodową generację centralną na zasadzie komplementarności. Mikroenergetyka rozproszona, w stosunkowo krótkim czasie, może zacząć wypełniać puste obszary na mapie konwencjonalnych źródeł wytwórczych w Polsce, które w głównej mierze zlokalizowane są w południowej części kraju i wymagają istnienia rozbudowanego systemu sieci przesyłowych. Rozwój rynku prosumenta oznacza de facto budowę nowej filozofii systemu wytwórczego energii, opartego w dużym stopniu na źródłach odnawialnych.

Ustawa z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii (Dz. U. z 2015 r. poz. 478) określa zasady i warunki wykonywania działalności w zakresie wytwarzania energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii, biogazu rolniczego w instalacjach odnawialnego źródła energii i biopłynów oraz określa mechanizmy i instrumenty wspierające wytwarzanie energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii, biogazu rolniczego, ciepła w instalacjach odnawialnego źródła energii. Ponadto ustawa definiuje małe instalacje i mikroinstalacje odnawialnego źródła energii:

- mała instalacja – instalacja odnawialnego źródła energii o łącznej mocy zainstalowanej elektrycznej większej niż 50 kW i nie większej niż 500 kW, przyłączona do sieci elektroenergetycznej o napięciu znamionowym niższym niż 110 kV lub o mocy osiągalnej cieplnej w skojarzeniu większej niż 150 kW i nie większej niż 900 kW, w której łączna moc zainstalowana elektryczna jest większa niż 50 kW i mniejsza niż 500 kW;
- mikroinstalacja – instalacja odnawialnego źródła energii o łącznej mocy zainstalowanej elektrycznej nie większej niż 50 kW, przyłączona do sieci elektroenergetycznej o napięciu znamionowym niższym niż 110 kV lub o mocy osiągalnej cieplnej w skojarzeniu nie większej niż 150 kW, w której łączna moc zainstalowana elektryczna jest nie większa niż 50 kW.

2.8.4.1. Energetyka wiatrowa

Rozwój rzeczywistego rynku energii elektrycznej, zwłaszcza w zakresie efektywnych ekonomicznie źródeł wytwarzania, silnie weryfikuje aktualnie obowiązujące regulacje prawne w tym zakresie. Próby kontynuacji dotychczasowych trendów zderzają się z taniejącą energetyką odnawialną, zwłaszcza wiatrową i fotowoltaiczną. Trwają prace nad kolejną wersją Polityki energetycznej Polski do 2040 r.

W wizji przestrzennego zagospodarowania Polski zawartej w KPZK 2030 zakłada się, że głównym paliwem dla elektroenergetyki pozostanie nadal węgiel, chociaż jego rola jako podstawowego źródła energii stale będzie maleć. Udział tego paliwa w produkcji energii elektrycznej obniży się z 92% w 2006 r. do niecałych 57% w 2030 r., a produkcja z tego nośnika energii zmniejszy się o 20%. Wzrośnie rola odnawialnych źródeł energii (OZE) w produkcji energii elektrycznej – do około 19%. Blisko połowa (45%) tego typu energii będzie wytwarzana przez energetykę wiatrową. Zasadnicza część mocy turbin wiatrowych będzie zlokalizowana na lądzie (około 90%), ale do wytwarzania tego typu energii będzie wykorzystywana również przestrzeń morska. Największe farmy wiatrowe będą zlokalizowane na północy kraju, co w znacznym stopniu przyczyni się do rozwiązania problemu niedoinwestowania w zakresie infrastruktury energetycznej na tym terenie.

Z energetyką wiatrową nierozerwalnie związane są zagadnienia dotyczące krajobrazu. Elektrownie wiatrowe - jako obiekty o dużej wysokości (aktualnie około 200 m), o kolorze kontrastowym w stosunku do tła, a dodatkowo poruszające się - bardzo silnie ingerują w krajobraz. W zależności od ukształtowania i zagospodarowania terenu, a także typu i liczby zlokalizowanych w jednym miejscu urządzeń, farmy wiatrowe są widoczne nawet z dużych odległości.

Polska w 2004 r. ratyfikowała Europejską Konwencję Krajobrazową (EKK), zobowiązując się tym samym do dbałości o jakość przestrzeni otaczającej – krajobrazu. Realizacja celów Konwencji, dotyczących wzajemnych relacji człowiek – krajobraz, wymaga podjęcia działań na różnych poziomach, w oparciu o zasady zrównoważonego rozwoju i ochrony widoku (zarówno na lądzie, jak i na morzu).

15 lipca 2016 r. weszła w życie ustawa z dnia 20 maja 2016 r. o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych, opublikowana w Dz. U. z 2016 r. poz. 961. Ustawa określa warunki i tryb lokalizacji i budowy elektrowni wiatrowych oraz warunki lokalizacji elektrowni wiatrowych w sąsiedztwie istniejącej lub planowanej zabudowy mieszkaniowej, a także odległości elektrowni od obszarów przyrodniczo chronionych (parki narodowe, rezerwaty przyrody, parki krajobrazowe, obszary Natura 2000) oraz leśnych kompleksów promocyjnych.

Zgodnie z ustawą, lokalizacja elektrowni wiatrowej następuje wyłącznie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, w odległości od zabudowy mieszkaniowej oraz od ww. obszarów (objętych formami ochrony przyrody i leśnych kompleksów promocyjnych) równej lub większej od dziesięciokrotności wysokości elektrowni wiatrowej, mierzonej od poziomu gruntu do najwyższego punktu budowli, wliczając elementy techniczne, w szczególności wirnik wraz z łopatami (całkowita wysokość elektrowni wiatrowej).

Na terenie całego województwa (z małymi wyjątkami w jego południowo-wschodniej części), a w szczególności w pasie nadmorskim, występują bardzo korzystne warunki wiatrowe dla rozwoju energetyki wiatrowej. Na przeważającym obszarze funkcjonują już (lub są budowane) elektrownie wiatrowe. Największe farmy wiatrowe w województwie to: Karścino-Pobłocie w gm. Karlino i Gościno (90 MW); Marszewo w gm. Postomino (82 MW); Resko II w gm. Łobez oraz Brzeżno (76 MW); Kozielice II w gm. Pyrzyce (58 MW); Pieńkowo w gm. Postomino (54 MW); Kukinia w gm. Ustronie Morskie i Dygowo (52,9 MW); Karścino-Sarbia w gm. Kołobrzeg (51 MW); Bardy w gm. Dygowo, Kozielice I w gm. Pyrzyce; Tychowo w gm. Sławno oraz Tymień w gm. Będzino (wszystkie po 50 MW), Wysoka II w gm. Boleszkowice (40 MW); Tychowo w gm. Stargard (34,5 MW), Jagniątkowo w gm. Wolin (30,6 MW), Kamionka w gm. Mieszkowice, Śniatowo w gm. Kamień Pomorski; Wartkowo w gm. Gościno, Zagórze w gm. Wolin oraz Skrobotowo w gm. Karnice (wszystkie po 30 MW).

Tabela 37. Istniejące farmy i elektrownie wiatrowe w województwie zachodniopomorskim w układzie powiatowym

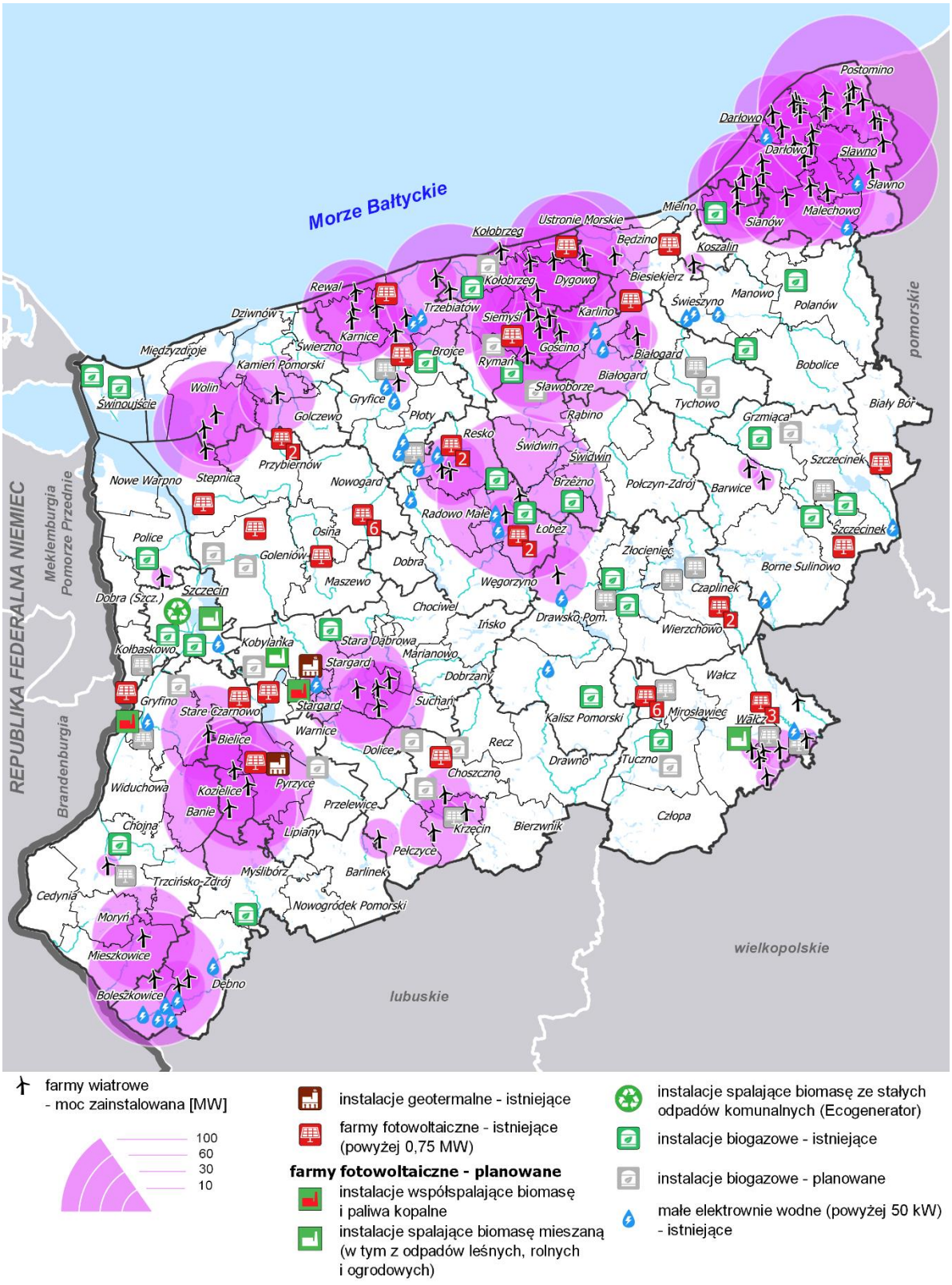
Powiat	Gminy, w których funkcjonują instalacje	Liczba instalacji	Moc zainstalowana [MW]	[%] mocy wiatraków w województwie
sławieński	Darłowo (gm. wiejska), Postomino, Sławno (gm. wiejska), Malechowo	43	517,888	34,8%
kołobrzeski	Dygowo, Gościno, Kołobrzeg (gm. wiejska), Ustronie Morskie	10	252,170	16,9%
pyrzycki	Kozielice, Bielice	2	111,000	7,4%
białogardzki	Karlino, Białogard	2	81,500	5,5%
kamieński	Kamień Pomorski, Wolin	3	96,240	6,5%
stargardzki	Stargard (gm. wiejska), Suchań	4	66,730	4,5%
gryfiński	Mieszkowice, Gryfino	2	56,000	3,8%
myśliborski	Dębno, Boleszkowice	2	55,000	3,7%
gryficki	Karnice, Trzebiatów, Gryfice	7	54,275	3,6%
łobeski	Resko, Łobez	4	52,280	3,5%
koszaliński	Będzino	2	46,075	3,1%
świdwiński	Brzeżno	1*	44,000	3,0%
choszczeński	Krzęcin, Pełczyce	4	33,500	2,2%
drawski	Drawsko Pomorskie	1	10,123	0,7%
wałecki	Wałcz (gm. wiejska)	6	8,410	0,6%
szczecinecki	Barwice	2	3,650	0,2%

Powiat	Gminy, w których funkcjonują instalacje	Liczba instala-cji	Moc zainstalo-wana [MW]	[%] mocy wia-traków w woje-wództwie
goleniowski	Stepnica	1	0,600	0,0%
policki	Police	1	0,600	0,0%
Ogółem:		97	1 490,041	100%

*w powiecie świdwińskim zlokalizowana jest część farmy wiatrowej Resko II, którą URE w swoich statystykach wykazuje w całości w powiecie łobeskim

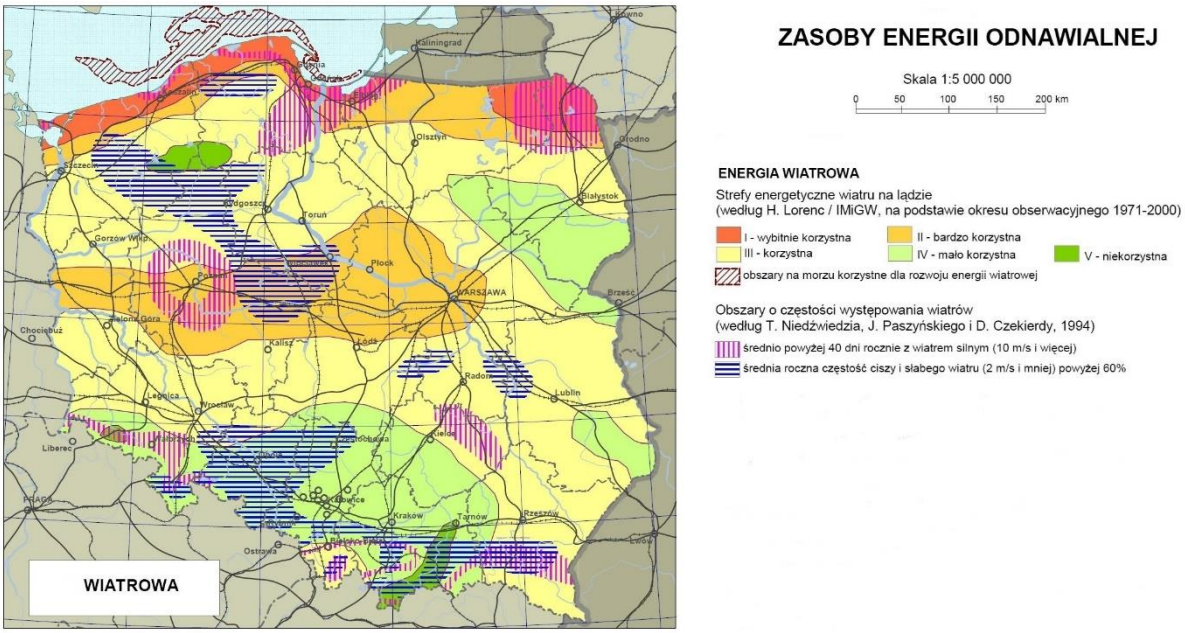
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Urzędu Regulacji Energetyki, stan na 31.12.2019 r.

Ryc. 111. Instalacje do produkcji energii ze źródeł odnawialnych w województwie zachodniopomorskim



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Urzędu Regulacji Energetyki

Ryc. 112. Zasoby energii wiatrowej

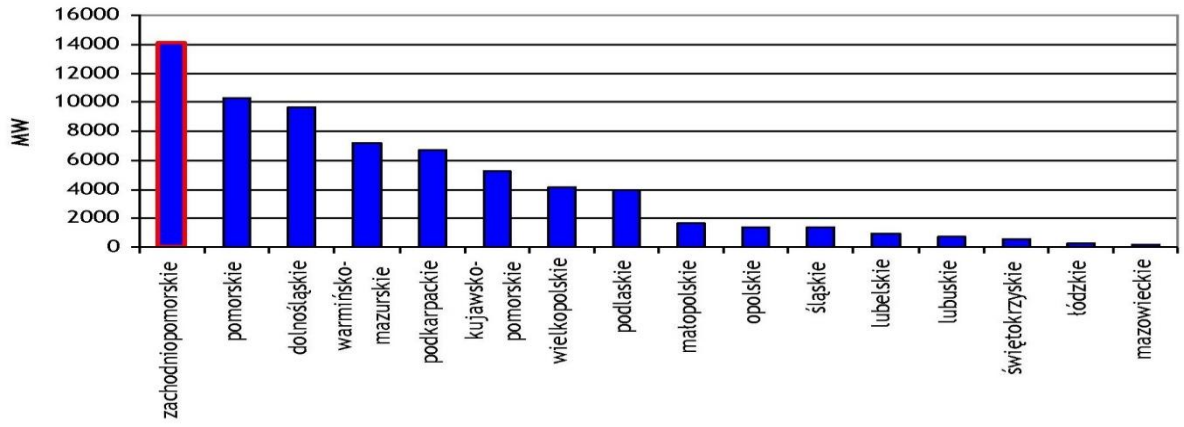


Źródło: KPZK 2030

Rozwój energetyki wiatrowej uzależniony jest w głównej mierze od powierzchni odpowiednich do tego celu terenów, o właściwej szorstkości i orografii (rodzaj i stopień pofalowania terenu) oraz ograniczeń środowiskowych, infrastrukturalnych i ekonomicznych. Obszarami korzystnymi dla rozwoju energetyki wiatrowej są tereny użytków rolnych pozbawione przeszkód zaburzających przepływ powietrza. W województwie zachodniopomorskim użytki rolne zajmują powierzchnię ponad 1 mln ha, co stanowi około 49% jego powierzchni.

Według Raportu IEO[38] potencjał ekonomiczny energetyki wiatrowej w województwie zachodniopomorskim jest najwyższy w Polsce i wynosi 14 GW (co odpowiadałoby produkcji min. 32,4 TWh energii rocznie), przy założeniu, że z rozwoju energetyki wiatrowej wykluczone zostaną wszystkie tereny podlegające ochronie (obszary Natura 2000, parki narodowe i krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, rezerwaty przyrody oraz otuliny obszarów chronionych).

Ryc. 113. Potencjał ekonomiczny energetyki wiatrowej w regionach Polski, z uwzględnieniem ograniczeń środowiskowych



Źródło: Raport EC BREC IEO „Potencjał energetyki wiatrowej i biomasy w województwie zachodniopomorskim do roku 2020/2030", Warszawa 2011.

Województwo zachodniopomorskie, będąc krajowym liderem rozwoju energetyki odnawialnej (a energetyki wiatrowej w szczególności), przy najwyższym poziomie mocy zainstalowanej w instalacjach OZE,

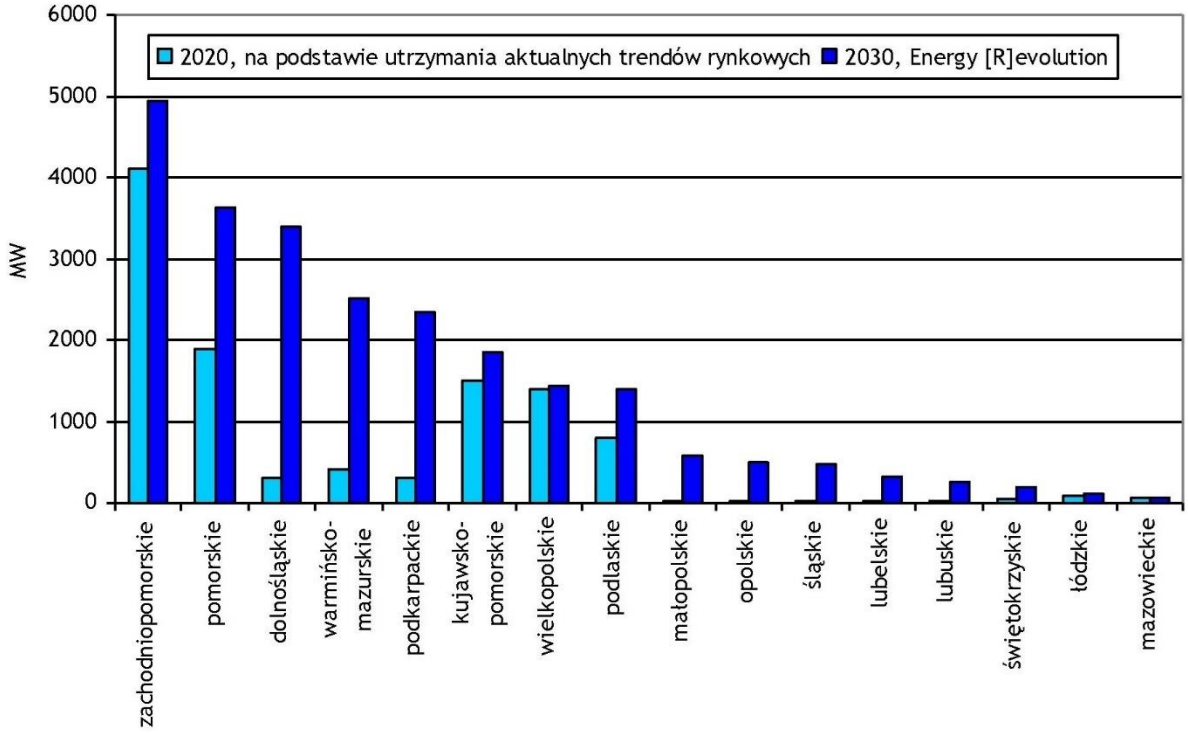
[38] Raport EC BREC IEO „Potencjał energetyki wiatrowej i biomasy w województwie zachodniopomorskim do roku 2020 / 2030", Instytut Energetyki Odnawialnej, Warszawa 2011.

charakteryzuje się ponadto małą liczbą funkcjonujących instalacji, co wskazuje na wdrażanie w regionie dużych projektów, realizowanych w oparciu o nowoczesne urządzenia o potencjalnie dużej efektywności.

W opracowanym przez IEO rankingu atrakcyjności inwestycyjnej regionów dla energetyki wiatrowej, województwo zachodniopomorskie zajmuje pierwsze miejsce z wynikiem 37 punktów na 40 możliwych. Ranking opiera się na porównaniu warunków naturalnych (udział terenów o najlepszych warunkach wiatrowych), środowiskowych (poziom ochrony obszarowej) oraz poziomu rozdrobnienia gospodarstw rolnych.

W województwie zachodniopomorskim 12,8% użytków rolnych to tereny atrakcyjne pod względem ekonomicznym dla energetyki wiatrowej (średnia krajowa wynosi 3,8%). Ranking nie uwzględnia ograniczeń infrastrukturalnych, gdyż są one, w odróżnieniu od innych czynników, możliwe do usunięcia w horyzoncie czasowym 10-20 lat i są zależne od uwarunkowań ekonomicznych i politycznych.

Ryc. 114. Potencjał rynkowy energetyki wiatrowej w regionach Polski na rok 2020 i 2030



Źródło: Raport EC BREC IEO „Potencjał energetyki wiatrowej i biomasy w województwie zachodniopomorskim do roku 2020/2030", Warszawa 2011.

W 2014 r. Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej WZ wykonało opracowanie pn. „Predyspozycje obszaru województwa zachodniopomorskiego dla potencjalnych lokalizacji farm wiatrowych". W wyniku przeprowadzonych analiz uwarunkowań, mających wpływ na obszary potencjalnej lokalizacji obiektów energetyki wiatrowej – przestrzennych, przyrodniczo-krajobrazowych, infrastrukturalnych – została opracowana tzw. mapa potencjału lokalizacyjnego dla rozwoju energetyki wiatrowej w województwie. Mapa zawiera ww. obszary i obiekty przestrzenne wraz ze strefami ochronnymi. Potencjał lokalizacyjny dla rozwoju energetyki wiatrowej w województwie został określony przy założeniu, że do bilansu ujęte zostały tereny, na których nie występują żadne, nawet hipotetyczne, ograniczenia ze względów formalnych dla lokalizacji elektrowni wiatrowych (np. wynikające z zapisów planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000 czy związane z ustanowieniem zasad ochrony dla obszarów kulturowo-krajobrazowych OKK). Dla przyjętej strefy ochronnej od zabudowy mieszkaniowej wynoszącej 1000 m, oszacowany potencjał lokalizacyjny wyniósł ponad 2600 MW mocy.

Po wejściu w życie ustawy z dnia 20 maja 2016 r. o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych, z restrykcyjnymi zapisami dotyczącymi odległości lokalizacji elektrowni wiatrowych od zabudowy mieszkaniowej i obszarów objętych formami ochrony przyrody wynoszącej 1500 m (dla elektrowni wiatrowej o wysokości 150 m), potencjał lokalizacyjny dla rozwoju energetyki wiatrowej w województwie wynosi

około 360 MW. Stanowi to około 14% potencjału możliwości lokalizacji elektrowni wiatrowych w województwie, oszacowanego przez RBGPWZ w 2014 r. Uwzględnienie w analizie Obszarów Kulturowo-Krajobrazowych (OKK), ujętych w PZPWZ i w Wojewódzkim Programie Opieki nad Zabytkami na lata 2013-2017 (Uchwała Nr XXIII/310/13 Sejmiku WZ z dnia 26 marca 2013 r.) poprzez wyłączenie tych obszarów z lokalizacji elektrowni wiatrowych, powoduje dalszy spadek szacowanego potencjału do około 300 MW.

W „Programie rozwoju sektora energetycznego w województwie zachodniopomorskim do 2015 r. z częścią prognostyczną do 2030 r.", przyjętym przez Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego w 2010 r., rozpatrywane są trzy scenariusze rozwoju energetyki wiatrowej w województwie do roku 2030. Scenariusz I zakłada osiągnięcie mocy zainstalowanej w farmach wiatrowych na lądzie na poziomie 1500 MW, scenariusz II – 2500 MW i scenariusz III – 3000 MW. Jako realny, wg eksperckiej oceny, przyjęto scenariusz II.

Należy mieć na uwadze, że rozwój energetyki wiatrowej musi być uzupełniany rozwojem energetyki konwencjonalnej, szczególnie w zakresie źródeł szczytowych – optymalnie: turbin gazowych.

Gospodarka morska, wraz z sektorem morskiej energetyki wiatrowej, jest na etapie dynamicznego rozwoju, co będzie miało wpływ na sytuację gospodarczą całego regionu. Jak pokazują doświadczenia innych krajów europejskich, zrównoważony rozwój gospodarki morskiej przynosi realne zyski ekonomiczne. Województwo zachodniopomorskie powoli staje się beneficjentem rozwoju morskiej energetyki wiatrowej. W Szczecinie zostały utworzone specjalne strefy ekonomiczne, uruchamiane są nowe zakłady produkujące m.in. podstawy do morskich elektrowni wiatrowych. Jednocześnie zakończone zostały prace związane z przebudową elektroenergetycznych linii napowietrznych przebiegających nad torem wodnym Szczecin-Świnoujście na linie kablowe.

Raport „Morska energetyka wiatrowa – analiza korzyści dla polskiej gospodarki i uwarunkowania rozwoju", wykonany przez ekspertów Ernst & Young i opublikowany w czerwcu 2013 r., analizuje trzy scenariusze rozwoju morskiej energetyki wiatrowej do 2025 r.:

- scenariusz szybkiego rozwoju (bazowy) – zakłada 6,0 GW mocy zainstalowanej w morskich farmach wiatrowych;
- scenariusz umiarkowanego rozwoju – 3,5 GW;
- scenariusz powolnego rozwoju – 1,0 GW.

Scenariusz zakładający 6,0 GW mocy zainstalowanej w morskich farmach wiatrowych w 2025 r. jest możliwy do zrealizowania, pod warunkiem zbudowania dobrego systemu wsparcia i regulacji pozwalających na inwestowanie w branżę. W „Krajowym planie działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych" zakłada się, że w roku 2020 na morzu będą eksploatowane farmy wiatrowe o mocy 500 MW (0,5 GW).

Jedną z największych przeszkód w realizacji inwestycji w morskiej energetyce wiatrowej w całej Europie, według ekspertów, są problemy z przyłączaniem morskich farm wiatrowych do krajowych sieci przesyłowych.

W 2009 r. zostało powołane konsorcjum Polskie Sieci Morskie – PSM, którego celem działania jest zaprojektowanie, wybudowanie i eksploatacja systemu podmorskich kablowych linii przesyłowych wysokiego napięcia wraz z niezbędną infrastrukturą przyłączeniową. System PSM jest przeznaczony do odbioru energii wyprodukowanej przez morskie farmy wiatrowe i jej przesyłu do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego (KSE) lub do sieci krajów sąsiednich. Główne elementy systemu PSM, to:

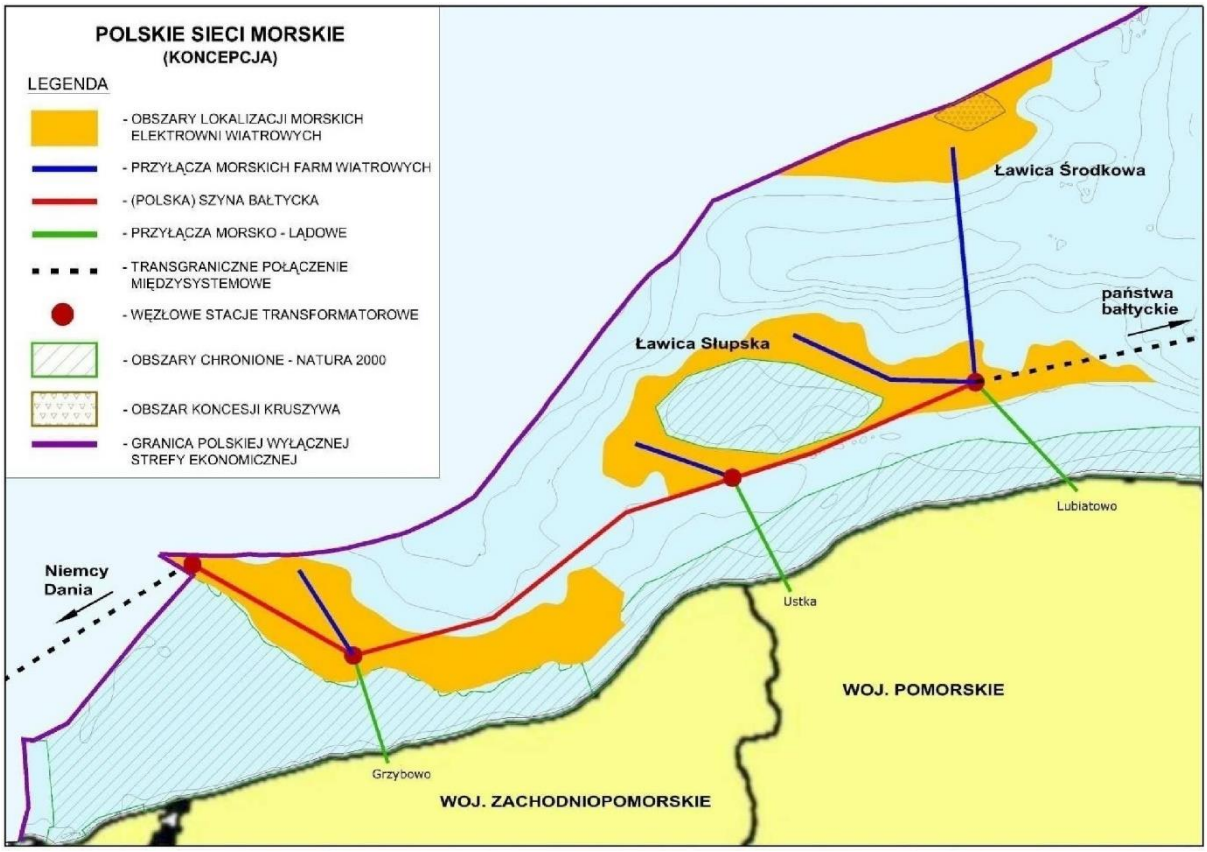
- (polska) Szyna Bałtycka – główna oś przesyłowa PSM-kabel przesyłowy 400 kV przebiegający równolegle do brzegu morskiego wraz z węzłowymi stacjami transformatorowymi;
- przyłącza morskich farm wiatrowych – linie kablowe 110 lub 400 kV;
- przyłącza morsko-lądowe – linie kablowe 400 kV łączące stacje węzłowe z infrastrukturą lądową KSE;
- transgraniczne połączenia międzysystemowe – odcinki linii przesyłowych łączące skrajne stacje węzłowe Szyny Bałtyckiej z sieciami morskimi krajów sąsiednich (Niemcy, Dania, LItwa).

Zgodnie z koncepcją PSM, łącze zaczynałoby się w istniejącym punkcie przyłączeniowym do krajowej sieci w Żarnowcu, przechodziło dalej przez obszary farm wiatrowych, by wejść z powrotem na brzeg w punkcie przyłączeniowym w Dunowie, w naszym województwie. Dodatkowe połączenie wchodziłby

na brzeg w Słupsku. Szyna Bałtycka powinna też łączyć się z innymi systemami – z planowaną siecią łączącą niemieckie farmy wiatrowe, z systemem szwedzkim, a także z planowanym podmorskim kablem NordBalt Szwecja-Litwa. Eksperci zaznaczają jednak, że jej budowa ma sens tylko w przypadku realizacji większej liczby morskich farm wiatrowych.

Poza odprowadzaniem energii elektrycznej z morskich farm wiatrowych do KSE, Szyną Bałtycką można byłoby również przesyłać energię elektryczną z lądu (KSE) do innych krajów Europy i wykorzystywać system do eksportu energii wytworzonej nie tylko w morskich farmach wiatrowych. Szyna Bałtycka mogłaby więc spełniać funkcję zastępczą (uzupełnienie) dla tzw. Szyny Północnej – lądowej linii 400 kV łączącej Szczecin z Gdańskiem.

Ryc. 115. Koncepcja Polskich Sieci Morskich



Źródło: P. Gutkowski, Bartmański, Witoński, „Możliwości rozwoju energetyki morskiej na Bałtyku", www.e-czytelnia.abrys.pl (Internetowe archiwum wydawnictw komunalnych).

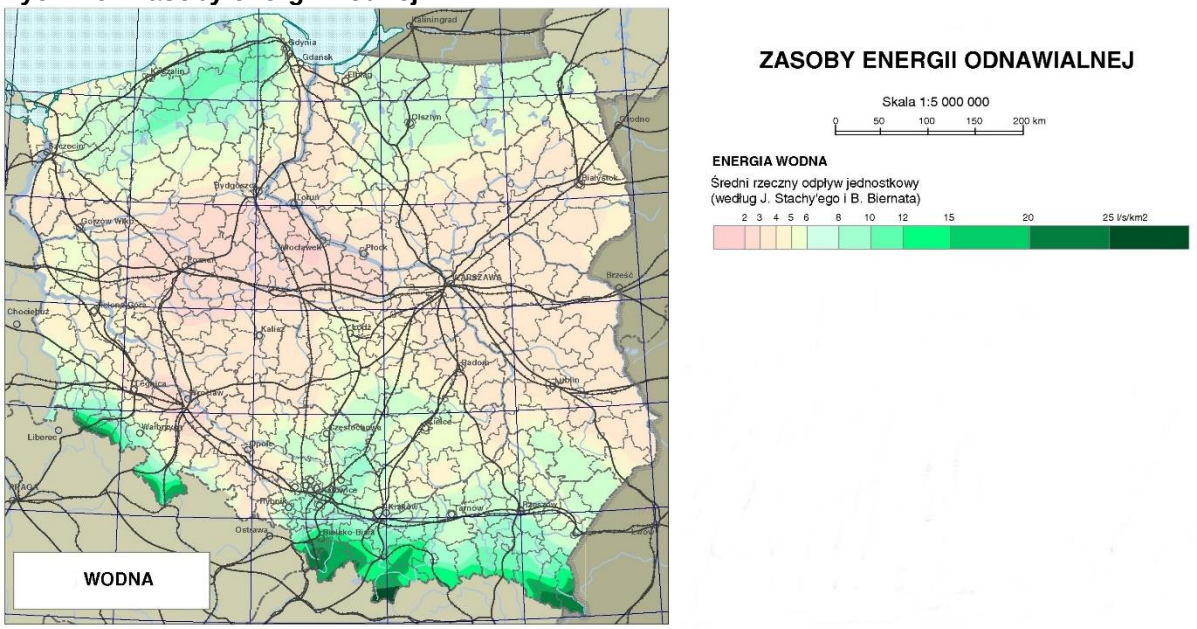
Na gruncie obowiązującego prawa, sporządzanie planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej leży po stronie Urzędów Morskich. Efekty działań podmiotów zajmujących się planowaniem przestrzennym na lądzie, obszarach morskich i przybrzeżnych powinny być zintegrowane i koordynowane. Celowym jest przygotowanie wojewódzkiego dokumentu strategicznego, który określiłby stanowisko władz regionu w sferze polityki oraz rozwoju obszarów morskich i przybrzeżnych.

2.8.4.2. Energetyka wodna

Zasoby wodne województwa zachodniopomorskiego, ze względu na nizinny charakter regionu, nie stanowią znaczącego potencjału energetycznego. Jednak duża liczba małych rzek i strumieni stwarza możliwości odtwarzania starych i budowy nowych małych elektrowni wodnych, stanowiących ważny element mikroenergetyki.

Załącznik nr 1 do Krajowego Planu Działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych określa potencjał hydroenergetyczny Polski jako stosunkowo niewielki. Potencjał teoretyczny ocenia się na 23 TWh/rok, potencjał techniczny – na 12 TWh/rok, natomiast ekonomiczny – na 8,5 TWh/rok. Dane dotyczące potencjału teoretycznego i technicznego pochodzą z „teoretycznego i technicznego katastru sił wodnych Polski", opracowanego w latach pięćdziesiątych ubiegłego wieku. Według ekspertów istnieje potrzeba aktualizacji tych danych. Potencjał hydroenergetyczny kraju rozmieszczony jest nierównomiernie, około połowa tego potencjału związana jest z Wisłą, natomiast potencjał hydroenergetyczny Odry wynosi około 10% (1273 GWh/rok). Techniczny potencjał hydroenergetyczny głównych rzek przepływających przez województwo wynosi: Drawa – 43 GWh/rok, Rega – 30 GWh/rok, Gwda – 43 GWh/rok, Parsęta – 29 GWh/rok.

Ryc. 116. Zasoby energii wodnej



Źródło: KPZK 2030

Na rzekach województwa zachodniopomorskiego zlokalizowanych jest ponad 200 obiektów hydrotechnicznych piętrzących wodę. Są to obiekty z drugiej połowy XIX w., jak również z okresu międzywojennego. W okresie powojennym duża część uległa zniszczeniu, pozostawiając budowle hydrotechniczne w większości w niezadowalającym stanie technicznym.

Główną rolę w energetyce wodnej województwa odgrywają małe elektrownie wodne (o mocy do 5 MW), które w większości są dodatkową instalacją przy istniejących budowlach hydrotechnicznych (progach wodnych i zaporach). Wykorzystują one potencjał niewielkich rzek, rolniczych zbiorników retencyjnych, systemów nawadniających, wodociągowych i kanałów przerzutowych.

Na obszarze województwa eksploatowane są 34 elektrownie wodne o mocy powyżej 50 kW o łącznej mocy 13,5 MW. Większość z nich (28 instalacji) to małe elektrownie wodne o mocy w przedziale 50-500 kW (4,0 MW), zlokalizowane głównie na istniejących stopniach wodnych. Druga grupa to 6 elektrowni o mocy powyżej 500 kW. Są one wyposażone w automatyczne systemy sterowania i współpracują z lokalną siecią elektroenergetyczną. Posiadają one własne stacje transformatorowe oraz są podłączone do sieci niskiego i średniego napięcia.

Tabela 38. Istniejące małe elektrownie wodne w województwie zachodniopomorskim w układzie powiatowym

Lp.	Powiat	Małe elektrownie wodne o mocy:							
		0,050-0,500 MW		0,500-1 MW		powyżej 1 MW		łącznie	
		Liczba	Moc [MW]	Liczba	Moc [MW]	Liczba	Moc [MW]	Liczba	Moc [MW]
1.	białogardzki	1	0,160	1	0,598			2	0,758
2.	drawski	1	0,140			1	1,661	2	1,801
3.	gryficki	4	0,845	1	0,945	1	2,000	6	3,790
4.	gryfiński	1	0,055					1	0,055
5.	koszaliński	1	0,165			2	4,347	3	4,512
6.	łobeski	5	0,662					5	0,662
7.	m. Szczecin	2	0,222					2	0,222
8.	myśliborski	6	0,777					6	0,777
9.	sławieński	3	0,562					3	0,562
10.	stargardzki	1	0,110					1	0,110
11.	szczecinecki	2	0,197					2	0,197
12.	wałecki	1	0,090					1	0,090
Razem:		28	3,985	2	1,543	4	8,008	34	13,536

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Urzędu Regulacji Energetyki, stan na 31.12.2019 r.

Jednym z głównych celów Polityki Energetycznej Polski do 2030 r. w obszarze rozwoju wykorzystania OZE, jest wykorzystanie do produkcji energii elektrycznej istniejących urządzeń piętrzących, stanowiących własność Skarbu Państwa.

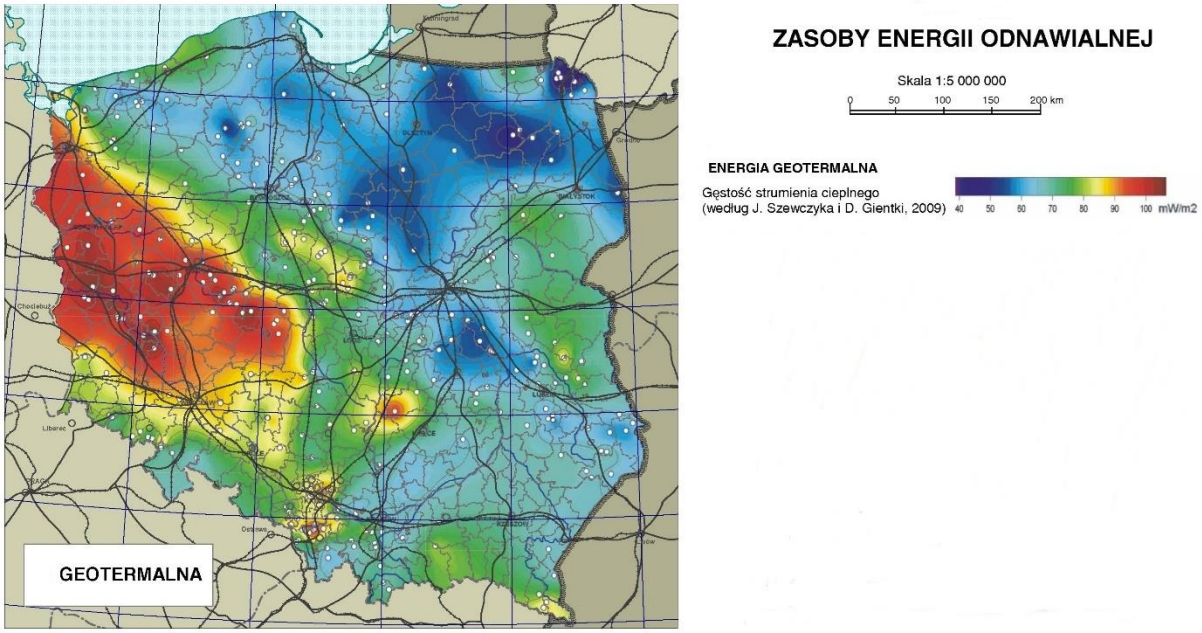
W województwie do wykorzystania w celach energetycznych (w ramach MIOZE lub mikroinstalacji) nadaje się ok. 180 budowli hydrotechnicznych. Najwięcej znajduje się ich w zlewni rzeki Parsęty, zlewni rzeki Regi (których większość jest już wykorzystywanych do celów energetycznych), zlewni rzeki Iny (z których kilka jest wykorzystywanych), w zlewni Drawy. W zlewniach innych rzek, takich obiektów jest od kilku do kilkunastu.

2.8.4.3. Energetyka geotermalna

Województwo zachodniopomorskie położone jest w geotermalno-ropo-gazonośnej Prowincji Centralnoeuropejskiej, obejmującej 32% obszaru Europy (1,6 mln km^2), na terenie trzech okręgów geotermalnych Polski: szczecińsko-łódzkiego, pomorskiego oraz przedsudecko-świętokrzyskiego.

W centralnej części województwa, która obejmuje obszar tektoniczny tzw. niecki szczecińskiej, w okolicach Drawna, Drawska Pomorskiego, Chociwla, Nowogardu, Goleniowa, Polic, Szczecina, Pyrzyc, Stargardu i Dobrzan, temperatura wód wynosi około 50-70°C. Część regionu w pasie od Szczecina w kierunku Gorzowa Wielkopolskiego zasobna jest w wody geotermalne o temperaturach 25-50°C. Na głębokości około 3000 m p.p.m. przewidywana jest temperatura wód geotermalnych na poziomie 60-125°C.

Ryc. 117. Zasoby energii geotermalnej.



Źródło: KPZK 2030

Możliwości pozyskiwania energii geotermalnej są warunkowane przede wszystkim czynnikami geofizycznymi, czyli występowaniem możliwie wysokich temperatur ośrodka skalnego na możliwie niewielkich głębokościach oraz hydrogeologicznymi, które są związane z występowaniem zasobnych poziomów wodonośnych, charakteryzujących się odpowiednią przewodnością hydrauliczną oraz możliwie niską mineralizacją [J. Szczewczyk, PIG].

Zasoby dyspozycyjne energii geotermalnej na terenie województwa obejmują obszar całej niecki szczecińskiej. Najbardziej perspektywiczna jest jednak jej część centralna, gdzie w okolicach Stargardu, Dobrzan i Chociwla jednostkowe zasoby dyspozycyjne wynoszą ponad 35 MJ/m^2 [A. Sowiżdżał, Zasoby geotermalne warstw wodonośnych dolnej jury w niecce szczecińskiej, „Geologia" 2009, z. 1/2, s.213-221].

Dzięki swojemu położeniu, województwo posiada warunki do eksploatacji wód geotermalnych i zastosowania ich m.in. w energetyce cieplnej, szczególnie w miastach posiadających dużą liczbę odbiorców ciepła oraz rozbudowaną sieć ciepłowniczą. Każdorazowo podjęcie decyzji inwestycyjnych wymaga jednak dokonania starannej analizy ekonomicznej bazujących na aktualnym stanie techniki.

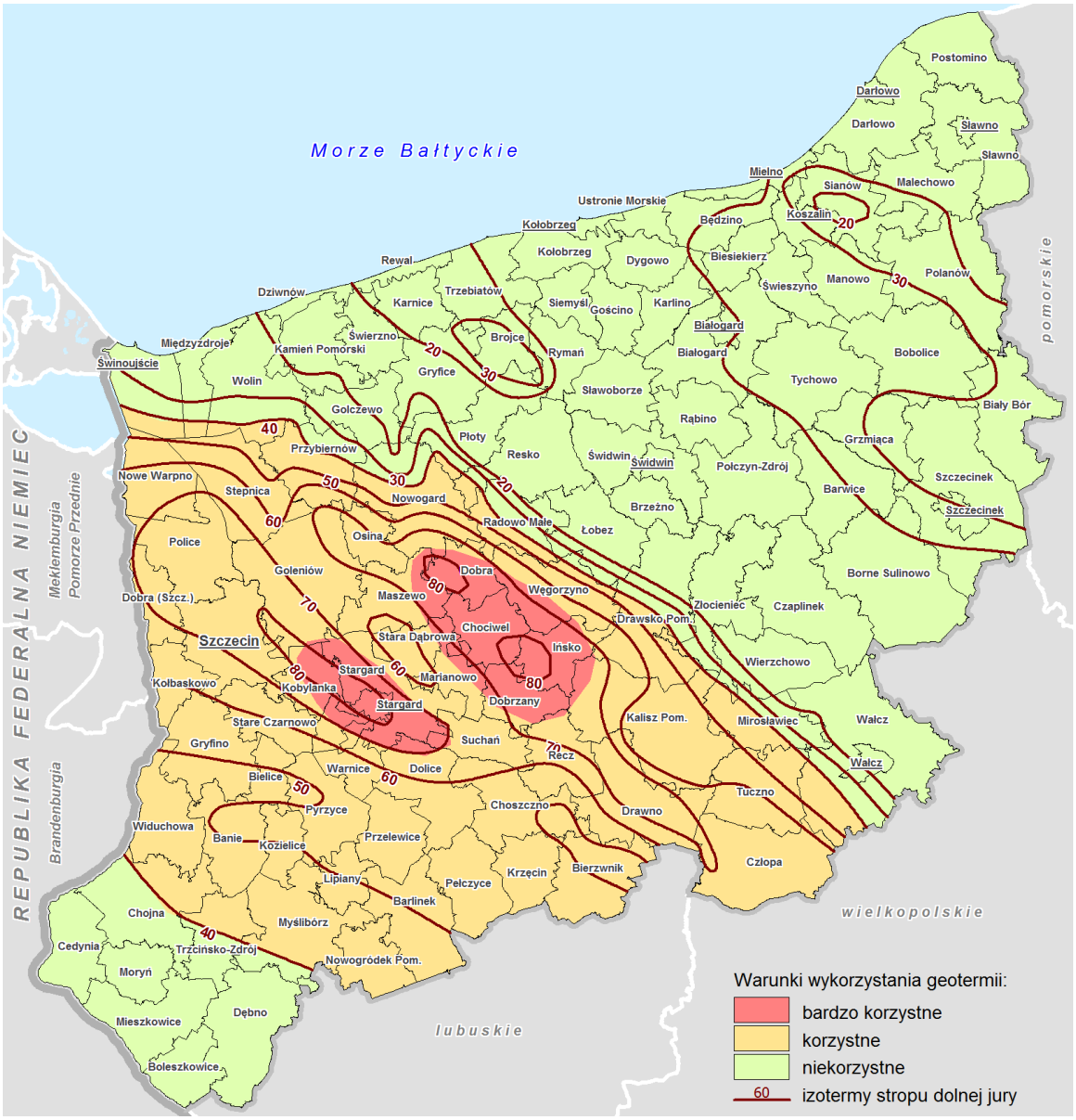
Najkorzystniejsze warunki do wykorzystania tego rodzaju energii występują w powiatach: polickim, goleniowskim, szczecińskim, pyrzyckim, choszczeńskim, stargardzkim, części gryfińskiego, łobeskiego, drawskiego, wałeckiego, myśliborskiego.

Według przeprowadzonych badań temperatury wód dolnojurajskich, są one odpowiednie do kaskadowego wykorzystania energii geotermalnej, np. na potrzeby hodowli ryb ciepłolubnych. Wskazywana jest możliwość wykorzystania obszarów wschodniego obrzeża niecki szczecińskiej, gdzie stwierdzono istnienie stref korzystnych, zarówno do celów ciepłowniczych, jak i rekreacyjno-leczniczych [A. Sowiżdżał, Analiza geologiczna i ocena zasobów wód i energii geotermalnej formacji mezozoicznej niecki Szczecińskiej, AGH, Kraków 2009].

Energia geotermalna w województwie aktualnie wykorzystywana jest do celów grzewczych dla potrzeb komunalnych. Wynika to z występowania konkretnych parametrów temperatury i wydajności na obszarze zbiornika dolnojurajskiego niecki szczecińskiej.

Obecnie na terenie województwa funkcjonują dwa obiekty geotermalne – w Pyrzycach i Stargardzie, wykorzystujące wodę o temperaturach 60-90°C. Zakłady te borykały się z trudnościami wynikającymi z niepoprawnych założeń eksploatacyjnych, przekładających się później na ekonomikę funkcjonowania spółek.

Ryc. 118. Mapa temperatury w stropie utworów jury dolnej



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Atlasu Zasobów Geotermalnych na Niżu Polskim, 2006 r.

2.8.4.4. Energetyka solarna

W kontekście wyczerpywania się konwencjonalnych zasobów energetycznych, energia słoneczna i metody jej przetwarzania w inne formy energii nabierają coraz większego znaczenia, zwłaszcza że jej pozyskiwanie nie powoduje efektów ubocznych, szkodliwych emisji, czy zubożenia zasobów naturalnych. Rozwój technologii w tej dziedzinie umożliwia efektywne pozyskiwanie energii do celów użytkowych. Najczęściej stosowane sposoby wykorzystania energii słonecznej to:

- konwersja energii słonecznej w energię cieplną, wykorzystywaną do celów ciepłowniczych oraz do podgrzewania wody – z zastosowaniem kolektorów słonecznych;
- konwersja energii słonecznej w energię elektryczną – z zastosowaniem ogniw fotowoltaicznych.

Malejące koszty technologii oraz korzystne rozwiązania ekonomiczne i prawne przyczyniły się do bardzo dynamicznego rozwoju koncesjonowanych, małych i mikroinstalacji (głównie prosumenckich) fotowoltaicznych.

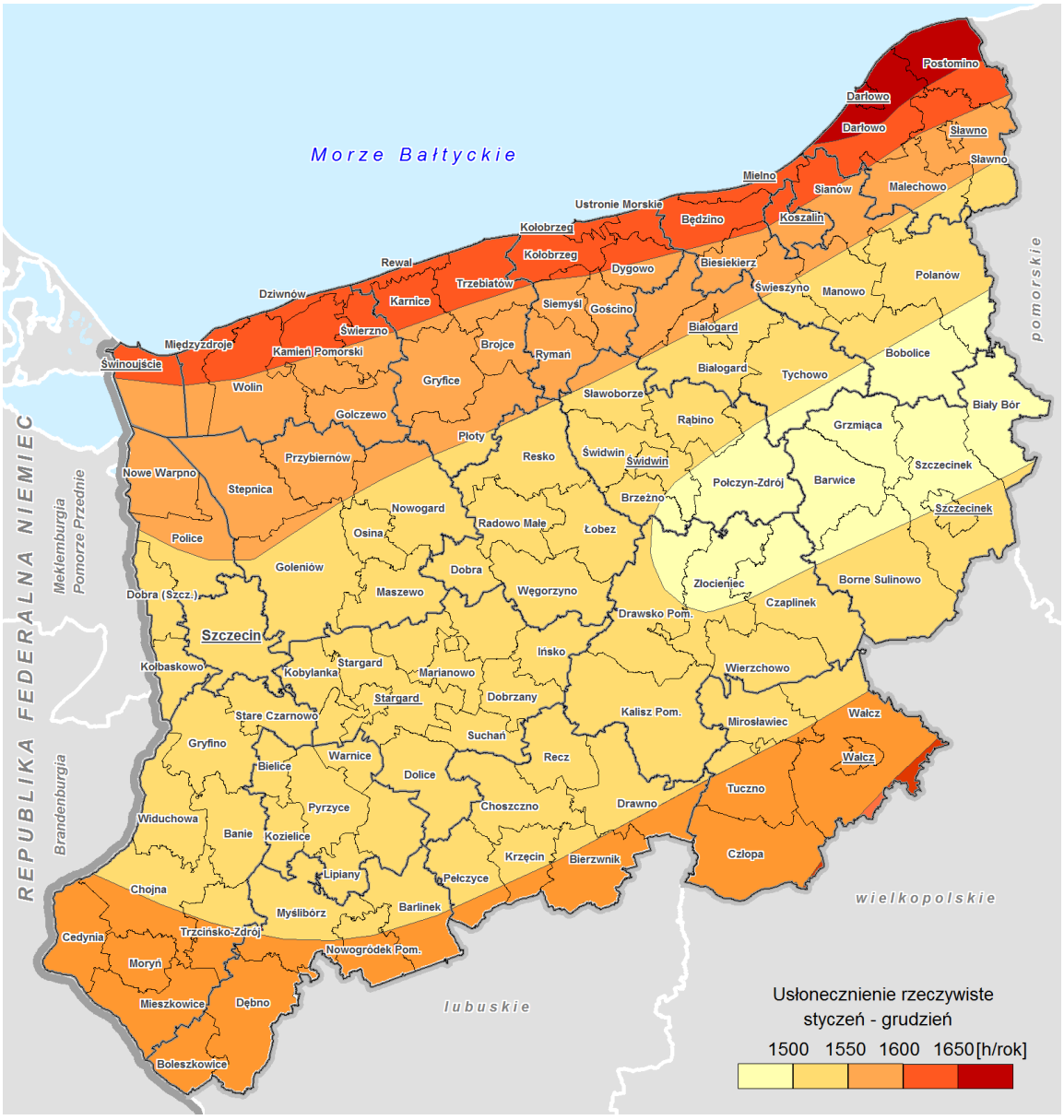
W Polsce moc zainstalowana źródeł wytwarzających energię z promieniowania słonecznego zaczęła rosnąć – w 2012 r. wynosiła około 1,3 MW, w 2014 r. około 21,0 MW, w 2018 r. około 146,9 MW, by w roku 2019 osiągnąć moc 467,7 MW (przyrost o 218%).

W województwie zachodniopomorskim ten rozwój był wolniejszy. W stosunku do roku 2018 w roku 2019 nastąpił przyrost o 441% i łączna moc instalacji fotowoltaicznych osiągnęła wartość 51,9 MW, na co złożyło się 46 instalacji koncesjonowanych o łącznej mocy 46,2 MW i 29 małych instalacji o łącznej mocy 5,7 MW.

AGRIMA POLSKA Sp. z o.o.,, Energetyka Odnawialna Wałcz Sp. z o.o. i Elektrownia Fotowoltaiczna Wałcz 2 Sp. z o.o. uruchomiły w Wałczu trzy największe farmy fotowoltaiczne, o mocy ok. 2 MW każda, a w Kołbaczu farmę o mocy 1,5 MW na terenie Zakładu Produkcji Wody „Miedwie" wybudował Zakład Wodociągów i Kanalizacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Szczecinie.

Ponadto na koniec 2019 r. w województwie funkcjonowały mikroinstalacje o łącznej mocy 41,6 MW, głównie fotowoltaiczne.

Ryc. 119. Możliwości wykorzystania energii słonecznej



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Atlasu klimatycznego ryzyka uprawy roślin w Polsce, red. Cz. Koźmiński, B. Michalska, Szczecin 2001 r.

Północna część województwa leży w rejonie charakteryzującym się najwyższymi sumami rocznego promieniowania słonecznego, przekraczającymi 1600 h/rok (o najlepszych warunkach wykorzystania w okresie letnim), co czyni ten obszar najkorzystniejszym pod względem potencjalnej energii użytecznej. Pozostała część województwa znajduje się w rejonach wykazujących średnio 1500-1550 godzin rzeczywistego usłonecznienia w roku.

2.8.4.5. Bioenergetyka

Biomasa to ulegająca biodegradacji część produktów, odpadów lub pozostałości pochodzenia biologicznego z rolnictwa, leśnictwa i związanych działów przemysłu, w tym rybołówstwa i akwakultury, a także biodegradowalne odpady przemysłowe i komunalne.

Moc zainstalowana w elektrycznych instalacjach biomasowych w województwie na koniec 2019 r. wynosiła 105,1 MW.

Od grudnia 2011 r. w Elektrowni Szczecin, pracującej w układzie kogeneracyjnym, eksploatowany jest największy w Polsce kocioł fluidalny o mocy elektrycznej 76 MW zużywający około 600 tys. ton biomasy rocznie.

Od 2018 r. w ramach działalności Zakładu Unieszkodliwiania Odpadów w Szczecinie funkcjonuje instalacja termicznego przekształcania odpadów o zainstalowanej mocy 15,48 MW energii elektrycznej oraz 58,34 MW energii cieplnej, w której część energii elektrycznej i cieplnej pochodzi z biodegradacji części odpadów komunalnych pochodzenia roślinnego lub zwierzęcego.

Firma Ozen Plus Sp. z o.o. w Wałczu – produkująca węgiel i brykiet drzewny – wykorzystuje powstającą w procesie produkcji energię cieplną do produkcji energii elektrycznej. Dzięki temu energia posiada status energii wytworzonej z odnawialnych źródeł. Rozwiązanie to zdaniem producenta jest pierwszym tego typu na świecie i jest objęte zastrzeżeniem patentowym. Moc zainstalowanego turbozespołu wynosi 7,23 MW i daje zdolności produkcyjne do 52 tys. MWh energii.

Moc cieplna zainstalowana w ciepłowniczych instalacjach biomasowych w województwie na koniec 2019 r. wynosiła 243,6 MW.

Eksploatowany w Elektrowni Szczecin, pracującej w układzie kogeneracyjnym, eksploatowany jest największy w Polsce kocioł fluidalny o mocy cieplnej 231 MW.

Przedsiębiorstwo Usług Komunalnych Sp. z o.o. eksploatuje w miejscowości Borne Sulinowo kotłownię o mocy cieplnej 12,6 MW.

Ponadto biomasa wykorzystywana jest powszechnie, zwłaszcza na terenach wiejskich do celów ciepłowniczych.

Województwo jest obszarem tradycyjnie rozwiniętej wielkotowarowej produkcji roślinnej, która w chwili obecnej charakteryzuje się dużą i rosnącą opłacalnością, co przekłada się na wielkość potencjału produkcyjnego dla pozyskiwania energii z biomasy.

Głównym źródłem biomasy stałej są rośliny energetyczne. Do odgrywających kluczową rolę w produkcji należą: wierzba energetyczna, topola, robinia, ślazowiec pensylwański, róża wielokwiatowa, topinambur oraz trawy (głównie z rodzaju miscantus).

W przypadku uprawy wierzby energetycznej możliwe jest zagospodarowanie powierzchni ziemi odłogowanej oraz o niekorzystnej strukturze zagospodarowania. Analiza potencjału odłogów i ugorów w województwie wykazała, że są to obszary słabej i przeciętnej jakości rolniczej przestrzeni produkcyjnej. Gorsze jakościowo ziemie uznaje się często jako walor tego regionu oraz szansę na aktywizację gospodarczą poprzez uruchomienie celowych upraw energetycznych.

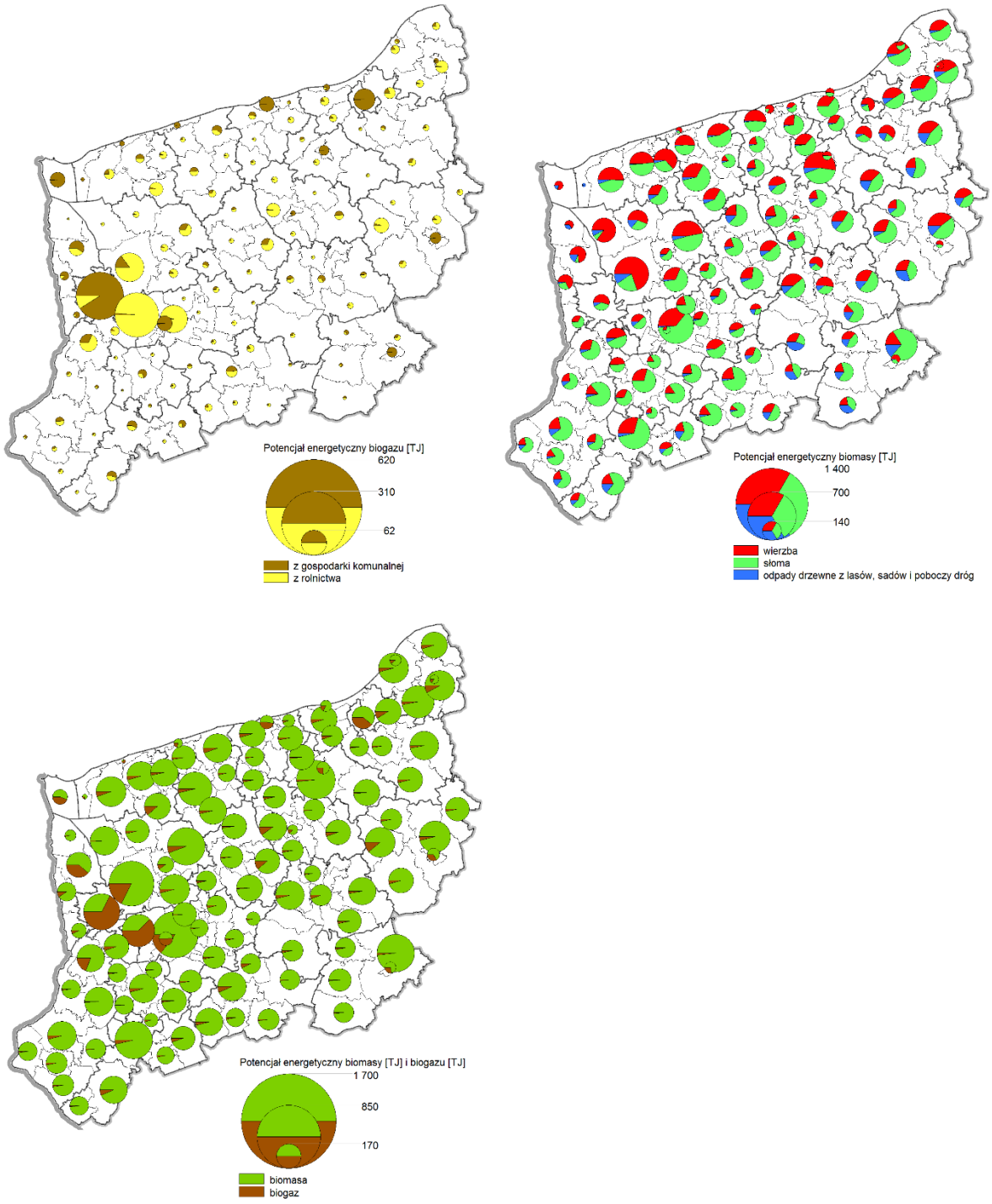
W ogólnym zestawieniu, województwo zachodniopomorskie dysponuje 7% udziałem potencjału biomasy w Polsce. Potencjał biopaliw płynnych województwa stanowi 11% udziału krajowego, potencjał energetyczny biomasy stałej-leśnej i odpadowej - 10%, potencjał z upraw roślin energetycznych – 10% oraz potencjał biogazu – 2%.

W województwie funkcjonują (stan na dzień 31.12.2019 r.) 24 instalacje biogazowe o łącznej mocy 17 MW, w tym 13 biogazowni rolniczych o łącznej mocy 12,7 MW, 7 biogazowni wysypiskowych o łącznej mocy 2,8 MW i 4 biogazownie pracujące na oczyszczalniach ścieków o łącznej mocy 1,5 MW.

Funkcjonowanie biogazowi rolniczych i potencjał biopaliwa, w szczególności z instalacji przeróbki odpadów zwierzęcych lub roślinnych, oczyszczalni ścieków oraz składowisk odpadów jest dostępnością do substratów. Teoretyczny potencjał biomasy dla biogazowi rolniczych w województwie wynosi 9978

TJ, z czego największy udział przypada na gminy: Kobylanka: 570 TJ, Goleniów: 325 TJ, Stargard: 280 TJ.

Ryc. 120. Potencjał energetyczny biomasy i biogazu



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z ekspertyzy „Potencjał produkcyjny energii z biomasy w województwie zachodniopomorskim. Uwarunkowania i kierunki polityki przestrzennej”, 2013.

Szczególnymi możliwościami wykorzystania terenów nieprzydatnych rolniczo na cele upraw roślin energetycznych o niskich wymaganiach glebowych i klimatycznych, dysponują gminy: Białogard, Kołobrzeg, Darłowo, Sławno, Świdwin, Wałcz, Koszalin, Stargard, Białogard, Wierzchowo, Dygowo, Gościno,

Kołobrzeg, Będzino, Malechowo, Brzeżno, Karnice, Bielice, Kozielice, Kobylanka, Stara Dąbrowa, Stare Czarnowo, Świerzno, Karlino, Pyrzyce, Maszewo.

Najwyższy potencjał energetyczny biogazu z odpadów komunalnych i oczyszczalni ścieków występuje głównie w dużych miastach województwa: Szczecinie, Koszalinie, Kołobrzegu, Świnoujściu, Stargardzie, Szczecinku oraz w gminach miejsko-wiejskich – Gryfinie i Policach.

Produkcja biomasy, biogazu i biopaliw w województwie może i powinna być nośnikiem pozytywnych zmian gospodarczych i społecznych, jednak rozwój tego sektora jest ograniczony, m.in. przez:

- ograniczony dostęp do surowców energetycznych, których potencjał jest mocno zróżnicowany przestrzennie (co wpływa na koszty ich transportu lub brak możliwości uruchomienia inwestycji);
- ograniczenia lokalizacyjne z uwagi na ochronę środowiska przyrodniczego i kulturowego;
- częsty brak akceptacji społecznej dla lokalizowanej inwestycji;
- ograniczone możliwości sprzedaży (często ograniczony dostęp do sieci odbiorczych elektroenergetycznych, gazowych czy ciepłowniczych na terenach wiejskich);
- brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, wyznaczających tereny pod lokalizacje.

2.8.5. Telekomunikacja i teleinformatyka

Jednymi z podstawowych uwarunkowań rozwoju gospodarczego stały się obecnie możliwości w dziedzinie telekomunikacji oraz stosowania technologii teleinformatycznych.

Polska, w przeciwieństwie do wielu krajów rozwiniętych, które w latach 1995-2010 opierały wzrost produktywności głównie na wpływie informatyzacji i internetyzacji na organizację pracy, produkcji i usług, jest jeszcze przed tą fazą pożytkowania rozwoju procesów cyfryzacyjnych. Cyfryzacja ma sens tylko jako podejście kompleksowe. Aby zapewnić takie podejście, według Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030, konieczne jest:

- zwiększenie dostępności do internetu (projekty infrastrukturalne – wzrost gęstości o każde 10% to potencjał wzrostu PKB o 1-1,5% PKB),
- zwiększenie potrzeby używania internetu poprzez rozwój i udostępnianie treści – zasobów publicznych (wzrost sprawności państwa i e-gospodarki),
- zwiększenie kompetencji cyfrowych społeczeństwa – promocja i edukacja, co wpływa na innowacyjny rozwój kraju.

W krótkiej i średniej perspektywie czasowej należy dążyć do osiągnięcia co najmniej poziomu państw EU15, pod względem rozwoju infrastruktury, rozwoju usług i treści oraz podwyższenia poziomu ich wykorzystania. Okres do roku 2020 powinno się wykorzystać głównie na zredukowanie obecnych problemów infrastrukturalnych. W tej perspektywie czasowej bardzo ważnym zadaniem jest skuteczne wsparcie procesów tworzenia infrastruktury cyfrowej, na co składają się:

- modernizacja obecnej infrastruktury,
- zapewnienie powszechnego dostępu do usług szerokopasmowych,
- stworzenie podwalin infrastruktury wydajnej w perspektywie dalszych 20 lat.

Ważnym zadaniem w procesie budowy społeczeństwa informacyjnego na przestrzeni następnych lat, oprócz kwestii infrastrukturalnych, są także działania na rzecz zwiększenia popytu i podaży na usługi szerokopasmowe:

- edukacja w zakresie wykorzystania usług elektronicznych,
- rozwój e-administracji i systemu e-PUAP,
- digitalizacja i udostępnienie zasobów dziedzictwa i kultury,
- otwieranie cyfrowych zasobów publicznych.

Zgodnie z Programem Zintegrowanej Informatyzacji Państwa (2013), celem nadrzędnym administracji publicznej powinno być takie budowanie nowych i modernizacja istniejących systemów teleinformatycznych, aby były one ze sobą spójnie i logicznie powiązane oraz zorientowane na potrzeby użytkownika.

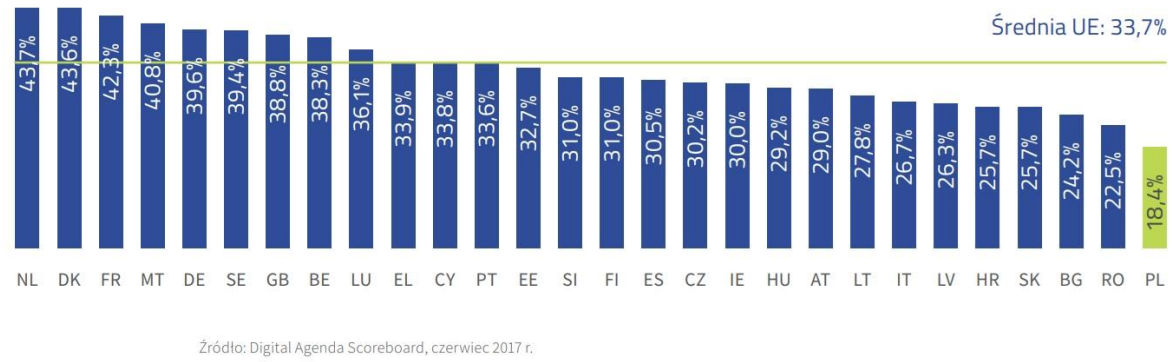
Jednym z nadchodzących trendów rozwojowych usług telekomunikacyjnych staje się koncepcja „Internetu rzeczy" (Internet of Things). Podłączenie większej liczby przedmiotów do sieci internetowej będzie wymagało dalszych inwestycji w rozwój sieci szkieletowych oraz połączeń „ostatniej mili".

2.8.5.1. Infrastruktura szerokopasmowa

Szerokie pasmo internetowe dostosowane do wymogów UE (Europejska Agenda Cyfrowa) zakłada, że do roku 2020 wszyscy mieszkańcy znajdą się w zasięgu 30 Mb/s, zaś połowa – w zasięgu 100 Mb/s. Pomimo że z roku na rok zwiększa się w Polsce liczba przedsiębiorstw korzystających z szerokopasmowego dostępu do internetu, to porównania międzynarodowe wskazują, że kraj nasz nie należy do czołówki pod względem zastosowania tego rodzaju technologii.

Od 2015 r. Polska znajduje się na ostatnim miejscu rankingu nasycenia usługami internetu stacjonarnego z nasyceniem rzędu 18,4%, przy średniej unijnej rzędu 33,7% (Ryc. 122). Najbardziej rozwinięty rynek usług szerokopasmowych posiadały Holandia oraz Dania, gdzie wskaźnik ten wyniósł ponad 43%. Intensywniej niż w innych krajach wykorzystywany jest w Polsce mobilny dostęp do internetu. Wynika to przede wszystkim z niewystarczających inwestycji w sieć stacjonarną. W roku 2015 Polska znalazła się na piątym miejscu pod względem odsetka osób posiadających internet mobilny – ponad 94% mieszkańców. Wskaźnik ten jest o 19 p.p. wyższy od średniej europejskiej. W 2017 r. nasycenie usługami internetu mobilnego wzrosło do poziomu 143,9%, tj. o 53,7 pp. ponad średnią UE (90,2%).

Ryc. 121. Nasycenie usługami internetu stacjonarnego w UE



Źródło: UKE, Raport o stanie rynku telekomunikacyjnego w Polsce w 2017 r.

Coraz więcej osób łączy się z internetem za pomocą połączenia mobilnego oraz z wykorzystaniem innych urządzeń niż tradycyjny komputer PC, w tym telefonów komórkowych oraz tabletów. Usługi mobilne są ważne dla komfortu życia w miastach, dobry zasięg sieci komórkowej uważany jest obecnie za jeden z pięciu najważniejszych czynników wpływających na poziom życia w mieście.

Regionalne zróżnicowanie stanu szerokopasmowej infrastruktury w Polsce jest dobrze obrazowane przez odsetek miejscowości (bez względu na ich wielkość) pozbawionych dostępu do szerokopasmowego internetu w poszczególnych województwach oraz odsetek miejscowości, w których dostępna jest oferta jednego, dwóch oraz trzech lub więcej operatorów (Ryc. 122). Uwzględniając zasięgi sieci komórkowych, zachodniopomorskie jako jedno z czterech województw na koniec 2017 r. nie zapewniało dostępu do internetu dla 12% miejscowości. Od 2011 r. nastąpiła poprawa w tym zakresie o 7 p.p.

Ryc. 122. Udział miejscowości, na terenie których przedsiębiorstwa telekomunikacyjne deklarują zasięgi swoich sieci telekomunikacyjnych (wraz z operatorami komórkowymi) w województwach

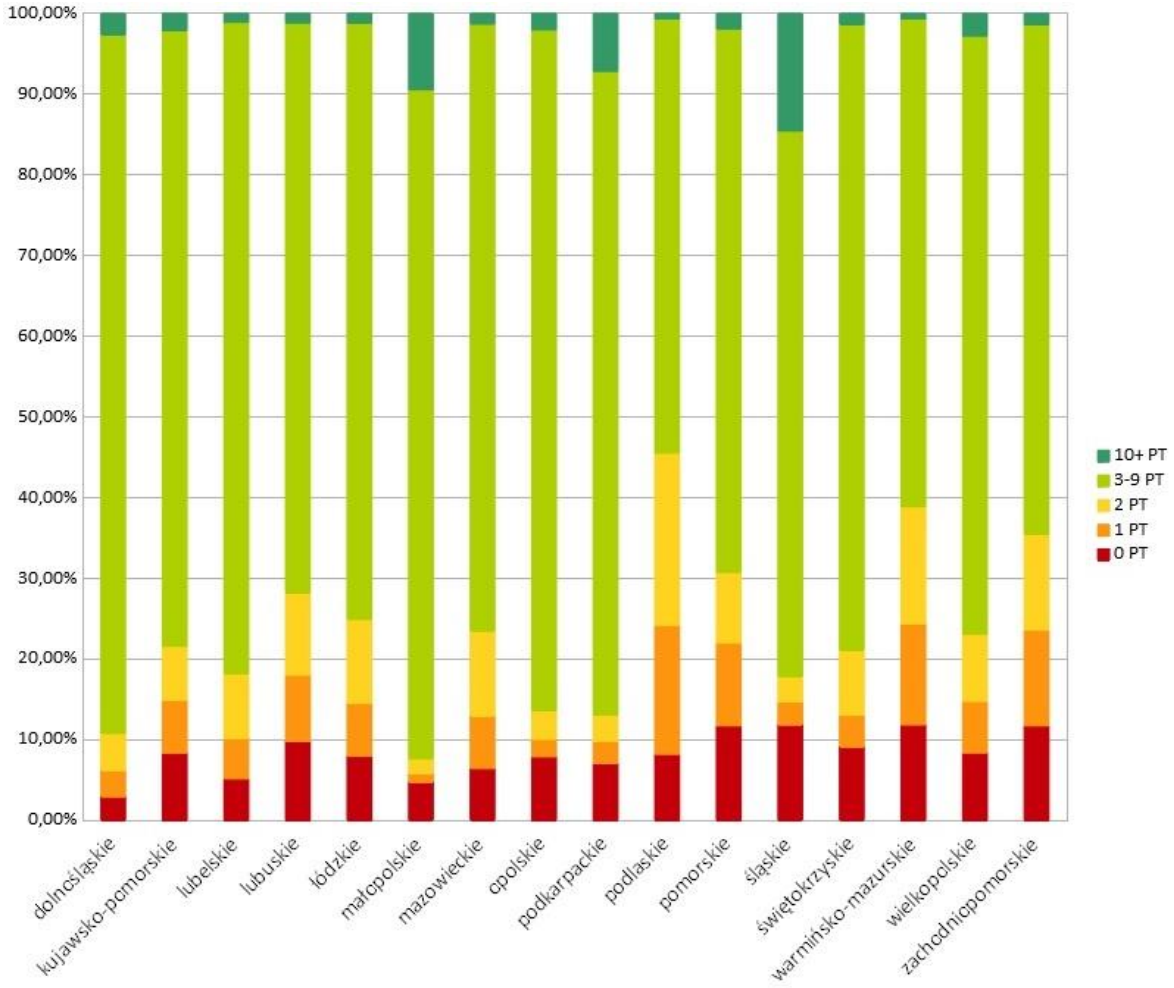
0 PT – brak przedsiębiorcy telekomunikacyjnego i zasięgu;

1 PT – jeden przedsiębiorca;

2 PT – dwóch przedsiębiorców;

3-9 PT – od trzech do dziewięciu przedsiębiorców;

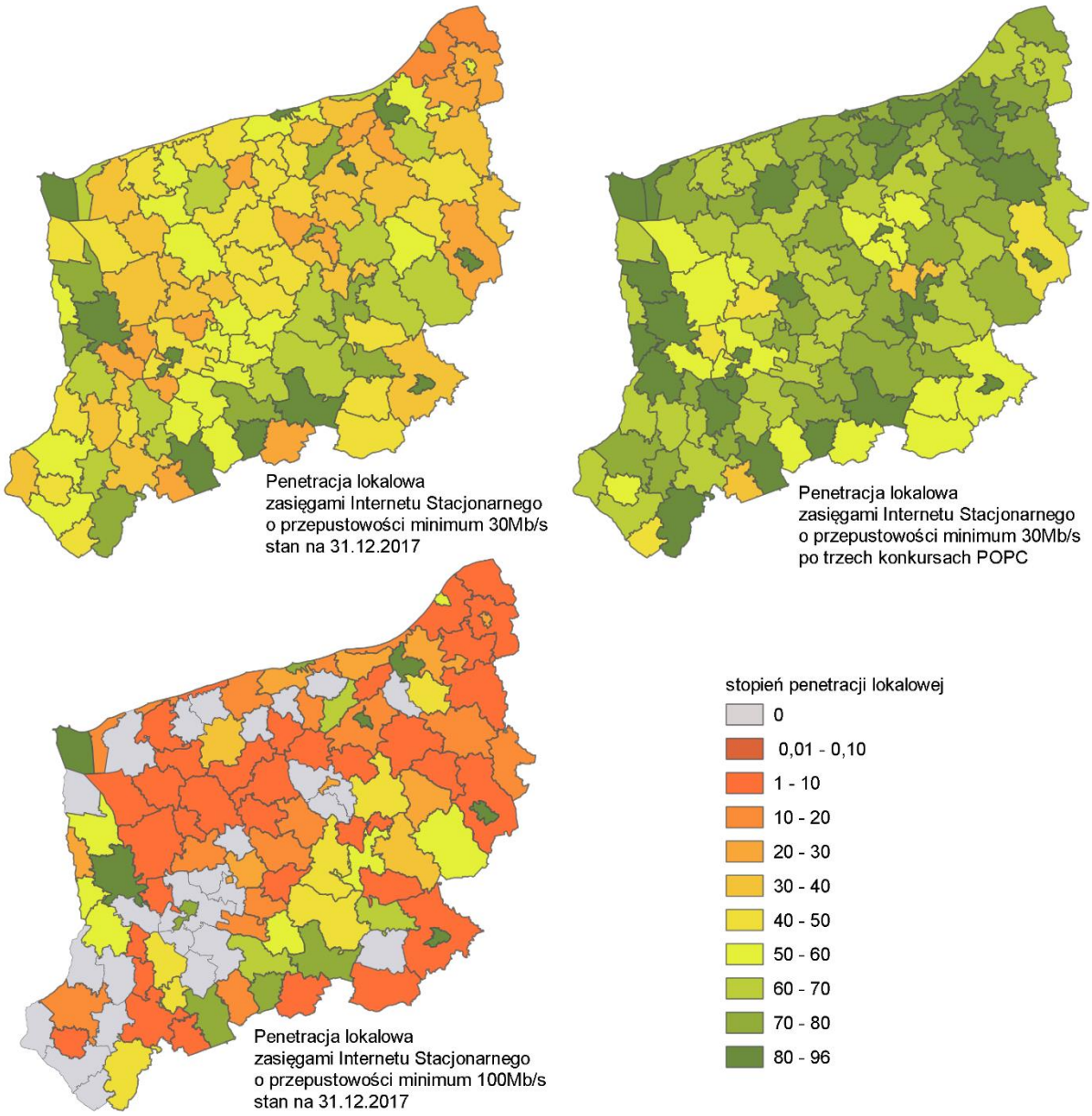
10+PT – dziesięciu i więcej przedsiębiorców.



Źródło: UKE, Raport pokrycia terytorium Rzeczypospolitej Polskiej istniejącą infrastrukturą telekomunikacyjną, Warszawa 2016 r.

Wyniki inwentaryzacji obecnego stanu infrastruktury szerokopasmowej (wykonywanej od 2011 r. corocznie przez Urząd Komunikacji Elektronicznej) ukazały w województwie zachodniopomorskim m.in. rozkład tzw. „białych plam", czyli punktów adresowych, w których brak jest dostępu do internetu, bądź jego prędkość nie spełnia założonych standardów i wymagane jest wsparcie poprzez dofinansowanie budowy sieci szerokopasmowych. Do oceny stopnia realizacji założeń Europejskiej Agendy Cyfrowej służy wskaźnik penetracji lokalowej, rozumiany jako stosunek liczby lokali mieszkalnych w budynkach będących w zasięgu sieci danej prędkości. Ryc. 123 przedstawia stopień penetracji lokalowej zasięgami internetu stacjonarnego o przepustowościach minimum 30Mb/s i 100 Mb/s na koniec 2017 r., oraz prognozowany stan przepustowości minimum 30 Mb/s po przeprowadzeniu trzech konkursów Projektu Operacyjnego Polska Cyfrowa. Jak można zauważyć, przepustowość 100 Mb/s nie jest w ogóle dostępna w 25 gminach, na terenie kolejnych 17 obejmuje zasięgiem mniej niż 1% lokali. W przeszło połowie gmin w zasięgu tej prędkości znajduje się mniej niż 10% lokali.

Ryc. 123. Penetracja lokalowa zasięgami internetu stacjonarnego



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych inwentaryzacji UKE na koniec 2017 r.

Analiza rozmieszczenia węzłów sieci światłowodowej 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 powyżej 7 tys. szt. Oprócz tego większe skupiska znajdują się w Choszcznie, Koszalinie, Barlinku (powyżej 1 tys. szt.), Kołobrzegu, Kaliszu Pomorskim, Drawnie (powyżej 500 szt.). W ponad połowie gmin (53%) znajduje się mniej niż 5 węzłów światłowodowych, w tym w 9 gminach nie ma ich wcale. Dwa miasta, Dziwnów i Tychowo, nie są zaopatrzone w węzły światłowodowe, w 18 miastach jest zaledwie jeden węzeł światłowodowy. Są to w większości miasta bardzo małe (do 5 tys. mieszkańców, Ryc. 35), a także dwa miasta małe – Złocieniec i Czaplinek (około 7-13 tys. mieszkańców). Najbogatszy w infrastrukturę szerokopasmową jest powiat grodzki Szczecin oraz powiat choszczeński.

Wielu operatorów wykorzystuje połączenia bezprzewodowe zamiast przewodowych. Najwięcej połączeń radiowych istnieje w powiatach: Szczecin, gryfińskim, świdwińskim, koszalińskim, sławieńskim oraz goleniowskim.

Aby możliwe było świadczenie usług szerokopasmowych na terenie całego województwa, założyć trzeba, że ze względu na ograniczenia związane z maksymalną długością łącza abonenckiego,

niezbędne jest zbudowanie na terenie każdej gminy nawet kilku węzłów zasilanych światłowodem. Tymczasem, w większości gmin istniały w 2017 r. zaledwie pojedyncze węzły.

Hotspoty

Za zgodą Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej, jednostki samorządu terytorialnego mogą świadczyć swoim mieszkańcom usługi dostępu do internetu, bez pobierania opłat lub za opłatą niższą niż cena rynkowa. Hotspoty zwykle instalowane są w miejscach publicznych. W sierpniu 2017 r. w województwie zachodniopomorskim znajdowało się 389 publicznych hotspotów, z czego 171 na terenie Szczecina, 11 na terenie Nowogardu, 11 w Kołobrzegu, 2 na terenie Ustronia Morskiego, 20 na terenie gminy Węgorzyno, 10 na terenie gminy Gryfice, 69 w Koszalinie oraz 95 w powiecie sławieńskim. Ponadto nowa flota tramwajów szczecińskich jest wyposażona w bezprzewodowe punkty dostępowe (ponad 50 pojazdów). Wyposażeniem w Wi-Fi dysponują także pociągi przewozów regionalnych będące własnością województwa. Dostęp do bezpłatnego internetu świadczą również inne podmioty, np. centra handlowe i lokale gastronomiczne.

Inwestycje w infrastrukturę

Na przestrzeni ostatnich lat stwierdza się wzrost rozwoju usług teleinformatycznych analogiczny do rozwoju infrastruktury teleinformatycznej.

W celu zapewnienia mieszkańcom województwa zachodniopomorskiego dostępu do internetu, trwają inwestycje budowy sieci internetu szerokopasmowego oraz publicznych punktów dostępu do internetu. Z powodu braku spójnej strategii w tym obszarze, podstawową drogą rozwoju sieci światłowodowych są ekonomicznie opłacalne inwestycje operatorów telekomunikacyjnych, działających według kryteriów komercyjnych, ponadto dofinansowanie w ramach działania 8.4 POIG w perspektywie finansowej 2007-2013, a także od 2015 r. dofinansowanie Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa.

Na terenie województwa trwały również projekty wykorzystujące fundusze unijne w ramach RPO oraz POIG. W Programie Operacyjnym „Innowacyjna gospodarka" (POIG), realizowane było działanie 8.4 „Zapewnienie dostępu do internetu na etapie ostatniej mili", czyli na odcinku pomiędzy węzłem sieci szkieletowo-dystrybucyjnej a użytkownikiem końcowym. Środki z tego programu (w skali kraju 200 mln euro) przyznawane były głównie przedsiębiorcom realizującym przedsięwzięcia nieopłacalne ekonomicznie na obszarach „białych plam". W województwie zachodniopomorskim na koniec roku 2015 w ramach projektów RPO wybudowano 368,15 km sieci internetu szerokopasmowego, co stanowi 368% realizacji wskaźnika, który planowano na 100 km.

Z danych Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji wynika, że większość województw przystąpiło do realizacji regionalnych projektów sieci szerokopasmowych w ramach perspektywy finansowej 2007-2013. Wielkość środków przeznaczonych przez poszczególne województwa na budowę sieci szerokopasmowych oraz długość budowanej sieci była różna. W ramach regionalnych sieci szerokopasmowych powstało prawie 30 tys. km sieci szkieletowo-dystrybucyjnych za ponad 3 miliardy złotych. Takich projektów nie prowadziły jedynie dwa województwa: opolskie i zachodniopomorskie.

W 2015 r. uruchomiono działania I Osi Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa (POPC na lata 2014-2020), mające na celu budowę szybkich sieci (30 Mb/s i więcej) i prowadzenie szkoleń na rzecz rozwoju kompetencji cyfrowych. W pierwszym konkursie w ramach działania 1.1 POPC „Wyeliminowanie terytorialnych różnic w możliwości dostępu do szerokopasmowego internetu o wysokich przepustowościach", kwota udostępnionej pomocy publicznej wyniosła 600 mld zł. Dla obszaru województwa podpisano 4 umowy na łączną kwotę dofinansowania ponad 13,5 mln zł. Inwestycje realizowane są w powiatach wałeckim, drawskim, choszczeńskim i gryfickim.

W drugim konkursie w ramach działania 1.1 POPC kwota środków przeznaczonych na dofinansowanie projektów wynosi 3 mld zł z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR). Wnioski o dofinansowanie złożono na wszystkie obszary województwa zachodniopomorskiego. Po zakończeniu oceny wniosków, projekty rekomendowane do dofinansowania zostały zrealizowane na wszystkich obszarach, poza obszarem koszalińskim, gdzie wniosku nie wyłoniono.

W 2018 r. w trzecim konkursie POPC w ramach działania 1.1 dofinansowanie w wysokości ponad 69,6 tys. złotych przyznano dla obszaru koszalińskiego.

Maksymalne kwoty dofinansowania oraz liczbę deklarowanych do podłączenia do internetu gospodarstw domowych, dla poszczególnych obszarów, przedstawia poniższa tabela.

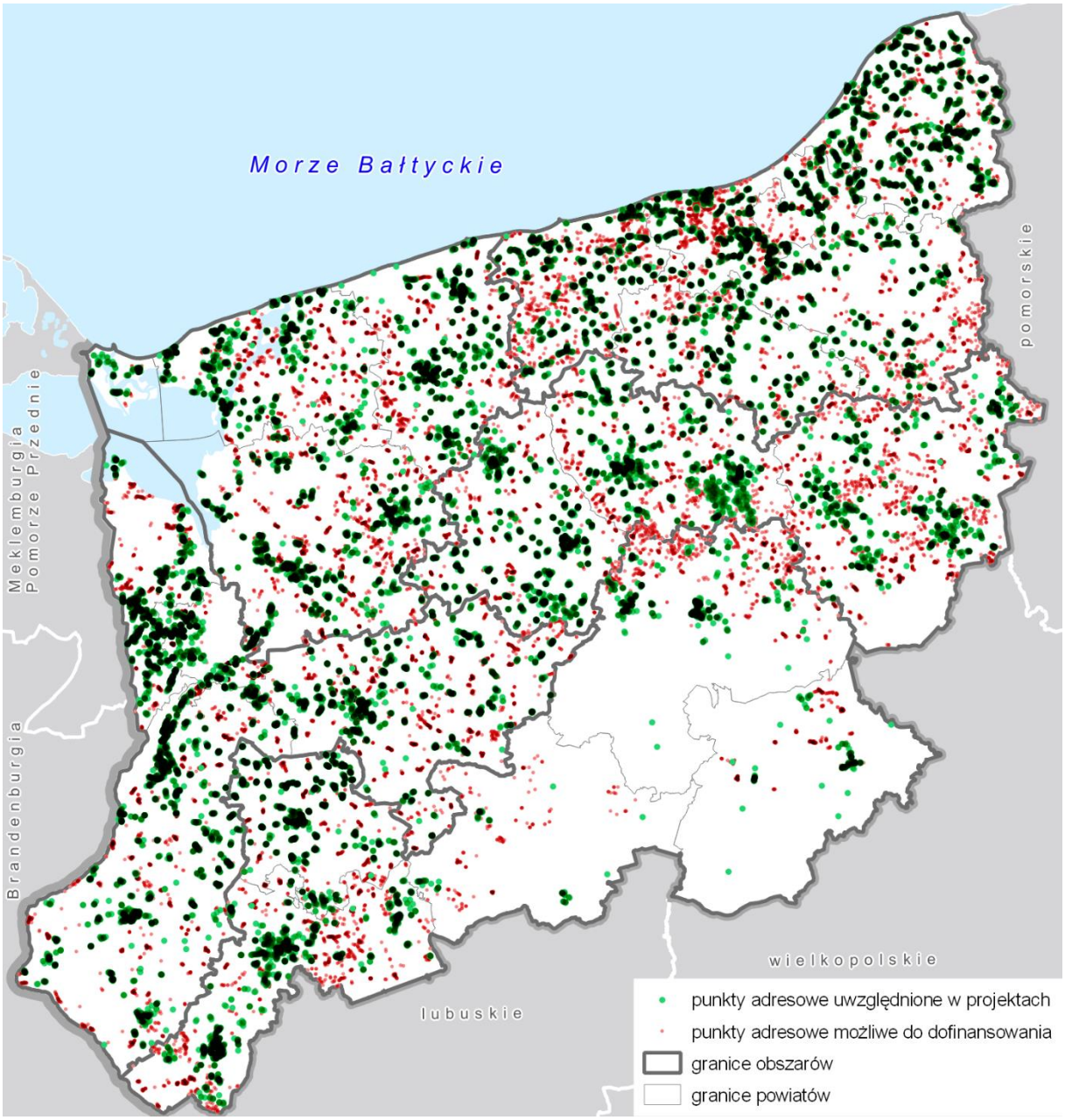
Tabela 39. Lista obszarów interwencji w ramach drugiego i trzeciego konkursu działania 1.1 POPC z maksymalną kwotą wsparcia dla projektu na danym obszarze oraz skala podłączenia

punktów adresowych z uwzględnieniem realizacji projektów rekomendowanych do dofinansowania

ID OBSZARU	NAZWA OBSZARU (POWIATY)	Całkowita liczba gospodarstw domowych możliwych do objęcia zasięgiem na obszarze interwencji	Liczba gospodarstw domowych w punktach adresowych podstawowych	Minimalna liczba gospodarstw domowych do objęcia zasięgiem	Liczba adresów placówek edukacyjnych		Maksymalna kwota dofinansowania dla obszaru interwencji	Uwzględnione w projektach rekomendowanych do dofinansowania		
					Wszystkich	W tym placówek edukacyjnych "A"	Wartość dofinansowania wniosku wybranego do dofinansowania	Całkowita liczba i procent gospodarstw domowych do objęcia zasięgiem	Liczba i procent gospodarstw domowych w punktach adresowych podstawowych do objęcia zasięgiem	Liczba i procent adresów placówek edukacyjnych do objęcia zasięgiem
3.4.32.63	KOSZALIŃSKI (Koszalin, kołobrzeski, koszaliński, sławieński, białogardzki)	23523	23358	14221	77	11	69 662 423 zł	26472	26472	72
3.4.32.64a	SZCZECINECKO-PYRZYCKI część A (szczecinecki, świdwiński, łobeski)	17688	17688	10124	59	13	46 560 715 zł 33 894 170 zł	11584 65,49%	11584 65,49%	59 100%
3.4.32.64b	SZCZECINECKO-PYRZYCKI część B (pyrzycki, myśliborski, drawski, wałecki, choszczeń-	17071	16959	10846	96	12	36 169 808 zł 24 275 311 zł	10941 64,09%	10864 64,06%	96 100%
3.4.32.65.66a	SZCZECIŃSKI część A (gryfiński, stargardzki, policki) i SZCZECIN	30724	22516	14914	92	3	46 431 459 zł 33 781 937 zł	16762 54,56%	14922 66,27%	92 100%
3.4.32.66b	SZCZECIŃSKI część B (Świnoujście, kamieński, gryficki, goleniowski)	23068	20695	13378	90	5	52 861 945 zł 30 477 986 zł	16243 70,41%	13812 66,74%	90 100%

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie https://cppc.gov.pl/programy/popc-2/po-polska-cyfrowa-1-1/nabor-wnioskow-popc-1-1-drugi-konkurs/ [data dostępu: 29/12/2016].*oraz* https://cppc.gov.pl/zakonczenie-oceny-wnioskow-w-II-konkursie-dla-dzialania-1 1-popc/ [data dostępu: 14/10/2019].

Ryc. 124. Punkty adresowe możliwe do dofinansowania w ramach drugiego i trzeciego konkursu działania 1.1 POPC oraz punkty adresowe uwzględnione w projektach w rozstrzygniętym konkursie



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie https://cppc.gov.pl/programy/popc-2/po-polska-cyfrowa-1-1/nabor-wnioskow-popc-1-1-drugi-konkurs/ [data dostępu: 29/12/2016] *oraz* https://cppc.gov.pl/po-polska-cyfrowa/po-pc-i-os/dzialania-1-1-wyeliminowanie-terytorialnych-roznic-w mozliwosci-dostepu-do-szerokopasmowego-internetu-o-wysokich-przepustowosciach/nabor-wnioskow-popc-1-1-trzeci-konkurs [data dostępu: 18/03/2019].

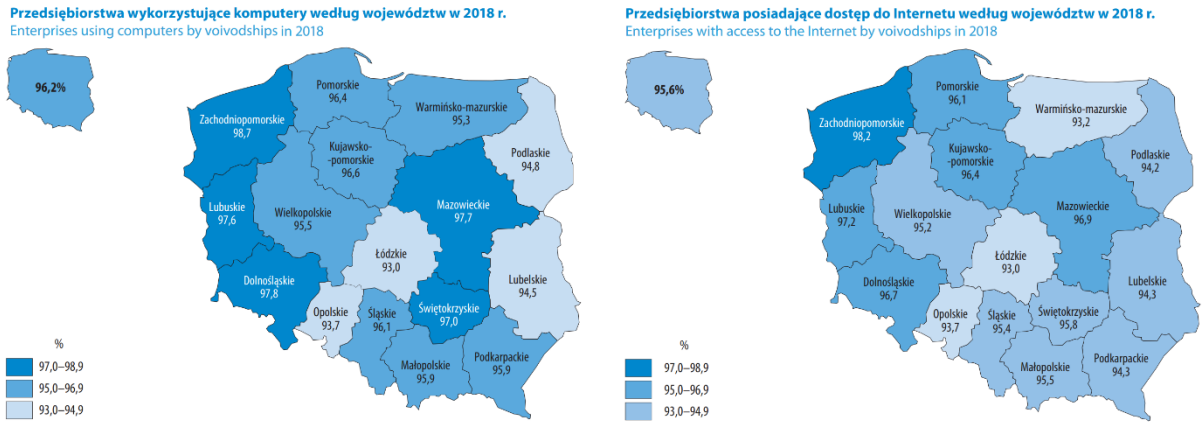
W projektach wyłonionych do dofinansowania w drugim konkursie zadeklarowano podłączenie 100% punktów adresowych placówek oświatowych do sieci szerokopasmowej o przepustowości co najmniej 100 Mb/s. Dla gospodarstw domowych zadeklarowano podłączenie od 54% w obszarze szczecińskim część A do 70% w obszarze szczecińskim część B (Tabela 39).

2.8.5.2. Wykorzystanie infrastruktury

Przedsiębiorstwa

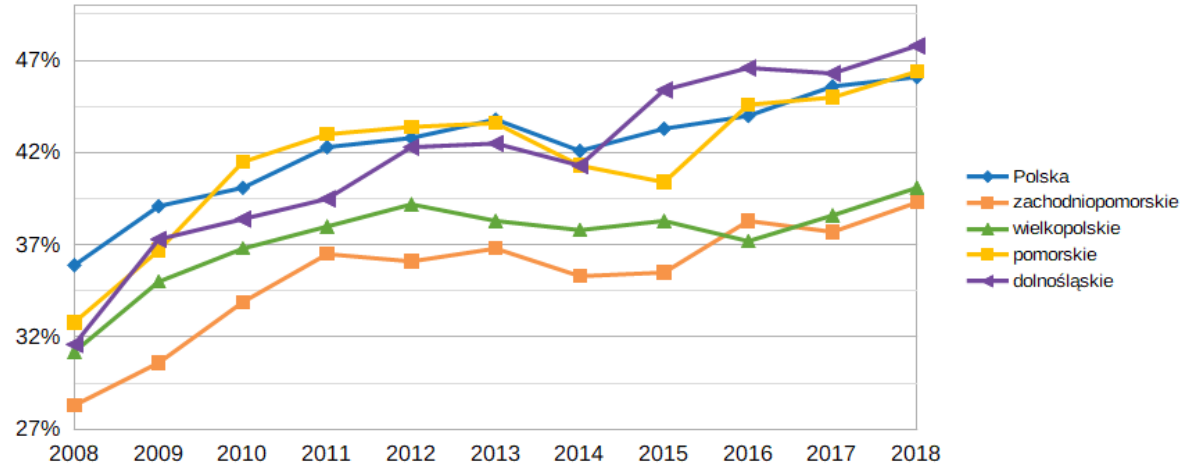
Wskaźnik przedsiębiorstw wykorzystujących komputery, po spadku w 2015 r. do poziomu niższego od średniej krajowej (89,3%), wzrasta i wyniósł w 2018 r. 98,7% (pierwsze miejsce w Polsce). Natomiast wskaźnik przedsiębiorstw z dostępem do internetu w województwie zachodniopomorskim po spadku z 93,1% w 2012 r. do 89,6% w 2014 r. i 86,7% w 2015 r. (ostatnie miejsce w Polsce) wzrósł w 2018 r. do pierwszego miejsca w Polsce – 98,2%. Najwyższe wskaźniki występowały wśród dużych przedsiębiorstw. Spadek powyższych wskaźników można rozpatrywać w kontekście niedostatecznego wykorzystania środków perspektywy finansowej 2007-2013 r. na budowę sieci internetowych.

Ryc. 125. Przedsiębiorstwa wykorzystujące komputery i posiadające dostęp do internetu w 2018 r.



Źródło: „Społeczeństwo informacyjne w Polsce. Wyniki badań statystycznych z lat 2014 - 2018", GUS

Ryc. 126. Pracownicy wykorzystujący komputery według województw [%]



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie „Społeczeństwo informacyjne w Polsce. Wyniki badań statystycznych z lat 2008-2012", GUS, „Społeczeństwo informacyjne w Polsce. Wyniki badań statystycznych z lat 2011-2015", GUS, „Społeczeństwo informacyjne w Polsce. Wyniki badań statystycznych z lat 2014-2018", GUS

Po spadku w 2014 r., rośnie odsetek pracowników, dla których komputer staje się narzędziem pracy (Ryc. 126.), przy czym wskaźnik ten znajduje się ciągle poniżej średniej krajowej (46,1%; 2018 r.). Największy odsetek odnotowano w województwie mazowieckim (60,7%).

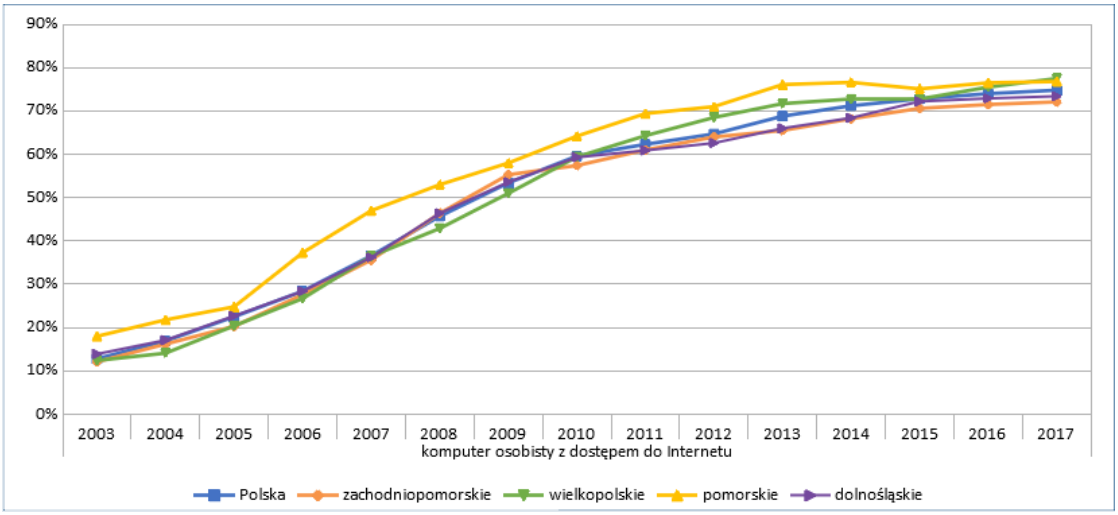
W latach 2017 i 2018 odsetek firm posiadających własną stronę internetową spadł o 2% względem roku 2016 i wyniósł 64,4%.

Gospodarstwa domowe

Udział gospodarstw domowych mających szerokopasmowy dostęp do internetu w latach 2007-2015 rósł szybciej niż dostęp ogółem do internetu. Czynnikiem sprzyjającym wzrostowi dostępu było miejsce zamieszkania (na obszarze miejskim), jak i fakt posiadania dzieci.

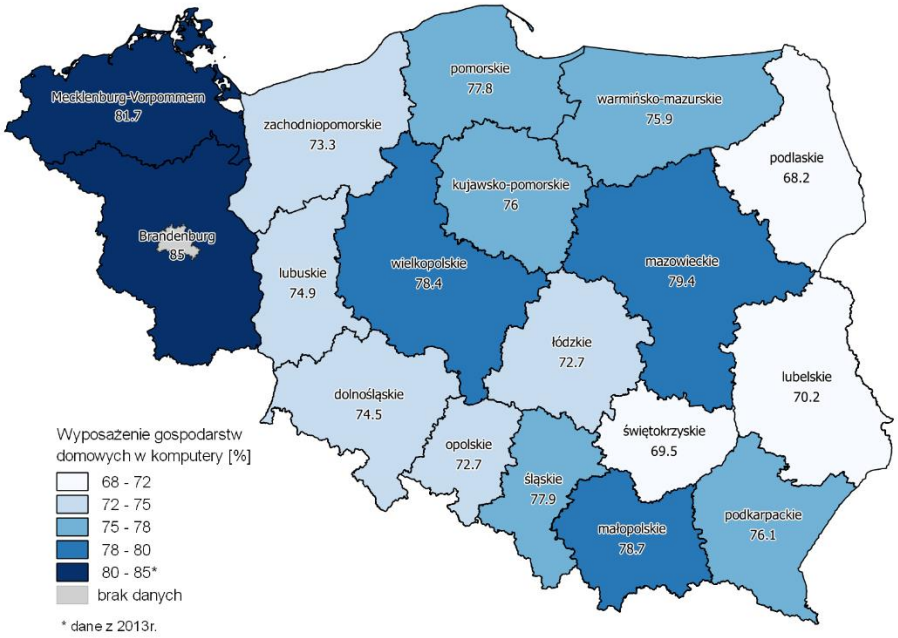
W 2017 r. 72,1% gospodarstw domowych w zachodniopomorskim posiadało komputer z dostępem do internetu (Ryc. 127), co stanowiło wzrost o ponad 50% od roku 2005. Wcześniejsza ogromna różnica w dostępie do internetu w gospodarstwach domowych pomiędzy 2003 a 2009 r. została zredukowana. Pomimo stałego wzrostu, w 2013 r. gospodarstwa domowe w województwie zachodniopomorskim są w grupie najsłabiej wyposażonych w komputery (68%) – Ryc. 128 oraz o najmniejszym dostępie do internetu szerokopasmowego (66,5%).

Ryc. 127. Internet w gospodarstwach domowych



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 128. Wyposażenie gospodarstw domowych w komputery w 2013 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS, sisonline.statistik.m-v.de, statistik-berlin-brandenburg.de.

W 2011 r. ponad połowa osób określiła swoje umiejętności korzystania z komputera i internetu jako wystarczające do komunikacji z bliskimi. Ponad 35% uważało, że ma wystarczające umiejętności, aby chronić prywatne dane przechowywane w pamięci komputera.

Wykluczenie cyfrowe

Pomiędzy różnymi grupami społeczno-demograficznymi zauważa się różnice w korzystaniu z komputerów i internetu, a także związek samego korzystania z internetu z sytuacją na rynku pracy, uczestnictwem w kulturze, oraz aktywnością społeczną. Z internetu znacznie częściej korzystają młode, uczące się oraz lepiej wykształcone osoby, które są znacznie bardziej aktywne zarówno pod względem zawodowym, jak i społecznym. Technologie informacyjno-komunikacyjne w coraz większym stopniu stają się także warunkiem dostępu do pełnego uczestnictwa w życiu społecznym. Coraz powszechniejsze wykorzystanie tych technologii i coraz większe ich możliwości, a często również niezbędność w codziennym życiu – nauce, pracy, dostępie do informacji i wiedzy powodują, że osoby, które z nich nie korzystają, zaczynają być w coraz większym stopniu wykluczone społecznie. Zjawisko to nazywane jest cyfrowym wykluczeniem.

Korzystanie z internetu wiąże się z mniejszym zagrożeniem bezrobociem i większymi szansami na znalezienie pracy w przypadku jej braku. Użytkownicy internetu znacznie częściej zmieniają pracę na lepiej płatną lub podejmują dodatkową pracę, częściej podnoszą kwalifikacje i umiejętności z myślą o możliwości lepszych zarobków.

Niestety większość działań, które są w Polsce podejmowane na rzecz upowszechnienia internetu i przeciwdziałania wykluczeniu cyfrowemu jest niewystarczająca. Mimo środków przeznaczonych w ramach Programów Operacyjnych na przeciwdziałanie wykluczeniu cyfrowemu, a także na budowę sieci szerokopasmowych, czy zapewnianie dostępu na etapie „ostatniej mili", skala wykluczenia cyfrowego nie maleje. Dalsze pogłębianie się różnic pomiędzy internautami i osobami niekorzystającymi z internetu może być źródłem istotnych problemów społecznych w przyszłości.

2.8.5.3. Telekomunikacja

Z roku na rok systematycznie spada odsetek Polaków posiadających telefon stacjonarny. Główną przyczyną jest substytucja tego rodzaju komunikacji przez telefonię mobilną oraz zwiększająca się popularność usług VoIP. Udział gospodarstw domowych posiadających telefon komórkowy wzrósł od 2005 r. z 66,2% do 96,4% w roku 2018. Na 100 mieszkańców Polski przypadało w 2015 r. 146,1 abonentów lub użytkowników telefonii ruchomej (wobec 149,7 przed rokiem).

Poziom infrastruktury w zakresie przewodowej łączności telefonicznej jest dobry. Gęstość sieci na obszarach wiejskich wynosiła w 2014 r. 47,9 łącza na 1 000 mieszkańców, przy wskaźniku 173,4 w miastach i 134,1 dla całego województwa. Liczba telefonicznych łączy głównych w przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców wykazuje tendencje spadkowe o około 39%, w latach 2004-2014. Spadek łączy telefonicznych jest spowodowany większym udziałem telefonii mobilnej w rynku.

2.8.6. Gospodarka wodno-ściekowa

2.8.6.1. Zaopatrzenie w wodę

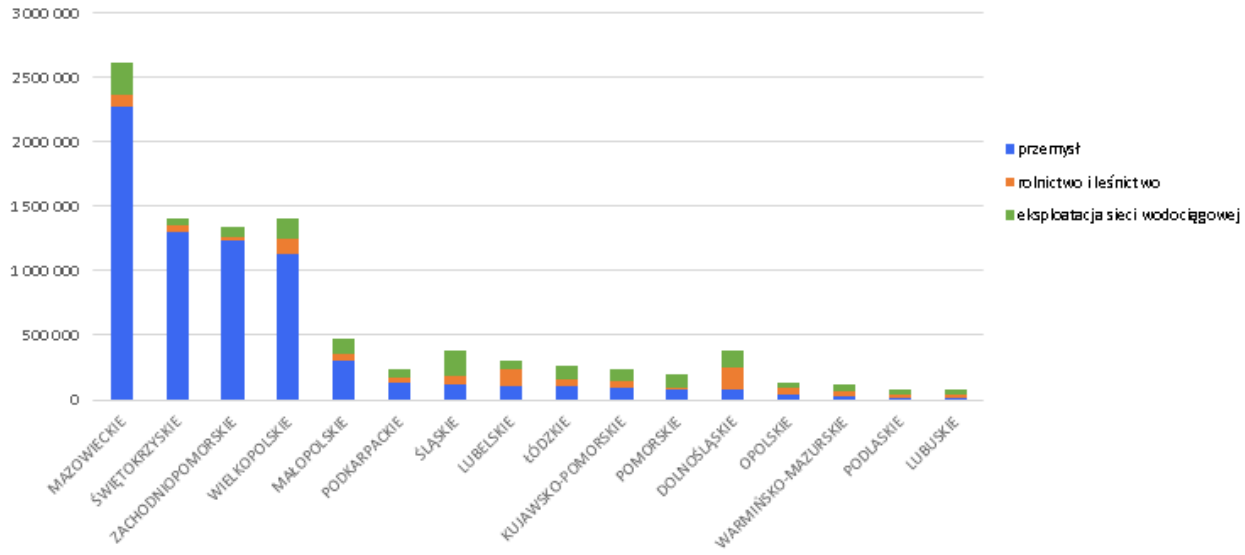
Zaopatrzenie województwa zachodniopomorskiego w wodę pokrywane jest z zasobów podziemnych i powierzchniowych. Podstawę zaopatrzenia województwa w wodę do spożycia przez ludzi stanowią wody podziemne, wyjątek stanowi miasto Szczecin, które pobiera wodę z jeziora Miedwie (Zakład Produkcji Wody Miedwie dostarcza ok. 90% wody dla Szczecina, jedynie północne dzielnice korzystają z ujęć podziemnych). Zasoby dyspozycyjne wód podziemnych oraz wielkość ich poboru wykazuje, że są one w dość dobrym stanie ilościowym i jakościowym (z wyjątkiem rejonu polskiej części wyspy Uznam). Największe pobory koncentrują się w obrębie regionów bilansowania wód: 02 – Międzyodrze, Zalew Szczeciński, Wyspy Wolin i Uznam (Zespół Elektrowni Dolna Odra) oraz 12 – Rega i 14 – Parsęta. Pod względem problemów z zaopatrzeniem w wodę o odpowiedniej jakości i ilości, narażonym regionem jest głównie Świnoujście. Dla poprawy zaopatrzenia w wodę gmin: Dziwnów, Międzyzdroje, Wolin, Świnoujście w 2014 roku udokumentowano zasoby eksploatacyjne wód podziemnych w rejonie Kodrąbka oraz Kołczewka położonych na obszarze Wyspy Wolin.

Województwo zachodniopomorskie na tle kraju charakteryzuje się stosunkowo wysokim poborem wody, który wg GUS w 2017 r. wyniósł 1340,4 hm^3, co lokuje je na 4. miejscu (po mazowieckim i wielkopolskim). Na ogólną ilość zużytej wody w województwie najwięcej przypada na przemysł – 92,2% (największy udział w Polsce po województwie świętokrzyskim, przy średniej krajowej 73,1%), na eksploatację sieci wodociągowej 5,5% (przy średniej krajowej 16,4%), a na rolnictwo i leśnictwo 2,4% (przy średniej

krajowej 10,5%). Wpływ na taką wysokość zużycia wód w przemyśle miał między innymi sektor energetyczny, w którym woda zużywana jest zwrotnie do celów chłodniczych. Zużycie wody na cele chłodnicze wynosi około 96% zużycia wody na cele przemysłu.

Największy całkowity pobór wód występuje w gminach Gryfino – 971,2 hm^3 (w tym udział przemysłu w zużyciu wody ogółem: 99,8%) głównie na potrzeby Elektrowni Dolna Odra, w gminie Police – 169,8 hm^3 (w tym udział przemysłu w zużyciu wody ogółem: 99,0%) głównie na potrzeby Zakładów Chemicznych „POLICE" S.A. oraz w gminie Szczecin – 111,0 hm^3 (w tym udział przemysłu w zużyciu wody ogółem: 82,6%) głównie na potrzeby Elektrowni Pomorzany i Elektrowni Szczecin.

Ryc. 129. Zużycie wody w poszczególnych województwach w 2017 r. (w dam^3)



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

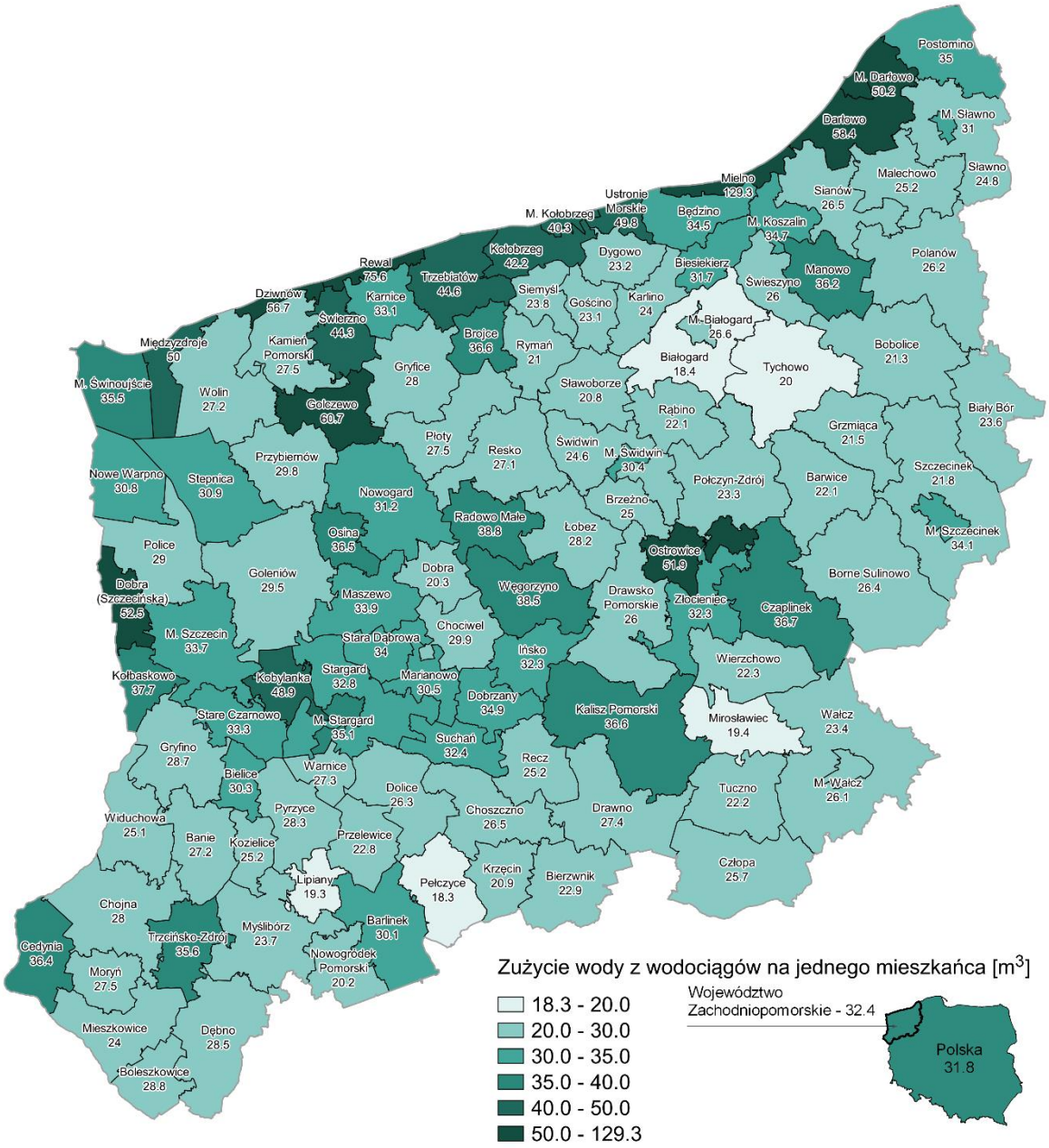
W pozostałych gminach pobór wód nie przekracza 10 hm^3. Najniższy pobór wód występuje w gminach: Nowe Warpno – 0,05 hm^3, Kozielice – 0,06 hm^3, Brzeżno – 0,07 hm^3 i Boleszkowice – 0,08 hm^3.

W stosunku do roku 2007 w 2017 r. w województwie zachodniopomorskim zużyto o 20,7% mniej wody. Zużycie wody na cele produkcyjne zmalało o 22,5%. W sektorze nawodnień w rolnictwie i leśnictwie nastąpił wzrost o 83,1%, natomiast niewiele, bo o 9,0% spadło zużycie wody na potrzeby eksploatacji sieci wodociągowej.

Z analizy zużycia wody w województwie z sieci wodociągowej ogółem wynika, że w ostatnich latach następuje stopniowy spadek wskaźnika rocznego zużycia wody z wodociągów w gospodarstwach domowych (woda dostarczona do gospodarstw domowych) z 61,3 hm^3 w roku 2007 do 55,3 hm^3 w roku 2017 (spadek o 9,8%). Warto podkreślić, że w latach 2007-2017 w wyniku prowadzonych inwestycji liczba osób korzystających z sieci wodociągowej zwiększyła się o 66,6 tys. (wzrost o 4,2%).

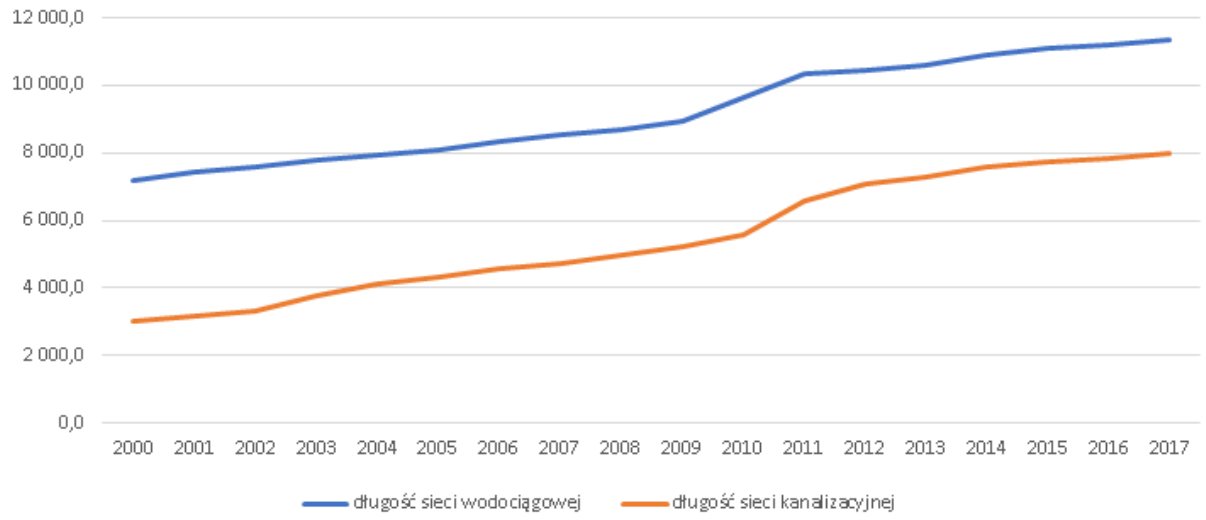
W województwie w 2017 r. roczne zużycie wody z wodociągów w gospodarstwach domowych ogółem na 1mieszkańca wyniosło 32,4 m^3 przy średniej krajowej 31,8 m^3 (spadek o 10,5% w odniesieniu do roku 2007). Ograniczenie zużycia wody związane było m.in. z wymianą sieci (a co za tym idzie, zmniejszeniem strat wody), urealnieniem opłat za pobór wody i odprowadzanie ścieków, opomiarowaniem poboru w gospodarstwach domowych, jak również podwyższeniem standardu wyposażenia mieszkań w urządzenia sanitarne i AGD.

Ryc. 130. Zużycie wody z wodociągów na 1 mieszkańca [m^3] w 2017 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 131. Długość sieci wodociągowej i kanalizacyjnej w latach 2000-2017 w województwie zachodniopomorskim [km]



Źródło: Opracowanie RBGPWZ na podstawie danych GUS

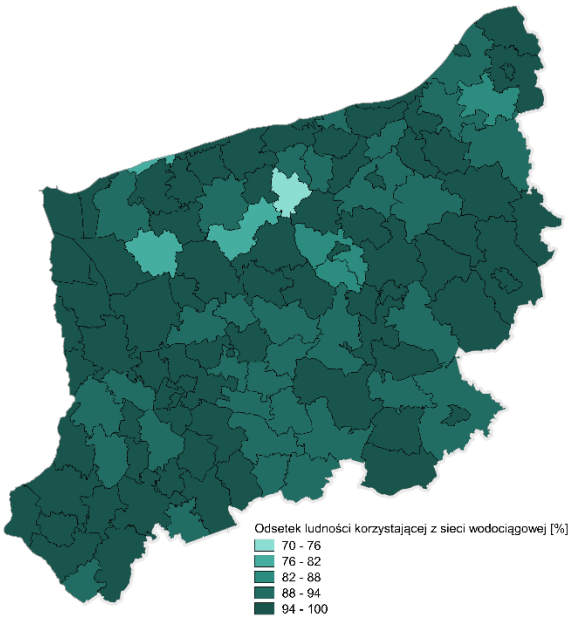
Według danych GUS na koniec roku 2017 długość sieci wodociągowej województwa zachodniopomorskiego wynosiła 11 363,5 km (wzrost o 58,3% w odniesieniu do roku 2000 oraz o 17,6% względem roku 2010). Długość sieci kanalizacyjnej wynosiła 7 967,4 km (wzrost o 166% względem roku 2000 i o 43% w porównaniu do roku 2010). Przyrost ten wynika z działalności inwestycyjnej samorządów na rzecz ochrony środowiska z zakresu gospodarki wodno-ściekowej poprzez realizację Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych.

W 2017 r. ogólny procent korzystających z instalacji wodociągowej w województwie zachodniopomorskim wynosił 96,3% (średnia dla Polski 92,0%), z czego w miastach 97,7% i na wsiach 93,3%[39]. Najwyższy procent korzystających z instalacji wodociągowej występował w powiatach miast Koszalina i Świnoujścia (ogółem 100%) oraz powiecie polickim (ogółem 99,5%), najniższy zaś w powiecie choszczeńskim (ogółem 92,1%, w miastach 97,6%, na wsi 87,0%), gryfickim (ogółem 92,9%, w miastach 94,5%, na wsi 91,2%) oraz goleniowskim (ogółem 93,8%, w miastach 98,6%, na wsi 88,1%).

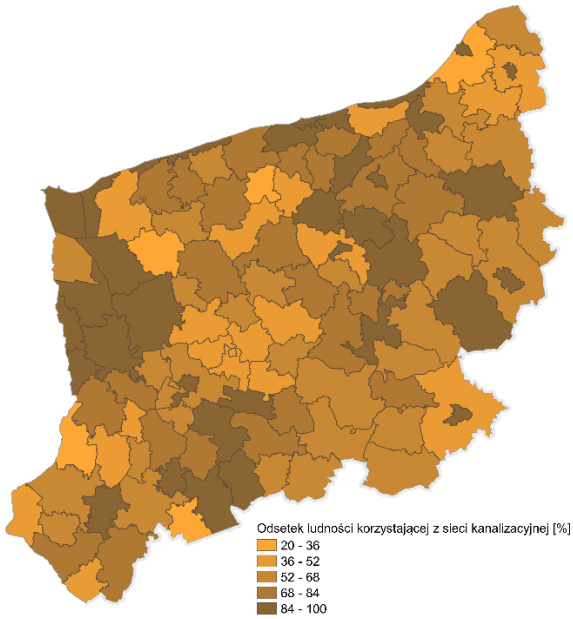
W 2017 r. ogólny procent korzystających z instalacji kanalizacyjnej w województwie zachodniopomorskim wynosił 81,0% (średnia dla Polski 70,5%), z czego w miastach 91,8% i na wsiach 57,5%. Najwyższy procent korzystających z instalacji występował w miastach Koszalin (95,0%) i Świnoujście (94,4%) oraz w powiecie kołobrzeskim (92,2%), najniższy zaś w powiecie sławieńskim (ogółem 64,4%, w miastach 91,4%, na wsi 40,8%), łobeskim (ogółem 65,8%, w miastach 90,6%, na wsi 37,9%) i koszalińskim (ogółem 66,0%, w miastach 89,1%, na wsi 58,3%).

[39] GUS, Bank Danych Lokalnych 2017.

Ryc. 132. Odsetek ludności korzystającej z sieci wodociągowej w 2017 r.



Ryc. 133. Odsetek ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej w 2017 r.



Źródło: Opracowanie RBGPWZ na podstawie danych BDL GUS

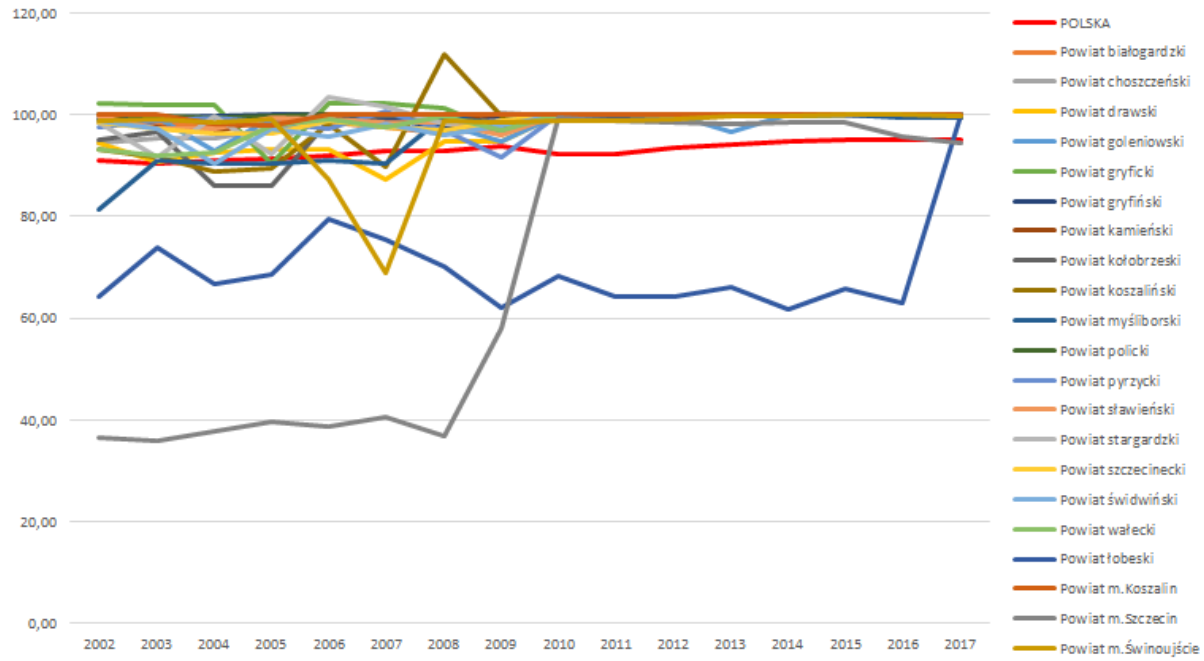
2.8.6.2. Gospodarka ściekowa

Podstawowy wpływ na stan jakości wód w województwie zachodniopomorskim ma gospodarka ściekowa. Według danych GUS w 2017 r. do wód powierzchniowych lub ziemi odprowadzono łącznie 1297,6 hm^3 ścieków przemysłowych oraz komunalnych (o 17,2% mniej w porównaniu z rokiem 2010). Podobnie jak pobór wody odprowadzone ścieki w większości zostały odprowadzone przez przemysł (łącznie 1 228,7 hm^3, co stanowi 94,7% wszystkich ścieków). Większość ścieków przemysłowych powstało w zakładach przemysłowych zlokalizowanych w powiecie gryfińskim, policki i Szczecinie. Wśród ścieków przemysłowych 1184,0 hm^3 (96,4% ścieków przemysłowych) stanowiły wody chłodnicze niewymagające oczyszczania.

Najwięcej ścieków wymagających oczyszczenia odprowadzono w powiatach: policki (36,2 hm^3, w tym 32,9 hm^3 przemysłowych oczyszczanych chemicznie), m. Szczecin (27,4 hm^3, w tym 24,1 hm^3 oczyszczonych z podwyższonym usuwaniem biogenów), gryfińskim (6,2 hm^3, w tym 2,1 hm^3 oczyszczonych z podwyższonym usuwaniem biogenów), m. Koszalin (5,6 hm^3, wszystkie oczyszczone z podwyższonym usuwaniem biogenów) i kołobrzeskim (5,6 hm^3, w tym 5,5 hm^3 oczyszczonych z podwyższonym usuwaniem biogenów).

W roku 2017 odprowadzono 113,7 hm^3 ścieków wymagających oczyszczenia, w tym 41,3 hm^3 z przemysłu i 72,4, hm^3 ścieków komunalnych – należy dodać, że w ściekach komunalnych ujęto również 3,4 hm^3 ścieków przemysłowych odprowadzonych do kanalizacji. Procesowi oczyszczania poddano 112,1 hm^3 (98,7% ścieków wymagających oczyszczenia), pozostałe 1,5 hm^3 to ścieki nieoczyszczone, w tym 1,52 hm^3 (1,36%) stanowią ścieki przemysłowe i 0,01 hm^3 (0,01%) ścieki komunalne.

Ryc. 134. Ścieki przemysłowe i komunalne oczyszczane w % ścieków wymagających oczyszczenia w latach 2002-2017



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS[40]

Ze 113,7 hm^3 ścieków wymagających oczyszczenia aż 65,7 hm^3 (57,8%) stanowiły ścieki oczyszczane z podwyższonym usuwaniem biogenów. Na ten wynik składają się niemal w całości ścieki komunalne, w wypadku których tego typu oczyszczanie dotyczy aż 65,1 hm^3 ścieków (89,9% ścieków komunalnych wymagających oczyszczenia). Pozostałe ścieki komunalne oczyszczane są biologicznie – 7,2 hm^3 (10,0%) i mechanicznie 0,06 hm^3 (0,1%). Z 41,3 hm^3 ścieków przemysłowych tylko 0,58 hm^3 (1,4%) stanowią ścieki oczyszczane z podwyższanym usuwaniem biogenów, pozostałe oczyszczane są biologiczne – 1,6 hm^3 (3,9%), chemicznie – 33,3 hm^3 (80,6%) oraz mechaniczne – 4,3 hm^3 (9,1%).

W latach 2005-2017 nastąpił wzrost liczby ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków z 59,8% w roku 2005 do 81,4% w roku 2017. W roku 2017 z oczyszczalni korzystało ogółem 81,4% ludności województwa (z czego odsetek ludności korzystającej z oczyszczalni mechanicznych wynosi 0,2%, z oczyszczalni biologicznych 15,0%, z oczyszczalni z podwyższonym usuwaniem biogenów 69,0%). Ogólnie w 2017 r. z oczyszczalni na terenach miejskich korzystało 92,5% ludności województwa, a na terenach wiejskich zaledwie 57,1%[41].

W roku 2017 w odniesieniu do oczyszczanych ścieków przemysłowych i komunalnych w procencie ścieków wymagających oczyszczania wszystkie powiaty województwa, z wyłączeniem miasta Szczecin, znajdowały się powyżej średniej dla Polski (95,15%). W Szczecinie udział oczyszczania wynosił zaledwie 94,52%. Na przestrzeni ostatnich lat nastąpił wyraźny spadek ilości ścieków nieoczyszczonych z 10,2 hm^3 w 2009 r. do 1,5 hm^3 w 2017 r.

[40] Większa ilość ścieków oczyszczanych od odprowadzonych wynika z szacunkowych metod określania ilości ścieków komunalnych, odprowadzonych siecią kanalizacyjną, a także gdy odprowadzone są z zakładów do oczyszczalni odrębnym kolektorem, tj. z pominięciem sieci kanalizacyjnej.
[41] Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS 2017.

Tabela 40. Oczyszczalnie ścieków w województwie zachodniopomorskim w latach: 2007, 2010, 2017

Wyszczególnienie		rok 2007		rok 2010		rok 2017	
		liczba obiektów	przepusto-wość	liczba obiektów	przepusto-wość	liczba obiektów	przepusto-wość
		[szt]	w m^3/na dobę	[szt]	w m^3/na dobę	[szt]	w m^3/na dobę
komunalne oczyszczalnie ścieków	mechaniczne	26	42241	23	2069	10	367
	biologiczne	201	103836	191	88609	176	55007
	z podwyższo-nym usuwaniem biogenów	61	292372	70	390679	67	421497
przemysłowe oczyszczalnie ścieków	mechaniczne	61	178753	57	21021	10	17538
	chemiczne	8	223005	5	219375	5	219375
	biologiczne	38	29555	29	15901	23	25349
	z podwyższo-nym usuwaniem biogenów	5	4995	4	3844	2	3630

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych BDL GUS

Według danych GUS w roku 2017 w województwie działały 253 oczyszczalnie ścieków komunalnych, głównie biologiczne (176), z podwyższonym usuwaniem biogenów (67) oraz w mniejszym stopniu mechaniczne (10) o łącznej przepustowości 476 dm^3/dobę. W 2017 r. działało 40 oczyszczalni przemysłowych, głównie biologicznych (23), mechanicznych (10) oraz chemicznych (5) o łącznej przepustowości 266 dm^3/dobę. Z ogólnej ilości 1 225,3 hm^3 ścieków przemysłowych odprowadzanych do wód i ziemi, 1 183,9 hm^3 stanowią wody chłodnicze.

Oczyszczalnie ścieków niespełniające wymaganych norm, stopniowo poddawane są likwidacji. Do końca 2017 r. liczba oczyszczalni komunalnych mechanicznych – w stosunku do roku 2010 – zmalała o 16, komunalnych biologicznych o 25, liczba oczyszczalni komunalnych z podwyższonym usuwaniem biogenów wzrosła o 6. Przepustowość oczyszczalni komunalnych z podwyższonym usuwaniem biogenów na 1 mieszkańca w województwie zachodniopomorskim w 2017 r. wynosiła 0,25 m^3/na dobę, co razem z województwem śląskim daje najwyższy wskaźnik w kraju (średnia krajowa wynosi 0,19 m^3/na dobę).

W latach 2010-2017 ogólna liczba oczyszczalni przemysłowych zmniejszyła się o 58%. Oczyszczalnie o największej przepustowości zlokalizowane są w Policach, Szczecinie, Gryfinie i Stargardzie.

W latach 2007-2017 liczba przemysłowych oczyszczalni ścieków mechanicznych zmalała o 51, chemicznych o 3, biologicznych o 15 oraz o 3 oczyszczalnie z podwyższonym usuwaniem biogenów (Tabela 40.).

W 2017 r. największy odsetek oczyszczalni komunalnych na terenach miejskich województwa stanowiły biologiczne oczyszczalnie (41%) i z podwyższonym usuwaniem biogenów (59%). Natomiast na terenach wiejskich dominowały oczyszczalnie biologiczne (79%).

Zgodnie z uwarunkowaniami prawnymi zobowiązania Polski dotyczące gospodarki ściekowej, w zakresie zbierania, oczyszczania, odprowadzania ścieków komunalnych oraz oczyszczania i odprowadzania ścieków z niektórych sektorów przemysłu, zostały uregulowane zapisami Traktatu akcesyjnego Polski

do Unii Europejskiej, Dyrektywy Rady 91/271/EWG[42] transponowanej do prawa polskiego[43] w dniu 21 maja 1991 r. oraz Ramowej Dyrektywy Wodnej 2000/60/EC[44].

Stopień zbierania i przekazywania ścieków do oczyszczalni uzależniony jest od koncentracji ludności i sieci osadniczej. Na obszarach słabo zaludnionych budowanie systemów kanalizacji jest nieopłacalne. Z tego powodu, zgodnie z Dyrektywą 91/271/EWG i transponowaniem do przepisów krajowych (Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo Wodne) wyznacza się aglomeracje ściekowe.

Obszar województwa zachodniopomorskiego, z uwagi na położenie w zlewisku Morza Bałtyckiego, uznany został jako „obszar wrażliwy", w którym według postanowień dyrektywy 91/271/EWG, proces oczyszczania ścieków komunalnych musi być poddawany rygorystycznemu oczyszczaniu ścieków w odniesieniu do wszystkich zrzutów z aglomeracji, wyznaczanych w drodze rozporządzeń wojewody do 2008 r. oraz w latach kolejnych w drodze uchwał sejmiku województwa.

Podstawowym instrumentem realizacji zadań we wdrażaniu w Polsce postanowień Dyrektywy 91/271/EWG (zwanej dalej dyrektywą) jest przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 16 grudnia 2003 r. **Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych** (KPOŚK). Do chwili obecnej przeprowadzono pięć jego aktualizacji w latach: 2005, 2009, 2010, 2015 i 2017. Warunkiem uzyskania przez gminy dofinansowania – w ramach programów pomocowych – jest ich ujęcie w KPOŚK.

Aktualizacje programu, zgodnie z art. 5 ust. 2 dyrektywy, dotyczą m.in.: zweryfikowania i zaktualizowania potrzeb aglomeracji, prawidłowego ustanowienia przebiegu granic, w tym wielkości RLM aglomeracji przy uwzględnieniu wartości rzeczywistego RLM (RLMrz), weryfikacji pod kątem rzeczowym i finansowym inwestycji, ich harmonogramu realizacji oraz określenia priorytetów aglomeracji.

Przyjęta przez Radę Ministrów 31 lipca 2017 r. V aktualizacja Krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych (AKPOŚK 2017) zawiera wykaz aglomeracji oraz planowanych inwestycji w zakresie ich stanu wyposażenia w systemy kanalizacji zbiorczej oraz oczyszczalnie ścieków w latach 2016-2021 ze stanem na dzień 3 września 2016 r. (uzupełniony decyzją Ministerstwa Środowiska o aglomeracje wyznaczone w drodze uchwał w okresie od 1 października 2016 r. do 31 grudnia 2016 r.).

Główne źródła finansowania zadań zapisanych w AKPOŚK 2017 to: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, regionalne programy operacyjne, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, wojewódzkie fundusze ochrony środowiska i gospodarki wodnej, budżet państwa oraz budżety samorządowe.

Dla wypełnienia zobowiązań akcesyjnych aglomeracje podzielono na 3 priorytety, biorąc pod uwagę znaczenie inwestycji oraz pilność zapewnienia środków na ich realizację. Ponadto wyodrębniono aglomeracje poza priorytetem (PP), które nie spełniają warunków dyrektywy, ale planują podejmowanie działań inwestycyjnych zbliżających je do wypełnienia jej wymogów, po dniu 31 grudnia 2015 r. W AKPOŚK 2017 symbolem R5% oznaczono aglomeracje, w przypadku których RLM – według aktu prawa miejscowego w sprawie wyznaczenia granic aglomeracji (tzn. uchwały sejmiku województwa lub rozporządzenia wojewody) – nie gwarantuje zgodności z RLM rzeczywistym i wynosi ponad 5% (maksymalne odstępstwo pomiędzy RLM w rozporządzeniu/uchwale a RLMrz nie może przekroczyć 5%). W przypadku każdej aglomeracji pozostały % RLM musi być oczyszczany w innych systemach oczyszczania ścieków (pojedyncze systemy lub inne właściwe systemy), zapewniających ten sam poziom ochrony środowiska - jak dla całej aglomeracji. W ramach AKPOSK 2017 na obszarze województwa zachodniopomorskiego ujęto łącznie 84 aglomeracje wyposażone w 91 oczyszczalni. Do aglomeracji priorytetowych zaliczono 61 aglomeracji kanalizacyjnych o różnych kryteriach oraz 23 aglomeracje poza priorytetem. Podział aglomeracji przedstawia zestawienie poniżej.

[42] Dyrektywa Rady 91/271/EWG z 21.05.1991 r. dotycząca oczyszczania ścieków komunalnych.

[43] Prawo wodne – ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. (Dz. U. 2017 r. poz. 1566), ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, Ustawa z dnia 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 858 z późn. zm.), Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2006 r. Nr 137, poz. 984, z późn. zm.), Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 lipca 2014 r. w sprawie sposobu wyznaczania obszaru i granic aglomeracji (Dz. U. z 2014 r., poz. 995)

[44] Dyrektywa 2000/60/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. U. WE L 327 z 22.12.2000 ze zm.)

Tabela 41. Podział aglomeracji

Symbol	Charakterystyka	Liczba szt./lokalizacja
P I	Aglomeracje priorytetowe powyżej 100 000 RLM, które spełniają co najmniej 2 warunki zgodności z dyrektywą, a po zrealizowaniu planowanych inwestycji, uzyskają lub utrzymają pełną zgodność z dyrektywą.	4 aglomeracje: Szczecin Lewobrzeże, Szczecin Prawobrzeże, Stargard, Kołobrzeg.
P II	Aglomeracje, które do dnia 31 września 2016 r. spełniły warunki dyrektywy 91/271/EWG, dotyczące jakości i wydajności oczyszczalni oraz zagwarantowały wyposażenie w sieć kanalizacyjną co najmniej na poziomie: 95% dla aglomeracji o RLM < 100 000 i na poziomie 98% dla aglomeracji o RLM ≥ 100 000. Niemniej planują dalsze prace zmierzające do utrzymania oraz poprawy stanu środowiska.	21 aglomeracji: Rewal, Świnoujście, Wałcz, Goleniów, Pyrzyce, Nowogard, Dębno, Łobez, Trzebiatów, Karlino, Barwice, Sarbinowo, Borne Sulinowo, Wolin, Mirosławiec, Maszewo, Biały Bór, Manowo, Ińsko, Cedynia, Dobra (Nowogardzka)
P II +R5%	Symbolem R5% oznaczono aglomeracje, które nie zagwarantowały zgodności RLM – według aktu prawa miejscowego (rozporządzenia/uchwały w sprawie wyznaczenia granic aglomeracji) – z RLMrz.	13 aglomeracji: Białogard, miasto Świdwin, Złocieniec, Kamień, Pomorski, Bobolice, Polanów, Lipiany, Kalisz Pomorski, Grzmiąca, Resko, Stepnica, Kołbaskowo, Biesiekierz
P III	Aglomeracje, które przez realizację planowanych działań inwestycyjnych – do dnia 31 grudnia 2021 r. – spełnią warunki dyrektywy dotyczące jakości i wydajności oczyszczalni oraz zagwarantują wyposażenie w sieć kanalizacyjną co najmniej na poziomie: 95% – aglomeracje o RLM < 100 000, 98% – aglomeracje o RLM ≥ 100 000.	19 aglomeracji: Dziwnów, Międzyzdroje, Mielno, Myślibórz, Choszczno, Chojna, Jarosławiec, Sianów, Tuczno, Płoty, Pełczyce, Chociwel, Węgorzyno, Recz, Drawno, Wierzchowo, Warnice, Gmina Świdwin, Banie
P III+5%	Symbolem R5% oznaczono aglomeracje PPIII, które przez brak weryfikacji RLM aglomeracji nie zagwarantowały zgodności RLM aktu prawa miejscowego z RLMrz. Różnica pomiędzy RLM w rozporządzeniu lub uchwale a RLMrz przekracza 5%.	4 aglomeracje: Darłowo, Połczyn-Zdrój, Człopa, Tychowo
PP /poza priorytetem/	Aglomeracje, które nie spełniają warunków dyrektywy, ale planują podejmowanie działań inwestycyjnych zbliżających je do wypełnienia wymogów dyrektywy.	16 aglomeracji: Szczecinek, Gryfice, Darłowo (gmina wiejska), Barlinek, Czaplinek, Drawsko Pomorskie, Sławno, Golczewo, Trzcińsko-Zdrój, Dobrzany, Komarowo, Dolice, Krzęcin, Wapnica, Widuchowa, Moryń
PP +R5% /poza priorytetem/	Symbolem R5% oznaczono aglomeracje PP, które przez brak weryfikacji RLM aglomeracji nie zagwarantowały zgodności RLM aktu prawa miejscowego z RLMrz. Różnica pomiędzy RLM w rozporządzeniu lub uchwale, a RLMrz przekracza 5%.	7 aglomeracji: Koszalin, Police, Gryfino, Mieszkowice, Brojce, Rąbino, Stare Czarnowo.

Źródło: Aktualizacja Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych (AKPOŚK 2017)

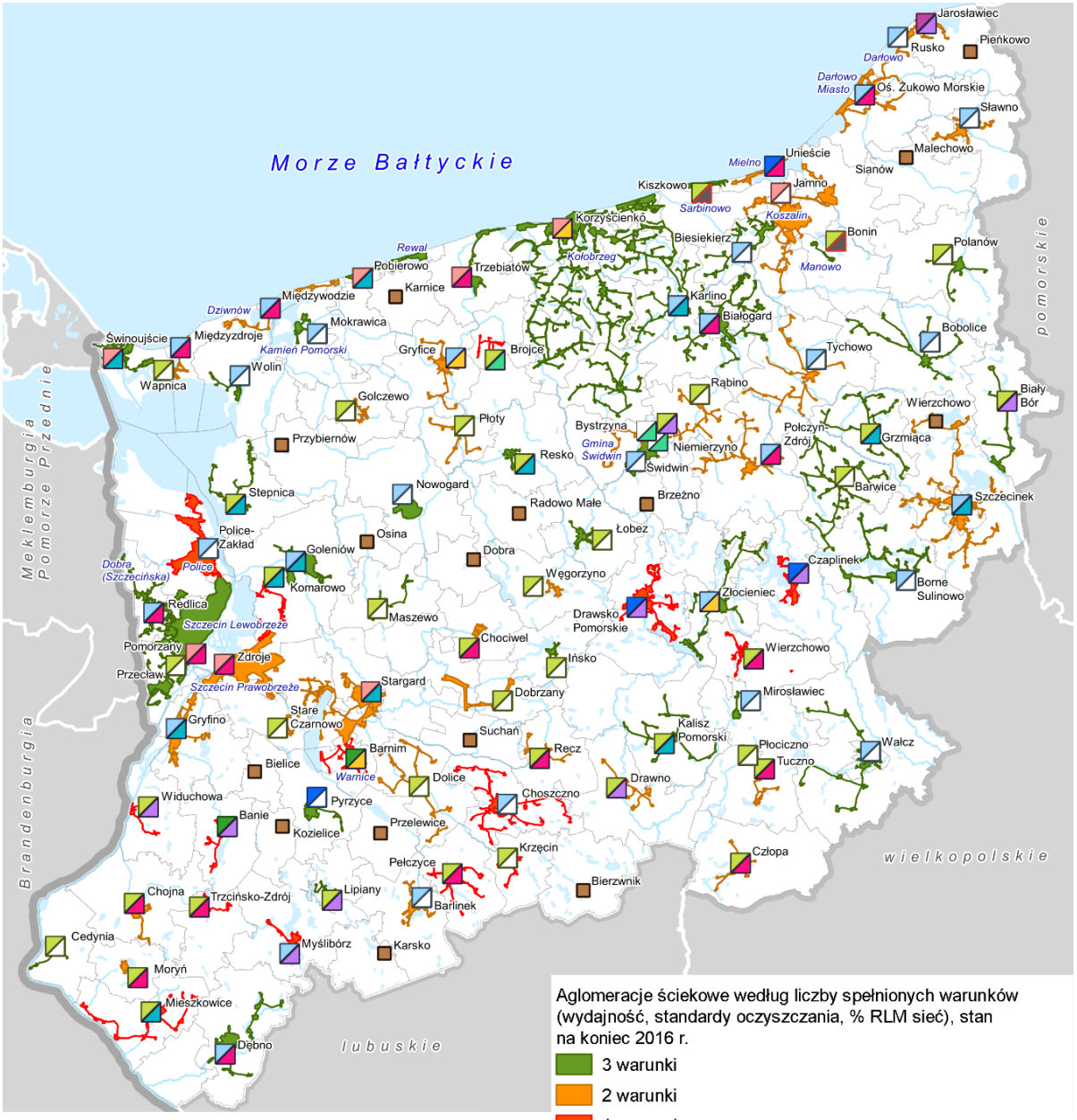
Podstawą prawidłowego wypełnienia zobowiązań Dyrektywy 91/271/EWG stanowi spełnienie przez aglomeracje łącznie trzech warunków:

I. wydajności oczyszczalni dostosowanej do usuwania 100% ładunku zanieczyszczeń powstających w aglomeracji,

II. standardów oczyszczania ścieków z zastosowaniem odpowiednich technologii gwarantujących osiągnięcie wymaganych standardów oczyszczania ścieków (w tym z podwyższonym usuwaniem biogenów w aglomeracjach powyżej 10 000 RLM),

III. wyposażenia aglomeracji w sieć kanalizacyjną umożliwiającą pełnienie poziomu obsługi blisko 100% RLM.

Ryc. 135. Aglomeracje Województwa Zachodniopomorskiego zgodnie z art. 5 ust. 2 dyrektywy 91/271/EWG – wg AKPOŚK 2017, stan na koniec 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie AKPOŚK 2017

Według AKPOŚK2017 w województwie łącznie wszystkie trzy warunki na koniec 2016 r. spełniło 36 aglomeracji, tj.: Szczecin Lewobrzeże, Rewal, Świnoujście, Kołobrzeg, Wałcz, Białogard, Goleniów, Pyrzyce, Nowogard, Świdwin, Dębno, Łobez, Złocieniec, Trzebiatów, Kamień Pomorski, Karlino, Barwice, Bobolice, Sarbinowo, Borne Sulinowo, Polanów, Lipiany, Wolin, Gmina Kalisz Pomorski, Mirosławiec, Grzmiąca, Resko, Maszewo, Stepnica, Biały Bór, Kołbaskowo, Manowo, Ińsko, Cedynia, Biesiekierz, Dobra (Nowogardzka).

Zaznaczyć należy, że oczyszczalnie zaplanowane i zrealizowane w ramach KPOŚK powinny posiadać przynajmniej wydajność umożliwiającą przyjęcie wszystkich ścieków powstających na obszarze aglomeracji oraz zapewnić wymagany, zależny od wielkości aglomeracji, standard ich oczyszczania, tj. spełnienie Warunków I i II. Dla zapewnienia odpowiedniego standardu oczyszczania w aglomeracjach powyżej 10 000 RLM (zgodnie z art. 5 ust. 2 dyrektywy 91/271/EWG) wymagane jest zastosowanie podwyższonego usuwania biogenów we wszystkich oczyszczalniach znajdujących się w danej aglomeracji.

W wyniku licznych inwestycji w zakresie gospodarki wodno-ściekowej w roku 2017 w stosunku do roku 2010 nastąpiła redukcja: dla ChZT o 7,0%, dla zawiesiny ogólnej o 25,6%, dla azotu o 24,6% oraz dla fosforu o 27,3%, dla BZT5 odnotowano natomiast niewielki wzrost (3,9%).

Dla ścieków przemysłowych w 2017 r. (w stosunku do 2010 r.) uzyskano redukcje w przypadku zawiesiny o 29,6% oraz spadek dla azotu ogólnego o 21,3%. W tym okresie zanotowano wzrost ChZT o 130,0%, natomiast dla BZT5 o 134,0% oraz dla fosforu ogólnego o 5,0%. Według danych GUS inwestycje, które były realizowane w gminach województwa zachodniopomorskiego w latach 2007-2014 pozwoliły na znaczną redukcję ładunków zanieczyszczeń w ściekach komunalnych po oczyszczeniu.

2.8.7. Ochrona przed powodzią i suszą

Położenie i uwarunkowania fizjogeograficzne województwa zachodniopomorskiego powodują możliwość występowania wszystkich rodzajów powodzi (opadowych, roztopowych, zatorowych i sztormowych) oraz susz (susza atmosferyczna, rolnicza, hydrologiczna, hydrogeologiczna).

Na podstawie ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. 2017 r. poz. 1566) ochronę przed powodzią prowadzi się z uwzględnieniem map zagrożenia powodziowego, map ryzyka powodziowego oraz planów zarządzania ryzykiem powodziowym.

Na mapach zagrożenia powodziowego przedstawia się w szczególności:

- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2% lub na których istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia ekstremalnego,
- obszary szczególnego zagrożenia powodzią,
- obszary obejmujące tereny narażone na zalanie w przypadku uszkodzenia lub zniszczenia:
    - wału przeciwpowodziowego,
    - wału przeciwsztormowego,
    - budowli piętrzącej.

Dla obszarów, zagrożonych powodzią (wskazanych na mapach zagrożenia powodziowego), sporządza się mapy ryzyka powodziowego, które przedstawiają potencjalnie negatywne skutki związane z powodzią. Mapy ryzyka powodziowego uwzględniają m.in.:

- szacunkową liczbę mieszkańców, którzy mogą być dotknięci powodzią,
- rodzaje działalności gospodarczej,
- instalacje mogące, w razie wystąpienia powodzi, spowodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości,
- ujęcia wody, strefy ochronne ujęć wody, obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,
- kąpieliska,
- obszary Natura 2000, parki narodowe oraz rezerwaty przyrody.

Ochronę przed powodzią realizuje się w szczególności przez:

- kształtowanie zagospodarowania przestrzennego dolin rzecznych lub terenów zalewowych, w szczególności obszarów szczególnego zagrożenia powodzią,

- racjonalne retencjonowanie wód oraz użytkowanie budowli przeciwpowodziowych, a także sterowanie przepływami wód,
- zapewnienie funkcjonowania systemu wczesnego ostrzegania przed niebezpiecznymi zjawiskami zachodzącymi w atmosferze i hydrosferze oraz prognozowanie powodzi,
- zachowanie, tworzenie i odtwarzanie systemów retencji wód,
- budowę, przebudowę i utrzymywanie budowli przeciwpowodziowych,
- prowadzenie akcji lodołamania,
- prowadzenie polityki informacyjnej w zakresie ochrony przed powodzią oraz ograniczania jej skutków.

Zgodnie z art. 549 Ustawy Prawo Wodne dla rzek lub ich odcinków, do czasu przekazania map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego, obowiązują studia ochrony przeciwpowodziowej. W związku z powyższym za obszary szczególnego zagrożenia powodzią uznaje się również obszary wyznaczone w studium na m.in. rzekach Czerwona, Dzierżęcinka, Krąpiel, Kurzyca, Mała Ina, Myśla, Płonia, Rurzyca, Słubia, Tywa, Malechowska Struga oraz Jeziorze Jamno.

Na podstawie art. 166 ust.1 ustawy Prawo wodne oraz art. 39 ust. 3 pkt. ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, obszary szczególnego zagrożenia powodzią uwzględnia się w planie zagospodarowania przestrzennego województwa. Są to:

- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% ,
- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%,
- obszary między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wbudowano trasę wału przeciwpowodziowego, a także wyspy i przymuliska, o których mowa w art. 224, stanowiące działki ewidencyjne,
- pas techniczny.

Zgodnie z ustawą Prawo Wodne na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią zabrania się:

- gromadzenia ścieków, odchodów zwierzęcych, środków chemicznych, a także innych substancji lub materiałów, które mogą zanieczyścić wody, zabrania się także prowadzenia odzysku lub unieszkodliwiania odpadów, w szczególności ich składowania,
- lokalizowania nowych cmentarzy.

Natomiast, jeżeli nie spowoduje to zagrożenia dla jakości wód w przypadku wystąpienia powodzi, właściwy organ Wód Polskich może, w drodze decyzji, zwolnić od powyższych zakazów, określając warunki niezbędne dla ochrony jakości wód. Jeżeli taka decyzja zostanie wydana, działania, których będzie ona dotyczyć, wymagać będą pozwolenia wodnoprawnego. Dotyczy to również nowych obiektów budowalnych oraz nowych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Największe zagrożenie powodziowe na obszarze województwa stwarza Odra. Wezbrania rzeczne na Odrze, związane są z wysokimi przepływami, tj. wezbrania opadowe i roztopowe. Szczególnie niebezpieczna sytuacja powodziowa na dolnej Odrze i Zalewie Szczecińskim występuje podczas wezbrań sztormowych. Dodatkowo może wystąpić zjawisko tzw. cofki (wtłaczanie wody morskiej w głąb lądu przez północne wiatry). Równie duże zagrożenie powodziowe w okresie zimowo-wiosennym może spowodować wystąpienie zatoru lodowego podczas spływu wód roztopowych.

Wystąpienie wezbrania powodziowego na Odrze powoduje, że zagrożenie powodziowe pojawia się także w ujściowych odcinkach jej dopływów: Myśli, Kurzycy, Słubi, Rurzycy, Tywy, Płoni, Iny i Gunicy oraz Gowienicy. Niebezpieczeństwo pojawienia się powodzi w środkowych biegach tych dopływów, a także na znajdujących się w granicach województwa dopływach Noteci (Drawa, Gwda z Piławą), związane jest przede wszystkim ze spływem wód roztopowych, rzadziej – wód opadowych.

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

Drugą rzeką z dorzecza Odry niosącą szczególne zagrożenie powodzią jest Ina. Mimo regulacji na większości przebiegu (regulowana na odcinkach od Recza do Stargardu i od Goleniowa do ujścia) obszar wezbrań rozciąga się po Recz.

Zagrożenie cofką odmorską występuje wzdłuż całego przebiegu Odry – w granicach województwa zachodniopomorskiego. Natomiast na rzekach Przymorza zagrożenie to występuje nie dalej niż kilkanaście kilometrów od linii brzegowej.

Najbardziej narażone na zjawisko powodzi są tereny zielone położone na prawym brzegu Odry, powyżej Szczecina, delta wsteczna Świny na północ od Świnoujścia, rozległe tereny w ujściowych odcinkach rzek: Świniec, Rega, Parsęta, Grabowa i Wieprza. Najbardziej zagrożonymi miejscowościami są: Nowe Warpno, Darłowo z Darłówkiem i Stargard.

Do szczególnie zagrożonych gmin należą: Boleszkowice, Cedynia, Chojna, Gryfino, Kołbaskowo, Szczecin, Goleniów, Police, Stepnica, Nowe Warpno, Świnoujście, Międzyzdroje, Wolin, Dziwnów, Trzebiatów, Darłowo i Stargard. Łącznie obszary szczególnego zagrożenia powodzią w województwie zajmują ok. 46,6 tys. ha (MZP) oraz dodatkowo 11,9 tys. ha (studium ochrony przeciwpowodziowej).

System technicznej ochrony przed powodzią w województwie zachodniopomorskim obejmuje:

1) wały przeciwpowodziowe – 556 km,
2) stacje pomp odwadniających – 134 obiekty (odwadniają ok. 88,7 tys. ha użytków gruntowych),
3) zbiorniki retencyjne – 17,
4) sieć kanałów i cieków naturalnych (odpowiednio: 1 684 km; 5 017 km).

Wały przeciwpowodziowe stanowią podstawowy i najważniejszy element systemu ochrony przeciwpowodziowej w województwie. W ostatnich latach zmodernizowano wszystkie wały przeciwpowodziowe, które były w niedostatecznym stanie technicznym (57,42 km wałów wzdłuż Odry i Zalewu Szczecińskiego wraz z ujściowymi odcinkami rzek uchodzących do Zalewu Szczecińskiego i jeziora Dąbie).

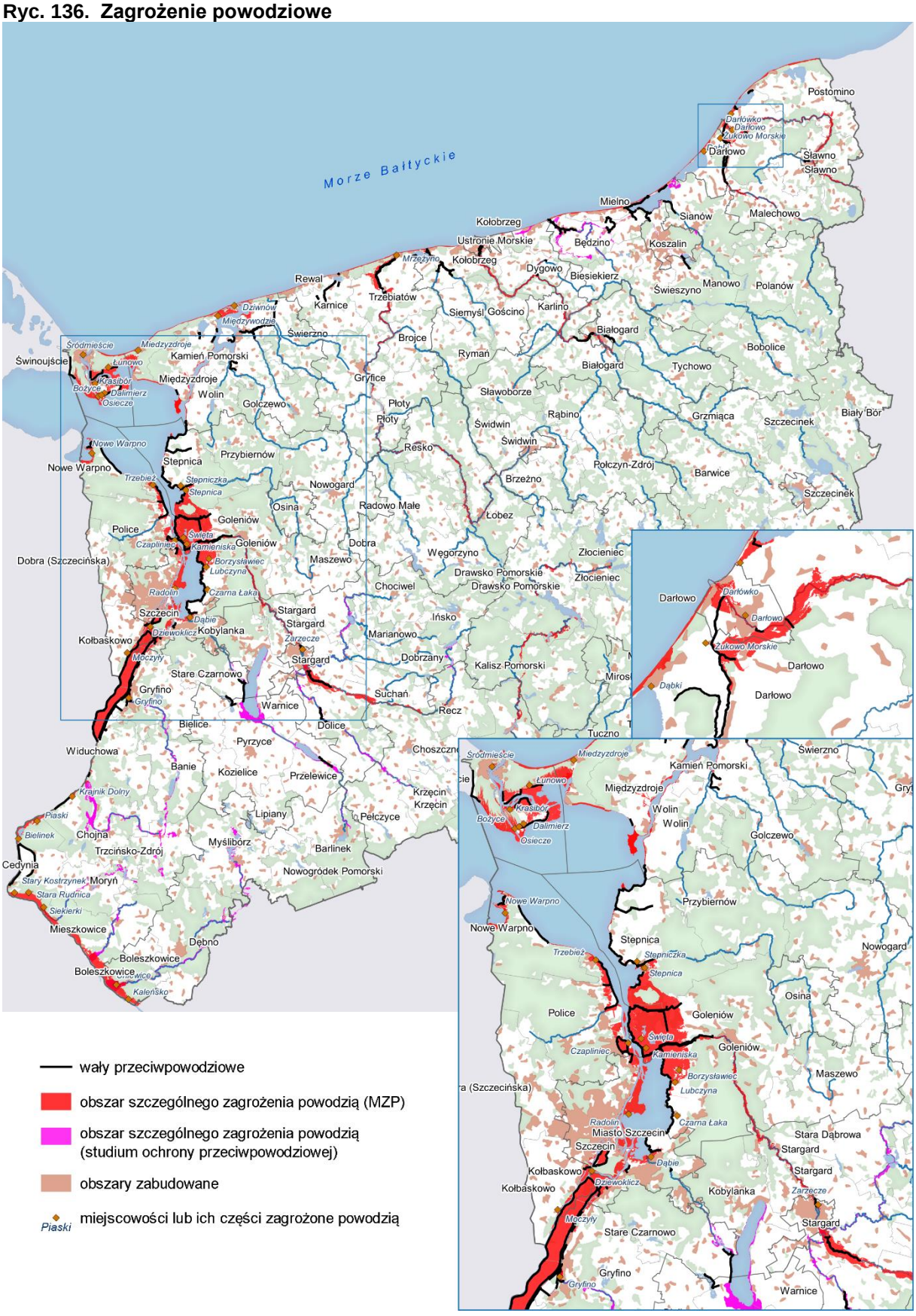
System ochrony przed powodzią w dolinie Odry powiązany jest z ochroną przed powodzią terenów położonych po obu stronach granicy. W wyniku przeprowadzonej w ostatnich latach po stronie niemieckiej rekonstrukcji wałów, wzrasta potencjalne zagrożenie terenu po stronie polskiej.

W związku z zaniechaniem działalności rolnej i prac konserwacyjno-utrzymaniowych na Międzyodrzu, obszar stracił swój pierwotny potencjał retencyjny. Szacuje się, że poldery Międzyodrza obecnie są w stanie przyjąć około 30% wody w porównaniu do lat 80. W rezultacie, wezbrania wody na Odrze, związane z wysokimi stanami, stanowią duże zagrożenie powodziowe (wynikające zwłaszcza z długiego okresu stagnacji wody w jej wysokich stanach).

Dzięki wsparciu ze środków unijnych planowane jest ponadto zabezpieczenie przeciwpowodziowe zlewni rzeki Ina, zlewni jeziora Jamno oraz Wieprzy w mieście i gminie Darłowo, a także zwiększenie retencji jeziorowej i korytowej na terenie województwa.

Po zmianie Prawa Wodnego i dopuszczeniu ruchu rowerowego na koronie wałów przeciwpowodziowych, budowle te stały się ważnym elementem budowy sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego.

Ryc. 136. Zagrożenie powodziowe



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych KZGW

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

1) rejon przetoki jeziora Wicko,
2) mierzeja jeziora Kopań,
3) rejon Darłowa,
4) wschodnia część mierzei jeziora Bukowo,
5) zachodnia część mierzei jeziora Jamno,
6) rejon Sarbinowa,
7) rejon Ustronia Morskiego,
8) rejon Kołobrzegu,
9) rejon Dźwirzyna,
10) wschodnia część Mrzeżyna,
11) rejon Niechorza,
12) rejon Rewala,
13) rejon Dziwnowa.

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

1) budowa, rozbudowa, utrzymanie i usuwanie uszkodzeń w systemie zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów nadmorskich,
2) zapewnienie stabilizacji linii brzegowej wg stanu z 2000 r. i zapobieganie zanikowi plaż,
3) monitorowanie brzegów morskich, ich stanu aktualnego w celu wskazania niezbędnych działań służących ich ochronie.

Na wybrzeżu Bałtyku w granicach województwa zachodniopomorskiego realizowane są przedsięwzięcia (głównie sztuczne zasilanie piaskiem, budowa i modernizacja umocnień brzegowych) na zagrożonych odcinkach brzegu morskiego, na mierzei Dziwnowskiej oraz terenach przybrzeżnych Zalewu Szczecińskiego wraz ze Świną, Dziwną i Zalewem Kamieńskim.

Susza jest złożonym zjawiskiem o zasięgu regionalnym i oznacza dostępność wody poniżej średniej w określonych warunkach naturalnych. Suszą nazywa się nie tylko zjawiska ekstremalne (zgodnie z art. 3. Ustawy z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie klęski żywiołowej), ale wszystkie, które występują w warunkach mniejszej dostępności wody dla danego regionu. Wyróżnia się cztery typy genetyczne suszy:

- susza atmosferyczna – okres, w którym dopływ wilgoci do danego obszaru spada poniżej stanu normalnego,
- susza rolnicza – okres, w którym wilgotność gleby jest niedostateczna do prowadzenia normalnej gospodarki w rolnictwie,
- susza hydrologiczna – okres, gdy przepływy w rzekach spadają poniżej przepływu średniego,
- susza hydrogeologiczna – gdy spada poziom wód podziemnych.

Wymienione typy wyznaczają kolejne etapy rozwoju suszy.

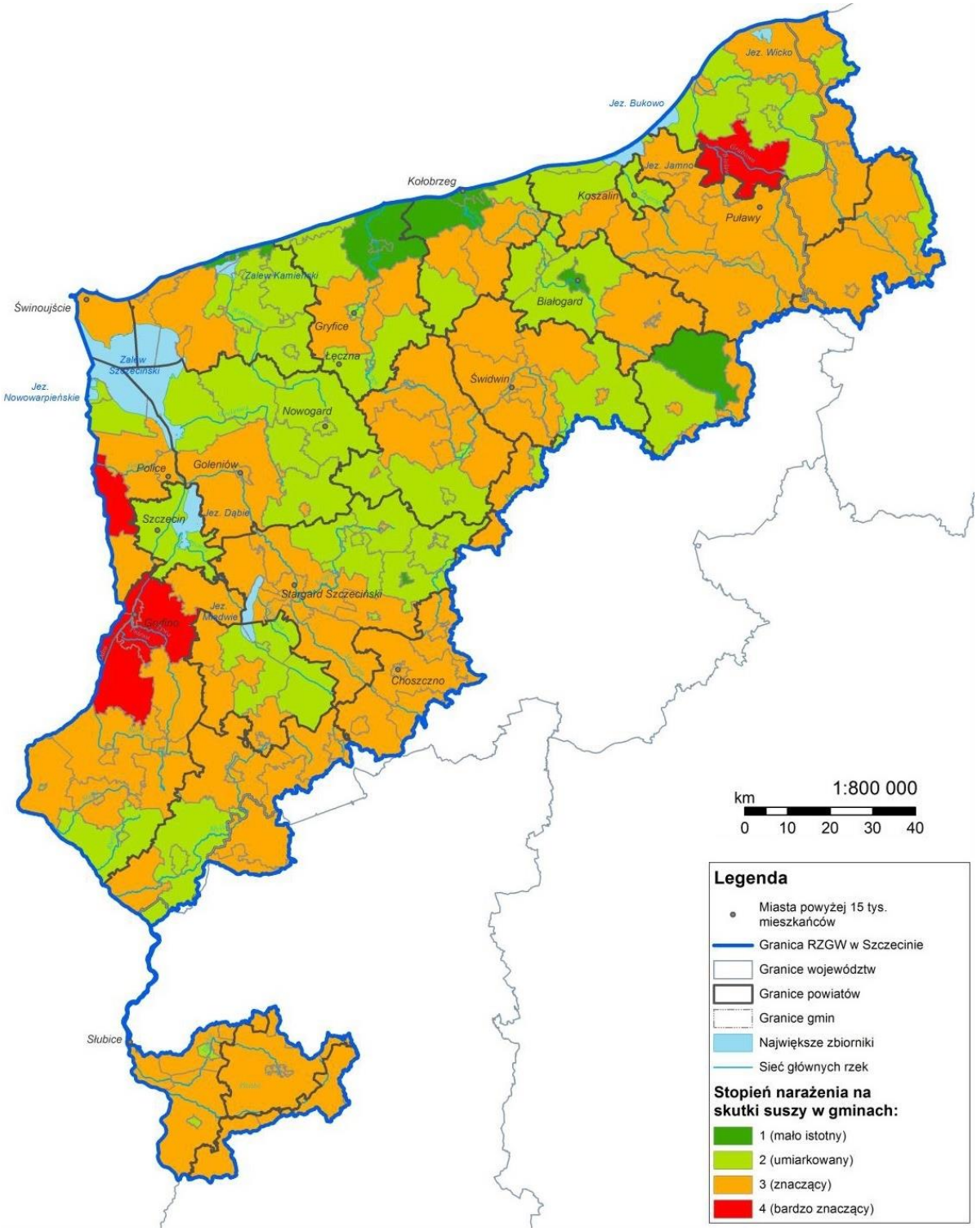
Na podstawie dotychczasowych badań wyznaczono obszary narażone na występowanie suszy oraz wyznaczono stopień narażenia na skutki suszy w gminach znajdujących się na obszarze administrowania RZGW w Szczecinie. Analiza zagrożenia suszą wymaga uwzględnienia nie tylko elementów meteorologicznych i hydrologicznych, ale również aspektów społecznych i gospodarczych.

Określono 4 stopnie narażenia na skutki suszy: mało istotny, umiarkowany, znaczący, bardzo znaczący.

Na terenie województwa zachodniopomorskiego dominują obszary o znaczącym i umiarkowanym stopniu narażenia na skutki suszy. Zidentyfikowano kilka obszarów, dla których stopień narażenia na skutki

suszy jest mało istotny. Tereny te położone są w obrębie powiatów białogardzkiego, szczecineckiego, gryfickiego oraz kołobrzeskiego. Natomiast tereny, dla których stopień narażenia na skutki suszy jest bardzo znaczący, zlokalizowane są w powiatach policki, gryfińskim i sławieńskim.

Ryc. 137. Stopień narażenia na skutki suszy w gminach znajdujących się na obszarze administrowania RZGW w Szczecinie



Źródło: Plan przeciwdziałania skutkom suszy w regionach wodnych Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego oraz Ücker, RZGW Szczecin 2016

2.8.8. Gospodarka odpadami

Gospodarka odpadami obejmuje:

- wytwarzanie odpadów,
- gospodarowanie odpadami, przy zapewnieniu zgodnego z zasadami ochrony środowiska odzysku i unieszkodliwiania,
- zapobieganie powstawaniu odpadów i ograniczanie ich ilości,
- ograniczanie negatywnego oddziaływania na środowisko w trakcie wytwarzania i użytkowania produktów oraz po zakończeniu użytkowania.

W województwie zachodniopomorskim obowiązującym dokumentem w zakresie gospodarki odpadami jest Wojewódzki Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2023-2028. W 2019 r. sporządzono nowy projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2027-2032.

2.8.8.1. Odpady komunalne

Odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie dzielą się na:

- odpady komunalne segregowane i gromadzone selektywnie,
- odpady z ogrodów i parków (w tym z cmentarzy),
- inne odpady komunalne.

Źródłem ich powstawania są głównie gospodarstwa domowe oraz obiekty infrastruktury, tj.: handel, usługi, rzemiosło, szkolnictwo, przemysł (w części socjalnej). Ponadto do odpadów komunalnych zalicza się również powstające w gospodarstwach domowych: odpady opakowaniowe, odpady budowlane i rozbiórkowe oraz zużyte opony.

Zgodnie z obowiązującym stanem prawnym zniesiono obowiązek regionalizacji, co pozwala na przekazywanie niesegregowanych (zmieszanych) odpadów komunalnych oraz pozostałości z sortowania odpadów komunalnych i z procesów mechaniczno-biologicznego przetwarzania odpadów komunalnych, przeznaczonych do składowania, do instalacji komunalnych na obszarze całego kraju z zachowaniem zasady bliskości. W związku z powyższym nastąpiła zmiana statusu instalacji RIPOK na instalację komunalną, którą jest instalacja do przetwarzania niesegregowanych (zmieszanych) odpadów komunalnych lub pozostałości z przetwarzania tych odpadów, spełniająca wymagania najlepszej dostępnej techniki, zapewniająca:

- mechaniczno-biologiczne przetwarzanie niesegregowanych (zmieszanych) odpadów komunalnych i wydzielanie z niesegregowanych (zmieszanych) odpadów komunalnych frakcji nadających się w całości lub w części do odzysku,
- składowanie odpadów powstających w procesie mechaniczno-biologicznego przetwarzania niesegregowanych (zmieszanych) odpadów komunalnych oraz pozostałości z sortowania odpadów komunalnych[45].

Dodatkowo wprowadzono również zakaz spalania niesegregowanych (zmieszanych) odpadów komunalnych, z wyjątkiem, kiedy zmieszane odpady komunalne pochodzą z terenu gminy, która prowadzi selektywną zbiórkę odpadów.

Główną metodą przetwarzania niesegregowanych (zmieszanych) odpadów komunalnych pozostaje proces mechaniczno-biologicznego przetwarzania odpadów prowadzony w instalacjach MBP. W przypadku instalacji MBP, dla uzyskania większej efektywności ekonomiczno-ekologicznej strumień odpadów w pierwszej kolejności kierowany jest do części mechanicznej, gdzie następuje m.in.: sortowanie, przesiewanie, separacja i rozdrabnianie, a następnie w drugiej części instalacji zachodzi biologiczne przetwarzanie odpadów wydzielonych w procesie mechanicznego przetwarzania zmieszanych odpadów. Obecnie składowiska odpadów (innych niż niebezpieczne i obojętne) nie mogą przyjmować niesegregowanych odpadów komunalnych. Na tego rodzaju składowiska kierowane mogą być odpady z procesu mechaniczno-biologicznego przetwarzania niesegregowanych odpadów oraz pozostałości z sortowania odpadów komunalnych, powstające w instalacjach MBP. Obowiązek przekazywania

[45] Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach; Dz. U. z 2019 r. poz.1579.

odpadów do instalacji komunalnej nie ma zastosowania dla odpadów biodegradowalnych i selektywnie zbieranych. Zakłada się, że docelowo wszystkie odpady komunalne będą przetwarzane oraz zostanie zwiększona efektywność prowadzenia selektywnej zbiórki odpadów „u źródła".

Funkcjonujący obecnie system gospodarowania odpadami komunalnymi narzuca na gminy pełną odpowiedzialność za odbiór odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości oraz właściwe ich zagospodarowanie Gmina w drodze przetargu wybiera podmioty, które na jej zlecenie odbierają zmieszane odpady komunalne oraz odpady zielone od właścicieli nieruchomości. Odpady te następnie przekazywane są do instalacji komunalnych, przetwarzających niesegregowane odpady komunalne. Na terenie województwa zachodniopomorskiego funkcjonuje obecnie:

- 12 instalacji mechaniczno-biologicznego przetwarzania odpadów komunalnych o statusie komunalnym,
- 7 składowisk odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne o statusie Instalacji komunalnej.

Ponadto na gminach spoczywa obowiązek:

- ustanowienia selektywnego zbierania odpadów komunalnych, obejmujący co najmniej takie frakcje odpadów jak: papier, metal, tworzywa sztuczne, szkło, opakowania wielomateriałowe, ulegające biodegradacji (w tym odpady opakowaniowe ulegające biodegradacji) oraz od 1 stycznia 2025 r. również tekstylia

oraz:

- tworzenia punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych (PSZOK) tak, aby wszystkim mieszkańcom gminy zapewniony był do nich łatwy dostęp.

Gminy pod rygorem kar zobowiązane są również do ograniczenia masy składowanych odpadów komunalnych ulegających biodegradacji oraz do osiągnięcia poziomów odzysku frakcji odpadów komunalnych zawierających papier, metale, tworzywa sztuczne i szkło, a także innych niż niebezpieczne odpadów budowlanych i rozbiórkowych.

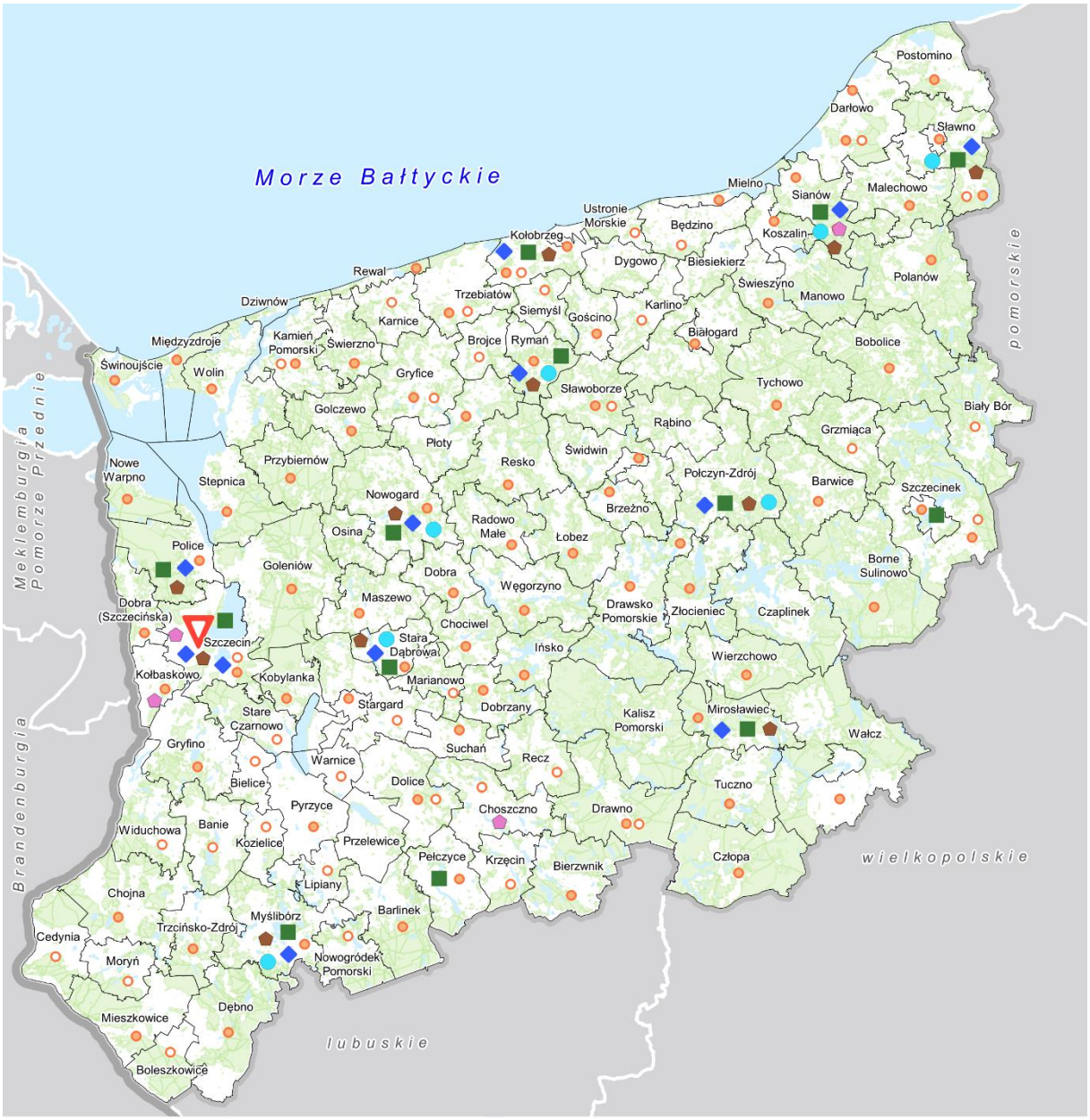
Punkty selektywnego zbierania odpadów komunalnych mają za zadanie przyjmować od mieszkańców gminy co najmniej takie frakcje odpadów komunalnych jak: przeterminowane leki i chemikalia, zużyte baterie i akumulatory, zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny, meble i inne odpady wielkogabarytowe, zużyte opony, odpady zielone oraz odpady budowlane i rozbiórkowe stanowiące odpady komunalne. Na terenie województwa stopniowo wzrasta liczba punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych. W 2013 r. funkcjonowało 66 takich punktów, na koniec 2015 r. 87, zaś w roku 2018 funkcjonowało już 99 stacjonarnych punktów selektywnej zbiórki odpadów.

W stosunku do lat ubiegłych nastąpił wzrost ilości odpadów komunalnych zebranych (zmieszanych i wyselekcjonowanych) oraz procentowy udział odpadów zebranych w sposób selektywny.

Na terenie województwa w 2017 r. zebranych zostało 638,53 tys. ton odpadów komunalnych (wzrost o 5,4% w porównaniu do 2016 r.), z czego na 1 mieszkańca przypadło 374 kg (dla Polski 1M/312 kg), co stawia województwo zachodniopomorskie na drugim miejscu pod względem zebranych odpadów komunalnych na 1 mieszkańca (GUS, 2017). Większość (73,8%) odpadów komunalnych zostało odebranych od gospodarstw domowych. Ilościowo było to 471 tys. ton – wzrost o 4,9% w porównaniu z rokiem poprzednim. Kolejnym znaczącym źródłem pochodzenia odpadów komunalnych (26,2%) były odpady z handlu, małego biznesu, biur, instytucji oraz usług komunalnych, takich jak czyszczenie ulic lub utrzymanie parków czy cmentarzy, gdzie ilość odpadów zebranych z tych źródeł wyniosła 167 tys. ton. W roku poprzednim udziały zebranych odpadów komunalnych od ww. grup wyniosły odpowiednio 74,1% dla gospodarstw domowych i 25,9% dla odpadów z innych źródeł.

System selektywnego zbierania odpadów intensywnie się rozwija. W 2017 r. odnotowano wzrost udziału odpadów zebranych selektywnie w ogólnej ilości zebranych odpadów komunalnych – z 19,8% w 2016 r. do 22,8%. Całkowita waga zebranych selektywnie odpadów wzrosła z około 120 tys. ton w 2016 r. do 146 tys. ton (dla porównania w roku 2010 odpadów wyselekcjonowanych zebrano 41,7 tys. ton, co stanowiło około 8% ogólnej masy odpadów komunalnych).

Ryc. 138. Rozmieszczenie instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie projektu WPGO 2020-2026

Najwięcej (81,4%) odpadów komunalnych zebranych selektywnie w 2017 r. zostało odebranych od gospodarstw domowych (głównie odpady biodegradowalne i odpady szklane) i w porównaniu z rokiem ubiegłym ich ilość wzrosła o 18,2% (tj. z 100,2 tys. ton w roku 2016 do 118,4 tys. ton w roku 2017). Odpady pochodzące z jednostek handlu, małego biznesu, biur i instytucji (głównie papier i tektura) oraz w ramach świadczenia usług komunalnych stanowiły 18,6% ilości odpadów komunalnych zebranych

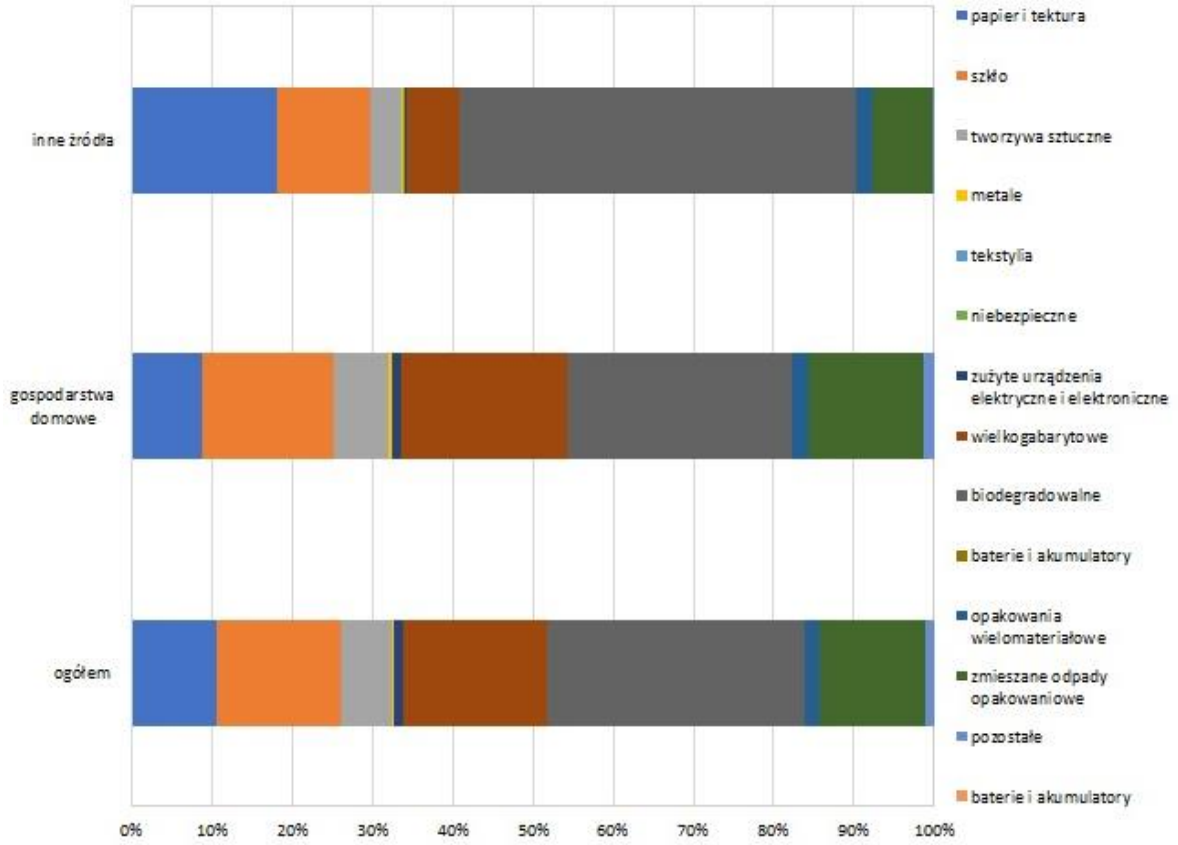
w sposób selektywny, a ich masa wzrosła o 37% (tj. z 19,8 tys. ton w roku 2016 do 27,1 tys. ton w roku 2017)[46].

Do największej grupy odpadów zebranych selektywnie na 1 mieszkańca w 2017 r. należały odpady biodegradowalne (23,3%), zmieszane odpady opakowaniowe (14,3%) szkło (12,1%), wielkogabarytowe (11,5%), następnie tworzywa sztuczne (7,7%) oraz papier i tektura (6,0%).

Z ogólnej ilości zebranych odpadów komunalnych (638,53 tys. ton) do odzysku przeznaczone zostało 347,3 tys. ton (ok. 54,4% ilości zebranych odpadów komunalnych), z czego recyklingowi poddano 29,6% ilości odpadów, do kompostowni lub fermentacji trafiło 6,2% ilości odpadów i do przekształcenia termicznego z odzyskiem energii przekazano 18,6% ilości odpadów komunalnych.

Jedną z metod unieszkodliwiania odpadów jest ich termiczne przekształcanie, co usprawnia gospodarowanie odpadami w regionach oraz wpływa na uzyskanie efektu ekologicznego w procesie ich spalania z odzyskiem wytworzonego ciepła. W Szczecinie została uruchomiona spalarnia odpadów komunalnych, tj. Zakład Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów EcoGenerator, który pełni funkcję instalacji termicznego przekształcania odpadów komunalnych pochodzących z całego województwa.

Ryc. 139. Odpady komunalne zebrane selektywnie w 2017 r. z obszaru województwa zachodniopomorskiego



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z GUS

Obowiązujący system gospodarowania odpadami opiera się na założeniu określającym składowanie jako najmniej pożądaną metodę zagospodarowania odpadów komunalnych. Zdolność przerobowa instalacji RIPOK w województwie zachodniopomorskim jest wystarczająca zarówno w kontekście ilości odpadów zmieszanych odebranych od mieszkańców, jak i w kontekście braku trendu znaczącego zwiększenia ilości odpadów komunalnych wytwarzanych średnio przez jednego mieszkańca województwa.

Na terenie województwa funkcjonuje 13 składowisk odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne, gdzie przyjmowane są odpady komunalne.

[46] Infrastruktura komunalna 2017 r. – tablice GUS; GUS, Bank Danych Lokalnych 2017.

Dwanaście składowisk wyposażonych było w instalacje biogazowe służące do odgazowywania i stanowiły one 92,3% ogółu czynnych składowisk, na których deponowane były odpady komunalne. Proces odgazowania składowiska zmniejsza emisję metanu do atmosfery, pozwala na energetyczne wykorzystanie odprowadzanego biogazu i zmniejsza uciążliwości zapachowe wokół składowiska. W wyniku unieszkodliwienia (poprzez spalanie ujętego gazu składowiskowego) odzyskano w ciągu roku około 829 400 MJ energii cieplnej oraz około 5 346 790 kWh energii elektrycznej. Dwie instalacje do odgazowywania stanowiły instalacje z gazem uchodzącym bezpośrednio do atmosfery[47] .

Ryc. 140. Lokalizacja składowisk odpadów, na których składowane są odpady komunalne



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z raportu: Stan środowiska w województwie zachodniopomorskim. WIOŚ, Raport 2018.

Na obszarze województwa zlokalizowanych jest 99 nieeksploatowanych składowisk, z czego na 82 składowiskach zakończono prace rekultywacyjne. Łączna powierzchnia zrekultywowanych składowisk wynosiła ok. 174 ha. W trakcie rekultywacji lub do rekultywacji pozostało 18 składowisk o łącznej powierzchni ok. 27 ha.

[47] Infrastruktura komunalna 2017 r. – tablice GUS; GUS, Bank Danych Lokalnych 2017.

Stan gospodarki odpadami komunalnymi w ostatnich latach uległ znacznej poprawie. Widoczny jest wyraźny trend zamykania składowisk niespełniających wymogów prawnych oraz postęp w procesie rekultywacji nieeksploatowanych składowisk i w likwidacji „dzikich wysypisk". Liczba istniejących składowisk w miejscach do tego nieprzeznaczonych zmalała o 22,6% (z 133 – stan na dzień 31.12.2017 r. do 103 – na dzień 27.07.2018) a zlikwidowanych zostało ogółem 580 „dzikich wysypisk".

2.8.8.2. Odpady z sektora gospodarczego

Odpady z sektora gospodarczego to odpady pochodzące głównie z przemysłu chemicznego, energetycznego oraz gospodarki komunalnej. Obszar województwa charakteryzuje się zróżnicowaniem pod względem ilości wytwarzanych odpadów. Najwięcej odpadów powstaje na terenie uprzemysłowionym (powiaty policki, gryfiński i miasto Szczecin).

Od 2013 r. wzrosła ilość wytworzonych odpadów z 5,6 mln ton do 7,8 mln ton w 2017 r., z czego ponad 52% stanowiły odpady wytworzone przez Grupę Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A. Obserwowane w poszczególnych latach różnice w ilości wytworzonych odpadów wiążą się z wahaniami wielkości produkcji tego zakładu. Od wielu lat w strumieniu odpadów wytworzonych w województwie dominują charakterystyczne dla Zakładów fosfogipsy oraz roztwory i szlamy z regeneracji wymienników jonitowych. W latach 2013-2017 w Zakładach wytworzono odpowiednio 1,5 – 1,7 – 1,9 – 2 – 2,2 mln ton fosfogipsów oraz 0,9 – 1,07 – 1,95 – 1,5 – 1,27 mln ton roztworów i szlamów.

Do znaczących wytwórców odpadów w województwie należą również: SUEZ JANTRA Sp. z o. o., PGE Zespół Elektrowni Dolna Odra S.A. W 2017 r. znaczącym rodzajem odpadu były odpady pochodzące z budowy i remontów (1,48 tys. ton), mechanicznej obróbki odpadów komunalnych (495 tys. ton) oraz odpady powstające w procesach termicznych (291 tys. ton). W latach 2013-2017 odzyskowi poddano odpowiednio: 46,7 – 44,5 – 39,3 – 34,2 – 48,2% odpadów z sektora gospodarczego, unieszkodliwieniu (poza składowaniem): 17,8 – 20,8 – 23,3 – 27,4 – 19,9% unieszkodliwieniu przez składowanie: 35,5 – 34,7 – 37,4 – 38,4 – 31,9%.

Na obszarze województwa funkcjonuje siedem składowisk odpadów przemysłowych, z czego sześć jest eksploatowanych. Na składowiskach będących własnością Grupy Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A. i PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. – Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra w latach 2013-2017 unieszkodliwiono przez składowanie odpowiednio 1,7 – 1,8 – 2,2 – 2,2 – 2,3 mln ton odpadów. Łącznie na składowiskach zakładowych (eksploatowanych i nieeksploatowanych) pozostaje około 127 mln ton odpadów, w tym 80% stanowią odpady zdeponowane na składowiskach Grupy Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A.

Fosfogipsy pochodzące z Grupy Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A. od wielu lat w całości deponowane są na składowisku zakładowym. Drugi co do ilości odpad pochodzący z tego zakładu – szlamy z regeneracji wymienników jonitowych – w całości unieszkodliwiany jest w zakładowej oczyszczalni ścieków.

Znaczącą część odpadów stanowią odpady paleniskowe (Tabela 42) powstające w wyniku energetycznego spalania paliw (głównie w elektrowniach), które należą do grupy odpadów innych niż niebezpieczne.

Tabela 42. Składowiska odpadów przemysłowych – odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne, na których nie są składowane odpady komunalne (stan na 31.12.2017)

Zakład/stanowisko	Pow. [ha]	Rodzaj odpadów	Ilość odpadów przyjętych w 2017 r. [t]	Stan nagromadzenia odpadów [t]
Grupa Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A.				
składowisko fosfogipsu	270,5	- fosfogipsy	0,0	63 209 796,0
		- żużle, popioły paleniskowe, pyły z kotłów i popioły lotne z węgla	0,0	1 504 126,8
		- fosfogipsy wymieszane z żużlami, popiołami paleniskowymi i pyłami z kotłów	2 197 415,0	33 329 335,7
		- osady z zakładowej oczyszczalni ścieków	0,0	1 924 600,0
składowisko siarczanu żelaza	43,0	odpadowy siarczan żelaza	0,0	1 181 382,9
PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra				
składowisko odpadów paleniskowych Elektrownia Nowe Czarnowo	247,07	mieszanki popiołowo-żużlowe z mokrego odprowadzania odpadów paleniskowych	128 629,44	22 192 056,86
składowisko odpadów nieprodukcyjnych Elektrownia Nowe Czarnowo	4,10	odpady nieprodukcyjne z remontów i demontażu zużytych urządzeń	0,0	4 885,7
składowisko odpadów paleniskowych Elektrownia „Pomorzany”	27,0	mieszanki popiołowo-żużlowe z mokrego odprowadzania odpadów paleniskowych	0,0	2 980 735,9
składowisko odpadów paleniskowych Elektrownia „Szczecin”	12,0	popioły lotne z torfu i drewna niepoddanego obróbce chemicznej oraz piaski ze złóż fluidalnych	7 268,40	120 565,12
Miasto Szczecinek – Elda Eltra Elektrotechnika S.A.				
składowisko odpadów poneutralizacyjnych w Szczecinku – nieczynne	0,40	osady poneutralizacyjne	0,0	747,0

Źródło: Stan środowiska w województwie zachodniopomorskim. WIOŚ, Raport 2018

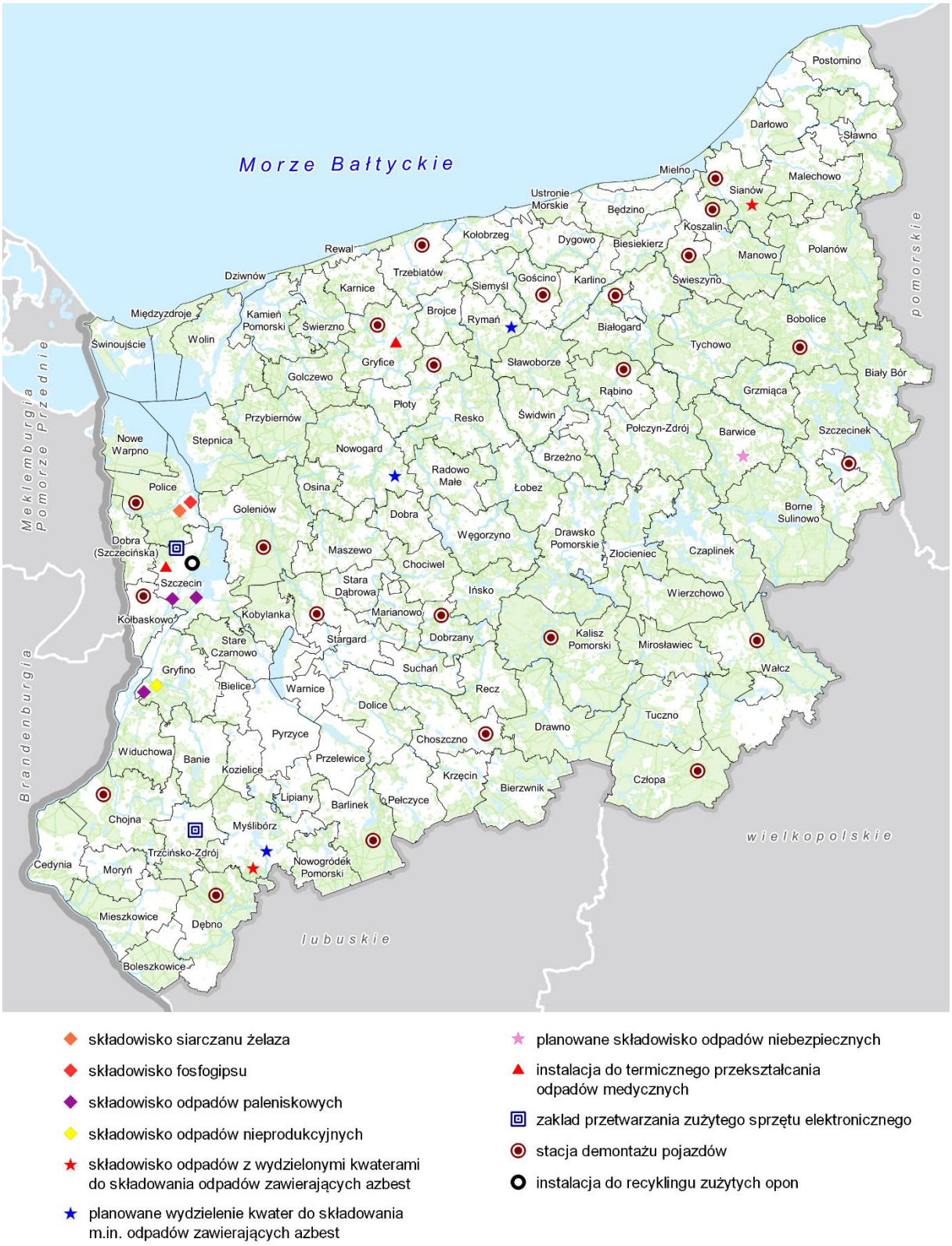
Odpady, które podlegają odrębnym przepisom prawnym wraz z odpadami niebezpiecznymi, pochodzą przede wszystkim z przemysłu, transportu, rolnictwa, służby zdrowia oraz laboratoriów badawczych. Do tej grupy odpadów należą:

- azbest – w 2018 r. wytworzono 1 395 ton odpadów zawierających azbest pochodzący głównie z prac rozbiórkowych i demontażowych oraz terenów na nieruchomościach osób fizycznych. W województwie zachodniopomorskim znajdują się dwa składowiska, na terenie których są wydzielone kwatery do składowania odpadów zawierających azbest, tj. składowisko w m. Sianów (zarządzający PGK Koszalin) oraz w m. Dalsze (zarządzający EKO-MYŚL Sp. z o.o.);
- oleje odpadowe – w 2018 r. wytworzonych ich zostało 29 071 ton (m.in.: oleje z silników spalinowych i oleje przekładniowe, oleje smarowe, oleje turbinowe oraz hydrauliczne);
- zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny – w 2018 r. wytworzono 2 749 ton tego rodzaju odpadów. Na terenie województwa istnieją dwa zakłady przetwarzania tych odpadów;

- zużyte baterie i akumulatory – w 2018 r. wytworzono w województwie 603 ton odpadów tego rodzaju;
- odpady medyczne i weterynaryjne – w 2018 r. wytworzono 4 264 ton odpadów medycznych i weterynaryjnych (m.in.: opatrunki z materiału lub gipsu, pościel, ubrania jednorazowe, pieluchy, zużyte peloidy). Na terenie województwa funkcjonują dwie spalarnie odpadów medycznych i weterynaryjnych (Szpital Kliniczny nr 2 przy ul. Unii Lubelskiej w Szczecinie i szpital w Gryficach) o łącznej zdolności przerobowej 1 708 ton/rok, niewystarczającej w stosunku do ilości wytwarzanych odpadów;
- pojazdy wycofane z eksploatacji – w 2018 r. na 33 stacjach demontażu zlokalizowanych w województwie zebrano 155 ton odpadów, z czego odzyskowi poddano ponad 20 tys. ton tych odpadów;
- zużyte opony – 3 513 ton zużytych opon, z czego odzyskowi poddano 3 144 ton;
- odpady opakowaniowe – w 2018 r. wytworzono 115,7 tys. ton odpadów, głównie z papieru i tektury (61,6%). W tym samym roku 165,7 tys. ton odpadów tego typu poddano odzyskowi;
- odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej – w 2018 r. wytworzono łącznie 2 212 383 ton tych odpadów, z czego 1 077 967 (48,7%) poddano procesom odzysku w 50 instalacjach do recyklingu oraz innym formom odzysku odpadów z tej grupy;
- komunalne osady ścieków – w 2018 r. wytworzono 121,6 tys. ton odpadów tego typu, z czego 86 323 (71%) poddano procesom odzysku, 6 575 (5,4%) unieszkodliwiono.

Stan gospodarki odpadami przemysłowymi w województwie zachodniopomorskim nie uległ istotnym zmianom w stosunku do lat ubiegłych. Brakuje ogólnodostępnego składowiska odpadów przemysłowych. Fosfogipsy nadal w całości deponowane były na składowisku przemysłowym Grupy Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A.

Ryc. 141. Rozmieszczenie składowisk odpadów, na których składowane są odpady z sektora gospodarczego – odpady przemysłowe



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie projektu WPGO 2020-2026

2.9. Obszary funkcjonalne

W systemie zarządzania rozwojem kraju, wśród koncepcji polityki rozwoju i polityki regionalnej wyróżnia się podejście ukierunkowane terytorialnie, stanowiące jeden z filarów nowego paradygmatu polityki rozwoju, wprowadzanego przez krajowe dokumenty strategiczne: Krajową Strategię Rozwoju Regionalnego 2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie oraz Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Podejście terytorialne zakłada prowadzenie zintegrowanych działań na obszarach funkcjonalnych, charakteryzujących się wspólnymi cechami społeczno-gospodarczymi oraz przestrzennymi. Zmiana optyki z sektorowej na terytorialną i patrzenie na rozwój gospodarczy przez pryzmat powiązań funkcjonalnych pozwoli trafniej określić cele oraz lepiej dostosować instrumenty realizacji owych celów do specyfiki konkretnego obszaru w regionie[48].

Zgodnie z art. 39 ust. 3 pkt 4 Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w planie zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia się ustalenia strategii rozwoju województwa oraz określa się granice i zasady zagospodarowania obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym[49] oraz, w zależności od potrzeb, granice i zasady zagospodarowania obszarów funkcjonalnych o znaczeniu regionalnym[50]. Przy czym jako obszar funkcjonalny, zgodnie z ustawową definicją, należy rozumieć obszar szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej lub występowania konfliktów przestrzennych, stanowiący zwarty układ przestrzenny, składający się z funkcjonalnie powiązanych terenów, charakteryzujących się wspólnymi uwarunkowaniami i przewidywanymi jednolitymi celami rozwoju.

Zmiana w Ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym[51] nałożyła na samorząd województwa obowiązek określenia obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym i ich granic oraz wskazuje na możliwość, z własnej inicjatywy lub na wniosek samorządu gminnego lub powiatowego, określenia obszarów funkcjonalnych o znaczeniu regionalnym i ich granic. Jednocześnie zgodnie z art. 49f ww. ustawy polityka przestrzenna województwa w stosunku do obszaru funkcjonalnego o znaczeniu ponadregionalnym lub o znaczeniu regionalnym jest prowadzona w konsultacji z jednostkami samorządu terytorialnego, które są położone na terenie danego obszaru funkcjonalnego.

Jako obszary o znaczeniu ponadregionalnym ustawa wskazuje (art. 49b):

- miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego,
- wiejski obszar funkcjonalny,
- obszar szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej, w tym:
    - górski,
    - Żuławy,
- przygraniczny obszar funkcjonalny.

Obszary funkcjonalne na poziomie regionalnym, a także obszary strategicznej interwencji państwa, w tym obszary problemowe na poziomie krajowym - KSSR 2020, zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2014 r. poz. 1649 z późniejszymi zmianami) są elementem ukierunkowanej terytorialnie i przestrzenne strategii rozwoju. Spójność strategii rozwoju z PZPW na tym polu jest wyznacznikiem poziomu integracji planowania przestrzennego i społeczno-gospodarczego w wymiarze terytorialnym polityki rozwoju na każdym z poziomów planowania i programowania rozwoju.

Zgodnie z wytycznymi KPZK 2030 liczba i zasięg geograficzny obszarów funkcjonalnych, w zależności od celu jakiemu delimitacja ma służyć, zawiera się w czterech kategoriach:

1) określone w odniesieniu do całego systemu osadniczego, wyznaczone na podstawie stopnia urbanizacji, obejmujące obszary miejskie (rdzenie i ich strefy funkcjonalne) i obszary wiejskie,

[48] Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich. MRR. Warszawa 2013.
[49] Zgodnie z art. 49d ust. 1 ustawy, obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym i ich granice określa samorząd województwa.
[50] Zgodnie z art. 49d ust. 2 ustawy, samorząd województwa może z własnej inicjatywy lub na wniosek samorządu gminnego lub powiatowego określić obszary funkcjonalne o znaczeniu regionalnym i ich granice.
[51] Rozdział 4a Obszary funkcjonalne – dodany przez art. 7 pkt 7 ustawy z dnia 24 stycznia 2014 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2014, poz. 379).

2) wyznaczone na podstawie typu potencjału rozwojowego ze względu na występowanie szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej i warunków dla polityki rozwoju w skali makroregionalnej,

3) wyznaczone ze względu na możliwość wystąpienia konfliktów przestrzennych związanych ze sposobem wykorzystania ich potencjału przyrodniczego i kulturowego,

4) wymagające restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji przy użyciu instrumentów właściwych polityce regionalnej; na tych obszarach dochodzi do kumulacji problemów o charakterze społeczno-
-gospodarczym, co staje się barierą dla osiągania spójności przestrzennej kraju[52].

KPZK 2013 wskazuje obszary funkcjonalne, których określenie w PZPW jest obligatoryjne. W granicach województwa zachodniopomorskiego należą do nich:

1) miejskie obszary funkcjonalne – ośrodków wojewódzkich, w tym metropolitalnych,

2) wiejskie obszary funkcjonalne – wymagające wsparcia procesów rozwojowych[53] ,

3) obszary funkcjonalne szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej – strefa przybrzeżna,

4) obszary kształtowania potencjału rozwojowego wymagające programowania działań ochronnych:

   - obszary cenne przyrodniczo[54],
   - obszary ochrony krajobrazów kulturowych[55],
   - obszary ochrony i kształtowania zasobów wodnych[56],
   - obszary strategicznych złóż kopalin[57] ,

5) obszary funkcjonalne wymagające restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji przy wsparciu instrumentów właściwych polityce regionalnej:

   - miasta i inne obszary trące dotychczasowe funkcje społeczno-gospodarcze[58] ,
   - obszary o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe[59],
   - obszary przygraniczne.

Uwzględnienie powyższych obszarów funkcjonalnych w planie zagospodarowania przestrzennego województwa stanowi warunek stwierdzenia zgodności planu z KPZK („W myśl ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym realizacja koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju następuje m. in. poprzez przełożenie zapisów koncepcji na poziom regionalny dzięki wprowadzeniu ustaleń koncepcji do planów zagospodarowania przestrzennego województwa.”).

---

[52] KPZK 2030.

[53] Z uwagi na brak rozporządzenia (art. 49d ust. 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym) ministra właściwego do spraw rozwoju wsi, określającego szczegółowe warunki określania obszarów funkcjonalnych i ich granic, niemożliwa jest delimitacja tych obszarów.

[54] Zagadnienie zostało zawarte w projekcie PZPWZ – w części poświęconej ochronie przyrody.

[55] Obszary te zostaną wyznaczone w toku prac nad Audytem Krajobrazowym Województwa Zachodniopomorskiego.

[56] Zagadnienie zostało zawarte projekcie PZPWZ – w części poświęconej ochronie przyrody oraz gospodarce wodno-
-ściekowej. Ponadto treść zostanie uzupełniona po wejściu w życie planów przeciwdziałania skutkom suszy w regionach wodnych, przygotowywanych przez RZGW.

[57] Brak wykazu złóż strategicznych sporządzonego przez właściwego ministra uniemożliwia delimitację obszaru.

[58] Efekty prac analitycznych nad delimitacją poszczególnych obszarów deficytowych (obszary o najniższym stopniu rozwoju i pogarszających się perspektywach rozwojowych; miasta i inne obszary tracące dotychczasowe funkcje społeczno-gospodarcze; obszary o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe) jednoznacznie wskazały, że na terenie województwa zachodniopomorskiego, na skutek specyficznego układu sieci osadniczej oraz bardzo dużego udziału rolnictwa uspołecznionego w przeszłości, ww. obszary są tożsame. Obszar deficytów wskazany został jako jeden z obszarów strategicznej interwencji (OSI) pod nazwą Specjalna Stefa Włączenia (SSW).

[59] Jw.

Jednym z narzędzi koordynujących implementację zapisów KPZK na poziom regionalny jest PLAN DZIAŁAŃ służący realizacji Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 przyjęty przez Radę Ministrów 4 czerwca 2013 r., który stosownie do zapisów KPZK oraz na podstawie art. 39 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym[60], wskazuje na obowiązek delimitacji obligatoryjnych obszarów funkcjonalnych, rozszerzając ich katalog o:

1) obszary funkcjonalne szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej:
   - obszary ochrony gleb dla celów produkcji rolnej[61],
   - obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi w skali dorzeczy,
2) obszary funkcjonalne wymagające restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji przy wsparciu instrumentów właściwych polityce regionalnej:
   - obszary o najniższej dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich[62].

Powyższe kategorie obszarów funkcjonalnych, rozszerzające ustalenia KPZK, występują również w granicach województwa zachodniopomorskiego.

W przypadku obszarów przygranicznych dokument wskazuje ponadto na potrzebę współpracy w zakresie delimitacji obszaru z właściwymi organami krajów sąsiednich.

Przyjęcie KPZK oraz zmiana ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (zmiana polegała na zastąpieniu pojęć obszar problemowy i obszar metropolitalny, pojęciem obszaru funkcjonalnego) sprawia, że każdy obszar – wyznaczony w planie województwa na podstawie określonych wskaźników czy parametrów – uznać można za obszar funkcjonalny. Obszary te podzielić można na obszary wyznaczane ze względu na:

1) rozkład przestrzenny sieci osadniczej, jej powiązań i dostępności, a także sytuację społeczno-ekonomiczną (delimitacja oparta o granice administracyjne gmin):
   - zaliczyć tu należy miejskie obszary funkcjonalne, wiejskie obszary funkcjonalne, obszary funkcjonalne wymagające restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji – obszary te określają w zasadzie zróżnicowanie sytuacji społeczno-ekonomicznej w celu określenia zróżnicowanych celów i narzędzi ich realizacji,
   - realizacja polityki przestrzennej odbywać się tu będzie za pomocą terytorialnego ukierunkowania polityki rozwojowej, w tym z uwzględnieniem narzędzi kształtowania ładu przestrzennego wyrażanego m.in. stanem krajobrazu miejskiego, podmiejskiego i wiejskiego poprzez wpływ na procesy suburbanizacji, kształtowanie struktury osadniczej, struktury i standardów zabudowy, tzw. przestrzeni życiowej, terenów zieleni i wypoczynku itp.,
2) występowanie obiektów, zasobów lub zjawisk przyrodniczych, wyznaczane w celu wskazania działań ochronnych lub zabezpieczających, w celu utrzymania wartości przyrodniczej, możliwości ich przyszłego racjonalnego wykorzystania, lub terenów wyłączonych z powszechnego użytkowania ze względów bezpieczeństwa:
   - delimitacja odbywa się w oparciu o konkretne zasięgi obiektów, zasobów, czy zjawisk – obszary te powinny być uwzględniane w dokumentach planistycznych na szczeblu gminnym,
   - realizacja polityki przestrzennej odbywać się tu będzie głównie za pomocą narzędzi planowania przestrzennego w formie nakazów, zakazów, ograniczeń itp.

Na podstawie ww. cech, bezpośrednich ustaleń płynących z KSRR, KPZK, PLANU DZIAŁAŃ oraz przepisów ustaw o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, na terenie województwa zachodniopomorskiego wyodrębniono wskazane poniżej (Tabela 43) obszary funkcjonalne.

[60] Art. 39 ust. 4 – w planie zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia się ustalenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, o której mowa w art. 47 ust. 1 pkt 1, oraz programy, o których mowa w art. 48 ust. 1.
[61] Zagadnienie zostało zawarte w projekcie PZPWZ w części poświęconej ochronie przyrody oraz gospodarce (rolnictwo).
[62] Uwzględniony jako obszar SSW.

Implementacja obszarów funkcjonalnych KPZK do planu uwzględnia specyficzne uwarunkowania geograficzne, historyczne i społeczno-ekonomiczne. Niektóre obszary występowania deficytów społeczno-ekonomicznych czy o ograniczonej dostępności transportowej w województwie zachodniopomorskim pokrywają się, dlatego uznano za zasadne, aby niektóre obszary poddać agregacji, czego rezultatem jest delimitacja Specjalnej Strefy Włączenia.

Zestawienie typologii obszarów funkcjonalnych oparte na KPZK, uszeregowane zostało wg ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym[63] z zasadniczym podziałem na obszary o znaczeniu ponadregionalnym i o znaczeniu regionalnym. Wyjątek stanowi strefa przybrzeżna, która w ustawie o planowaniu nie występuje jako obszar o znaczeniu ponadregionalnym, mimo iż wg typologii KPZK stanowi ona obszar funkcjonalny szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej. Kierując się powyższym oraz stanem faktycznym, strefę przybrzeżną zidentyfikowano jako obszar o ponadregionalnym znaczeniu.

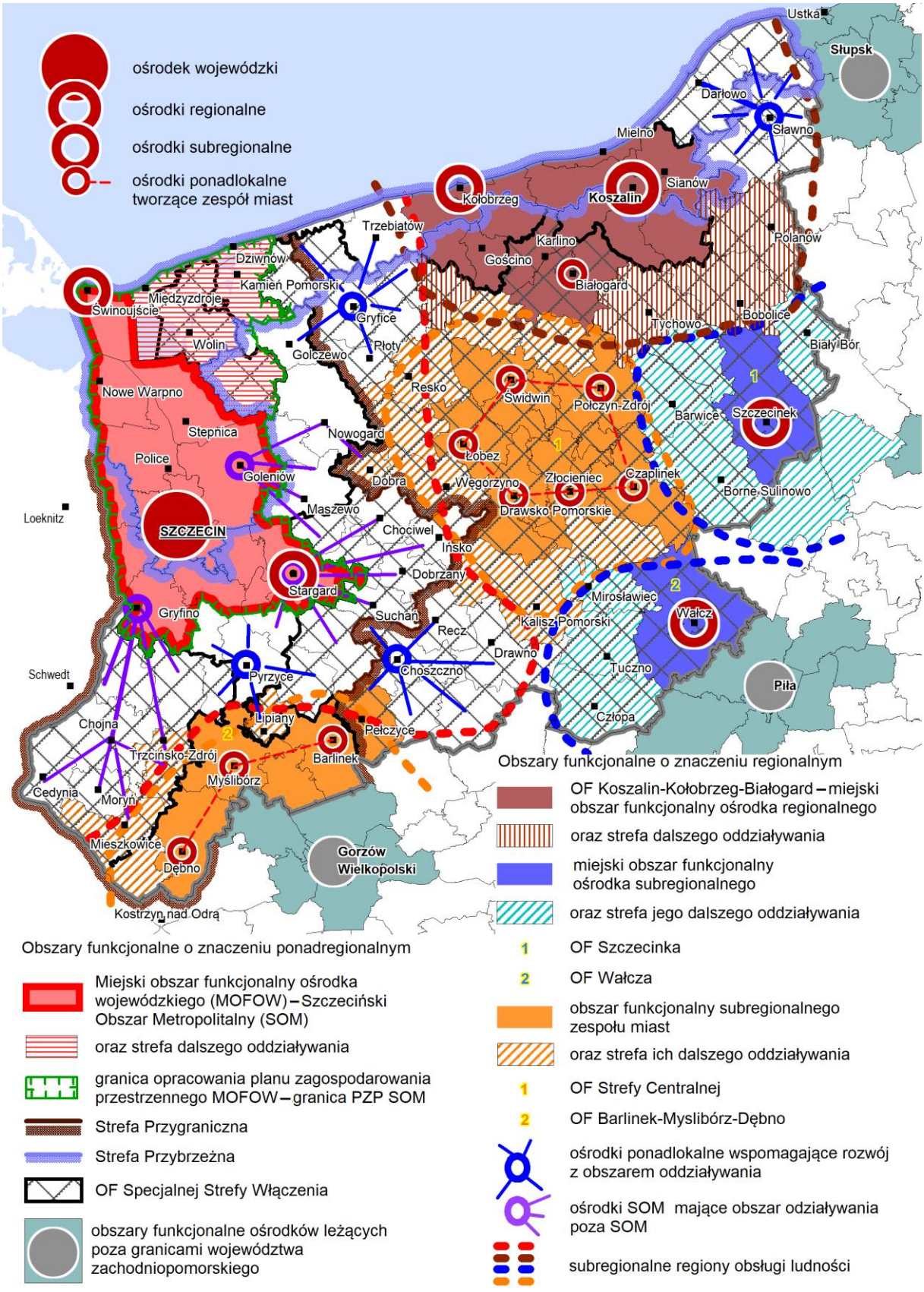
Tabela 43. Obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym

Znaczenie	Nazwa obszaru funkcjonalnego	Rodzaj według ustawy	Typ wg KPZK 2030
O znaczeniu ponadregionalnym	Szczeciński Obszar Metropolitalny	Miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego	Miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego
	Specjalna Strefa Włączenia	Wiejski obszar funkcjonalny	Wymagający wsparcia procesów rozwojowych
			O najniższym stopniu rozwoju i pogarszających się perspektywach rozwojowych
			O najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług warunkujących procesy rozwojowe
	Przybrzeżny	OF szczególnego zjawiska	Strefa przybrzeżna
	Przygraniczny	Przygraniczny obszar funkcjonalny	Przygraniczny
O znaczeniu regionalnym	OF Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki	Miejski obszar funkcjonalny	Ośrodka regionalnego
	OF Szczecinka	Miejski obszar funkcjonalny	Ośrodka subregionalnego
	OF Wałcza	Miejski obszar funkcjonalny	Ośrodka subregionalnego
	OF Centralnej Stefy Funkcjonal-	Miejski obszar funkcjonalny	Subregionalnego zespołu miast
	OF Barlinek-Myślibórz-Dębno	Miejski obszar funkcjonalny	Subregionalnego zespołu miast

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

[63] Obszar funkcjonalny strefy przybrzeżnej w ustawie o planowaniu nie występuje jako obszar o znaczeniu ponadregionalnym.

Ryc. 142. Terytorializacja polityki rozwoju wobec struktury przestrzennej województwa



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Do obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym zaliczono:

1) Szczeciński Obszar Metropolitalny jako miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego, w skład którego wchodzą gminy Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wraz ze strefą dalszego oddziaływania,
2) Obszar Funkcjonalny Strefy Przybrzeżnej jako obszar szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej,
3) Obszar Funkcjonalny Strefy Przygranicznej jako obszar wymagający restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji przy wsparciu instrumentów właściwych polityce regionalnej,
4) Obszar Funkcjonalny Specjalnej Strefy Włączenia jako obszary wiejskie wymagające wsparcia procesów rozwojowych, kumulacji negatywnych zjawisk o charakterze społeczno-gospodarczym oraz konfliktów przestrzennych związanych ze sposobem wykorzystania ich potencjału przyrodniczego i kulturowego.

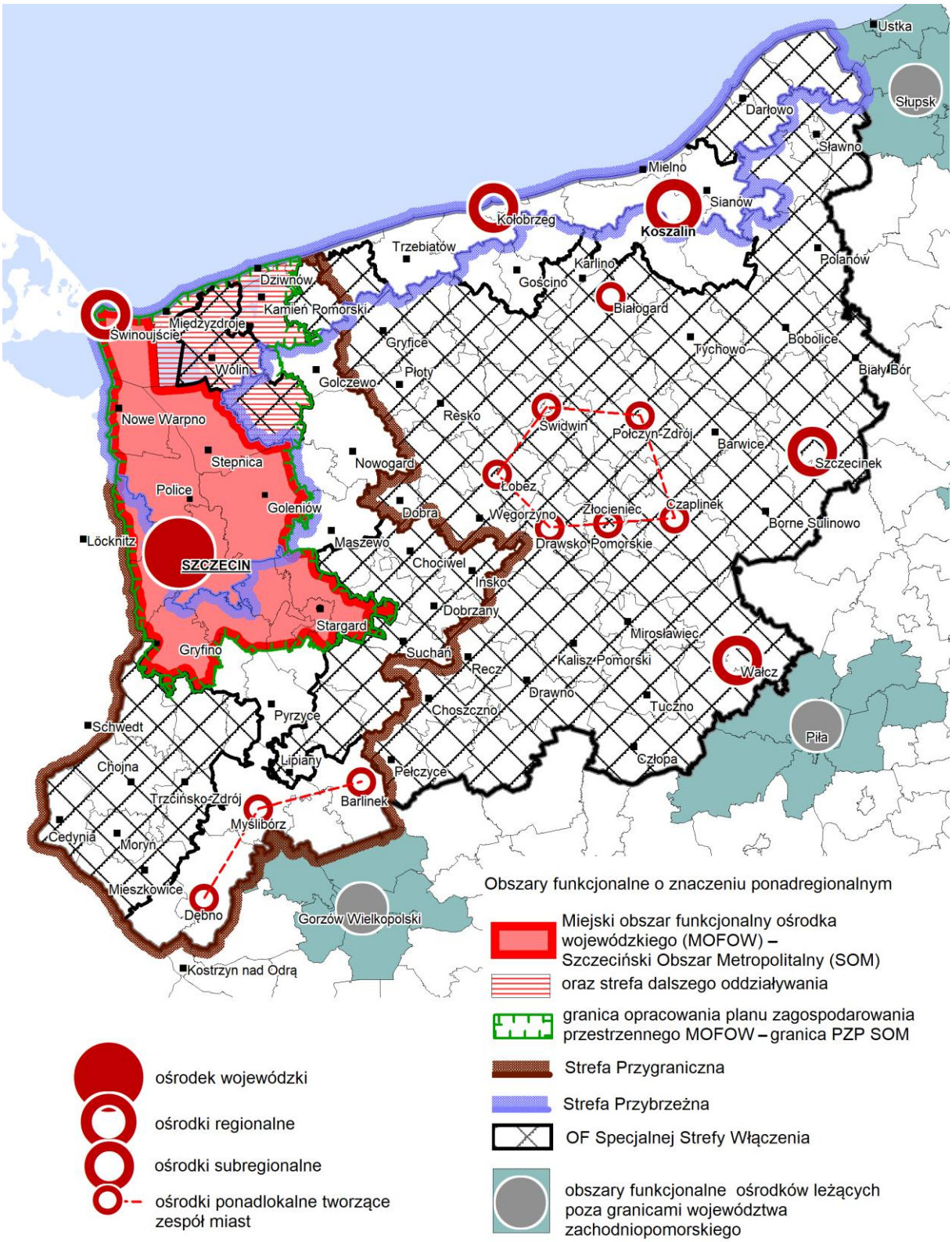
Do obszarów funkcjonalnych o znaczeniu regionalnym zaliczono:

1) Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny (KKB OF) jako miejski obszar funkcjonalny ośrodka regionalnego wraz ze strefą dalszego oddziaływania,
2) Obszar Funkcjonalny Szczecinka i Wałcza jako miejskie obszary funkcjonalne ośrodków subregionalnych wraz ze strefą dalszego oddziaływania,
3) Obszar Funkcjonalny subregionalnego zespołu miast Strefy Centralnej wraz ze strefą dalszego oddziaływania,
4) Obszar Funkcjonalny subregionalnego zespołu miast: Barlinek-Myślibórz-Dębno wraz ze strefą dalszego oddziaływania.

Poniższa struktura obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym jest realizacją art. 49d ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Stanowi podstawę wytycznych kształtowania polityki rozwoju województwa zachodniopomorskiego, w tym poprzez formułowanie kierunków w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego. Ponadto służy uszczegółowieniu i terytorializacji polityki rozwoju określonej w SRWZ, w odniesieniu do struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa.

2.9.1. Obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym

Ryc. 143. Obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

2.9.1.1. Szczeciński Obszar Metropolitalny jako miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego

Obszar funkcjonalny SOM stanowi szczególny przypadek miejskiego obszaru funkcjonalnego, dla którego ustalono ustawowy[64] obowiązek sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego, stanowiącego część planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Z tego powodu uwarunkowania tego obszaru zostały szerzej opisane w rozdziale 4.

Obszar funkcjonalny SOM został określony przy uwzględnieniu wytycznych zawartych w projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie szczegółowych warunków określania obszarów funkcjonalnych i ich granic (projekt z maja 2015 r.). Nie uwzględniają one jednak szczególnych uwarunkowań przestrzennych i społeczno-gospodarczych regionu oraz funkcjonującej od wielu lat współpracy JST w ramach budowy wspólnej strategii rozwoju obszaru metropolitalnego. Biorąc powyższe pod uwagę przyjęto, iż miejski obszar funkcjonalny Szczecina (Szczeciński Obszar Metropolitalny – SOM) obejmuje swym zasięgiem gminy członkowskie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (wg stanu na 2015 r.): miejskie (Szczecin, Stargard i Świnoujście), miejsko-wiejskie (Goleniów, Gryfino, Police, Stepnica i Nowe Warpno) oraz wiejskie (Stargard, Kobylanka, Stare Czarnowo, Dobra i Kołbaskowo).

Ze względu na wspomniane wyżej szczególne uwarunkowania przestrzenne (ujście Odry, Zalew Szczeciński wraz ze Świną, Dziwną, Zalewem Kamieńskim), infrastrukturalne i społeczno-gospodarcze (porty, powiązania infrastrukturalne i komunikacyjne, w tym drogi wodne, linie kolejowe i drogi, powiązania i zależności w sieci osadniczej i gospodarki, w tym w szczególności gospodarki morskiej) zasięg Planu Zagospodarowania Przestrzennego SOM obejmuje obszar szerszy, pokazany na Ryc. 147.

SOM, ze względu na przygraniczne położenie, jest jednocześnie częścią znacznie szerszego obszaru funkcjonalnego, wykraczającego zasięgiem na terytorium RFN – Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina (TRMS). Obszar ten został objęty pracami planistycznymi w ramach wspólnej polsko-niemieckiej koncepcji rozwoju TRMS.

Najważniejsze cechy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego:
- nadbałtyckie położenie, korzystne dla tworzenia relacji transbałtyckich i transnarodowych,
- przygraniczne położenie SOM, z oddziaływaniem na przygraniczne obszary Meklemburgii-Pomorza Przedniego i Brandenburgii (potencjał dla budowy TRMS),
- dobra dostępność transportowa do Europy Zachodniej, a jednocześnie ograniczona dostępność wewnątrzkrajowa,
- skrajne położenie przy granicy z Niemcami ograniczające dostępność ze znacznej części województwa i jednocześnie dominująca rola Szczecina i SOM,
- policentryczny układ osadniczy SOM z miastem rdzeniowym Szczecinem (ok. 400 tys. m.) i 7 innymi miastami o różnej wielkości i funkcjach (Stargard – ok. 70 tys. m., Świnoujście – ok. 41 tys. m., Police – ok. 34 tys. m., Goleniów – ok. 23 tys. m., Gryfino – ok. 22 tys. m. oraz Stepnica z ok. 2 tys. m. i Nowe Warpno z 1,3 tys. m.),
- znaczne zróżnicowanie funkcjonalne gmin, zróżnicowana intensywność ich powiązań z miastem rdzeniowym,
- koncentracja terenów przemysłowych i portowych wzdłuż Odry (Szczecin i Police) oraz w Świnoujściu,
- duża powierzchnia lasów, wód powierzchniowych, obszarów ochrony przyrody, gleb wysokiej jakości i zlewni wód wysokiej jakości, wpływających na znaczne ograniczenie dostępności inwestycyjnej terenów,
- niekorzystne procesy migracyjne i demograficzne w samym Szczecinie – spadek liczby ludności w centrum Szczecina, z jednoczesnym wzrostem liczby mieszkańców w dzielnicach peryferyjnych i na obszarach podmiejskich,
- zdegradowana tkanka miejska śródmieścia Szczecina,
- duży potencjał terenów rozwojowych na wyspach Śródodrza w Szczecinie,
- silne procesy suburbanizacji i antropopresja na obszary przyrodnicze i cenne krajobrazowo,
- duży, wciąż niewykorzystywany potencjał turystyczny,

[64] Art. 39 ust. 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – dla miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego uchwala się plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego jako część planu zagospodarowania przestrzennego województwa.

- multimodalny węzeł komunikacyjny na skrzyżowaniu szlaków północ-południe i zachód-wschód (infrastruktura w sieci bazowej TEN-T oraz umowach międzynarodowych, w tym w ramach korytarza Bałtyk-Adriatyk), z dominującą rolą portów morskich,
- brak jednolitego systemu transportu metropolitalnego,
- słabnąca konkurencyjność Szczecina jako ośrodka akademickiego w skali kraju.

2.9.1.2. Obszar Funkcjonalny Strefy Włączenia jako obszary wiejskie wymagające wsparcia procesów rozwojowych, kumulacji negatywnych zjawisk o charakterze społeczno-gospodarczym, o najniższym stopniu rozwoju i pogarszających się perspektywach rozwojowych

Efekty prac analitycznych nad delimitacją poszczególnych obszarów funkcjonalnych jednoznacznie wskazały, że na skutek specyficznego układu sieci osadniczej oraz historycznego bardzo dużego udziału rolnictwa uspołecznionego, obszary wskazane w KPZK jako deficytowe i zaliczane do różnych kategorii, w województwie zachodniopomorskim występują w formie skoncentrowanej na jednej przestrzeni. Obszary deficytów wskazane zostały jako Obszar Funkcjonalny Stefy Włączenia (OF SW).

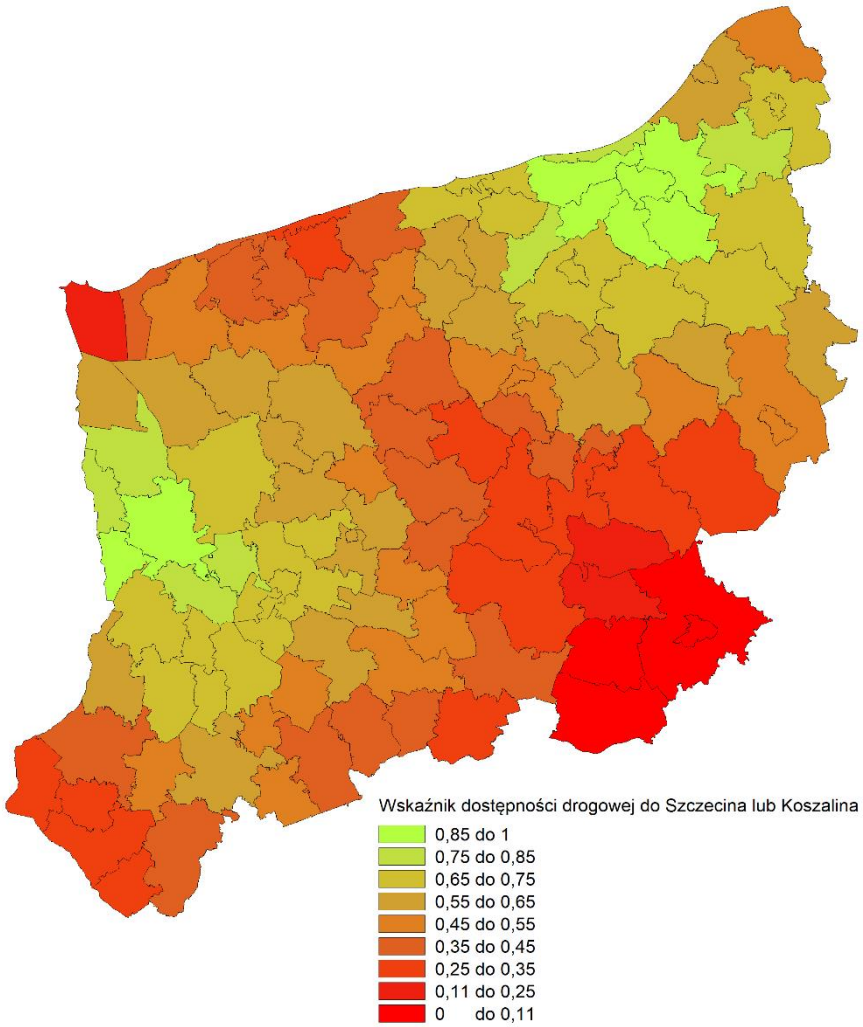
W ujęciu przestrzennym OF SW obejmuje większość terytorium województwa i niemal dokładnie pokrywa się z terenem ograniczonej dostępności do miast ponadstutysięcznych (Szczecin, Koszalin, Gorzów Wlkp.). Wyjątek stanowi jedynie wąski pas gmin nadmorskich. Specjalna Strefa Włączenia stanowi konglomerat zróżnicowanych problemów rozwojowych. Peryferyjne położenie i słaba dostępność miast położonych poza szczecińskim obszarem funkcjonalnym i aglomeracją koszalińską, potęgują negatywne zjawiska w sferze społecznej (zob. Ryc. 37., Ryc. 63., Ryc. 148.). Brak dużych ośrodków miejskich, bezrobocie lub niskopłatne miejsca pracy, oraz problemy społeczne związane z upadkiem PGR-ów ograniczają możliwości rozwojowe obszaru. Jest to przyczyną ruchów migracyjnych zmierzających do depopulacji terenów wiejskich (zob. Ryc. 30.).

Istotną barierą rozwoju tych obszarów jest niska dostępność do podstawowych usług publicznych, zdekapitalizowanie tkanki osadniczej i zagrożenie walorów przyrodniczych w procesie gwałtownego poszukiwania alternatywnych dróg rozwoju oraz słaba jakość infrastruktury. Mieszkańcy wielu gmin borykają się ze słabą dostępnością do podstawowych usług oświatowych, zdrowotnych czy kulturalnych. Wiele miejscowości ma przestarzałą infrastrukturę techniczną. Na przeszkodzie modernizacji istniejącej infrastruktury stoją wysokie koszty wynikające z silnego rozproszenia osiedli. Działania kierunkowe na rzecz poprawy spójności i integralności terytorialnej winny skupiać się z jednej strony na poprawie dostępności i budowie powiązań funkcjonalnych obszarów wiejskich z miejskimi ośrodkami wzrostu, z drugiej strony należy się skoncentrować na przełamywaniu barier rozwojowych (przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu) i podnoszeniu potencjału rozwojowego terenów wiejskich (wraz z małymi miastami) na bazie endogenicznych zasobów (ludzkich, materialnych i infrastrukturalnych).

Ograniczony potencjał wzrostu kapitału ludzkiego i duże obciążenie negatywnymi zjawiskami społecznymi występują szczególnie w powiatach, które do początku lat 90. ubiegłego wieku były silnie zdominowane przez uspołecznioną gospodarkę rolną. Na przełomie lat 1992-1993 pracę w tym sektorze utraciło ponad 26 300 osób. W efekcie doprowadziło to do alienacji i wykluczenia zamieszkujących na tych obszarach lokalnych społeczności. Transformacja gospodarcza dotknęła najsilniej ludność zamieszkującą obszary wiejskie oraz małe miasta. Rolę rynków usług, zaopatrzenia i zbytu oraz lokalnych rynków pracy przejmują miasta powiatowe. Niepokojący jest fakt utrwalania się, wśród kolejnych pokoleń zamieszkujących te obszary, postaw niepożądanych i pojawienia się zjawiska określanego mianem „dziedziczenia ubóstwa”. Skrajnie peryferyjne położenie – z dala od głównych ośrodków wzrostu – rzutuje na możliwości rozwojowe tego obszaru i zapewnienie spójności wewnętrznej kraju, co wskazują analizy wykonane na potrzeby KPZK i KSRR[65].

[65] W KPZK zaliczone do obszarów funkcjonalnych, wymagających restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji przy wsparciu instrumentów właściwych polityce regionalnej – jako obszary o najniższej dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich.

Ryc. 144. Dostępność drogowa do Szczecina lub Koszalina



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Na Obszarze Funkcjonalnym Strefy Włączenia w szczególnie niekorzystnym położeniu jest część centralna, której powiązania z obszarami wzrostu są bardzo słabe. Pozostałe terytorium OF SW sąsiaduje z obszarami charakteryzującymi się lepszą sytuacją społeczno-gospodarczą, w szczególności ze Szczecińskim Obszarem Metropolitalnym oraz strefą nadmorską[66].

Obszar Funkcjonalny Strefy Włączenia nie stanowi jednorodnego obszaru pod względem potencjałów i przestrzennych uwarunkowań rozwojowych. Z tego powodu istotne jest wsparcie istniejących w tej strefie potencjałów, którymi bezsprzecznie są ośrodki posiadające wyróżniający się potencjał ludnościowy i gospodarczy, dzięki czemu możliwe jest wykreowanie na ich bazie subregionalnych motorów równoważących rozwój na tym obszarze. Ośrodkami takimi są miasta subregionalne Szczecinek i Wałcz oraz – z uwagi na brak większych miast w centralnej części województwa – układ 6 miast tzw. Centralnej Strefy Funkcjonalnej.

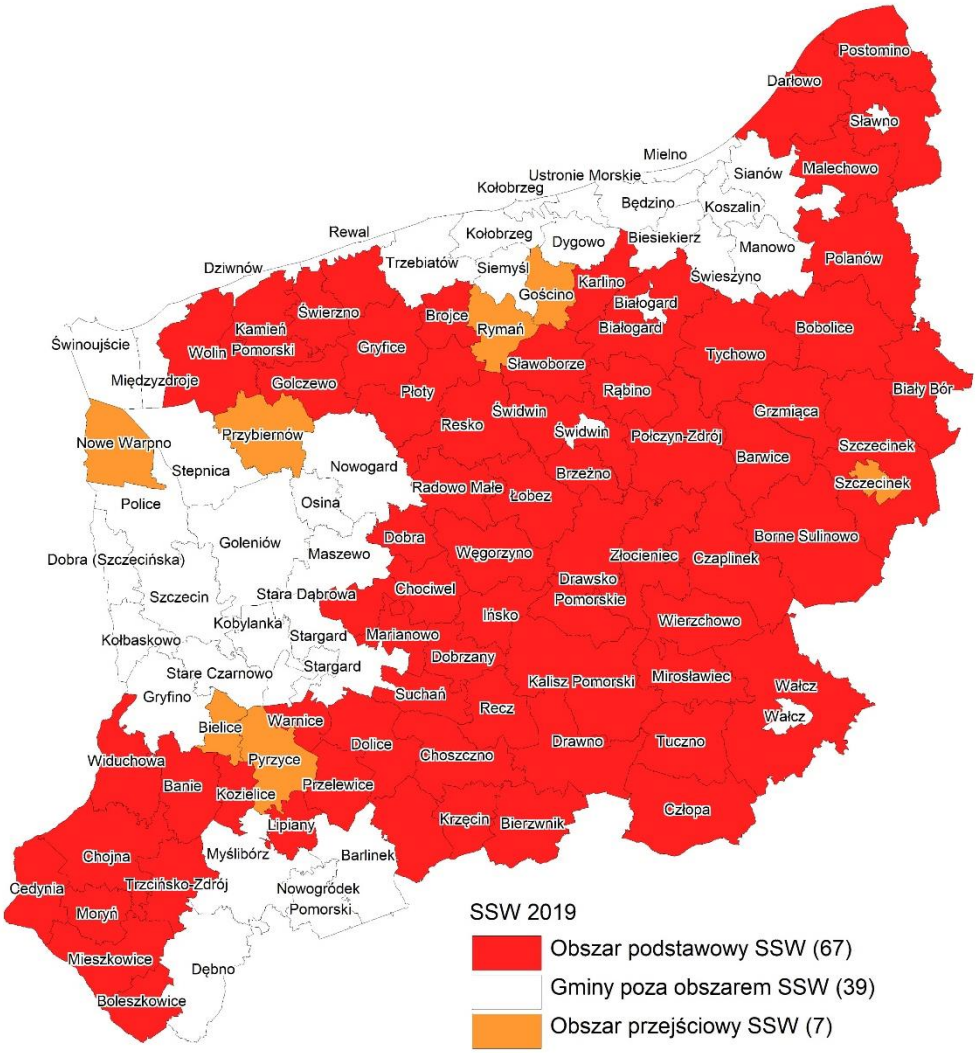
Jednym z narzędzi interwencji, ukierunkowanym terytorialnie na OF SW, jest Specjalna Strefa Włączenia (SSW). Nie należy utożsamiać obszaru funkcjonalnego z narzędziem interwencji, ponieważ SSW jest jednym, wybranym elementem z całego wachlarza działań przewidzianych w PZPWZ jako narzędzie realizacji polityki przestrzennej województwa na danym obszarze. Głównym celem wsparcia Specjalnej Strefy Włączenia jest niwelowanie deficytów występujących na tym obszarze.

[66] Program strategiczny „Współpraca Terytorialna”, WZS UMWZ, Szczecin 2013.

W celu obiektywnego zweryfikowania celowości podejmowanych działań przyjęto zasadę, że zasięg przestrzenny SSW podlega corocznej aktualizacji i w razie potrzeby korekcie.

Narzędzia o innym spektrum działań skierowane będą do ośrodków subregionalnych takich jak Wałcz i Szczecinek, które znajdują się w OF SW i które stanowią lokalne centra gospodarcze, dostarczające usług podstawowych oraz średniego szczebla, tym samym mające potencjalnie moc aktywizacji otaczających terenów.

Ryc. 145. Specjalna Strefa Włączenia (2017 r.)



Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego – WZS.

Najważniejsze cechy Obszaru Funkcjonalnego Specjalnej Strefy Włączenia:
- w przeważającej mierze obszary pokryte gruntami rolnymi i leśnymi,
- obszary kumulacji negatywnych zjawisk społeczno-gospodarczych,
- depopulacja - odpływ ludności do terenów o wyższym potencjale rozwojowym,
- duży odsetek małych miast w przeszłości obsługujących obszary wiejskie (PGR-y), obecnie zdegradowanych,
- potencjalne miejsce rozwoju gałęzi biogospodarki (baza produkcyjna i surowcowa),
- niewykorzystywany potencjał pojezierzy w rozwoju turystyki,
- słaba dostępność komunikacyjna środkowej części SSW do ośrodków miejskich wszystkich poziomów, poza ośrodkami lokalnymi,
- słaba dostępność do usług publicznych,
- znaczne oddalenie od ośrodka wojewódzkiego.

2.9.1.3. Obszar Funkcjonalny Strefy Przybrzeżnej jako obszar szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej

Do strefy przybrzeżnej (Ryc. 150.) należą gminy, które przylegają bezpośrednio do wód morskich, w tym morskich wód wewnętrznych Zalewu Szczecińskiego wraz z cieśninami Świny i Dziwny.

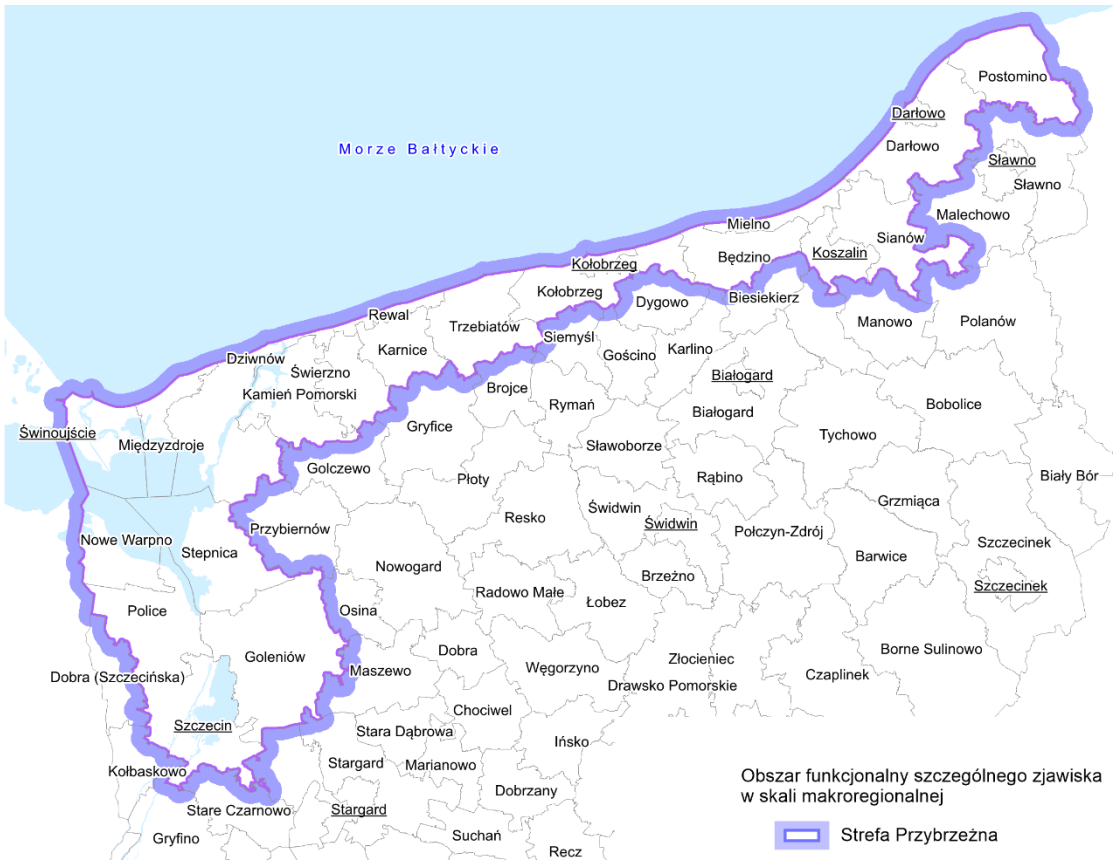
Ze względu na specyficzny przebieg granic administracyjnych niektórych gmin, jak Dziwnów, Rewal i Mielno (stanowiących pas terenu wzdłuż wybrzeża o szerokości śr. 2-3 km), do strefy przybrzeżnej włączono gminy, które nie mają bezpośredniego dostępu do morza: Świerzno, Karnice, Sianów i miasto Koszalin.

Strefa nadmorska jest obszarem koncentracji wielu konfliktów przestrzennych wynikających ze zróżnicowania funkcji, jaką ten obszar pełni. Niespełna 185 – kilometrowy odcinek linii brzegowej stanowi zarazem teren intensywnej działalności gospodarczej (turystyki, gospodarki morskiej), jak również obszar ochrony przyrody (park narodowy, rezerwaty przyrody, obszary Natura 2000).

Głównym czynnikiem wpływającym na charakter zagospodarowania wybrzeża i jego wizerunek jest turystyka. Pas nadmorski stanowi główny rejon koncentracji ruchu turystycznego w województwie i w kraju. Silna antropopresja na wąski pas wybrzeża w wielu miejscach koliduje z zasadniczymi priorytetami ochrony struktur przyrodniczych (wód Bałtyku, pasa nadmorskiego, Zalewu Szczecińskiego, doliny Odry i terenów przylegających). Ponadto kumulacja czasowa (np. sezonowość) i przestrzenna turystyki, zdominowanej przez transport indywidualny, przekracza przepustowość dróg w województwie.

Drugim czynnikiem jest gospodarka morska ze szczególnie silnie rozwiniętymi usługami portowymi i transportowymi (zwłaszcza przewozów promowych i dalekomorskich usług transportowych), przy jednoczesnym spadku znaczenia rybołówstwa. Ośrodkami gospodarki morskiej województwa są porty morskie w ujściu Odry i na wybrzeżu Bałtyku. W oparciu o nie kształtuje się rozwój przestrzenny i ekonomiczny tego sektora. Same porty są węzłami transportowymi, mają jednak funkcjonalne powiązania z branżami i przedsiębiorstwami zlokalizowanymi z dala od wybrzeża, przez co zasięg oddziaływania strefy nadmorskiej jest większy niż wynikający jedynie z przybrzeżnego położenia.

Ryc. 146. OF Strefa Przybrzeżna



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Z punktu widzenia zagospodarowania obszarów nadmorskich ważnym zagadnieniem są zachodzące i prognozowane zmiany klimatyczne, w szczególności wzrost intensywności ekstremalnych zjawisk pogodowych, wzrost poziomu morza oraz zmiany zlodzenia akwenów morskich. Zmiany te stwarzają większe zagrożenie powodziowe i mogą przyczynić się do częstszego zalewania terenów nisko położonych oraz intensyfikacji procesów abrazyjnych, zwłaszcza w rejonach klifowych. Problemem mogą stać się narastające okresowe niedostatki słodkiej wody pitnej, wywołane przez zasolenie wód gruntowych.

Kumulacja jedynie zasygnalizowanych powyżej problemów i zjawisk a także potrzeba objęcia systemem planowania obszarów morskich, zostały zauważone również na poziomie krajowym i europejskim. W KPZK wskazano strefę przybrzeżną jako obszar wymagający zintegrowanego zarządzania i systemowych działań służących ochronie brzegu morskiego, poprawie czystości wód przymorskich i rzek wpadających do Bałtyku oraz przygotowania we współpracy z krajami bałtyckimi podstaw rozwojowych. Konieczność uwzględniania specyfiki lądu i morza w zagospodarowaniu strefy przybrzeżnej znajduje swoje odzwierciedlenie w stosowaniu narzędzia zarządzania tym rozwojem, jakim jest Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi (ZZOP).

Najważniejsze cechy Obszaru Funkcjonalnego Strefy Przybrzeżnej:
- koncentracja konfliktów przestrzennych,
- duży potencjał przyrodniczy obszaru,
- silna antropopresja związana z ruchem turystycznym i rozprzestrzenianiem zabudowy,
- możliwe zagrożenia związane z prognozowanymi zmianami klimatu,
- istniejący potencjał rozwoju gospodarki morskiej,
- brak lub opóźnione działania administracji morskiej w zakresie planowania przestrzennego na obszarach morskich,
- ruch turystyczny skupiony w wąskim pasie przymorskim.

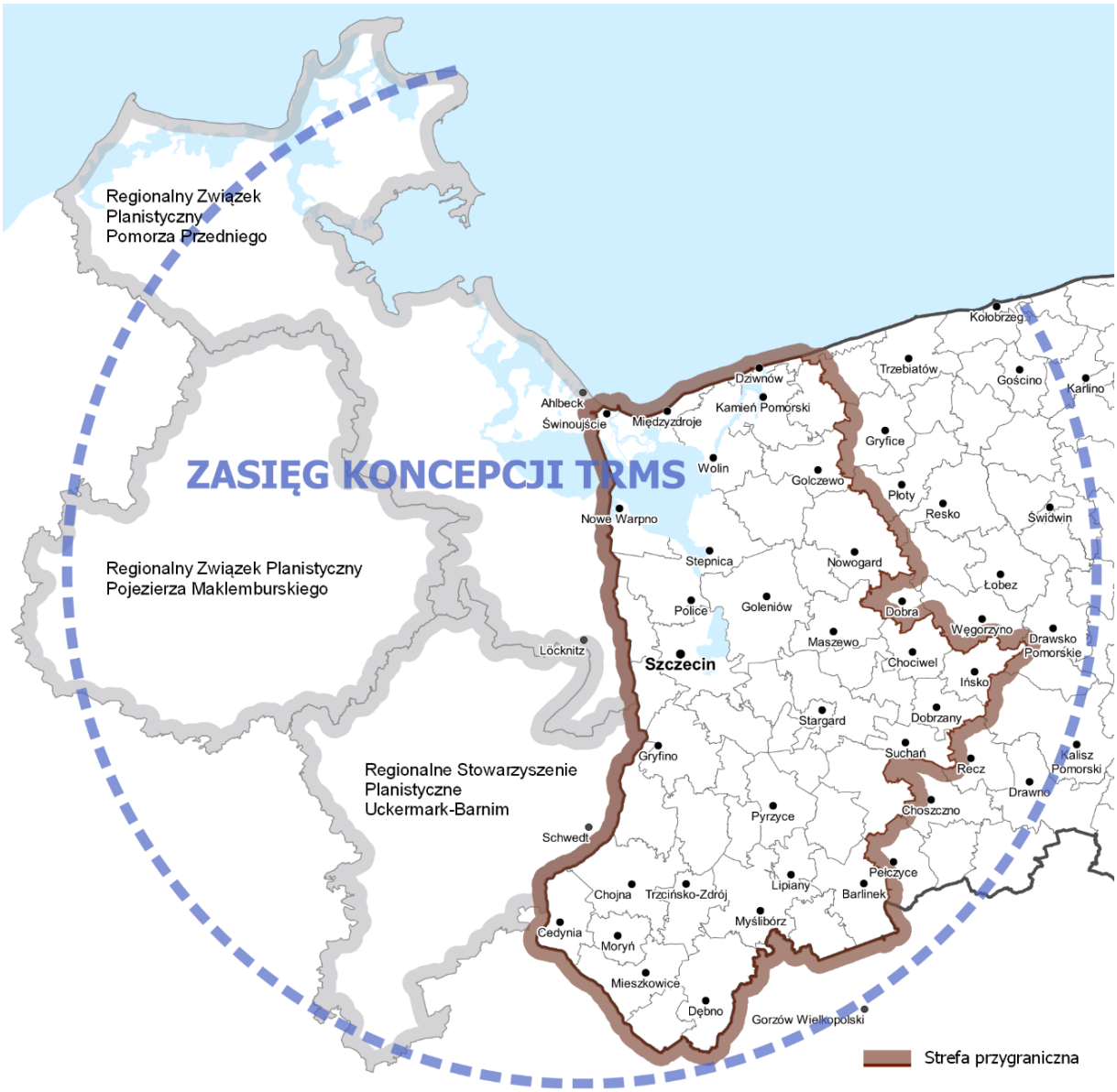
2.9.1.4. Obszar Funkcjonalny Strefy Przygranicznej jako obszar wymagający restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji przy wsparciu instrumentów właściwych polityce regionalnej

Zgodnie z typologią KPZK obszar ten zaliczono do wymagających restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji przy wsparciu instrumentów właściwych polityce regionalnej. Obszary przygraniczne wyznaczono na podstawie wskazań w KSRR, które są spójne z wytycznymi projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie szczegółowych warunków określania obszarów funkcjonalnych i ich granic (projekt z maja 2015 r.). W ich skład wchodzą powiaty, których siedziby zlokalizowane są w odległości nie większej niż 50 km od granicy z Niemcami. Strefa przygraniczna województwa zachodniopomorskiego stanowi część większego obszaru funkcjonalnego przygranicznych powiatów strefy Schengen. W KPZK obszar został zdiagnozowany jako peryferyjny w stosunku do obszarów wzrostu, którymi w myśl założeń koncepcji są węzły sieci powiązań funkcjonalnych (główne miasta) z Warszawą jako największym ośrodkiem metropolitalnym w kraju.

Obszar przygraniczny w województwie zachodniopomorskim stanowi wewnętrzną granicę Unii Europejskiej, a w wyniku przystąpienia do strefy Schengen granica fizycznie przestała istnieć. Z punktu widzenia wykorzystania potencjału ekonomicznego tych obszarów można zauważyć nowe pozytywne bodźce stymulujące wzrost gospodarczy, współpracę międzynarodową, wymianę doświadczeń i dobrych praktyk. Ich intensywność jest niższa od przewidywanych założeń przedakcesyjnych, a współpraca transgraniczna w niewielkim stopniu wychodzi poza projekty kulturalne, edukacyjne, turystyczne oraz sporadycznie infrastrukturalne o lokalnym zasięgu i z tego względu nie stanowi wystarczającego impulsu dla rozwoju tego obszaru.

Przystąpienie do strefy Schengen spowodowało zanik pierwotnych dziedzin gospodarczych kojarzonych ze strefą przygraniczną, w których znajdowała zatrudnienie lokalna społeczność (szczególnie dotyczy to handlu i usług). Inne negatywne zjawiska związane są z niską krajową dostępnością terytorialną, różnicami kulturowymi, społecznymi oraz zjawiskiem drenażu endogenicznych potencjałów regionalnych przez niemieckie regiony charakteryzujące się wysokim poziomem konkurencyjności, chociażby w zakresie usług publicznych czy też płac. Coraz powszechniejszym zjawiskiem jest przeprowadzanie się mieszkańców terenów przygranicznych (zwłaszcza z okolic Szczecina) na drugą stronę granicy. Związane jest to z niższymi cenami nieruchomości w Niemczech oraz wyższym, w porównaniu z Polską, poziomem wsparcia socjalnego.

Ryc. 147. OF Strefy Przygranicznej (po stronie niemieckiej przestrzenny zasięg kompetencji związków planistycznych, uczestniczących w działaniach na rzecz TRMS)



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Najważniejsze cechy Obszaru Funkcjonalnego Strefy Przygranicznej:
- peryferyjne położenie względem reszty kraju i miast centralnych o najwyższym potencjale rozwoju,
- brak współpracy polsko-niemieckiej generującej miejsca pracy (poza strefą nadmorską),
- zakłócone granicą państwową powiązania funkcjonalne, w tym w obszarze funkcjonalnym Szczecina,
- oddziaływanie polskich miast Szczecina i Świnoujścia na przygraniczne obszary niemieckie, pozbawione dobrego dostępu do większych miast i ich usług oraz oddziaływanie niemieckiego miasta Schwedt na stronę polską,
- długi odcinek granicy na Odrze bez wystarczającej liczby mostów,
- oddziaływanie Berlina i innych miast niemieckich w procesie drenażu potencjału endogenicznego,
- bariery na poziomie wspólnego planowania rozwoju obszarów przygranicznych,
- bariera językowa we współpracy.

2.9.2. Obszary funkcjonalne o znaczeniu regionalnym

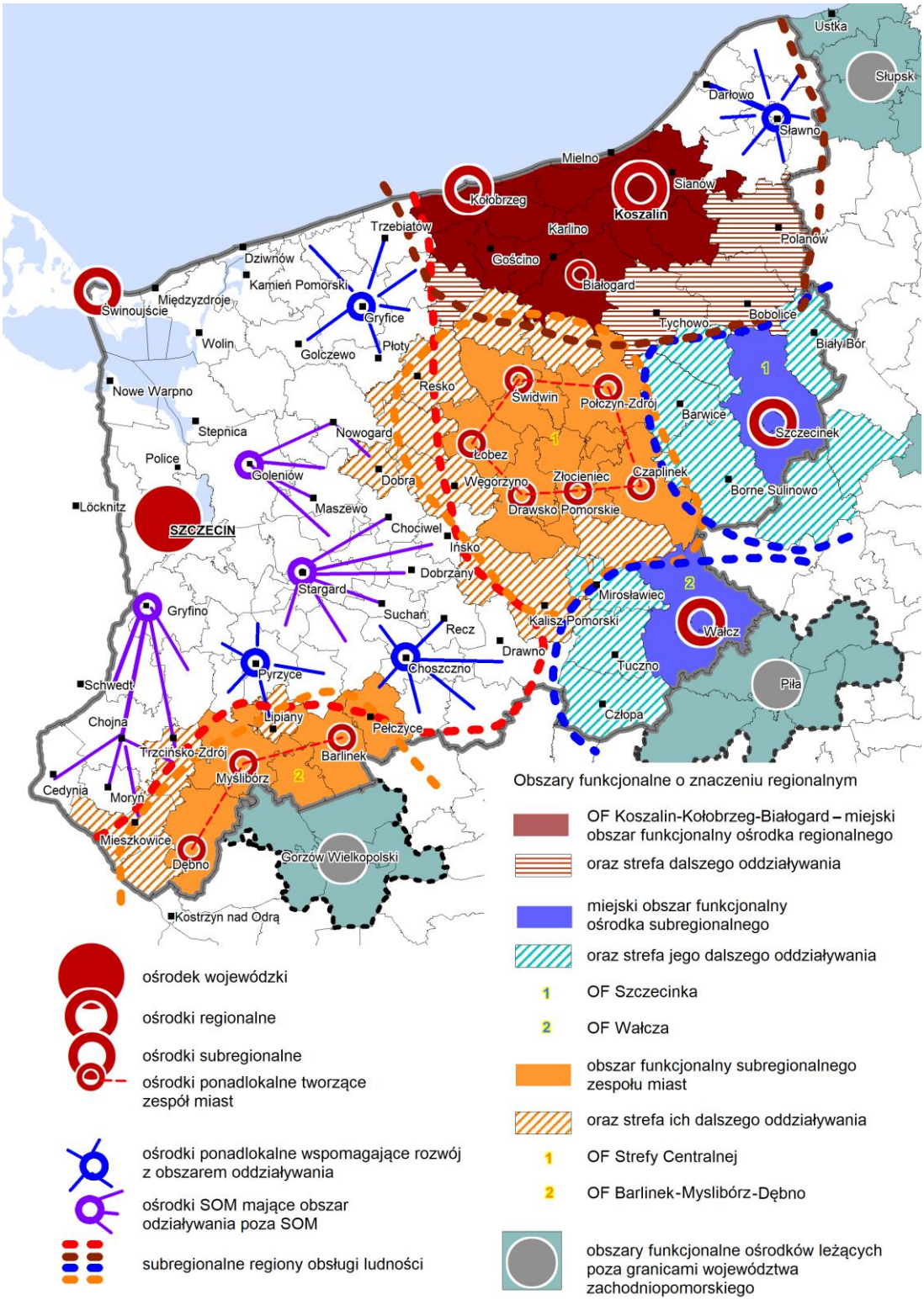
W celu optymalizacji polityki przestrzennej dla miejskich obszarów funkcjonalnych o znaczeniu regionalnym wyznaczono obszar funkcjonalny (strefa bliższa) oraz strefę dalszego oddziaływania. Strefa bliższa obejmuje miasto lub miasta wraz z gminami, na które te miasta najsilniej oddziałują, w związku z czym powiązania są tu najsilniejsze. Strefa bliższa wymaga podejmowania wspólnych działań m.in. z zakresu:

- planowania przestrzennego (w strefie rozlewania się miast), w tym stworzenie wspólnej polityki przestrzennej,
- organizacji wspólnego transportu publicznego (na obszarze intensywnych dojazdów do pracy).

Strefa dalsza obejmuje gminy, które mają słabsze powiązania z miastem rdzeniowym, ale stanowią obszar wymagający podejmowania wspólnych wyzwań strategicznych, wspólnej organizacji kształcenia ponadpodstawowego, zawodowego oraz wspólnej organizacji innych usług publicznych.

2.9.2.1. Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny (KKB OF) jako miejski obszar funkcjonalny ośrodka regionalnego wraz ze strefą dalszego oddziaływania

Ryc. 148. Miejskie obszary funkcjonalne ośrodków regionalnych, subregionalnych i ponadlokalnych

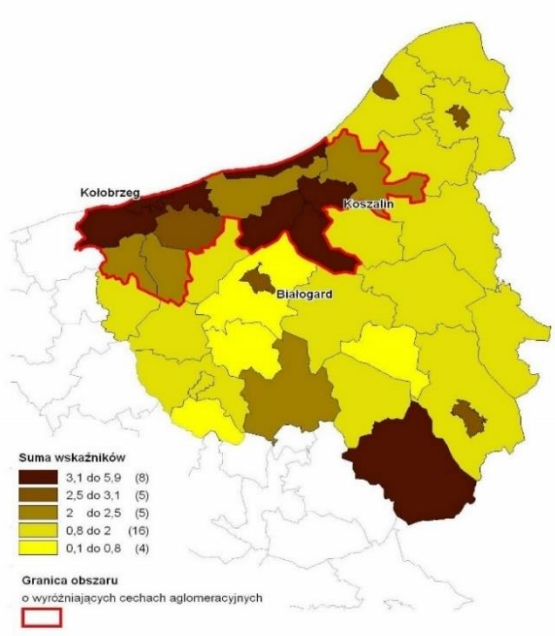


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

KKB OF to drugi (po szczecińskim) najważniejszy obszar kumulacji potencjału ludnościowego i gospodarczego w województwie. Jego podstawowy rdzeń tworzą trzy miasta – ośrodek regionalny Koszalin, subregionalny Kołobrzeg i ponadlokalny Białogard. Obszar o powierzchni 2064 km^2, w 2014 r. zamieszkiwało 273 321 osób, z czego 179 896 osób w trzech wspomnianych miastach.

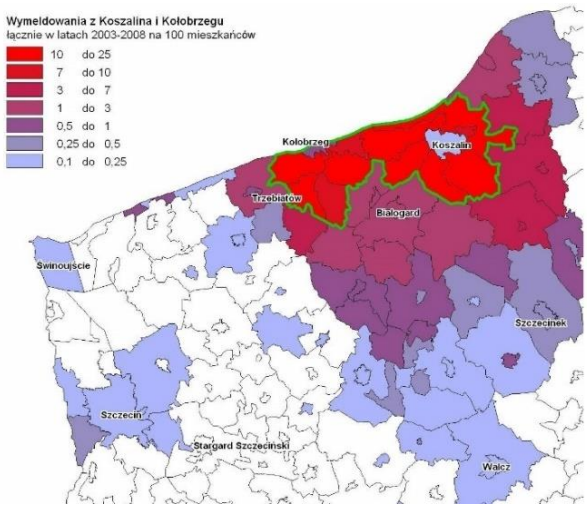
W oparciu o wskaźnik cech aglomeracyjnych (Ryc. 149.), kierunków wymeldowań mieszkańców Koszalina i Kołobrzegu (Ryc. 150.), dojazdów do pracy (Ryc. 151.) oraz ocenę empiryczną wyznaczono funkcjonalny obszar Koszalina i Kołobrzegu wraz z Białogardem.

Ryc. 149. Sumaryczny wskaźnik cech aglomeracyjnych



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Ryc. 150. Wymeldowania z Koszalina i Kołobrzegu



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

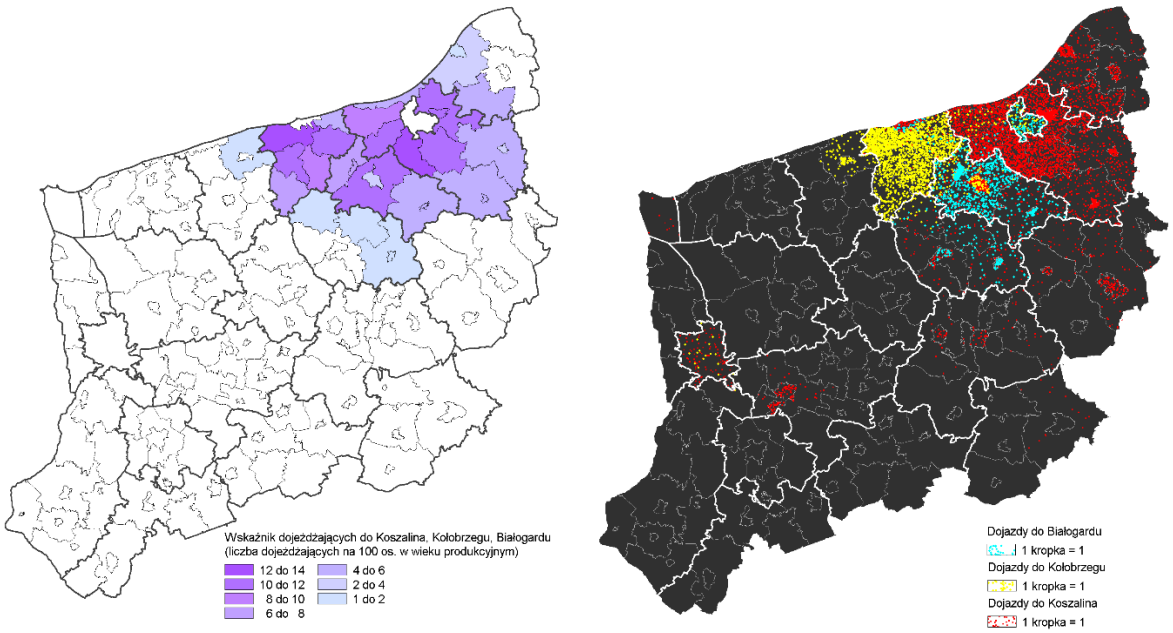
Na potrzeby delimitacji wybrano 6 wskaźników, które zrelatywizowano i zsumowano. Wskaźniki analizowano dla gmin powiatów: białogardzkiego, kołobrzeskiego, koszalińskiego, sławieńskiego, szczecineckiego, świdwińskiego i miasta Koszalina. Przyjętymi wskaźnikami były:

- liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w systemie REGON na 10 tys. mieszkańców,
- liczba osób obsługiwanych przez kanalizację sanitarną,
- wskaźnik bezrobocia,
- budżet gminy w przeliczeniu na mieszkańca,
- dochody budżetowe z tytułu udziału w podatku PIT,
- kierunki migracji mieszkańców Koszalina i Kołobrzegu (do gmin, w których zameldowało się co najmniej 10 osób na 100 mieszkańców – z tych dwóch miast).

Jako obszar funkcjonalny wskazano gminy charakteryzujące się sumarycznym wskaźnikiem przekraczającym wartość 2. Przeprowadzono również analizę dostępności czasowej do Koszalina (poniżej 30 min.), w wyniku której do obszaru funkcjonalnego włączono Białogard (wraz z gminą wiejską Białogard) i gminę Karlino.

Ryc. 151. Dojazdy do pracy do Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu

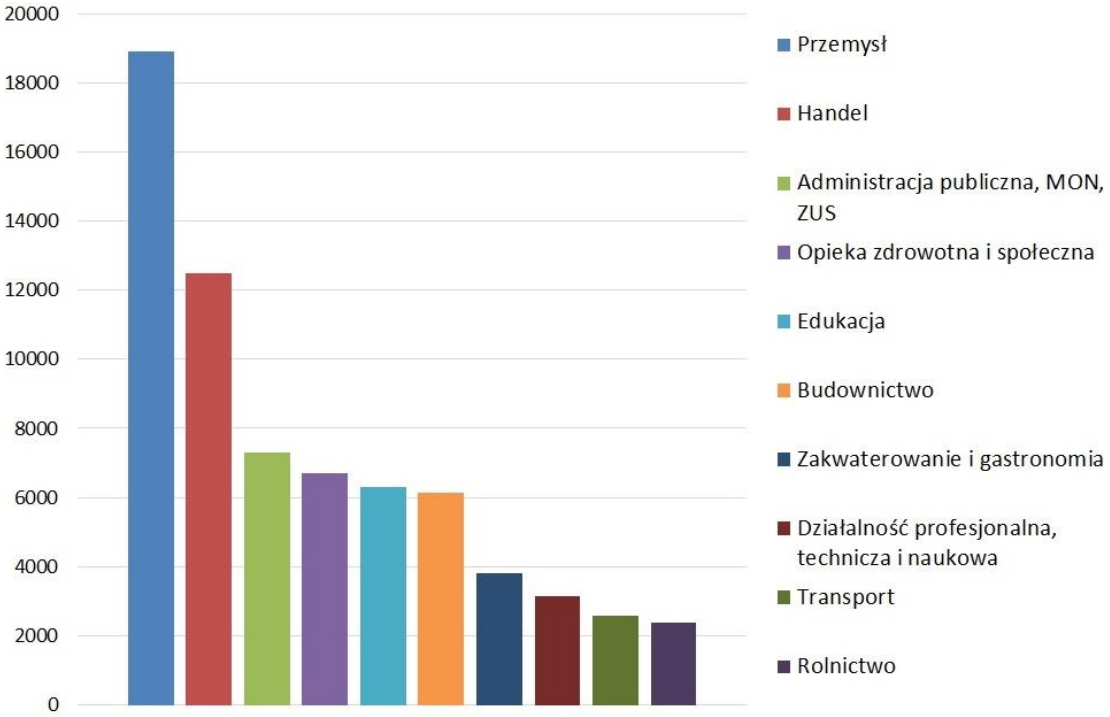
w przeliczeniu na ludność w wieku produkcyjnym **w liczbach bezwzględnych**



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS – Dojazdy do pracy – NSP 2011

Na rynku pracy KKB OF dominuje sektor usługowy, w którym na koniec 2015 r. pracowało 72,3% mieszkańców. Przemysł zatrudniał w tym czasie 24,6%, a rolnictwo ok 3,1%. Duży odsetek stanowili pracownicy handlu (16,2%), administracji publicznej (9,5%), służby zdrowia (8,7%) i edukacji (9,2%).

Ryc. 152. Zatrudnienie w powiatach koszalińskim, kołobrzeskim, białogardzkim i m. Koszalin wg Sekcji PKD w 2015 r.

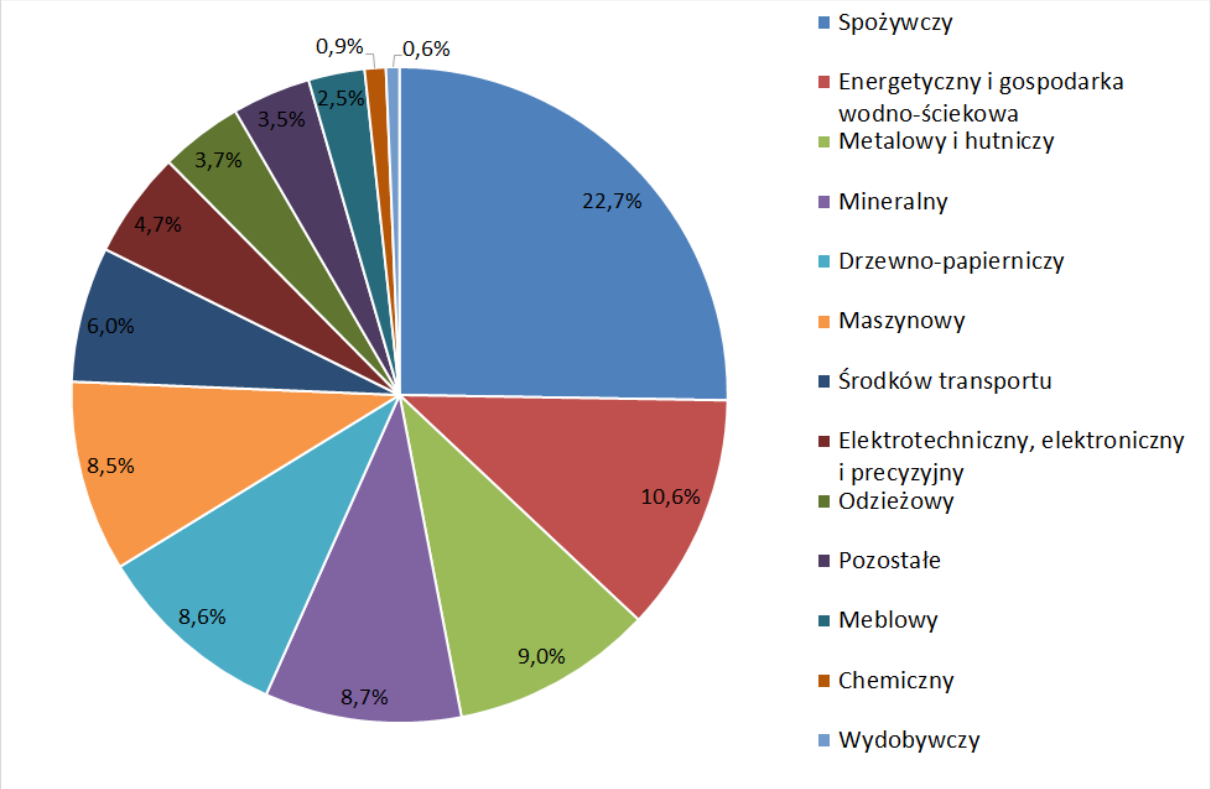


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

W strukturze przemysłu wyraźnie dominuje przemysł spożywczy zatrudniający 22,7% pracowników przemysłowych. Związane jest to z przetwórstwem rybnym zarówno w Kołobrzegu, jak również w samym Koszalinie. Branża rybna w obszarze KKB stanowi kluczową działalność w skali województwa,

ponieważ koncentruje się tutaj blisko 68% siły roboczej branży z całego województwa. W dalszej kolejności plasują się branże związane z usuwaniem odpadów, dostarczaniem wody i energii elektrycznej. Przemysł metalowy zatrudnia 9,0% pracowników przemysłowych – głównie w Koszalinie i Białogardzie, a drzewny (8,6%) w Białogardzie. W skali województwa obszar charakteryzuje się ponadprzeciętnym zatrudnieniem w przemyśle mineralnym (8,7% zatrudnionych w przemyśle). Wynika to z lokalizacji w Koszalinie zakładów produkcji szyb samochodowych i szkła dla budownictwa.

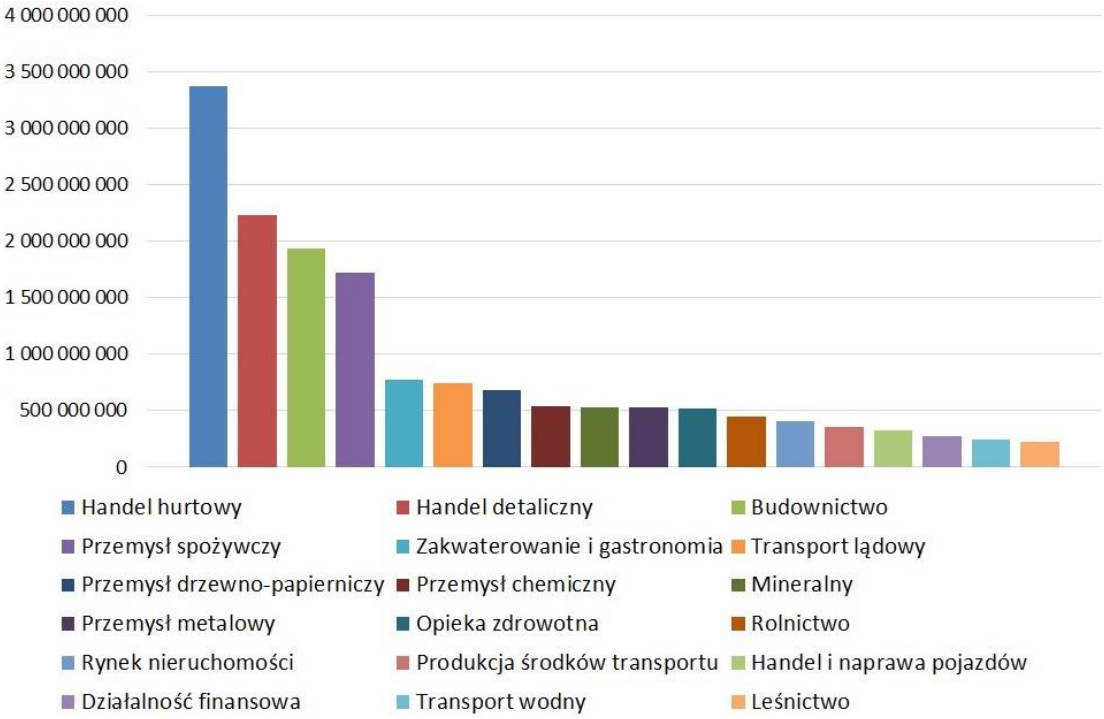
Ryc. 153. Zatrudnienie w przemyśle w powiatach koszalińskim, kołobrzeskim, białogardzkim i m. Koszalin wg Sekcji PKD w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Wielkość przychodów generowana przez wszystkie branże wynosi 18 851 mln zł. Najsilniej reprezentowane są firmy usługowe z branży handlowej. Duży przychód uzyskał przemysł spożywczy, w tym przetwórstwo rybne, które w tym przychodzie ma 74% udział. Branża rybna wykazuje dużą koncentrację przestrzenną – ¾ przychodu generowane jest na obszarze KKB OF. Dużymi wartościami przychodu odznacza się branża budowlana (głównie wznoszenie budynków). Znaczący udział w rynku obsługi nieruchomości ma branża turystyczna – w szczególności wynajem mieszkań i apartamentów w obszarze wybrzeża.

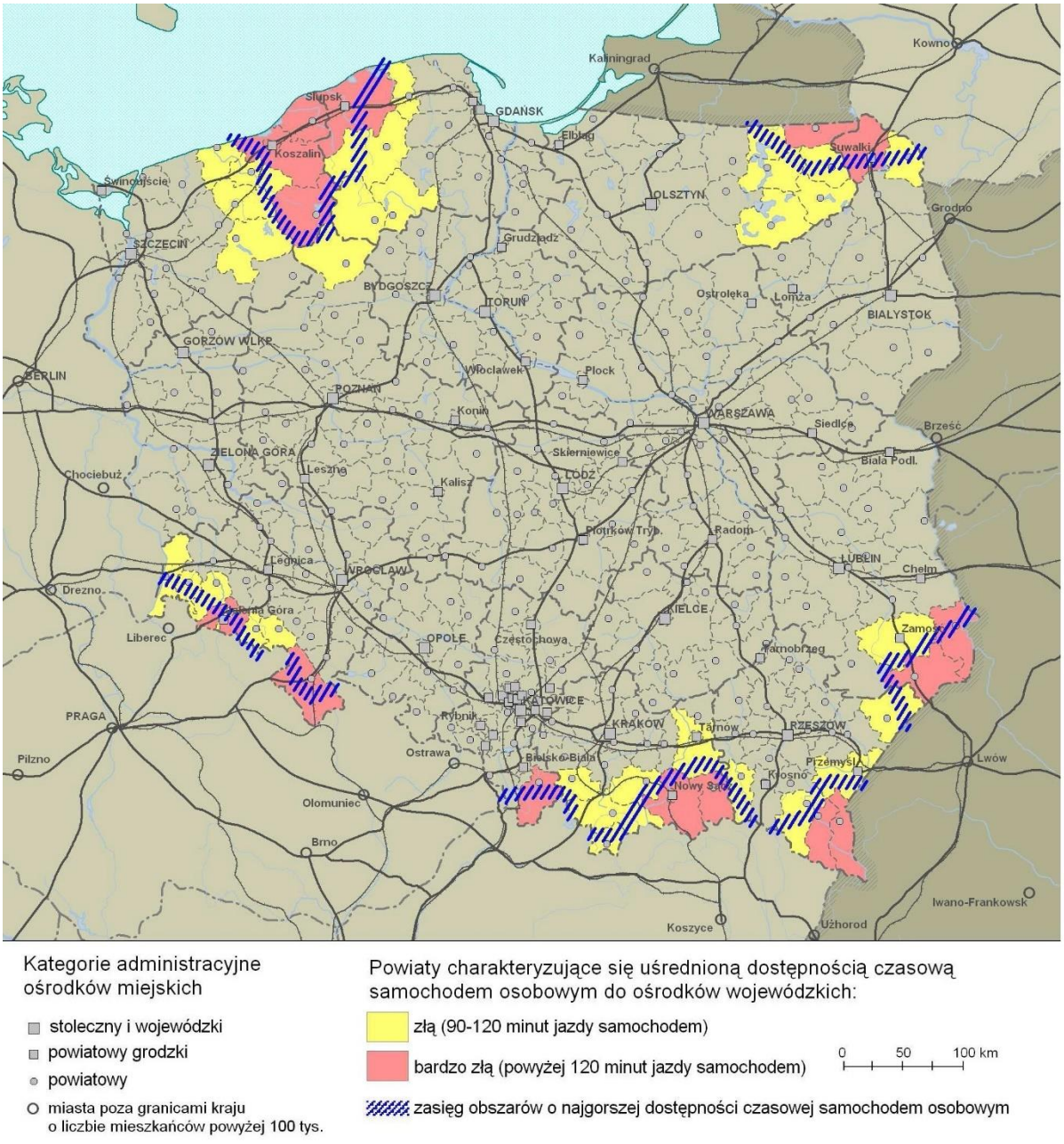
Ryc. 154. Wysokość przychodu w powiatach koszalińskim, kołobrzeskim, białogardzkim i m. Koszalin wg Sekcji PKD w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Analizy wykonane na potrzeby KPZK 2030 i KSRR 2020 wskazują, że ośrodek regionalny – jakim jest Koszalin – znajduje się na obszarze o najgorszej dostępności transportowej do ośrodka wojewódzkiego. Działania interwencyjne powinny przebiegać w związku z tym dwutorowo. Należy wspomagać rozwój ośrodków regionalnych i subregionalnych oraz poprawiać ich dostępność do miasta wojewódzkiego. Drugie działanie powinno mieć na celu poprawę dostępności do i z obszarów peryferyjnych województwa. W tym przypadku działania interwencyjne powinny polegać na rozbudowie połączeń komunikacyjnych.

Ryc. 155. Obszary o najgorszej dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich



Źródło: KSRR – Mapa strategicznej interwencji polityki regionalnej na rzecz zwiększenia dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich

Najważniejsze cechy Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego:

- OF KKB to drugi po SOM obszar koncentracji działalności gospodarczej i potencjału demograficznego z silnie rozwijającym się rynkiem turystyki, w tym uzdrowiskowej i zdrowotnej,
- duży potencjał zróżnicowanych usług, w tym usług wyższego rzędu,
- drugi po Szczecinie zachodniopomorski ośrodek akademicki w Koszalinie,
- obszar koncentracji przemysłu, z dużym udziałem przemysłu spożywczego i ponadprzeciętnym mineralnego,
- potencjał rozwojowy portu morskiego w Kołobrzegu oraz możliwości rozwoju powiązań z Wielkopolską,
- obecna struktura gospodarki i infrastruktura techniczna predysponuje obszar do rozwijania inteligentnych specjalizacji w zakresie :
    - nowoczesnego przetwórstwa rolno-spożywczego,
    - produktów opartych na technologiach informacyjnych,

    - multimodalnego transportu i logistyki,
    - produktów inżynierii chemicznej i materiałowej,
- peryferyjne położenie względem Szczecina i innych miast wojewódzkich,
- niewydolny układ komunikacyjny pasa wybrzeża w okresie letnim,
- słaba dostępność komunikacyjna do ośrodków wojewódzkich (w tym jedna z najgorszych w kraju do Warszawy),
- koncentracja konfliktów przestrzennych,
- duży potencjał przyrodniczy obszaru,
- silna antropopresja związana z ruchem turystycznym,
- zagrożenia związane z prognozowanymi zmianami klimatu,
- niewykorzystany potencjał rozwoju gospodarki morskiej,
- niekorzystne procesy migracyjne i demograficzne,
- silne procesy suburbanizacji i antropopresja na obszary przyrodnicze i cenne krajobrazowo,
- nadbałtyckie położenie, korzystne dla tworzenia relacji transbałtyckich i transnarodowych,
- znaczne zróżnicowanie funkcjonalne gmin.

2.9.2.2. Obszar Funkcjonalny Szczecinka i Wałcza jako miejskie obszary funkcjonalne ośrodków subregionalnych wraz ze strefą dalszego oddziaływania

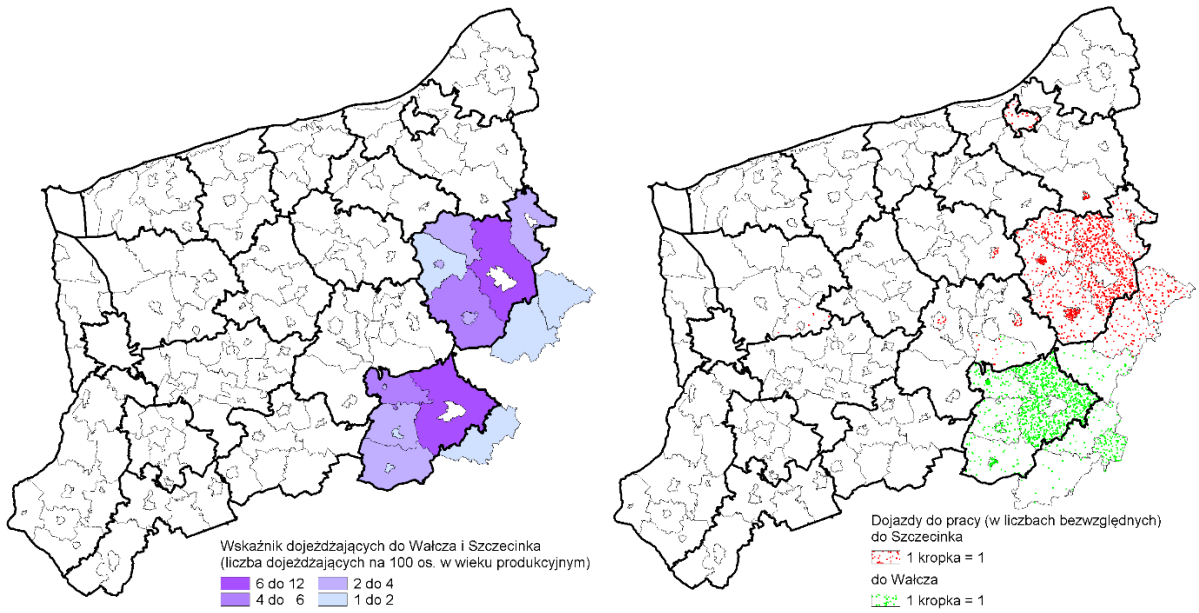
W metodologii KPZK zasadniczo miasta subregionalne, dla których wyznacza się obszary funkcjonalne, to miasta o liczbie ludności pomiędzy 50 tys. a 100 tys. mieszkańców oraz wszystkie powiaty grodzkie, pełniące ważne funkcje gospodarcze i społeczne. Ze względu na rozmieszczenie największych miast oraz obszarów, które mogą być przez te miasta obsługiwane, województwo zachodniopomorskie charakteryzuje się niekorzystnym rozkładem przestrzennym sieci osadniczej. Największe miasta zlokalizowane są przy zachodniej i północnej granicy regionu, co stwarza wyraźne deficyty: dostępu do miast, usług i czynników rozwojowych związanych z tymi miastami, w środkowej, wschodniej i południowej części województwa.

Przeprowadzona analiza współczynnika unikalności usług w 64 miastach województwa oraz potencjału grawitacyjnego (ludnościowego) wyodrębniła dwa średnie miasta we wschodniej części województwa (Szczecinek i Wałcz), które ze względu na wyposażenie w usługi pełnią funkcję ośrodków subregionalnych. Wałcz jest najmniejszym zachodniopomorskim miastem, które zaliczono do miast subregionalnych.

Delimitując granice obszaru funkcjonalnego Wałcza i Szczecinka posłużono się liczbą osób dojeżdżających do pracy w przeliczeniu na liczbę zatrudnionych (na podstawie danych GUS 2011 r.). W toku analizy stwierdzono, że tylko gminy otaczające miasto, tj. gmina wiejska Wałcz i gmina wiejska Szczecinek notowały znaczny odsetek dojeżdżających do pracy.

Ryc. 156. Dojazdy do pracy do Szczecinka i Wałcza

w przeliczeniu na ludność w wieku produkcyjnym **w liczbach bezwzględnych**



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS (NSP 2011)

Dodatkowo z racji sąsiedztwa większego ośrodka miejskiego, jakim jest Piła, oraz ze względu na związki Wałcza z dawną stolicą województwa pilskiego, w granicach którego znajdował się Wałcz, miasto to wykazuje ciążenie właśnie w kierunku Piły.

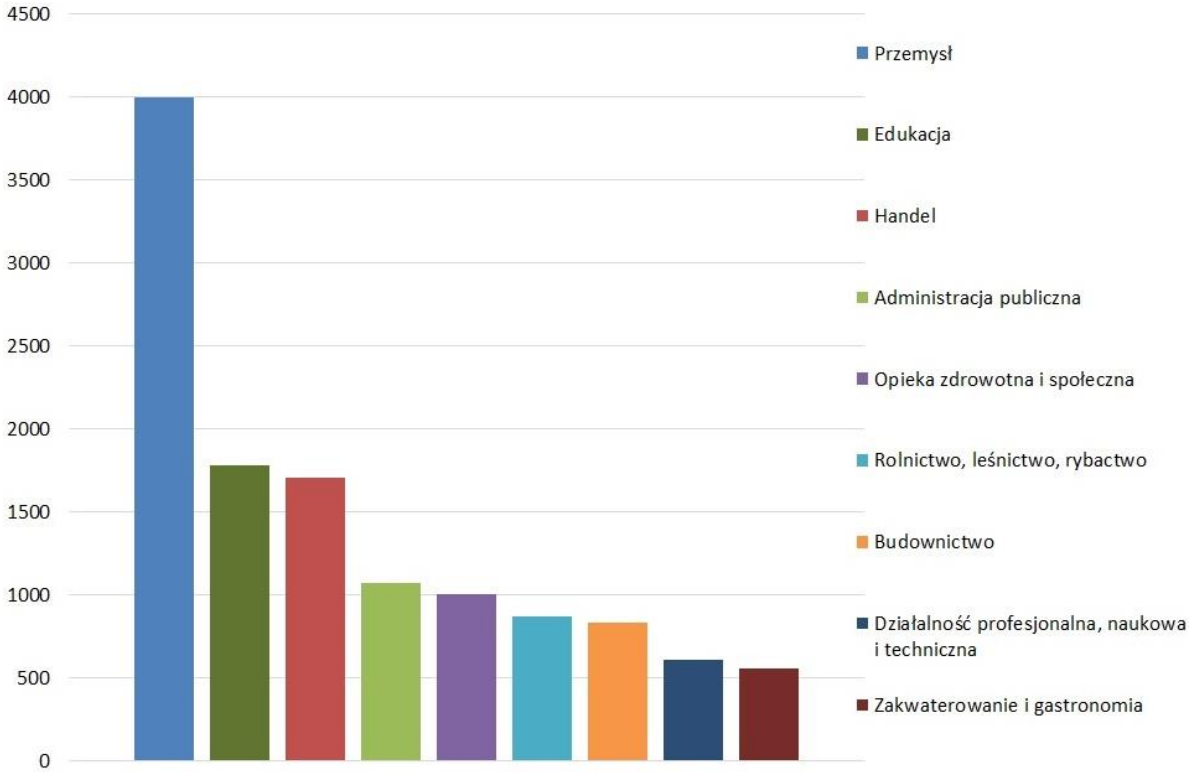
Wyznaczono dwa obszary funkcjonalne ośrodków subregionalnych (Ryc. 156.):

- Obszar Funkcjonalny Szczecinka, który obejmuje miasto Szczecinek i gminę wiejską Szczecinek,
- Obszar Funkcjonalny Wałcza – obejmujący miasto Wałcz i gminę wiejską Wałcz.

Szczecinek

W roku 2015 w usługach pracowało 70,1% ogółu zatrudnionych, z czego najwięcej w edukacji (21,5% zatrudnionych w usługach), handlu (20,6%) oraz w administracji publicznej (13,0%).

Ryc. 157. Zatrudnienie w powiecie szczecineckim wg Sekcji PKD w 2015 r.

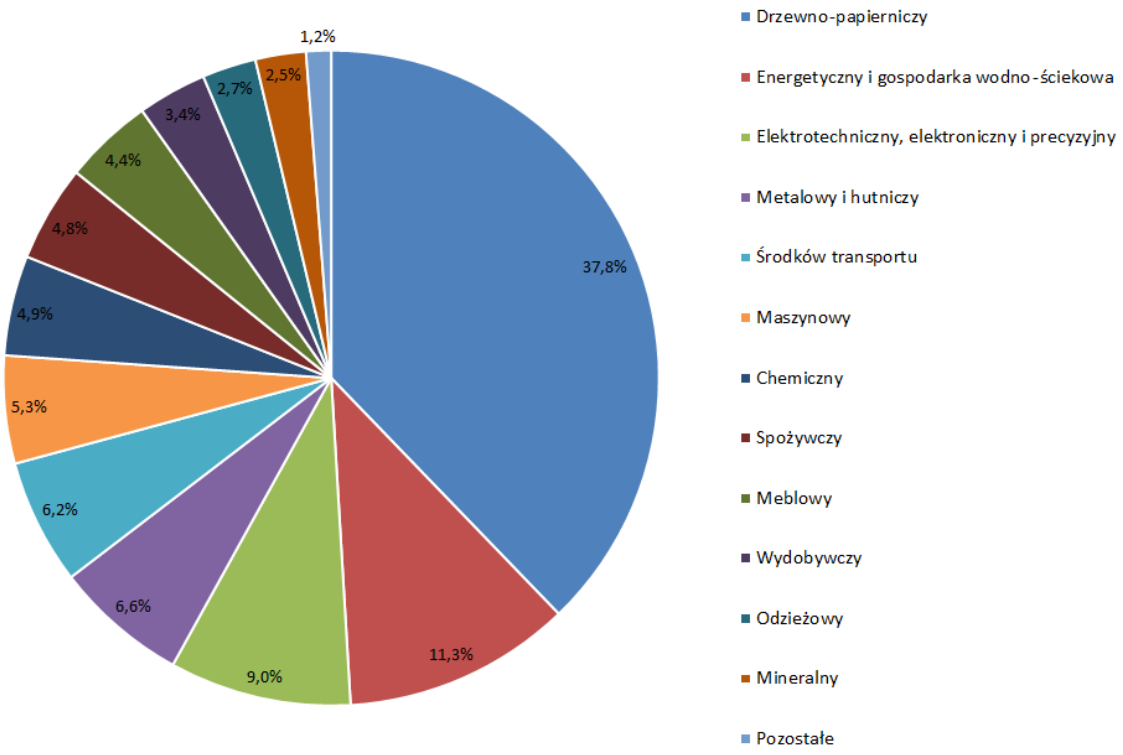


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Struktura gospodarcza wskazuje na duży udział zatrudnionych w przemyśle – sięgający 29,3%. Wyraźnie przoduje tu przemysł drzewno-papierniczy, w którym zatrudnienie znajduje 37,8% wszystkich zatrudnionych w przemyśle. Największym pracodawcą (zakład zatrudniający powyżej 250 pracowników) na terenie obszaru funkcjonalnego jest zakład produkcyjny KRONOSPAN.

Na kolejnych miejscach plasują się: branża związana z zaopatrywaniem w wodę i gospodarowaniem ściekami i odpadami oraz energetyka (11,25%), przemysł elektrotechniczny (9,0%) oraz metalowy i hutniczy (6,6%).

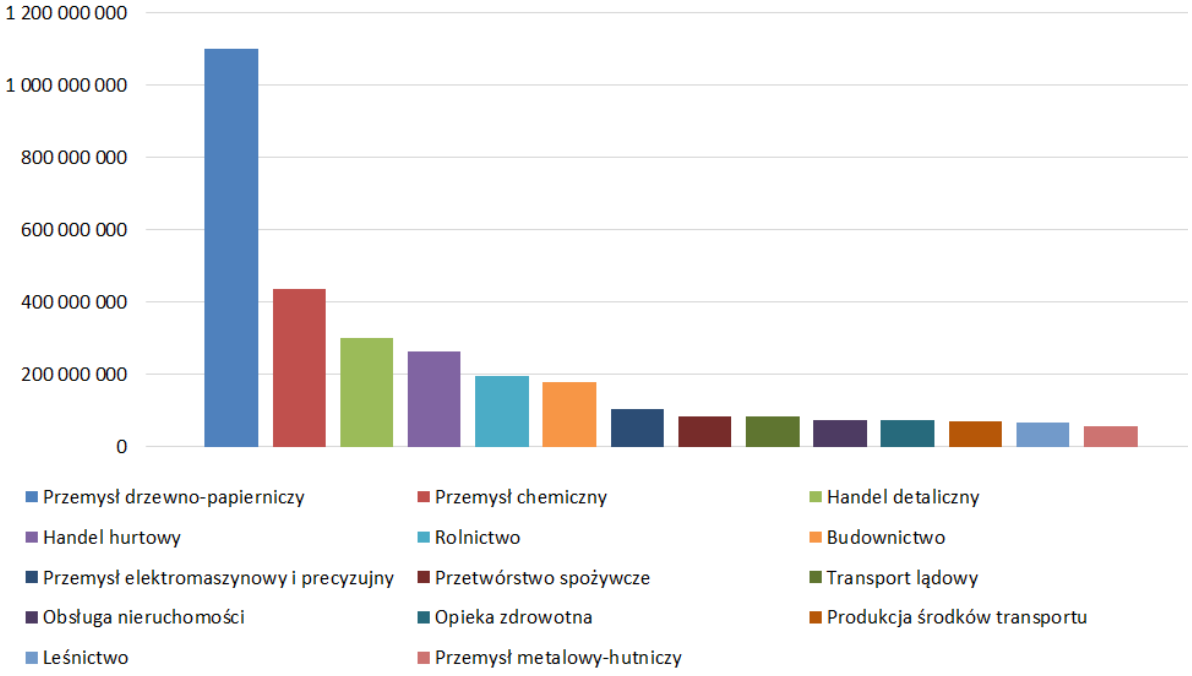
Ryc. 158. Zatrudnienie w przemyśle w powiecie szczecineckim wg Sekcji PKD w 2015r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Przychód wszystkich przedsiębiorstw (CIT) w 2015 r. wyniósł 3 482 mln zł. Analizy przychodu poszczególnych branż działalności gospodarczej wg PKD potwierdzają dominację przemysłu drzewnego (podobnie jak w Barlinku) w strukturze gospodarczej obszaru funkcjonalnego.

Ryc. 159. Wysokość przychodu wg Sekcji PKD w 2015 r.

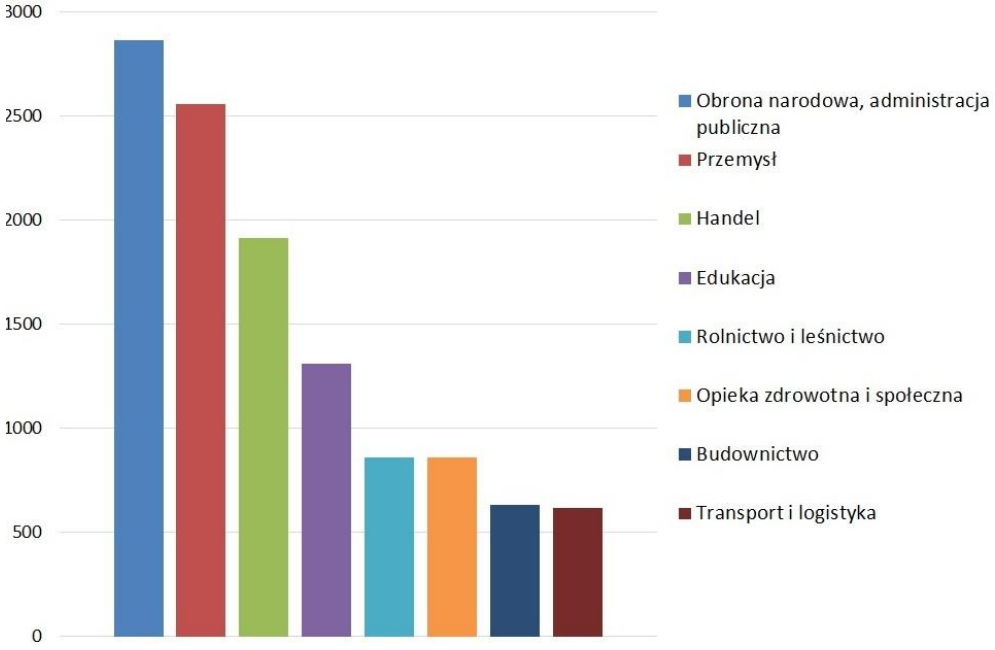


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Wałcz

Na obszarze Obszaru Funkcjonalnego Wałcza głównym pracodawcą jest administracja publiczna, w której pracuje 21,7% wszystkich zatrudnionych. W przeważającej części są to pracownicy obrony narodowej. Średnio, co piąty zatrudniony mieszkaniec pracuje dla wojska. Zatrudnienie w przemyśle znajduje 21,1% mieszkańców. Na kolejnych miejscach są pracownicy handlu (14,6%), szkolnictwa (10%) i budownictwa (6,5%).

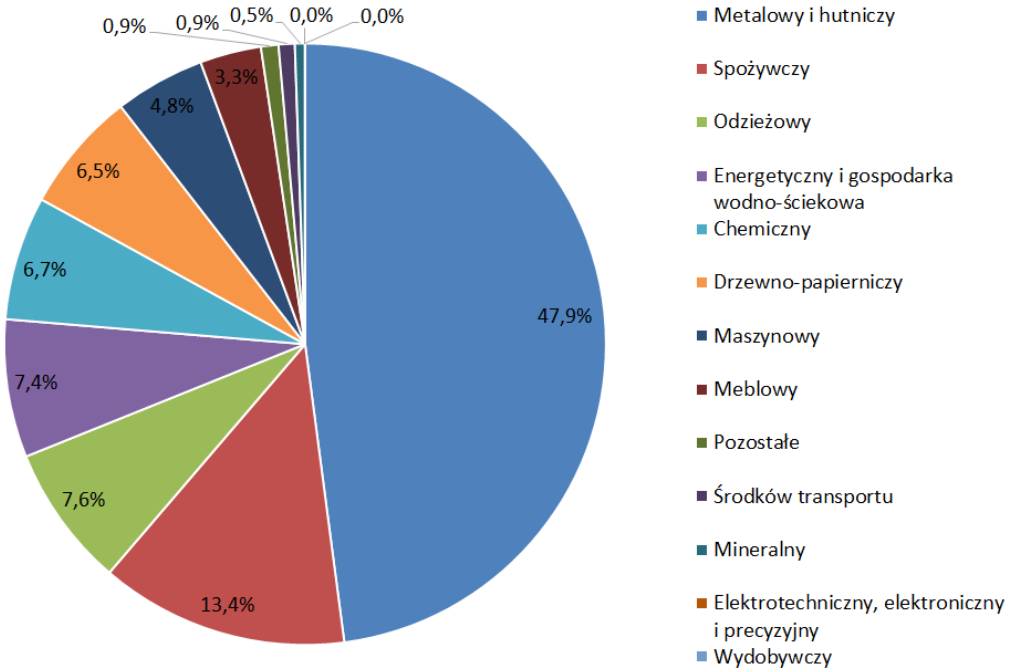
Ryc. 160. Zatrudnienie w powiecie wałeckim wg Sekcji PKD w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Struktura zatrudnienia w przemyśle wskazuje na wyraźną dominację przemysłu metalowego, w którym pracowało blisko 47,9% wszystkich zatrudnionych w przemyśle przetwórczym. Duży udział w zatrudnieniu mają również przedsiębiorstwa z branży spożywczej (13,4%), odzieżowej (7,6%) oraz chemicznej (6,7%).

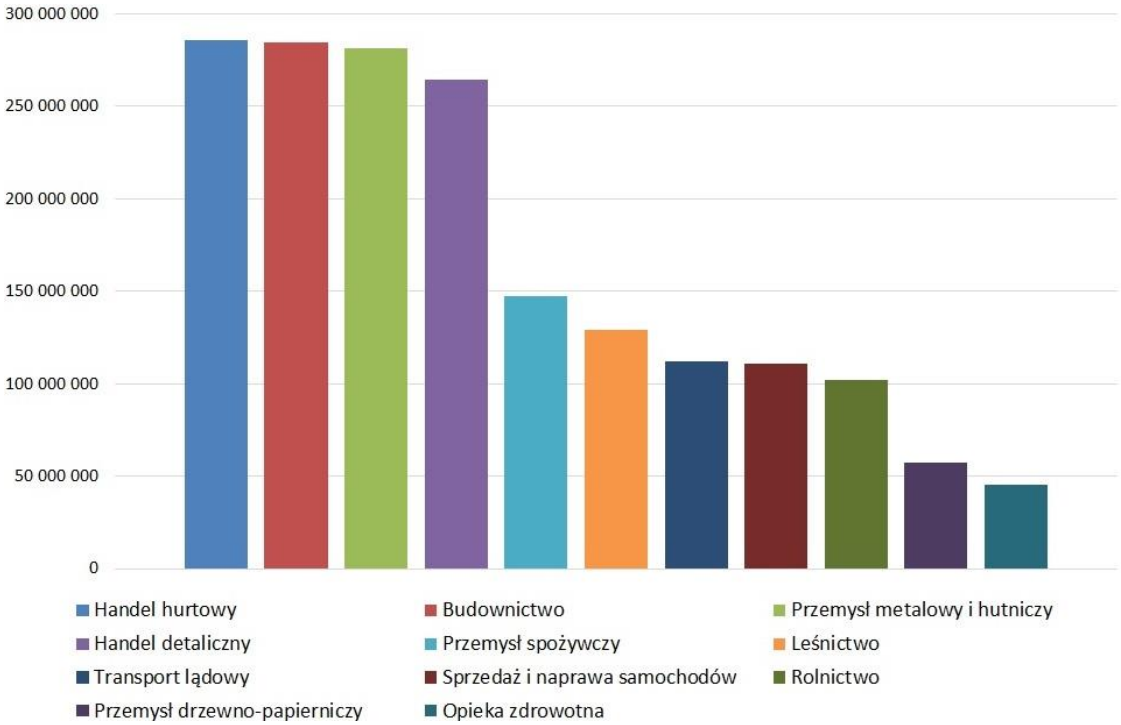
Ryc. 161. Zatrudnienie w przemyśle w powiecie wałeckim wg Sekcji PKD w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Przychód wszystkich przedsiębiorstw zlokalizowanych w powiecie wałeckim w 2015 r. wyniósł 2 226 mln zł.

Ryc. 162. Wysokość przychodu w powiecie wałeckim wg Sekcji PKD w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Najważniejsze cechy Obszaru Funkcjonalnego Szczecinka i Wałcza:
- peryferyjne położenie względem Szczecina i Koszalina,
- położenie w obszarze o jednej z najgorszych w Polsce dostępności do ośrodków wojewódzkich i do Warszawy,
- silnie rozwinięty przemysł drzewny w Szczecinku i dominująca pozycja firmy Kronospan,

- ciążenie Wałcza w kierunku Piły,
- potencjał instytucjonalny Wałcza – szkolnictwo średnie i wyższe,
- dość dobrze rozwinięty przemysł metalowy w Wałczu,
- lokalizacja usług specjalistycznych w Wałczu,
- funkcjonowanie Wałeckiej Podstrefy Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej,
- utworzenie Centrum Badawczo-Rozwojowego, klaster metalowy METALIKA,
- funkcjonowanie znaczących w skali kraju obiektów sportowych (Centralny Ośrodek Sportu w Wałczu),
- względnie dobra kondycja społeczno-gospodarcza,
- szkolnictwo ukierunkowane na lokalne specjalizacje.

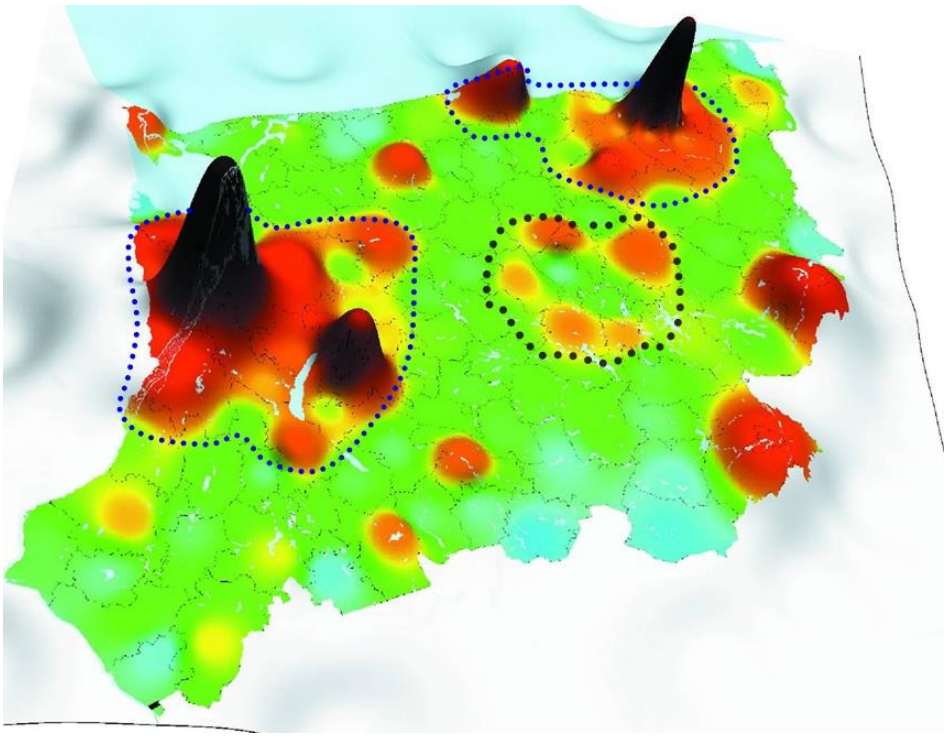
2.9.2.3. Obszar Funkcjonalny subregionalnego zespołu miast Strefy Centralnej wraz ze strefą dalszego oddziaływania

W związku z acentralnym układem sieci osadniczej województwa (główne miasta położone są przy granicach województwa), strefa centralna charakteryzuje się słabą dostępnością do większych miast, kapitału, rynków pracy i usług, które te miasta posiadają. W konsekwencji w strefie centralnej występują problemy rozwojowe: bezrobocie, depopulacja, niska aktywność gospodarcza.

Centralna Strefa Funkcjonalna wyznaczona została w oparciu o model potencjału ludnościowego i gospodarczego oraz 30-minutową izochronę dostępności do sześciu głównych ośrodków tworzących rdzeń tej strefy, tj. Czaplinka, Drawska Pomorskiego, Łobza, Połczyna-Zdroju, Świdwina i Złocieńca. Te sześć miast posiada wzajemnie uzupełniające się wyposażenie w usługi (usługi zdrowia, edukacji, kultury, handlu), dzięki czemu łączna oferta jest znacząca, co przy niewielkich odległościach miast od siebie, daje lepszą dostępność do usług. Utrzymanie pełnej gamy usług przez każde miasto osobno nie byłoby możliwe i racjonalne ekonomicznie.

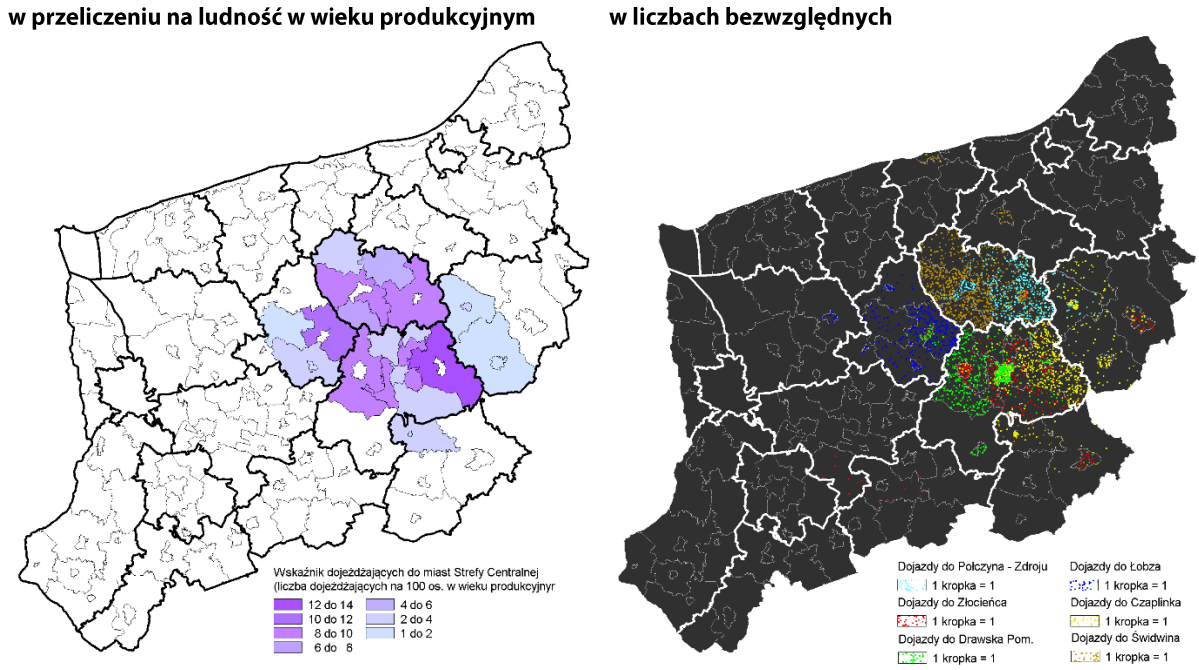
Strefa centralna posiada łącznie znaczący potencjał demograficzny – zamieszkuje ją ponad 140 tys. osób, z czego ponad 80 tys. w sześciu głównych, wymienionych powyżej miastach. Niewielka odległość między nimi pozwala wykorzystywać sumaryczny potencjał oraz tworzyć wspólną, komplementarną ofertę usług: inwestycyjnych, edukacyjnych i turystycznych oraz tworzyć komplementarny rynek pracy.

Ryc. 163. Ludnościowy potencjał grawitacyjny



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

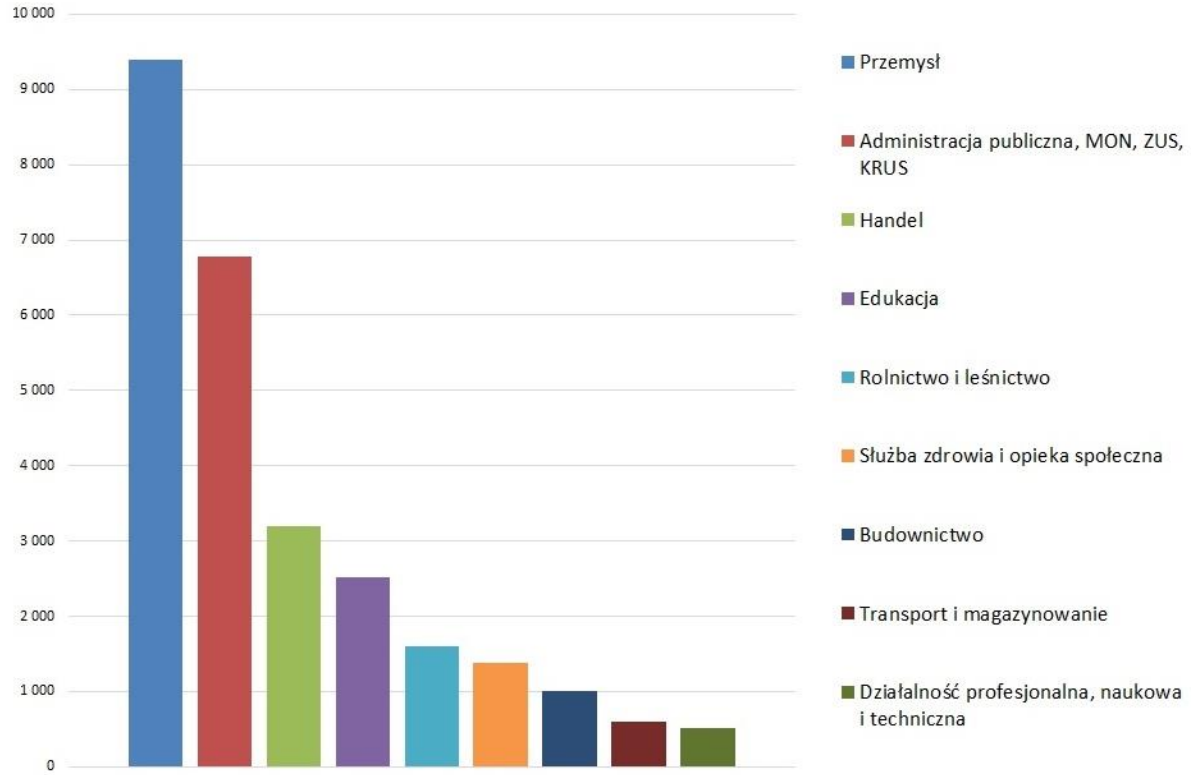
Ryc. 164. Dojazdy do pracy do miast Strefy Centralnej



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS (NSP 2011)

W roku 2015 58% ogółu zatrudnionych pracowało w usługach, w których największy udział miał sektor administracji publicznej, zwłaszcza MON (40% zatrudnionych w usługach), oraz handel (19,3%).

Ryc. 165. Zatrudnienie w powiatach drawskim, łobeskim i świdwińskim wg Sekcji PKD w 2015r.

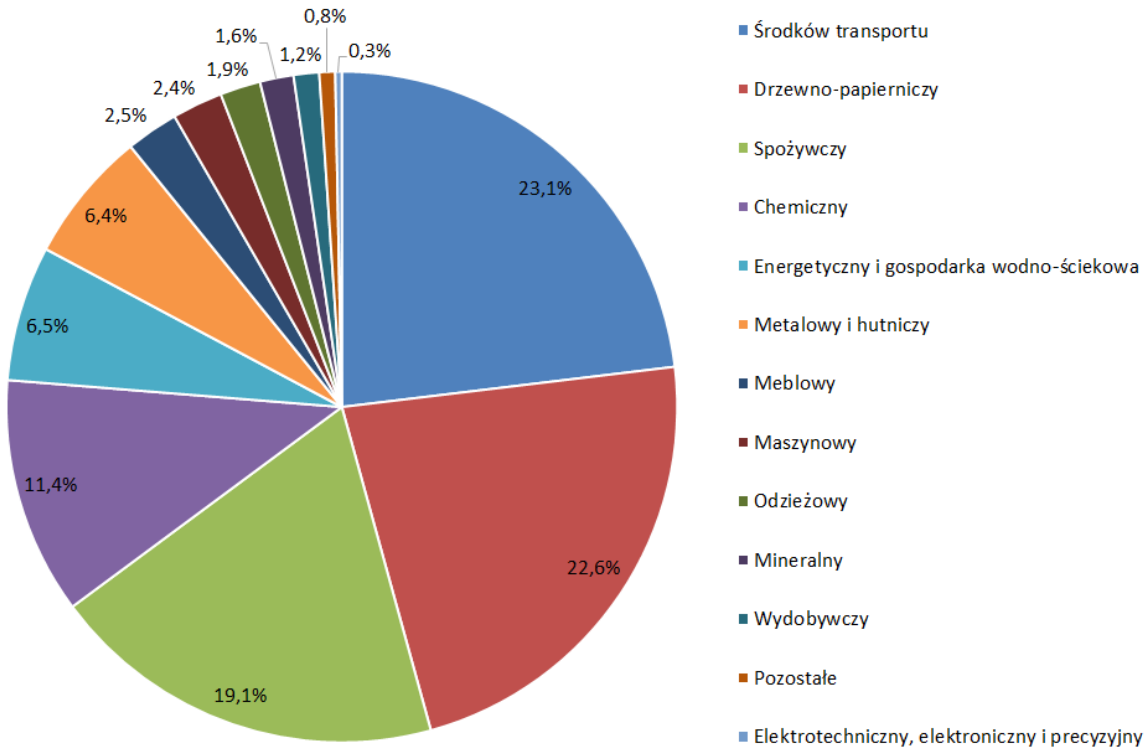


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Struktura zatrudnienia w przemyśle wyraźnie wskazuje na cztery dominujące branże w przemyśle przetwórczym. Największy udział (23%) mają zakłady produkcji sprzętu transportu (produkcja podzespołów elektrycznych do wyposażenia pojazdów samochodowych), zlokalizowane w powiecie drawskim, oraz przemysł drzewny (23%), który jest głównym pracodawcą powiatu łobeskiego (w powiecie drawskim na

2. miejscu). Przemysł przetwórstwa spożywczego skupia blisko 19% siły roboczej całego przemysłu, z czego połowa zatrudnionych jest w powiecie świdwińskim. W branży chemicznej (wyroby z gumy) pracuje 11% zatrudnionych w przemyśle, przede wszystkim w powiecie świdwińskim i łobeskim.

Ryc. 166. Zatrudnienie w przemyśle w powiatach drawskim, łobeskim i świdwińskim wg Sekcji PKD w 2015r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Najważniejsze cechy Obszaru Funkcjonalnego subregionalnego zespołu miast Strefy Centralnej wraz ze strefą dalszego oddziaływania:
- słaba dostępność do głównych miast województwa: Szczecina i Koszalina,
- brak dużego miasta, ale znaczący potencjał ludnościowy leżących blisko siebie miast i całej strefy centralnej (blisko 140 tys. mieszkańców, z czego ok. 80 tys. w miastach),
- niekorzystne zjawiska demograficzne, depopulacja,
- stosunkowo równorzędna rola miast – bez jednego dominującego ośrodka,
- komplementarne wyposażenie miast strefy w usługi,
- brak większych zakładów przemysłowych i jednocześnie niekorzystne uwarunkowania dla rozwijania intensywnej gospodarki rolnej,
- zaniedbania i zniszczenia w tkance urbanistycznej miast, przy wciąż wielu zachowanych wartościowych elementach architektury i urbanistyki,
- niska aktywność społeczna i wysokie bezrobocie – szczególnie na obszarach byłych państwowych gospodarstw rolnych,
- duży potencjał krajobrazowy, turystyczny i uzdrowiskowy,
- znaczny udział obszarów chronionych w powierzchni obszaru – z jednej strony ograniczenia w inwestowaniu, z drugiej istotny walor dla gospodarki turystycznej.

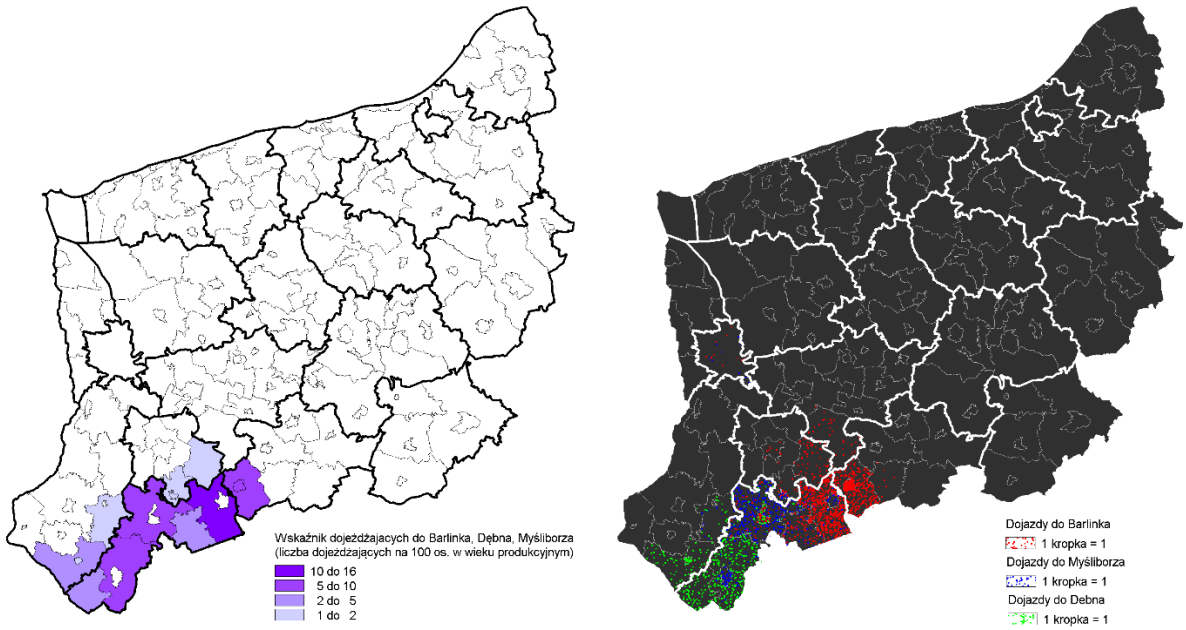
2.9.2.4. Obszar Funkcjonalny subregionalnego zespołu miast: Barlinek-Myślibórz-Dębno wraz ze strefą dalszego oddziaływania

Analiza syntetycznego wskaźnika obrazującego sytuację społeczną i gospodarczą województwa wskazuje na istnienie potencjalnego obszaru wzrostu na południu województwa, obejmującego gminy powiatu myśliborskiego. Trzon stanowią trzy miasta: Barlinek, Myślibórz, Dębno.

Bliskość większych ośrodków miejskich w województwie lubuskim – Gorzowa Wielkopolskiego i Kostrzyna nad Odrą oraz historyczne powiązania z okresu sprzed reformy administracyjnej powodują, że gminy powiatu myśliborskiego wykazują ciążenie w kierunku tych miast.

W celu zdelimitowania granic obszaru funkcjonalnego, zbadano dojazdy do pracy do głównych ośrodków miejskich: Myśliborza, Dębna i Barlinka. Zaobserwować można silne związki gmin Barlinek, Dębno, Myślibórz oraz Nowogródek Pomorski, a także powiązanie gminy Pełczyce z Barlinkiem.

Ryc. 167. Dojazdy do pracy do Barlinka, Myśliborza i Dębna
w przeliczeniu na ludność w wieku produkcyjnym w liczbach bezwzględnych



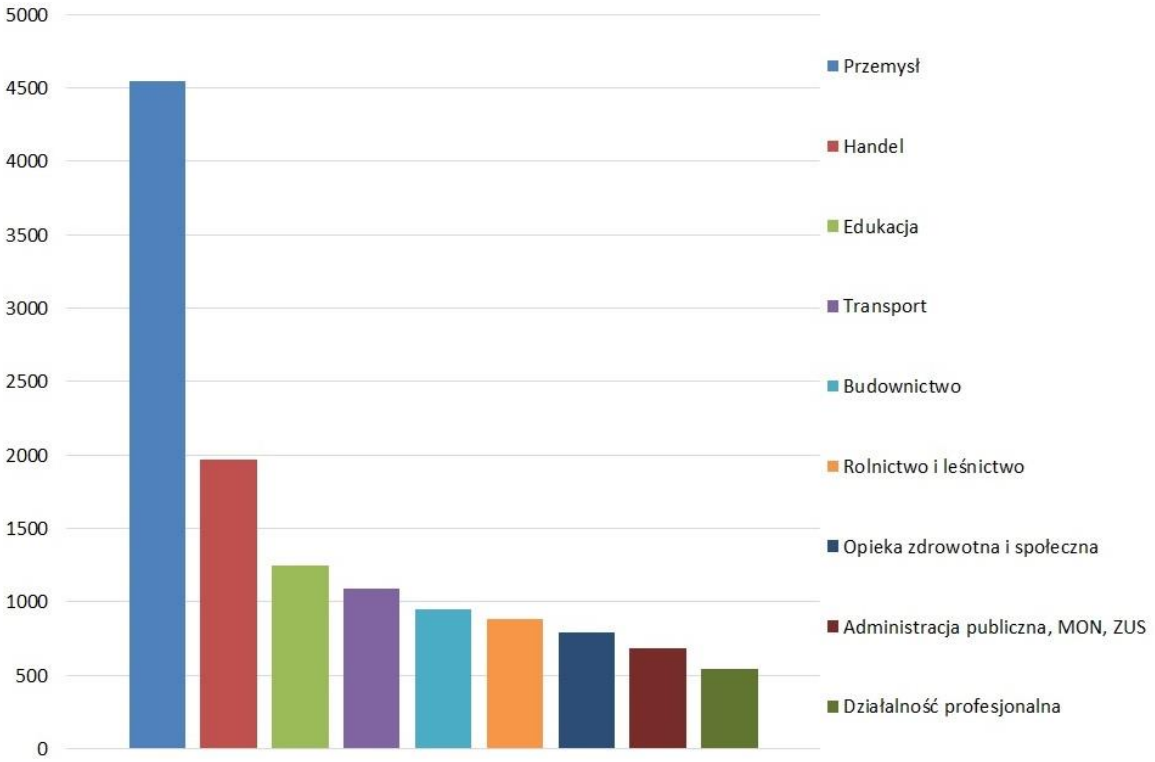
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS, US

Analizując sytuację gospodarczą miast obszaru widać silną pozycję Barlinka, który, mimo iż nie jest miastem powiatowym, generuje najwięcej miejsc pracy dla mieszkańców gmin sąsiednich. Ponadto odznacza się najwyższym wskaźnikiem obrazującym unikalność usług spośród wszystkich miast województwa, niebędących siedzibami powiatów. Zlokalizowane tu są 3 z 4 zakładów (zatrudniających powyżej 250 osób) z branży drzewnej i rolnej. Na terenie Barlinka swoją siedzibę ma Gospodarczy Bank Spółdzielczy, który swoje oddziały ma w Szczecinie i w miejscowościach województwa lubuskiego.

Struktura gospodarcza wskazuje na duży udział przemysłu, w tym w szczególności drzewnego i meblarskiego. Łącznie, sektor zaliczany do inteligentnych specjalizacji Pomorza Zachodniego (produkty drzewno-meblarskie) zatrudnia 51,7% wszystkich zatrudnionych w przemyśle na terenie powiatu myśliborskiego. Większość pracuje w największym zakładzie produkcyjnym Barlinek S.A. Duży odsetek zatrudnionych w branży drzewno-meblarskiej odnotowano również w Dębnie, w którym zlokalizowanych jest blisko 50 stolarni.

Kluczową jest również branża metalowa (ok. 11% zatrudnionych w przemyśle). Głównym zakresem działalności firm z branży metalowej jest produkcja gotowych wyrobów i artykułów metalowych oraz obróbka mechaniczna. Liczba firm produkcyjnych w tym sektorze rośnie.

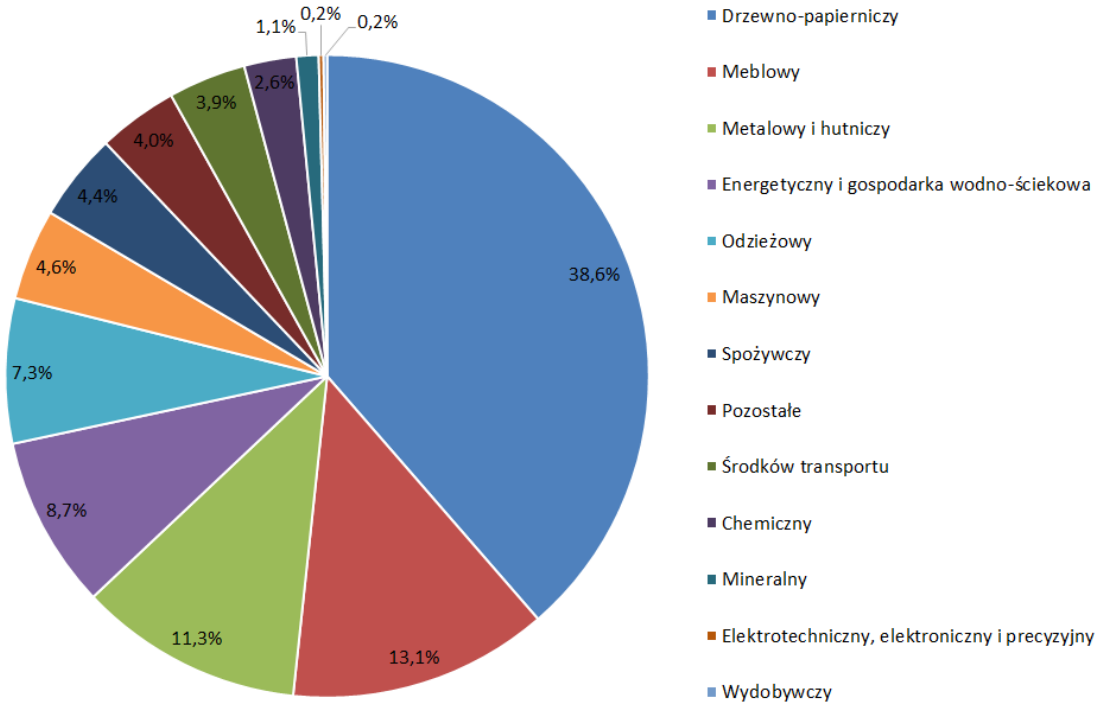
Ryc. 168. Zatrudnienie w powiecie myśliborskim wg Sekcji PKD w 2015r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Duży odsetek zatrudnionych oraz przychodów notują przedsiębiorstwa z sekcji logistyczno-spedycyjnej. Branża rozwija się dynamicznie dzięki dogodnej lokalizacji, dużej liczbie kontrahentów oraz rosnącej liczbie stref inwestycyjnych.

Ryc. 169. Zatrudnienie w przemyśle w powiecie myśliborskim wg Sekcji PKD w 2015 r.

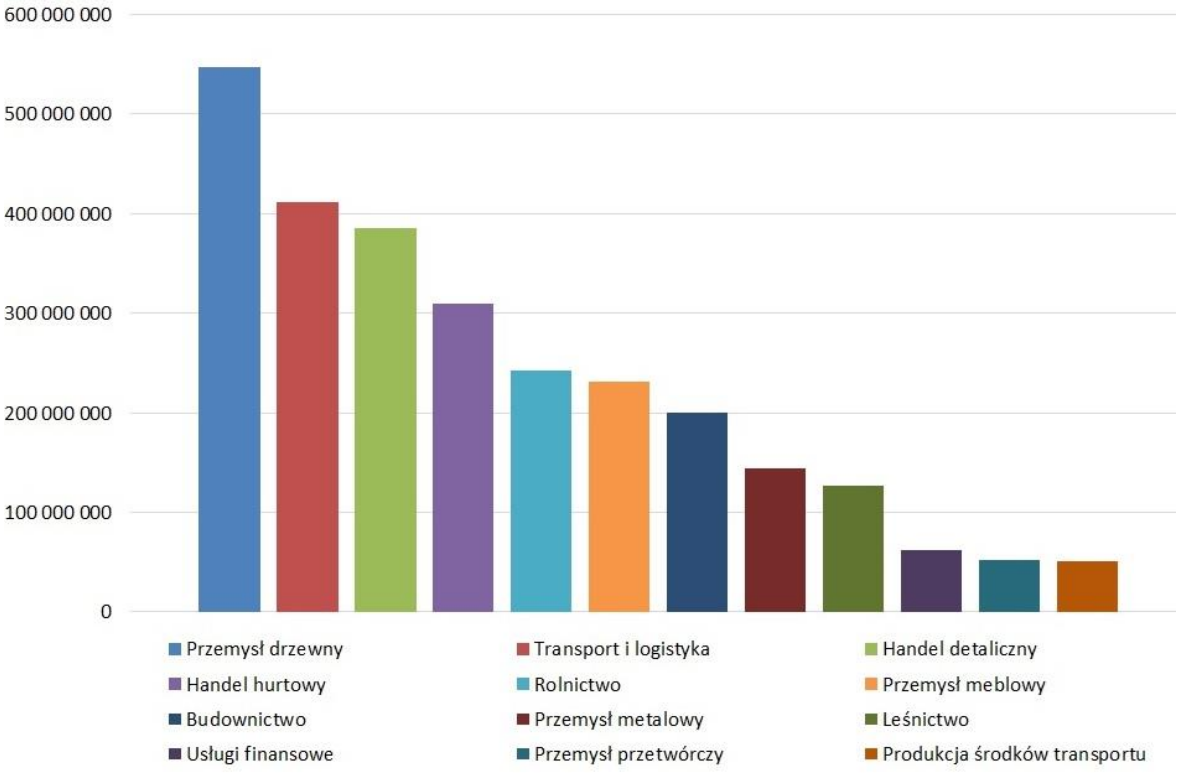


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Potencjalnie duże szanse rozwoju ma branża turystyczna, która przy odpowiednim wsparciu stanowiłaby dopełnienie oferty gospodarczej i dywersyfikowała źródła dochodu mieszkańców. Obszar bogaty jest w unikalne obiekty dziedzictwa kulturowego oraz miejsca umożliwiające obcowanie z przyrodą.

Przychód wszystkich przedsiębiorstw w 2015 r. wyniósł 3 235 mln PLN. Analizy przychodu poszczególnych branż działalności gospodarczej wg PKD potwierdzają dominację przemysłu drzewnego (na poziomie 16,9%) w strukturze gospodarczej obszaru funkcjonalnego. Działalność wytwórcza związana z obróbką drewna na terenie obszaru funkcjonalnego ma kluczowe znaczenie również w skali województwa. Blisko 18,9% przychodu całej branży generowane jest przez zakłady zlokalizowane na terenie obszaru funkcjonalnego Barlinek-Myślibórz-Dębno, a dokładnie w gminie Barlinek. Duże obroty generują ponadto firmy transportowe oraz branża handlowa. Znaczącą rolę w obszarze odgrywają również branża rolnicza i handel hurtowy, z przychodem przekraczającym 100 mln PLN oraz transport i logistyka.

Ryc. 170. Przychód przedsiębiorstw powyżej 50 mln PLN w powiecie myśliborskim wg Sekcji PKD w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Najważniejsze cechy Obszaru Funkcjonalnego subregionalnego zespołu miast: Barlinek-Myślibórz-Dębno wraz ze strefą dalszego oddziaływania:
- obszar o względnie dobrej kondycji społeczno-gospodarczej,
- silnie rozwinięty przemysł produktów drzewno-meblarskich, zaliczanych do inteligentnych specjalizacji oraz ponadprzeciętne znaczenie transportu i logistyki,
- ważny (w skali regionu i kraju) ośrodek przemysłu wydobywczego na bazie zasobów gazu i ropy naftowej,
- zauważalne ciążenie w kierunku Gorzowa Wielkopolskiego i Kostrzyna nad Odrą,
- znaczący spadek udziału zatrudnionych w przemyśle.

2.9.3. Pozostałe obszary funkcjonalne o znaczeniu regionalnym

Obszary ujęte w typologii obszarów funkcjonalnych KPZK w dwóch grupach:

I. **Obszary funkcjonalne szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej**, do których zaliczono: tereny zamknięte, obszary ochrony gleb dla celów produkcji rolnej i obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi w skali dorzeczy.

II. **Obszary kształtowania potencjału rozwojowego wymagające programowania działań ochronnych,** do których zaliczono: obszary cenne przyrodniczo, obszary ochrony krajobrazów kulturowych, obszary ochrony i kształtowania zasobów wodnych.

Obszary te mają niezwykle istotne znaczenie dla polityki regionalnej kraju i województwa i stanowią swego rodzaju uwarunkowania, tło dla kształtowania polityki przestrzennej.

2.9.3.1. Obszary funkcjonalne szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej

Tereny zamknięte

Obszary istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa i obronności państwa. Zagadnienie dotyczy przede wszystkim terenów użytkowanych przez Siły Zbrojne RP. W kontekście przestrzennym istotne jest właściwe zagospodarowanie otoczenia na styku z terenami zamkniętymi i w ich strefach ochronnych, zapewniające warunki do utrzymania potencjału obronnego państwa i funkcjonowania sił zbrojnych.

W województwie zachodniopomorskim do ważniejszych obszarów zaliczyć należy tereny kompleksów wojskowych – jednostek i lotnisk wojskowych, poligonów garnizonowych i tzw. dużych poligonów, w tym Poligon Drawski (Centrum Szkolenia Wojsk Lądowych Drawsko), należący do największych w kraju.

Odpowiedzialnym za delimitację obszarów (terenów zamkniętych i ich stref ochronnych) jest Minister właściwy ds. obrony narodowej. Odpowiednie ustalenia w tym zakresie zostaną uwzględnione w PZPWZ w uzgodnieniu z przedstawicielem MON – Wojewódzkim Sztabem Wojskowym w Szczecinie.

Obszary ochrony gleb dla celów produkcji rolnej

Zgodnie z KPZK, w planie zagospodarowania przestrzennego województwa wyznacza się na zasadzie zalecenia obszary roślinnej rolniczej przestrzeni produkcyjnej, chronionej przed zmianą sposobu użytkowania gleb o najwyższej przydatności dla produkcji roślinnej.

Gleby województwa zachodniopomorskiego charakteryzują się dużym zróżnicowaniem typologicznym, różną wartością bonitacyjną i wynikającą stąd przydatnością glebowo-rolniczą. W ogólnej powierzchni użytków rolnych przeważają grunty orne stanowiące 78,8%, użytki zielone stanowią 20,7%, a sady 0,5%. Pod względem ogólnej jakości użytkowej zdecydowanie przeważają gleby średniej jakości (klasy IV).

Podstawą wydzielenia obszarów funkcjonalnych dla ochrony gleb jest waloryzacja rolniczej przestrzeni produkcyjnej wg Instytutu Uprawy Nawożenia i Gleboznawstwa w Puławach. W ramach wstępnej delimitacji obszarów funkcjonalnych wybrane zostały gminy o wskaźniku od 70,1 pkt jakości rolniczej przestrzeni produkcyjnej. Z waloryzacji województwa zachodniopomorskiego w ujęciu gminnym, wynika, że najwyższy wskaźnik jakości rolniczej (102,0 pkt) otrzymała gmina Warnice w powiecie pyrzyckim, a następnie gmina Pyrzyce (90,6 pkt). Siedem gmin uzyskało wskaźnik powyżej 80,0 pkt: Banie, Bielice, Kołbaskowo, Kozielice, Lipiany, Moryń i Przelewice, a 48 gmin wskaźnik od 70,1 do 80,0pkt – gminy w pasie nadmorskim, w południowo-zachodniej części województwa i niewielkie enklawy w części wschodniej (gminy Wałcz i Grzmiąca).

Przyjmuje się, iż obszar funkcjonalny ochrony gleb dla celów produkcji rolnej stanowić będą gminy o wskaźniku jakości rolniczej przestrzeni produkcyjnej powyżej 80 pkt.

Delimitacja obszarów funkcjonalnych w tym zakresie zostanie uwzględniona w PZPWZ.

Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi w skali dorzeczy

Obszar narażony na niebezpieczeństwo powodzi jest wyznaczony na podstawie wstępnej oceny ryzyka powodziowego. Dla tych obszarów sporządza się mapy zagrożenia powodziowego oraz mapy ryzyka powodziowego, które określają skalę ryzyka w powiązaniu z prawdopodobieństwem występowania zjawiska. Na podstawie wyżej wspomnianych map, sporządza się plany zarządzania ryzykiem powodziowym, których ustalenia wraz z mapami mogą być uwzględnione w planach zagospodarowania przestrzennego wszystkich szczebli oraz w innych aktach planistycznych, wskazanych przez ustawę Prawo wodne z 18 lipca 2001 roku. W związku z powyższym, określenie obszaru funkcjonalnego, jakim są

obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi w skali dorzeczy, wynika z konieczności integrowania m.in. strategii i planów zagospodarowania przestrzennego województw z kompleksowymi, interdyscyplinarnymi działaniami zmniejszającymi ryzyko powodziowe na obszarach dorzeczy[67].

Podmiotem odpowiedzialnym za delimitację obszarów jest Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, działający w porozumieniu z Regionalnymi Zarządami i Urzędami Morskimi. Natomiast na podstawie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w planie zagospodarowania przestrzennego województwa określa się zwłaszcza obszary szczególnego zagrożenia powodzią[68].

W województwie zachodniopomorskim zjawiska powodziowe występują zarówno w powiązaniu z siecią rzek i cieków, jak i wód morskich w pasie nadbrzeżnym i na obszarach ujściowych rzek. Istotnym elementem uwarunkowań środowiskowych wpływającym na wszelkiego rodzaju zjawiska powodziowe będą również prognozowane zmiany klimatyczne i wzrost intensywności ekstremalnych zjawisk pogodowych, a tym samym wzrost zagrożenia powodziami odsztormowymi.

Obszary funkcjonalne związane z występowaniem zagrożenia i ryzyka powodziowego będą obejmowały gminy, w granicach których zidentyfikowano takie zagrożenia i zostaną one ujęte w PZPWZ z uwzględnieniem zrealizowanych już rozwiązań systemowych w ramach ochrony przed powodzią.

2.9.3.2. Obszary kształtowania potencjału rozwojowego wymagające programowania działań ochronnych

Obszary te, zgodnie z KPZK, wyznacza się w celu dalszego rozwoju i wykorzystania potencjałów endogenicznych, związanych z istniejącymi w ich zasięgu zasobami kulturowymi lub naturalnymi. Są to obszary, wobec których konieczne jest stosowanie działań ochronnych, ograniczeń i wykluczeń funkcji oraz specyficznych form użytkowania, ze względu na ich wartość przyrodniczą, kulturową lub szczególne znaczenie dla ochrony zasobów naturalnych. Zaliczono do nich:

- **obszary cenne przyrodniczo** (w zakresie wyznaczania i kształtowania korytarzy i sieci ochrony przyrody),
- **obszary ochrony krajobrazów kulturowych** (w zakresie wyznaczania i kształtowania sieci ochrony krajobrazu kulturowego i zasad waloryzacji krajobrazów kulturowych),
- **obszary ochrony i kształtowania zasobów wodnych** (w zakresie wskazania obszarów ochrony wód).

Delimitacja i granice obszarów powinny być wyznaczone w PZPWZ na podstawie kryteriów wynikających z KPZK, stosownych przepisów odrębnych i wytycznych opracowanych odpowiednio przez ministra właściwego ds. środowiska przy udziale GDOŚ, RDOŚ, JST – w odniesieniu do obszarów przyrodniczych, ministra właściwego ds. kultury i dziedzictwa narodowego – w odniesieniu do obszarów kulturowych oraz ministrów właściwych ds. środowiska, ds. gospodarki wodnej, ds. rolnictwa i rozwoju wsi, ds. budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej – w odniesieniu do zasobów wodnych. Wytyczne te nie zostały dotąd opracowane i do czasu ich przygotowania obszary funkcjonalne zaliczane do tej grupy tematycznej będą wskazywane w PZPWZ na podstawie przyjętych parametrów opisanych w poszczególnych rozdziałach planu.

2.9.4. Obszary funkcjonalne – proces wdrażania

Przestrzeń województwa jest zróżnicowana pod względem społecznym, gospodarczym i przyrodniczym. Z tego powodu cele i działania polityki przestrzennej województwa muszą być również zróżnicowane – odpowiednie do zastanych uwarunkowań, istniejących potencjałów i barier rozwojowych zidentyfikowanych na poszczególnych terytoriach. Skuteczna realizacja polityki w tym zakresie wymaga identyfikacji tych obszarów, a następnie określenia i koordynacji celów, działań i narzędzi prowadzenia polityki. Terytorializacja polityki rozwoju realizowana jest przez wyznaczenie obszarów, w tym obszarów funkcjonalnych, w których ze względu na uwarunkowania lub potencjały konieczne jest zastosowanie

[67] KPZK 2030, Monitor Polski poz. 252, s.198-199.

[68] Zgodnie z definicją ustawy (prawo wodne) są to:
- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi raz na 100 lat,
- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi raz na 10 lat,
- obszary między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wbudowano trasę wału przeciwpowodziowego, a także wyspy i przymuliska, o których mowa w art. 18., stanowiące działki ewidencyjne,
- pas techniczny w rozumieniu art. 36 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

zróżnicowanych celów i narzędzi, a także poprzez przypisanie konkretnym kierunkom polityki przestrzennej geograficznych preferencji ich realizacji.

Mając powyższe na uwadze określa się, poprzez wskazanie obszarów funkcjonalnych i ich granic (Ryc. 142.), wytyczne kształtowania polityki wobec przestrzeni województwa, co pozwoli na lepsze dostosowanie interwencji do potrzeb i predyspozycji konkretnych obszarów województwa i racjonalne wykorzystanie środków publicznych dostosowane do lokalnych potrzeb i potencjałów.

2.10. Infrastruktura bezpieczeństwa państwa; tereny zamknięte

2.10.1. Infrastruktura bezpieczeństwa państwa

Zapewnienie bezpieczeństwa państwa jest jednym z podstawowych celów rozwoju społeczno-gospodarczego. Dotyczy to nie tylko przedsięwzięć w sferze militarnej, ale bezpieczeństwa w rozumieniu skutecznej ochrony przed zagrożeniami ze strony sił przyrody, awarii, katastrof i terroryzmu.

Za bezpieczeństwo militarne państwa odpowiedzialne są Siły Zbrojne RP. Zapewnienie bezpieczeństwa w zakresie pozostałych zagrożeń spoczywa na administracji rządowej, samorządowej oraz innych podmiotach i instytucjach państwowych, a także na przedsiębiorcach, na których nałożono obowiązek realizacji zadań na rzecz obronności państwa.

Pozamilitarne zagrożenia bezpieczeństwa można podzielić na:

- zagrożenia związane ze zjawiskami pogodowymi: występowanie zjawisk powodziowych (na obszarach wskazanych na mapie planu), występowanie nagłych zjawisk pogodowych o charakterze katastroficznym (na obszarze całego województwa), występowanie innych nagłych zjawisk i sytuacji wynikających z uwarunkowań środowiskowych (na obszarze całego województwa włącznie z linią brzegową morza),
- zagrożenia związane z poważnymi awariami: zagrożenia związane z awariami przemysłowymi, skażeniami chemicznymi (zakłady produkcyjne wykorzystujące i produkujące substancje niebezpieczne, instalacje przesyłowe, porty i terminale przeładunkowe), zagrożenia związane z przewozem materiałów niebezpiecznych (sieć głównych dróg województwa, linie kolejowe, drogi wodne śródlądowe i morskie, głównie w bezpośrednim sąsiedztwie torów podejściowych do portów), zagrożenia wynikające z eksploatacji ropy, gazu (obszary górnicze eksploatacji prowadzonej na lądzie i wodzie, instalacje towarzyszące),
- zagrożenia związane z transportem: zagrożenia w ruchu drogowym (na wszystkich drogach i na skrzyżowaniach dróg z liniami kolejowymi), zagrożenia w ruchu lotniczym (głównie w strefie nalotów do lotnisk),
- zagrożenia związane z przestępczością,
- inne zdarzenia wynikające z działalności człowieka.

Prawidłowa identyfikacja potencjalnych źródeł zagrożeń stanowi kluczowy element budowy sprawnego systemu bezpieczeństwa, zarówno w sferze informacji, koordynacji, systemu łączności, rozmieszczenia właściwych służb, jak i odpowiedniego ich wyposażenia.

W infrastrukturze bezpieczeństwa państwa szczególną rolę odgrywają obiekty wojskowe wraz ze strefami ochronnymi. W województwie zachodniopomorskim do najważniejszych należą:

- poligony (Drawsko Pomorskie – w gminach Drawsko Pomorskie i Kalisz Pomorski, Wicko Morskie – w gminie Postomino, Nadarzyce – w gminach Czaplinek i Borne Sulinowo),
- jednostki wojskowe – kompleksy koszarowe,
- lotniska wojskowe (Świdwin, Mirosławiec, Darłowo, Świnoujście i Ziemsko),
- porty wojenne w Świnoujściu, Kołobrzegu i Dziwnowie,
- obiekty techniczne,
- strzelnice garnizonowe,
- magazyny i składy,
- obiekty szkoleniowe.

Zgodnie z „Programem rozwoju Sił Zbrojnych RP w latach 2013-2022”, Ministerstwo Obrony Narodowej dąży do utrzymania w regionie posiadanego potencjału sił i środków bojowych oraz do integracji zarządzania i administracji terenami zamkniętymi w ramach garnizonów: Choszczno, Drawsko Pomorskie, Kołobrzeg, Koszalin, Stargard, Szczecin, Trzebiatów, Złocieniec, Mirosławiec, Mrzeżyno, Świdwin, Darłowo, Dziwnów, Świnoujście, Mosty i Wałcz oraz w części garnizonów Ustka i Czarne.

Zgodnie ze Strategią Bezpieczeństwa Narodowego RP z 2014 r. nadrzędnym celem strategicznym Rzeczypospolitej Polskiej jest zapewnienie korzystnych i bezpiecznych warunków realizacji interesów narodowych przez eliminację zewnętrznych i wewnętrznych zagrożeń, redukowanie ryzyka oraz odpowiednie oszacowanie podejmowanych wyzwań i umiejętne wykorzystanie pojawiających się szans. Do głównych celów strategicznych Rzeczypospolitej Polskiej w dziedzinie obronności należą:

1) zapewnienie niepodległości i suwerenności Rzeczypospolitej Polskiej, jej integralności i nienaruszalności granic,
2) obrona i ochrona wszystkich obywateli Rzeczypospolitej Polskiej,
3) tworzenie warunków do zapewnienia ciągłości realizacji zadań przez organy administracji publicznej oraz inne pomioty właściwe w obszarze bezpieczeństwa narodowego, w tym odpowiedzialne za funkcjonowanie gospodarki i innych obszarów istotnych dla życia i bezpieczeństwa obywateli,
4) tworzenie warunków do podwyższania zdolności obronnych państwa, jak też zapewnienie gotowości do realizacji obrony w układzie narodowym i sojuszniczym,
5) rozwijanie partnerskiej współpracy wojskowej z innymi państwami, zwłaszcza sąsiednimi,
6) realizacja zobowiązań wynikających z członkostwa Polski w NATO i Unii Europejskiej,
7) zaangażowanie w międzynarodowe operacje reagowania kryzysowego, prowadzone w pierwszej kolejności przez NATO i UE, a także przez ONZ czy w ramach doraźnych koalicji[69].

Ważną rolę w systemie obronnym państwa odgrywają tereny, obiekty, urządzenia i instalacje utrzymywane i rozwijane w ramach Sojuszu Północnoatlantyckiego. Najważniejsze kierunki dostosowywania infrastruktury wojskowej Sił Zbrojnych RP do wymagań NATO to:

1) systemy łączności i informatyki,
2) systemy dowodzenia i kierowania obrony powietrznej,
3) infrastruktura związana ze wsparciem dla sił reagowania NATO (lotniska, porty, składnice MPS itp.),
4) obszary infrastruktury szkoleniowej.

W ramach realizacji Programu Inwestycji NATO w Dziedzinie Bezpieczeństwa na obszarze województwa zachodniopomorskiego przewidziano do realizacji zadania związane z:

- budową i modernizacją składów MPS w Mirosławcu,
- remontem magazynu olejów i smarów na lotnisku w Mirosławcu,
- budową i modernizacją składów MPS na lotnisku w Świdwinie,
- budową magazynu olejów i smarów na lotnisku w Świdwinie,
- łącznością okrętów w bazach morskich w Porcie Wojennym w Świnoujściu.

Inwestycje te, jako istotne z punktu widzenia strategicznego, wymagają ujmowania ich w procedurze planowania zagospodarowania przestrzennego kraju na wszystkich jego poziomach, z uwzględnieniem przepisów o ochronie informacji niejawnych. Inwestycje składają się na Program Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP), wprowadzony w 2002 r. do rejestru programów rządowych, które zawierają zadania rządowe służące realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym.

[69] Strategia Obronności Rzeczypospolitej Polskiej – strategia sektorowa do Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej.

2.10.2. Tereny zamknięte i ich strefy ochronne

Tereny zamknięte to, zgodnie z definicją zawartą w art.2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (tekst jednolity: Dz.U. z 2005 r. nr 240, poz.2027 z późn. zm.), tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone i ustalone w drodze decyzji przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych. W decyzji o ustanowieniu terenu zamkniętego określa się również jego granice.

Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 18 lipca 2003 r. w sprawie terenów zamkniętych niezbędnych dla obronności państwa (Dz.U. nr 141, poz.1368) porządkuje i określa kategorie terenów zamkniętych. Za takie tereny uznano w wyżej wymienionym rozporządzeniu:

1) tereny zajęte pod:
   - stanowiska kierowania państwem i stanowiska dowodzenia siłami zbrojnymi Rzeczypospolitej Polskiej w stanie zagrożenia bezpieczeństwa państwa i wojny,
   - obiekty rozpoznania i walki radioelektronicznej oraz obrony powietrznej i przeciwlotniczej kraju,
   - obiekty telekomunikacyjne służące do przekazywania informacji niejawnych stanowiących tajemnicę państwową,
   - porty wojenne i urządzenia Marynarki Wojennej,
   - lotniska wojskowe,
   - składy i magazyny amunicji, uzbrojenia oraz materiałów pędnych i smarów,
   - obiekty przeznaczone do produkcji materiałów i środków służących do celów obrony kraju,
2) tereny zamknięte przeznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego na cele, o których mowa w pkt1.

Tereny zamknięte resortu obrony narodowej zostały ustalone na podstawie decyzji Ministra Obrony Narodowej w sprawie ustalenia terenów zamkniętych w resorcie obrony narodowej.

Na terenie województwa zachodniopomorskiego zlokalizowanych jest 119 kompleksów wojskowych w zarządzie RZI[70] Szczecin, 1 kompleks w zarządzie RZI Gdynia oraz 1 kompleks w zarządzie WZI[71] Poznań oraz 1 kompleks w zarządzie WITU[72].

Oprócz wyżej wymienionych, do terenów zamkniętych zaliczone są wybrane tereny kolejowe oraz tereny ABW.

Część terenów zamkniętych wymaga ustanowienia stref ochronnych, w granicach których w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego ustala się stosowne ograniczenia w zagospodarowaniu i użytkowaniu terenu, w tym zakaz zabudowy. Konieczność ustalenia stref ochronnych terenów zamkniętych resortu obrony narodowej w aktach planistycznych związana jest z uciążliwościami lub zagrożeniami powodowanymi przez materiały, sprzęt i instalacje wojskowe. W odniesieniu do samych terenów zamkniętych przyjęto zasadę uwzględniania w planach miejscowych jedynie zewnętrznych granic terenów, co zapewnia również ochronę informacji niejawnych dotyczących poszczególnych obiektów.

Na obszarze województwa znajdują się trzydzieści trzy kompleksy wojskowe, dla których, z uwagi na potrzeby obronności państwa, na podstawie protokołu komisji powołanej do ustalania stref ochronnych terenu zamkniętego, wskazano konieczność wprowadzenia stałego lub czasowego ograniczenia w zagospodarowaniu lub korzystaniu z terenów. Są nimi następujące kompleksy wojskowe: Złocieniec, Mosty, Siemczyno, Drawno, Koszalin, Mrzeżyno, Miedwie, Lipnik, Szczecin-Podjuchy, Mrzeżyno, Jarosławiec, Darżewo, Darłowo, Gąski, Kołobrzeg, Niechorze, Dziwnów, Karsibór, Ognica, Międzyzdroje, Łazy, Drawsko, Oleszno, Pruszcz Gryficki, Chlebowo, Mirosławiec, Świdwin, Redzikowo, Ustronie Morskie. Dziesięć z nich posiada strefy ochronne dla terenów zamkniętych, ustalone w aktach planistycznych gmin wraz z akceptacją samorządów terytorialnych co do ich zakresu: 0989 Mosty, 1098 Siemczyno, 1219 Drawno (w części położonej w Gminie Kalisz Pomorski), 1712 Mrzeżyno (w części położonej w Gminie Trzebiatów), 1953 Miedwie, 1995 Szczecin-Podjuchy, 4186 Darżewo, 4381 Karsibór, 5010

[70] Rejonowy Zarząd Infrastruktury.
[71] Wojskowy Zarząd Infrastruktury.
[72] Wojskowy Instytut Techniczny Uzbrojenia.

Oleszno, 7160 Ustronie Morskie. Pozostałe strefy ochronne znajdują się na etapie procedowania przez gminy.

Rozmieszczenie terenów zamkniętych i ich stref ochronnych na obszarze województwa zachodniopomorskiego zostało określone na podstawie danych udostępnionych przez powiatowe ośrodki dokumentacji geodezyjno-kartograficznej, Rejonowy Zarząd Infrastruktury w Szczecinie oraz Wojewódzki Sztab Wojskowy w Szczecinie.

Zagospodarowanie przestrzenne musi uwzględniać wymagania systemu obronnego państwa i w wyniku właściwych ustaleń minimalizować konflikty w funkcjonowaniu terenów wojskowych i ich otoczenia.

2.11. Predyspozycje i bariery rozwoju przestrzennego województwa zachodniopomorskiego

Predyspozycje i bariery rozwoju przestrzennego województwa zachodniopomorskiego dotyczą wszystkich sfer gospodarki przestrzennej.

Predyspozycje

- Położenie województwa nad Bałtykiem, w bliskości brzegów Danii i Szwecji, sprzyjające budowaniu i wykorzystaniu relacji północ-południe (Skandynawia-Bałkany) w dziedzinie transportu, współpracy naukowo-technicznej i kulturalnej.
- Położenie województwa przy granicy z Niemcami i w niewielkiej odległości od Berlina, umożliwiające rozwój wielokierunkowej współpracy polsko-niemieckiej, w tym metropolitalnej.
- Dobra dostępność do portów morskich, podnosząca atrakcyjność inwestycyjną województwa dla przemysłu uzależnionego od transportu morskiego.
- Duży potencjał rozwoju i wzrost znaczenia branży logistycznej.
- Porty ujścia Odry – węzeł transportu multimodalnego w relacji północ-południe i w połączeniach żeglugowych śródlądowych z Europą Zachodnią; krajowe centrum odbioru gazu płynnego (LNG) i potencjał rozwojowy portu zewnętrznego w Świnoujściu.
- Udział Szczecina w sieci krajowych metropolii, umożliwiający rozwój funkcji metropolitalnych miasta i jego otoczenia.
- Wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe województwa: wybrzeże morskie i duża liczba akwenów, sprzyjające rozwojowi turystyki pobytowej i wodnej.
- Nadwodne obszary poprzemysłowe, zwłaszcza w Szczecinie, umożliwiające wprowadzenie przemysłów wysokich technologii i innowacyjnych.
- Wysoka atrakcyjność inwestycyjna Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.
- Rozwój parków przemysłowych i specjalnych stref ekonomicznych na obszarze całego województwa, zwiększających zatrudnienie i wdrażających innowacyjne technologie.
- Przestrzenny i techniczny potencjał małych portów morskich na wybrzeżu Bałtyku do wykorzystania dla rozwoju lokalnej działalności gospodarczej.
- Uzdrowiska – oferta turystyczna i opieka zdrowotna.
- Znaczne zasoby użytków rolnych, umożliwiające intensywny rozwój produkcji rolnej i hodowli o zróżnicowanym profilu.
- Duże zasoby leśne stwarzające możliwości rozwoju branży drzewnej, turystyki i rekreacji.
- Dobre warunki naturalne do rozwoju energetyki wiatrowej, geotermii i pozyskiwania energii z biomasy na przeważającym obszarze województwa.

Bariery

- Słabe kontakty województwa zachodniopomorskiego i miasta Szczecina z Regionem Øresund, zwłaszcza z Kopenhagą.
- Peryferyjne w stosunku do centrum Polski położenie województwa, powodujące oddalenie od głównych procesów gospodarczych, decyzyjnych i krajowych rynków zbytu.
- Brak wysokiej jakości połączeń komunikacyjnych – kolejowych i drogowych – portów ujścia Odry z ich głębokim zapleczem lądowym na Śląsku, w Republice Czeskiej, Austrii, na Słowacji; ograniczona żeglowność na Odrzańskiej Drodze Wodnej i brak kanału Odra-Dunaj.
- Utrudniona dostępność do portów ujścia Odry od strony wody (za płytkie tory podejściowe), obniżająca ich konkurencyjność wobec portów niemieckich.
- Odpływ mieszkańców województwa, zwłaszcza młodych, do innych województw i za granicę, przy jednoczesnym spadku przyrostu naturalnego (zwłaszcza w miastach) i starzeniu się populacji.
- Acentralny układ sieci osadniczej, polaryzacja sieci w dwóch obszarach leżących przy granicy województwa (Szczecin, Koszalin) ze słabą dostępnością do nich dużej części województwa.
- Brak w województwie instytutów naukowych rangi krajowej; ograniczone kontakty uczelni zachodniopomorskich z uczelniami w Polsce i za granicą, niska atrakcyjność akademicka uczelni zachodniopomorskich w skali kraju.
- Niska aktywność ekonomiczna w centralnej, południowej i wschodniej części województwa; niskie kwalifikacje bezrobotnych na obszarach o najwyższym bezrobociu.
- Brak w województwie dużych zakładów przemysłowych o innowacyjnej technologii; brak placówek prowadzących działalność projektową i naukowo-badawczą dla przemysłu.
- Ograniczony zasięg i dostępność komunikacji publicznej, z wyeliminowaniem większości lokalnych połączeń kolejowych, powodujące utrudnienie dostępu z terenów wiejskich, małych i średnich ośrodków do dużych miast.
- Niski poziom bezpieczeństwa zasilania w energię elektryczną w zachodniej części województwa; deficyty energii elektrycznej w pasie wybrzeża.
- Deformacja krajobrazu przyrodniczego i kulturowego oraz degradacja obszarów miejskich w wyniku niewłaściwej lokalizacji inwestycji wielkokubaturowych, wielkoprzestrzennych i dominant wysokościowych, obniżająca atrakcyjność i wartość użytkową terenów

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO (SOM)

PROJEKT

3. OBSZAR FUNKCJONALNY SOM

Obszar funkcjonalny SOM (Szczeciński Obszar Metropolitalny) stanowi szczególny przypadek miejskiego obszaru funkcjonalnego, dla którego ustalono ustawowy[73] obowiązek sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego, stanowiącego część planu zagospodarowania przestrzennego województwa.

Obszar funkcjonalny SOM został określony przy uwzględnieniu wytycznych zawartych w projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie szczegółowych warunków określania obszarów funkcjonalnych i ich granic (projekt z maja 2015 r.). Nie uwzględniają one jednak szczególnych uwarunkowań przestrzennych i społeczno-gospodarczych regionu oraz funkcjonującej od wielu lat współpracy jednostek samorządu terytorialnego w ramach budowy wspólnej strategii rozwoju obszaru metropolitalnego. W związku z tym przyjęto, iż miejski obszar funkcjonalny Szczecina (Szczeciński Obszar Metropolitalny – SOM) obejmuje swym zasięgiem gminy członkowskie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (wg stanu na 2015 r.) miejskie (Szczecin, Stargard i Świnoujście), miejsko-wiejskie (Goleniów, Gryfino, Police, Stepnica i Nowe Warpno) oraz wiejskie (Stargard, Kobylanka, Stare Czarnowo, Dobra i Kołbaskowo).

Ze względu na uwarunkowania:

- przyrodnicze (ujście Odry, Zalew Szczeciński wraz ze Świną, Dziwną, Zalewem Kamieńskim),
- infrastrukturalne (np. porty, linie kolejowe, drogi wodne, drogi),
- społeczno-gospodarcze (np. zależności w sieci osadniczej, dojazdy do pracy),

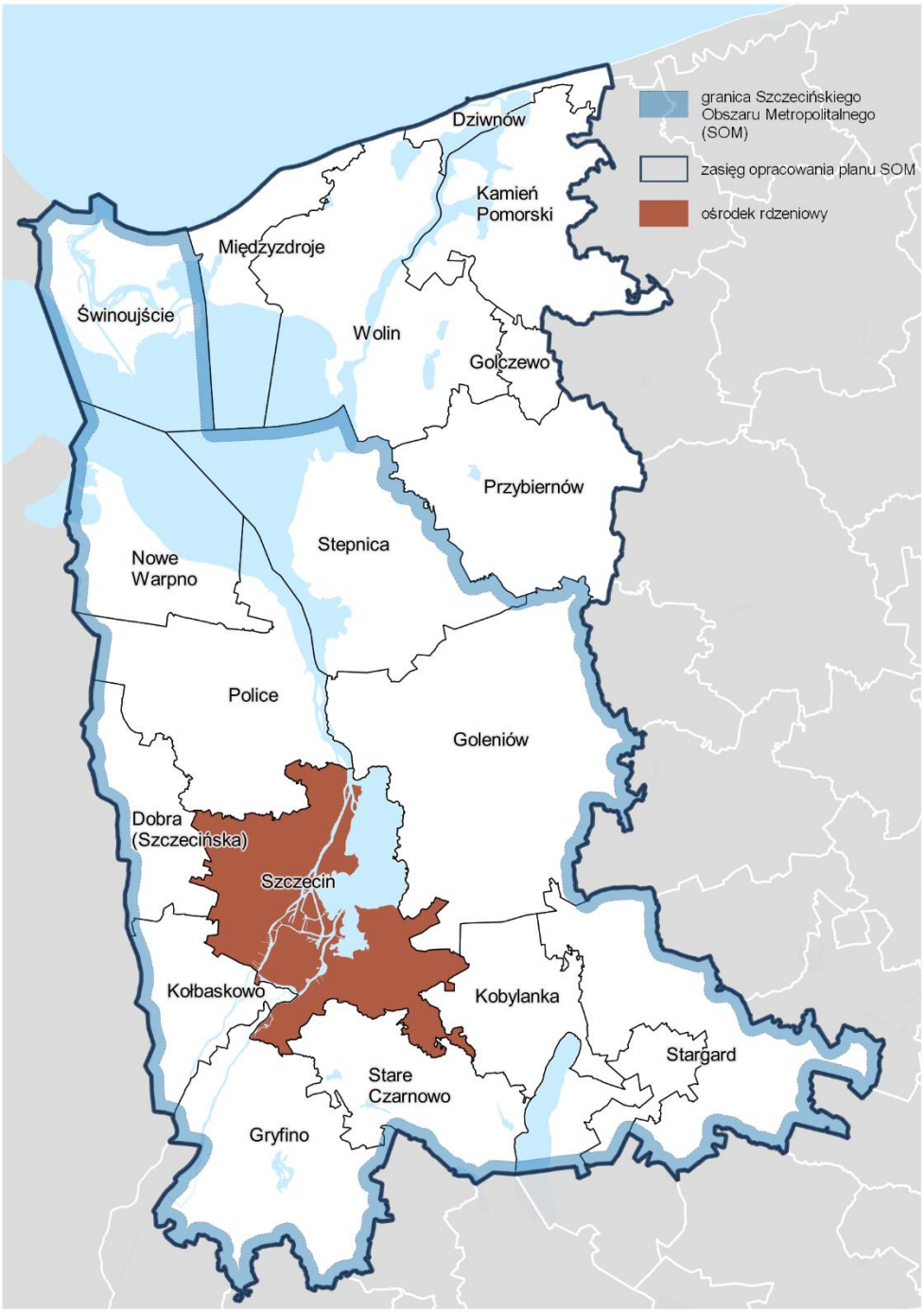
zasięg Planu zagospodarowania przestrzennego SOM obejmuje szerszy obszar. Jest on powiększony o gminy: Dziwnów, Kamień Pomorski, Międzyzdroje, Wolin, Przybiernów oraz miejscowość Wysoką Kamieńską (Ryc. 171.).

SOM, ze względu na przygraniczne położenie, jest jednocześnie częścią znacznie szerszego obszaru funkcjonalnego wkraczającego zasięgiem na terytorium RFN – Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina (TRMS). Obszar ten został objęty pracami planistycznymi w ramach wspólnej polsko-niemieckiej koncepcji rozwoju TRMS.

Powierzchnia planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego wynosi 374293 ha (w tym obszar SOM 279451 ha), co stanowi 16,3% powierzchni całego województwa.

[73] Art. 39 ust. 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – dla miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego uchwala się plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego – jako część planu zagospodarowania przestrzennego województwa.

Ryc. 171. Zasięg Planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (zasięg planu SOM)



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

3.1. Szczecin w przestrzeni polskiej i europejskiej

Szczecin jest miastem rdzeniowym jednego z metropolitalnych europejskich obszarów wzrostu (Atlas ESPON, listopad 2014). Według klasyfikacji przyjętej dla tych obszarów należy - podobnie jak inne polskie metropolie, z wyjątkiem Warszawy – do tzw. „MEGA – second-tier cities", w których restrukturyzacja gospodarcza i zmiana profilu mogłyby zwiększyć perspektywy wzrostu oraz usprawnić połączenia w ramach szerszych sieci.

Najbliższą względem Szczecina europejską metropolią z miastem stołecznym jest Berlin, z którym Szczecin utrzymuje intensywne kontakty na wielu płaszczyznach. Pozycja Berlina w tym układzie jest

dominująca. Równie wysoką rangę ma leżąca po drugiej stronie Bałtyku Kopenhaga. W przeszłości silne powiązania ze Szczecinem miała też Praga; a ich odnowienie jest wciąż potrzebne i możliwe. Inną dużą metropolią stosunkowo nieodległą jest Hamburg.

Stolica Danii wraz ze szwedzkim miastem Malmö oraz innymi mniejszymi ośrodkami położonymi nad Sundem tworzy od 1 stycznia 2016 r. region Greater Copenhagen & Skåne (wcześniej zwany regionem Øresund), który ze względu na wysoki poziom zaawansowania technicznego i naukowego jest jednym z najbardziej rozwiniętych obszarów w Europie Środkowo-Wschodniej i w Regionie Morza Bałtyckiego. Region Greater Copenhagen & Skåne wykazuje wyraźne ciążenie w kierunku południowym, co powinno być uważane za szansę rozwojową dla Szczecina i Świnoujścia zarówno w dziedzinie transportu, jak i innych metropolitalnych powiązań sieciowych. Jednak w dokumentach projektu VASAB, prognozujących kierunki rozwoju Regionu Morza Bałtyckiego do roku 2030, Szczecin wskazywany jest jako węzeł regionalny powiązany z Berlinem.

Położenie geograficzne z dostępem do Bałtyku predysponuje Szczecin do odgrywania roli węzła transportowego na osi północ-południe, a położenie w bezpośrednim sąsiedztwie granicy polsko-niemieckiej rozciąga zasięg wpływu metropolii na obszary po stronie niemieckiej.

Naturalną funkcją Szczecina w układzie krajowym, wynikającą z jego nadmorskiego położenia, jest funkcja portowa. Szczecin wraz ze Świnoujściem stanowią największy zespół portowy między Gdańskiem i Gdynią a Lubeką.

Ze względu na stosunkowo duże oddalenie od innych krajowych metropolii – Poznania, Gdańska, duopolu Bydgoszcz-Toruń i Wrocławia – Szczecin jest ośrodkiem generowania funkcji metropolitalnych w Polsce Północno-Zachodniej. Na początku drugiej dekady XXI w. miasto utraciło znaczenie jako silny ośrodek przemysłowy, zwłaszcza stoczniowy, jednak pełnione przezeń funkcje usługowe i gospodarcze nadal oddziałują stymulująco na gospodarkę w tej części kraju.

Szczecin jest również ośrodkiem intensywnej współpracy transgranicznej z Niemcami i siedzibą Euroregionu Pomerania. Bardzo słabo wykorzystane są możliwości współpracy gospodarczej i naukowej przez Bałtyk, z regionami Danii i Szwecji, a rozwój współpracy z regionami leżącymi na południe od Polski zawiera się w inicjatywie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65), praktycznie bez rzeczywistych efektów.

W województwie zachodniopomorskim Szczecin, jako stolica województwa, jest głównym ośrodkiem administracyjnym, gospodarczym, naukowym, kulturalnym, medycznym; wiedzie również prym w innych dziedzinach. Dominacja Szczecina nad resztą regionu jest wyraźna. Miasto skupia blisko jedną czwartą ogólnej liczby mieszkańców województwa, ponad trzy czwarte ogólnej liczby studentów, jedną trzecią personelu lekarskiego i wytwarza ponad jedną trzecią regionalnego produktu krajowego brutto.

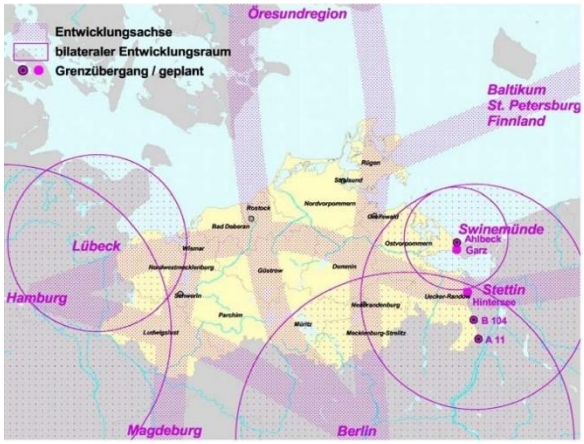
Szczecin jest miastem rdzeniowym nie tylko Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, ale i większej struktury przestrzennej – Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina. Jest to obszar, którego przewagi rozwojowe, przekładające się m.in. na lokalizację działalności gospodarczej, rozwój kultury, silną współpracę społeczno-gospodarczą, potencjał siły roboczej i nowe inwestycje, wynikają z bliskości metropolii Szczecina. Dąży się do tego, aby funkcje metropolitalne Szczecina z zakresu m.in. transportu, gospodarki, badań czy rozwoju obejmowały również otoczenie miasta po polskiej i niemieckiej stronie. Granica TRMS zmienia się w zależności od rozpatrywanych zagadnień, jednakże nie wykracza poza granice administracyjne województwa zachodniopomorskiego – po stronie polskiej oraz Regionalnego Związku Planistycznego Pojezierza Meklemburskiego (Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte), Regionalnego Związku Planistycznego Pomorza Przedniego (Regionaler Planungsverband Vorpommern) oraz Regionalnego Związku Planistycznego Uckermark-Barnim (Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim) – po stronie niemieckiej. Priorytety rozwoju polskiej części TRMS są tożsame z priorytetami rozwoju SOM. Rozciągnięcie i dostosowanie tych kierunków działań na obszary po drugiej stronie granicy może dokonać się we współpracy z niemieckimi krajami związkowymi, powiatami i gminami i oznaczać będzie rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina oraz podniesienie rangi miasta i całego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego tak w układzie krajowym, jak i międzynarodowym.

Znaczenie Szczecina w polsko-niemieckim obszarze powiązań w perspektywie roku 2030 zostało wyeksponowane w projekcie „Koncepcji Przyszłości 2030" (Zukunftkonzept 2030). Koncepcja ta dotyczy obszaru położonego w granicach Meklemburgii-Pomorza Przedniego, Brandenburgii, Berlina i Saksonii po stronie niemieckiej oraz po stronie polskiej w granicach województw: dolnośląskiego, lubuskiego, zachodniopomorskiego i wielkopolskiego. Szczecin jest tutaj pokazywany obok Berlina, Wrocławia, Poznania, Drezna jako część podstawowej struktury funkcjonalno-przestrzennej tworzonej przez sieć

największych miast. Koncepcja zakłada m.in. rozwój systemów transportowych drogowych i kolejowych w celu zbliżenia czasowego tych miast, poprawy dostępności wewnątrz obszaru oraz poprawy dostępności tego terytorium z pozostałych części Europy i świata. Dokument uwzględnia polską Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK) oraz obecnie aktualizowane niemieckie wizje rozwoju przestrzennego (Leitbilder der Raumentwicklung).

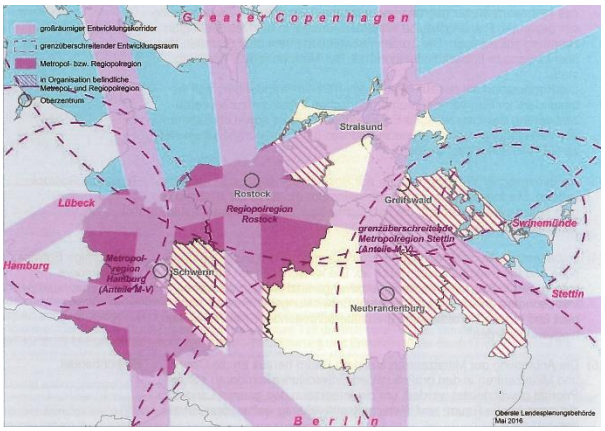
Szczecin jako miasto wojewódzkie położone w odległości ok. 14 km od granicy z Niemcami jest uwzględniane w politykach przestrzennych krajów związkowych Meklemburgii-Pomorza Przedniego oraz Berlina i Brandenburgii. W Programie Rozwoju Landu Meklemburgia-Pomorze Przednie (2005) wskazuje się na potrzebę współpracy bilateralnej z Polską, szczególnie ze Szczecinem oraz obszarem rozwojowym Świnoujścia w ramach włączenia w sieć europejską i ponadregionalną (Ryc. 1.). Projekt aktualizacji Programu Rozwoju Landu M-PP dodatkowo kładzie nacisk na potrzebę wzmocnienia współpracy i usieciowienia w zakresie badań i rozwoju w obszarze Morza Bałtyckiego oraz przestrzennie określa zasięg współpracy związków planistycznych w ramach TRMS (Ryc. 172 i Ryc. 173.).

Ryc. 172. Wielkoprzestrzenne osie rozwojowe, rozwój bilateralny i ponadgraniczny w stronę Polski



Źródło: Program Rozwoju Landu Meklemburgia-Pomorze Przednie (2005) – projekt

Ryc. 173. Wielkoprzestrzenne korytarze rozwojowe i obszary wpływów



Źródło: Program Rozwoju Landu Meklemburgia-Pomorze Przednie (2015) – projekt

3.2. Szczeciński Obszar Metropolitalny w krajowej polityce przestrzennej i regionalnej

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 nie wyznacza zasięgu obszarów funkcjonalnych ośrodków metropolitalnych, powierzając to zadanie planom zagospodarowania przestrzennego województw. W obrębie owej Koncepcji Szczecin został umieszczony wśród dziesięciu krajowych ośrodków metropolitalnych. Ośrodki te m.in. odgrywają znaczącą rolę w gospodarce kraju, charakteryzują się wysoką dostępnością transportową, aktywnie uczestniczą we współpracy międzynarodowej.

Gminy SOM mają wysoce zróżnicowane relacje z miastem rdzeniowym. Obok gmin o przewadze funkcji miejskich i przemysłowych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym znajdują się gminy typowo rolnicze i leśne, a obok gmin sąsiadujących ze Szczecinem – gminy oddalone od niego o ponad 90 km.

KPZK 2030 za metropolie krajowe uznaje te ośrodki (wraz z ich obszarami funkcjonalnymi), które stanowią centra zarządzania gospodarczego na poziomie co najmniej krajowym, mają duży potencjał gospodarczy, atrakcyjność inwestycyjną i dobre powiązania komunikacyjne, oferują szereg usług wyższego rzędu w różnych dziedzinach, wchodzą w relacje międzynarodowe, są też atrakcyjne pod względem turystycznym. Szczeciński Obszar Metropolitalny spełnia te wymagania, jak również szczegółowe kryteria wyznaczone w KPZK 2030 dla ośrodków metropolitalnych, takie jak liczba ludności, zatrudnienie w sektorze usług rynkowych, liczba studentów, lokalizacja portu lotniczego, lokalizacja hoteli czterо- i pięciogwiazdkowych i inne. Funkcje metropolitalne, które w głównej mierze pełni Szczecin, są w niektórych dziedzinach (np. gospodarczej, transportowej, turystycznej) uzupełniane przez inne gminy SOM.

W kierunkach działań polityki przestrzennej, KPZK 2030 nakłada na obszary funkcjonalne (metropolitalne), w tym i na SOM, obowiązek przygotowania planu zagospodarowania całego obszaru w celu

wzmocnienia jego integracji wewnętrznej, a także postuluje wspieranie funkcji metropolitalnych o znaczeniu międzynarodowym i rozwój powiązań funkcjonalnych metropolii sieciowej – krajowych (silniejszych z Poznaniem, i słabszych z Gorzowem Wielkopolskim, Zieloną Górą, Bydgoszczą, Koszalinem, Gdańskiem) i zagranicznych (z Berlinem i Kopenhagą). Szczeciński Obszar Metropolitalny uważany jest w KPZK 2030 za ośrodek niewykorzystujący w pełni walorów położenia przygranicznego. Dokument zakłada, że do 2030 r. SOM będzie miał połączenia drogami ekspresowymi w kierunku Zielonej Góry, Bydgoszczy i Wrocławia oraz liniami kolejowymi dostosowanymi do prędkości 200 km/godz. z Zieloną Górą, Poznaniem i Gdańskiem.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie wymienia wzmacnianie funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich i integrację ich obszarów funkcjonalnych jako podstawowe działanie w realizacji pierwszego z trzech celów strategicznych rozwoju regionalnego – wspomagania wzrostu konkurencyjności regionów. Aby osiągnąć ten cel, niezbędne jest zapewnienie efektywnych połączeń transportowych z centrum kraju, z najważniejszymi ośrodkami krajowymi i zagranicznymi, co w układzie krajowym odnosi się też do Szczecina i jego obszaru metropolitalnego. Również zadanie poprawy dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, jako warunek rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji w skali regionalnej, w szczególny sposób dotyczy Szczecina i województwa zachodniopomorskiego. Znaczna część województwa wskazana została w dokumencie jako jeden z obszarów strategicznej interwencji polityki regionalnej na rzecz poprawy tej dostępności. Z kolei do obszaru strategicznej interwencji na rzecz restrukturyzacji i rewitalizacji miast zaliczone zostały trzy miasta SOM – Stargard, Szczecin i Świnoujście – ze względu na zmianę (utratę) dotychczasowych funkcji społeczno-gospodarczych, potrzebę restrukturyzacji i rewitalizacji. Wreszcie, SOM znalazł się na obszarze strategicznej interwencji obejmującym obszary przygraniczne.

Dokument regionalny „Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020” wyodrębnia Szczecin wraz z otaczającymi go gminami i Stargardem (miastem i gminą wiejską) jako obszar metropolitalny – jeden z sześciu obszarów wielkoprzestrzennych w województwie – charakteryzujący się koncentracją procesów urbanizacyjnych i wielofunkcyjnym rozwojem. Rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina jest jednym z celów kierunkowych sformułowanych w strategii. Ma on być realizowany w ścisłym powiązaniu ze Szczecińskim Obszarem Funkcjonalnym, uwzględniając potencjał, potrzeby i rolę poszczególnych gmin SOM. Wymaga to podejmowania wspólnych inwestycji, usprawnienia komunikacji w obrębie SOM, budowy wspólnej i komplementarnej oferty edukacyjnej, naukowej, kulturowej, zdrowotnej oraz innych usług. Strategia zakłada też działania na rzecz włączenia obszaru metropolitalnego w międzynarodową sieć współpracy z udziałem innych metropolii europejskich, w szczególności bałtyckich.

Dokumentem programowym dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego jest też – w pewnej mierze – Strategia rozwoju Polski Zachodniej 2020, przyjęta przez Radę Ministrów 30 kwietnia 2014 r. Dokument odwołuje się do ustaleń Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie i Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 oraz do planów zagospodarowania przestrzennego województw, ale wśród celów szczegółowych umieszcza zapisy dotyczące rozwoju funkcji metropolitalnych w układzie makroregionalnym. W tym celu, w dokumencie postuluje się zawiązywanie porozumień i partnerstw pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi. Należy wzmacniać potencjał Wrocławia, Poznania i Szczecina (z jego unikalną funkcją transgraniczną), wykorzystując możliwości wynikające z sieciowania współpracy tych trzech ośrodków, oraz Opola, Zielonej Góry i Gorzowa Wielkopolskiego. Ponadto za niezbędne uważa się wzmacnianie funkcji bramowej Szczecina i Świnoujścia przez aktywne uczestnictwo w pracach nad strategią rozwoju Morza Bałtyckiego oraz poprawienie jakości powiązań portów z zapleczem.

Obszar metropolitalny Szczecina – rozpatrywany w ramach szerszej struktury Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina – został wymieniony jako jeden z jedenastu obszarów priorytetowych zidentyfikowanych w Studium integracji polskiej części pogranicza Polski i Niemiec IPPON. Opracowanie to stanowi instrument współpracy międzyregionalnej i koordynacji polityki rozwoju. Zgodnie z założeniem, wyniki Studium mają być pomocne w podejmowaniu decyzji na wszystkich poziomach zarządzania rozwojem.

Na obszarze funkcjonalnym Szczecina od ponad dziesięciu lat aktywnie działa Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM), które jest organizacją współpracy Szczecina i jednostek samorządu terytorialnego leżących w jego obszarze funkcjonalnym. W ramach swoich działań SSOM przygotowało m.in.:

- **Strategię rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego** (wrzesień 2014). Strategia skupia się na sposobach skutecznego podnoszenia jakości usług publicznych. Dokument wskazuje

strategiczne kierunki rozwoju w skali całego obszaru metropolitalnego do 2020 r. i zakłada wspieranie działania poszczególnych samorządów w rozwiązywaniu ponadlokalnych problemów oraz budowę potencjału społeczno-gospodarczego obszaru tworzonego przez wszystkie gminy Stowarzyszenia SOM.

- **Strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego** przyjętą Uchwałą nr 9/II/2016 z dnia 15 marca 2016 r. przez Walne Zebranie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z siedzibą w Szczecinie. Przy pomocy instrumentu ZIT, partnerstwa jednostek samorządu terytorialnego miast i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie mogą realizować wspólne przedsięwzięcia, wychodzące poza ramy granic administracyjnych poszczególnych JST i zwiększyć możliwości oddziaływania projektów unijnych. Nadrzędnym celem realizacji ZIT jest zatem zwiększenie zaangażowania jednostek samorządu terytorialnego z obszaru charakteryzującego się powiązaniami funkcjonalnymi, wspólnym potencjałem oraz wspólnymi problemami, w zarządzanie środkami z funduszy UE, ale też własnymi zasobami, na rzecz wdrożenia spójnych i komplementarnych projektów realizujących wspólną wizję rozwojową.
- **Zintegrowaną Strategię Transportu Publicznego na obszarze SOM na lata 2014-2020.** Główną wizją Strategii jest stworzenie spójnego systemu transportu zbiorowego, w którym rożne środki komunikacji będą się wzajemnie uzupełniać. Rozwiązania w niej ujęte mają prowadzić do uproszczenia organizacji oraz wprowadzić nową jakość w sferze integracji komunikacji zbiorowej. Nadrzędnym celem dokumentu jest zapewnienie możliwości swobodnego przemieszczania się mieszkańcom obszaru, tworząc rozwiązania transportowe dla konkretnego terenu, zapewniając przy tym odpowiednią liczbę kursów, niezależnie od środka lokomocji.

3.3. Główne uwarunkowania przestrzenne Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

3.3.1. Sieć osadnicza i struktura funkcjonalno-przestrzenna

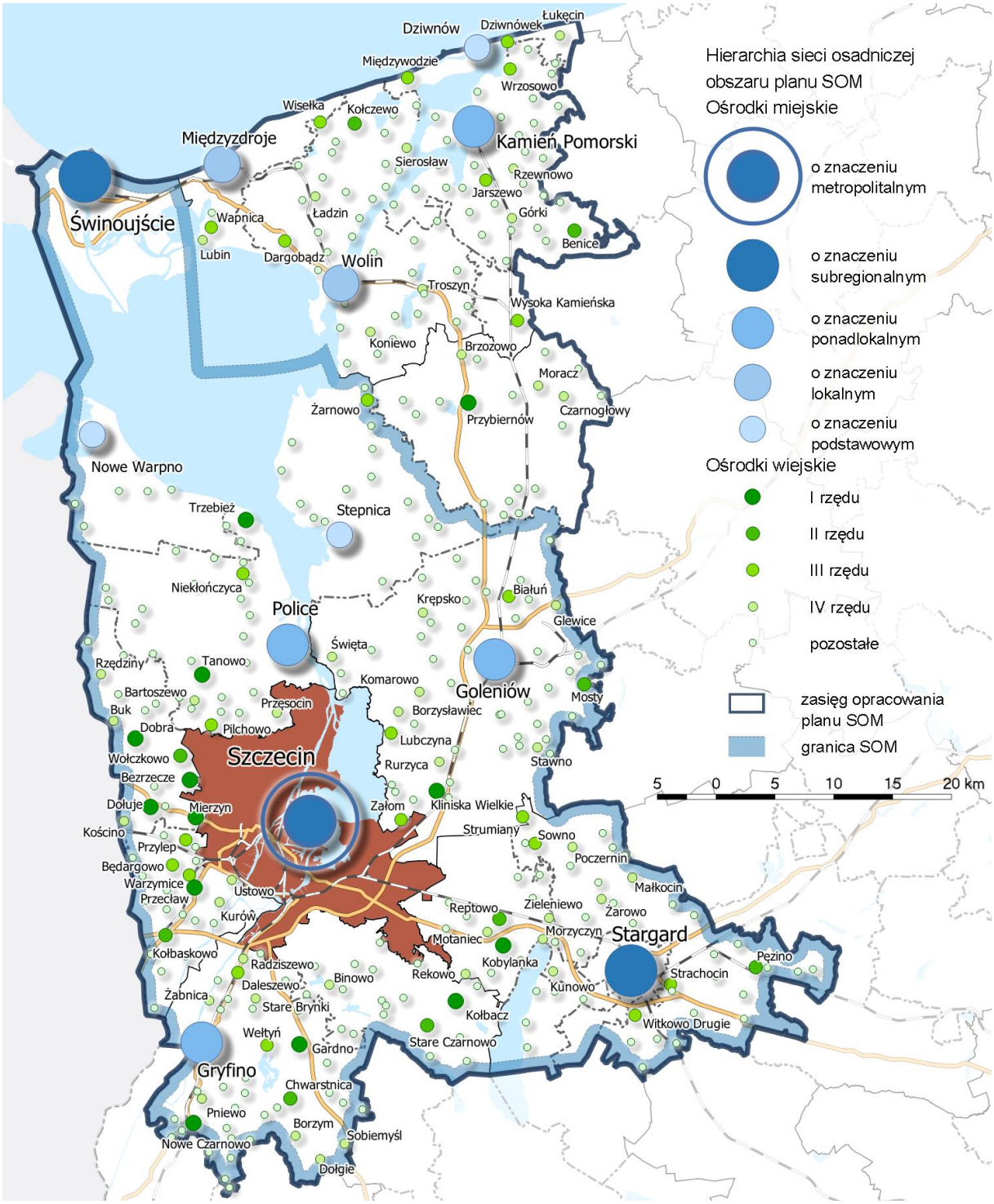
Sieć osadnicza

Sieć osadnicza MOFOW – Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego tworzy policentryczny układ z centralnym rdzeniem – miastem Szczecinem, pięcioma miastami średniej wielkości (Police, Goleniów, Gryfino, Stargard, Świnoujście) oraz dwoma małymi miastami: Nowym Warpnem i Stepnicą. Obszar planu obejmuje dodatkowo cztery miasta położone w estuarium Odry, tj. Wolin, Kamień Pomorski, Międzyzdroje i Dziwnów. Dopełnieniem układu osadniczego obszaru planu jest wiejska sieć osadnicza składająca się z 386 miejscowości.

W oparciu o współczynnik unikalności usług jednostki osadnicze leżące w granicach planu SOM można podzielić na następujące klasy hierarchii sieci osadniczej:

1) miasta:
   - ośrodek wojewódzki o znaczeniu metropolitalnym: Szczecin wraz z ośrodkami dzielnicowymi i osiedlowymi,
   - ośrodki o znaczeniu subregionalnym: Stargard, Świnoujście,
   - ośrodki o znaczeniu ponadlokalnym: Gryfino, Goleniów, Police, Kamień Pomorski,
   - ośrodki o znaczeniu lokalnym: Wolin, Międzyzdroje,
   - ośrodki o znaczeniu podstawowym: Nowe Warpno, Stepnica, Dziwnów,
2) ośrodki wiejskie:
   - I rzędu (ośrodki gminne i wspomagające), tj. wsie najlepiej wyposażone w usługi (Przybiernów, Trzebież, Tanowo, Dobra, Bezrzecze, Mierzyn, Kołbacz, Kobylanka, Kliniska Wielkie),
   - ośrodki wiejskie II, III i IV rzędu.

Ryc. 174. Sieć osadnicza obszaru planu SOM



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Struktura funkcjonalno-przestrzenna

W strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru wyodrębniono sześć stref:

1) Centrum Szczecina: jest rdzeniem układu funkcjonalno-przestrzennego SOM. Wielofunkcyjny obszar śródmieścia skupia funkcje o charakterze metropolitalnym (znaczenie regionalne, ponadregionalne), reprezentowane przez ośrodki kultury, administracji, zarządzające, finansowe, usług i otoczenia biznesu. Obszar ten obejmuje teren miasta z początku XX w. (obecne lewobrzeżne Śródmieście i Łasztownia). Od początku lat 90. XX w. rdzeń układu podlega

procesowi intensywnej kontrurbanizacji powodującej wyludnianie się śródmieścia i wzrost liczby ludności w dzielnicach peryferyjnych.

2) Strefa miejska: Szczecin lewo- i prawobrzeżny, Mierzyn, Bezrzecze, Przecław, Warzymice – obszar intensywnego osiedlania się mieszkańców oraz obszary przemysłowe. W samym Szczecinie zachodzi proces osiedlania się na obszarach oddalonych od centrum, w szczególności w osiedlach: Osów, Warszewo, Płonia i Kijewo. Z uwagi na najlepszą dostępność do centrum miasta, głównym obszarem ekspansji osadnictwa poza granicę Szczecina, stały się gminy Dobra i Kołbaskowo, sąsiadujące z miastem od zachodu. Obszary te przyjęły charakter miejski, w dużej mierze jako osiedla budownictwa wielorodzinnego.

3) Strefa ośrodków równoważących rozwój: Świnoujście, Kamień Pomorski, Goleniów, Gryfino, Stargard oraz Police – pełnią funkcje satelickie w stosunku do Szczecina. W miastach tych rozwijane są istniejące usługi, a także powstają usługi nowego rodzaju, co z kolei wpływa na proces urbanizacji przestrzennej. Miasta te, poza oddziaływaniem lokalnym, stanowią ośrodki obsługi o charakterze ponadgminnym z odpowiednio rozwiniętą ofertą usługową. Świnoujście, oddalone od centrum Szczecina o 56 km w linii prostej, jest ośrodkiem subregionalnym równoważącym rozwój w północnej części Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Ze Szczecinem powiązane jest funkcją portową, a w okresie letnim jest ważnym celem wypraw turystycznych.

4) Strefa ekstensywnej urbanizacji: to tereny podmiejskie Szczecina z intensywnie rozwijającą się zabudową jedno- i wielorodzinną, wsie zatracające charakter rolniczy (zwłaszcza w gminach Dobra, Kołbaskowo, Kobylanka, wiejska część gmin Police, Goleniów i Gryfino). Mniej intensywna suburbanizacja zachodzi w bezpośrednim otoczeniu Stargardu.

5) Kompleksy przemysłowo-gospodarcze: duże obszary wpływające na strukturę przestrzenną, powstające od XIX w. do czasów obecnych. Silna koncentracja występuje w paśmie Odry. Część terenów obecnie podlega transformacji w kierunku funkcji ogólnomiejskiej.

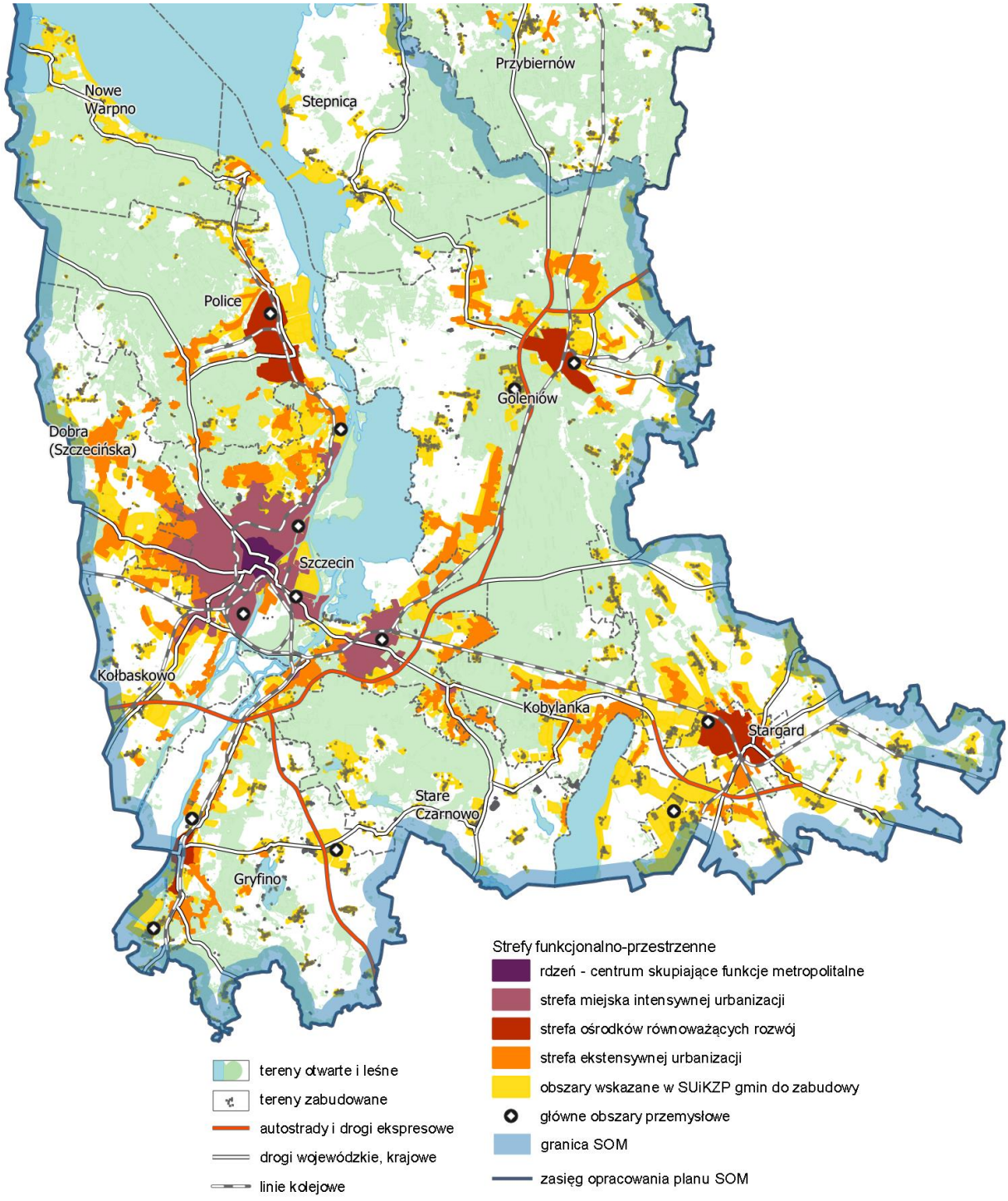
6) Tereny otwarte i leśne: obszary o krajobrazie półnaturalnym, rolniczym, leśnym oraz duże obszary wodne.

Czynnikiem przekształcającym układ przestrzenny jest rozrastanie się zabudowy, zawłaszcza na zachód od Szczecina, w sposób krawędziowy – przylegając bezpośrednio do miasta (Mierzyn, Bezrzecze), pasmowy wzdłuż dróg krajowych nr 10, 13 i drogi wojewódzkiej nr 112 (gmina Police). Kolejnym pasmem rozwoju osadnictwa jest pasmo Załom-Pucice-Kliniska-Goleniów oraz pasmo drogi nr 10 na wschód od Szczecina: Płonia-Kobylanka-Stargard. Pasmo zabudowy wzdłuż drogi nr 31 pomiędzy Szczecinem i Gryfinem rozwinęło się na przełomie XIX i XX w. w formie kilku wsi ulicowych połączonych ze sobą.

Istotną cechą obszaru jest duża koncentracja terenów przemysłowych i portowych w paśmie Odry od Nowego Czarnowa, przez Gryfino, Żydowce, Pomorzany, port Szczecin, tereny stoczniowe dzielnic północnych Szczecina aż do Polic. Na znacznej części tych obszarów zaprzestana została działalność wskutek upadku zakładów lub wycofania części funkcji portowych. Powstały nowe strefy koncentracji przemysłu w postaci parków przemysłowych w Goleniowie, Stargardzie, Policach, Gardnie i w prawobrzeżnej części Szczecina.

Ważną rolę w strukturze funkcjonalno-przestrzennej odgrywają wody, wykorzystywane do celów transportowych i rekreacyjnych (Odra, Dąbie, Ina) oraz duże kompleksy leśne (Puszcza Bukowa, Wkrzańska i Goleniowska), stanowiące potencjał przyrodniczy, rolniczo-produkcyjny oraz turystyczny. Kształtowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej zdeterminowane jest przez rzekę Odrę i Zalew Szczeciński, które dzielą obszar na dwie części i jednocześnie stanowią element funkcjonalnie łączący przestrzeń i dodający jej unikatowości. Odra i Zalew Szczeciński stwarzają atrakcyjne warunki komunikacji wodnej, będącej alternatywą dla połączeń lądowych.

Ryc. 175. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Szczecina i jego strefy podmiejskiej



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Polityka przestrzenna gmin będących w obszarze planu

Polityka przestrzenna gmin ujęta w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin określa m.in. obszary rozwoju nowej zabudowy. Przeanalizowano studia wszystkich gmin w kontekście sumarycznej powierzchni proponowanej zabudowy w podziale na poszczególne funkcje.

Tabela 44. Porównanie istniejącej powierzchni zabudowy z powierzchnią proponowaną w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin pod nową zabudowę

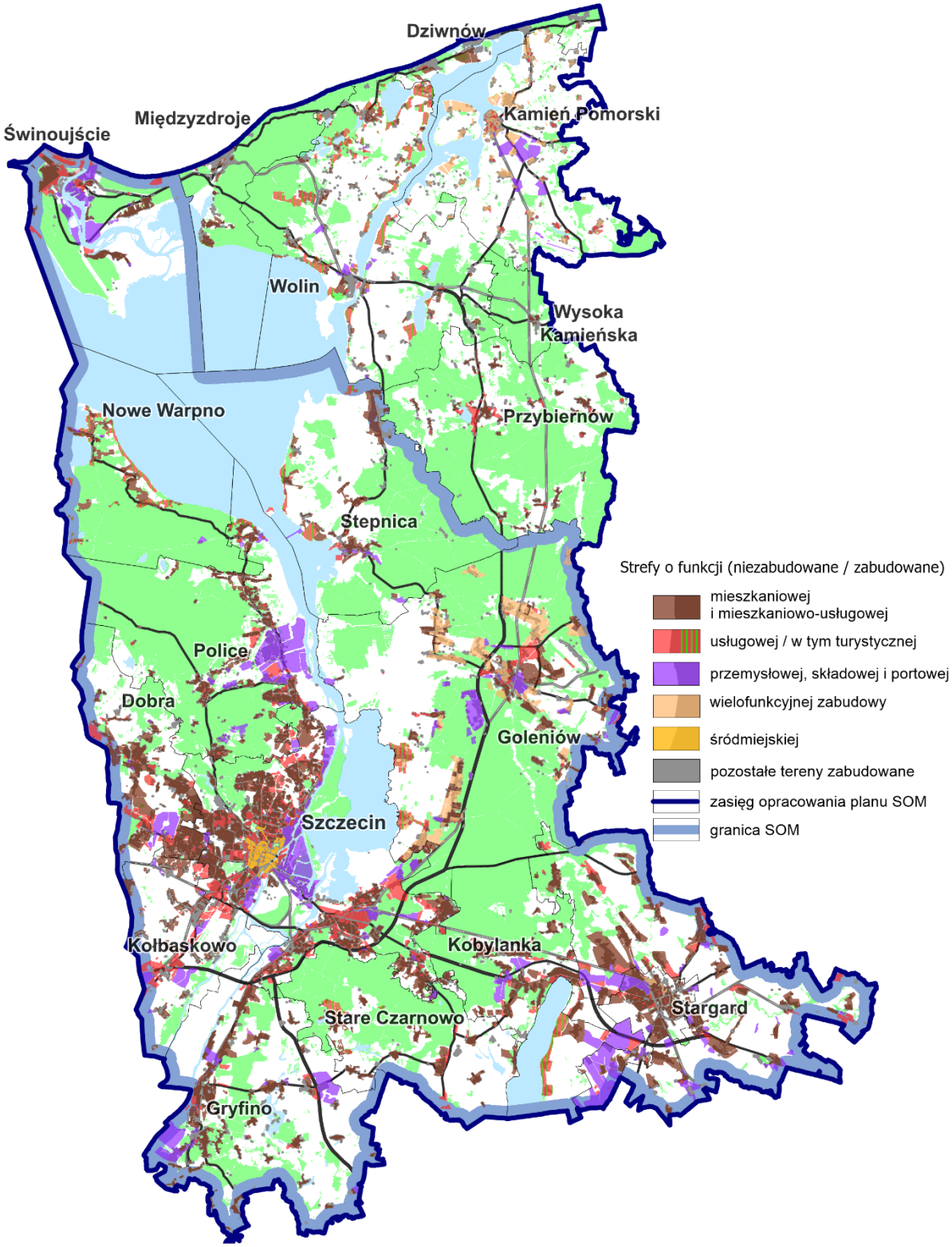
	Rodzaj dominującej funkcji wskazanej w SUiKZP	Powierzchnia istniejącej funkcji (udział procentowy pow. funkcji do pow. całego obszaru)	Powierzchnia projektowanych funkcji określonych na podstawie Studiów (udział procentowy pow. funkcji do pow. całego obszaru)	Propozycja zwiększenia pow.zabudowy w stosunku do stanu obecnego (w %)
A.	Strefa o funkcji mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej	6 995,21 ha (1,87%)	17 040 ha (4,55%)	243
B.	Strefa o funkcji usługowej	1 712,11ha (0,46%)	9 077 ha (2,42%)	530
C.	Strefa o funkcji przemysłowej	1 312,42 ha (0,34%)	9 688 ha (2,59%)	738
D.	Wielofunkcyjne strefy zabudowy	1 098,26 ha (0,28%)	4 249 ha (1,14%) 3 338 ha (0,89%)	387 304
E.	Śródmiejska strefa zabudowy miasta Szczecin	410,76 ha (0,1%)	-	-
∑	Łącznie bez E	11 117 ha	40 054 ha 39 143 ha	360 352

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Analizując politykę przestrzenną gmin wyrażoną w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego należy zauważyć, że w stosunku do istniejącego zagospodarowania terenu, gminy przewidziały wzrost terenów zabudowy o 352%. Analizując poszczególne funkcje zauważalne jest dwuipółkrotne zwiększenie powierzchni zabudowy mieszkaniowej, ponad pięciokrotne zwiększenie terenu usług i ponad siedmiokrotne zwiększenie terenów przemysłowo-składowych. Ponadto wskazywane w studiach tereny zabudowy wielofunkcyjnej mają powiększyć się trzykrotnie. Warto zaznaczyć, że 30% terenów usługowych przypada na usługi turystyczne. Przegląd uchwalonych na tych terenach planów miejscowych oraz weryfikacja powstającej tam zabudowy wskazały, że w istocie powstaje tam zabudowa mieszkaniowa. Podobnie przedstawia się sytuacja terenów wskazanych w studiach jako wielofunkcyjne strefy zabudowy – tu również w praktyce występuje niemal wyłącznie zabudowa mieszkaniowa (głównie w gminie Goleniów i Kamień Pomorski). W efekcie na terenach wskazanych w studiach gmin, na terenach niezainwestowanych, można wydzielić od 200 tys. do 300 tys. działek budowlanych.

Przy obecnych trendach demograficznych, niemożliwy jest do wygenerowania tak duży popyt na tereny budowlane. W konsekwencji tereny mogą zostać zainwestowane fragmentarycznie, co spowoduje problem z obsługą rozproszonej zabudowy, głównie w zakresie infrastruktury technicznej, usług publicznych, czy też spójnego, efektywnego transportu publicznego.

Ryc. 176. Projektowane strefy funkcjonalne, według studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i miast w obszarze planu SOM



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

3.3.2. Środowisko przyrodnicze i jego ochrona

Na strukturę przestrzenną i funkcjonowanie obszaru znaczący wpływ wywierają uwarunkowania przyrodnicze. Struktura użytkowania ziemi w granicach planu SOM – pod względem udziału w powierzchni ogółem – przedstawia się następująco:

- użytki rolne: 38% (w tym 5% stanowią użytki rolne gleb wysokiej jakości),
- grunty leśne: 32%,
- grunty pod wodami: 16%,
- grunty zabudowane i zurbanizowane: 8%,
- użytki ekologiczne, nieużytki, tereny różne: 6%.

Obszar opracowania obejmuje dwa przenikające się środowiska hydrograficzne: wody śródlądowe i morskie wody wewnętrzne. Te ostatnie obejmują polską część Zalewu Szczecińskiego i Odrę między Zalewem Szczecińskim a wodami portu Szczecin. Do największych zbiorników należy Jezioro Dąbie (5 570 ha), które pod względem powierzchni zajmuje IV miejsce w Polsce. W granicach planu SOM występują trzy główne zbiorniki wód podziemnych położone w regionie hydrogeologicznym Dolnej Odry i Zalewu Szczecińskiego:

- Dolina kopalna Szczecin – GZWP nr 122,
- Zbiornik międzymorenowy Stargard – Goleniów – GZWP nr 123,
- Zbiornik wyspy Wolin – GZWP nr 102.

Dla każdego z ww. GZWP wykonano dokumentację hydrogeologiczną określającą warunki hydrogeologiczne w związku z ustanowieniem obszarów ochronnych GZWP. Obecnie trwają prace związane z ustanowieniem obszarów ochronnych dla GZWP.

Gleby najwyższej przydatności rolniczej zajmują powierzchnię 19 870 ha. Największe obszary gleb kompleksu pszennego bardzo dobrego występują na Równinie Pyrzyckiej, w gminach: Gryfino, Stare Czarnowo, Szczecin, Dobra, Stargard. Kompleksy gleb o przewadze użytków bardzo dobrych, dobrych pszennych i żytnich należy pozostawić w użytkowaniu rolniczym.

Lasy wraz z gruntami zadrzewionymi i zakrzewionymi zajmują powierzchnię 119 744 ha i znajdują się w granicach 5 nadleśnictw: Kliniska, Goleniów, Trzebież, Międzyzdroje oraz częściowo Gryfino. Zwarte kompleksy leśne reprezentowane są przez puszcze: Bukową, Goleniowską i Wkrzańską. Wysokim stopniem zalesienia charakteryzują się gminy: Goleniów, Police, Kobylanka, Nowe Warpno, natomiast najniższym – gmina Kołbaskowo. Większość stanowią lasy ochronne.

Grunty pod wodami zajmują 60 962 ha. Gminy o największej powierzchni wód leżą nad Zalewem Szczecińskim – Stepnica, Świnoujście, Nowe Warpno, Międzyzdroje i Wolin – a w ich granicach znajdują się częściowo wody tego akwenu. Najmniej gruntów pod wodami jest w gminach Kobylanka i Dobra.

Tabela 45. Złoża kopalin występujące w granicach planu SOM

KOPALINY	NAZWA	
	Eksploatowane	Nieeksploatowane
Gaz ziemny	Wysoka Kamieńska, Kamień Pomorski, Rekowo	Międzyzdroje W i E, Wrzosowo, Przytór,
Ropa naftowa	Wysoka Kamieńska, Kamień Pomorski, Rekowo	
Kruszywa naturalne	Dargobądz, Mosty, Strzyżno, Miodowice, Wysoka Kamieńska II, Danowo, Ciechno	Budno, Żelisławiec, Mosty, Radziszewo, Lubieszyn, Nad Potokiem, Pilchowo II, Strachocin, Grzędzice, Kołczewo, Mokrzyca Wielka II, Ostromice II, Nad Potokiem I, Wolin, Podańsko, Dargobądz, Wełtyń, Tanowo, Miękowo, Daleszewo, Mokrzyca Wielka V
Kreda		Witkowo, Dębina, Żelewo, Dębina III, Sławoszewo II
Surowce ilaste ceramiki budowlanej		Szczecin-Zgoda, Niebuszewo, Bukowo (Wschód), Wełtyń, Wąwelnica, Przęsocin
Surowce ilaste do produkcji kruszywa lekkiego		Bukowo (Szczecin-Płonia)
Torfy	Kamień Pomorski	Pilchowo, Gąsierzyno, Reptowo, Sławoszewo, Tanowo, Międzyzdroje,
Wapienie i margle dla przemysłu cementowego		Czarnogłów
Piaski kwarcowe do produkcji betonów komórkowych		Łozienica (Kliniska)
Wody lecznicze	Kamień Pomorski, Świnoujście I, Stargard I	Międzywodzie (Kamień Pomorski IG-1), Dziwnówek Józef

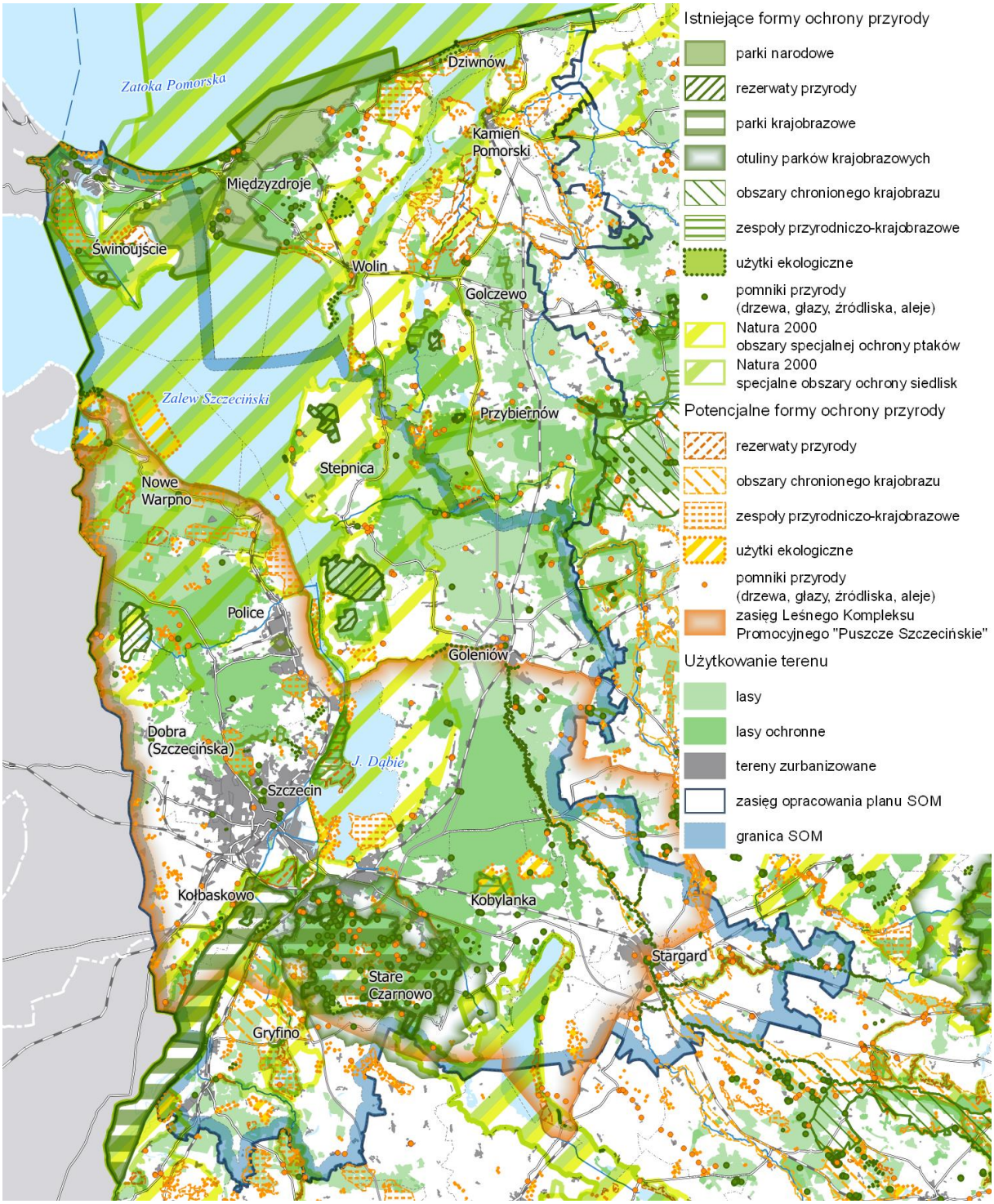
Źródło: Bilans zasobów złóż kopalin w Polsce wg stanu na 31XII2016 r. Państwowy Instytut Geologiczny, Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa 2017 r.

System obszarów chronionych w granicach planu SOM (nakładające się na siebie ustawowe formy ochrony przyrody) zajmuje powierzchnię 199 240 ha (53,2%). Tworzą go formy ochrony przyrody o zróżnicowanych wymaganiach ochronnych, których udział w powierzchni ogółem przedstawia się następująco:

- Woliński Park Narodowy: 2,2%,
- 28 rezerwatów przyrody: 1,1%,
- 2 parki krajobrazowe (Szczeciński Park Krajobrazowy Puszcza Bukowa, Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry – fragment): 3,4%,
- Obszary Natura 2000 (12 obszarów PLB, 13 obszarów PLH): 52,9%,
- 65 użytków ekologicznych: 0,3%,
- 15 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych: 0,8%.

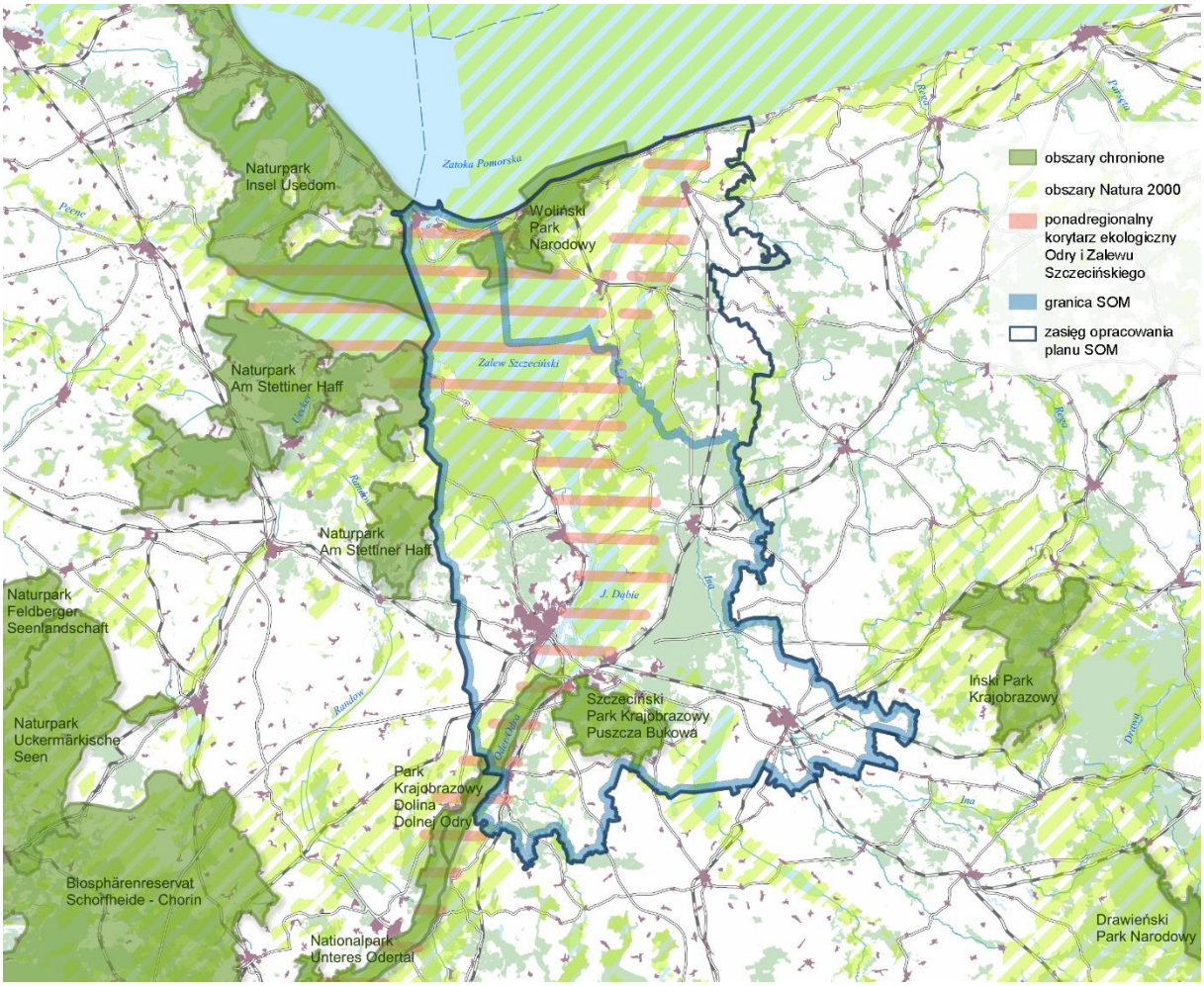
Obszary chronione na podstawie innych ustaw i przepisów szczególnych obejmują lasy ochronne, leśny kompleks promocyjny Puszcze Szczecińskie, pas nadbrzeżny morskich wód wewnętrznych, główne zbiorniki wód podziemnych.

Ryc. 177. Obszary i obiekty ochrony przyrody w obszarze planu SOM



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Ryc. 178. Powiązania przyrodnicze obszarów prawnie chronionych



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Szczeciński Obszar Metropolitalny zajmuje szczególne miejsce w systemie międzynarodowych sieci obszarów chronionych, zwłaszcza ze względu na dużą powierzchnię obszarów Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Transgraniczny obszar, cenny pod względem przyrodniczym, obejmuje Zalew Szczeciński (Wielki i Mały) z Roztoką Odrzańską i strefą nadbrzeżną, aż po puszcze Wkrzańską i Goleniowską oraz wybrzeże Bałtyku – od Piany do Dziwny – z wyspami Uznam i Wolin. W gminie Dobra znajduje się cenny rezerwat ornitologiczny Świdwie – chroniony Konwencją Ramsarską, który uzyskał status obszaru ochrony przyrody o znaczeniu międzynarodowym.

Powiększenie obszaru opracowania związane jest m.in. z uwarunkowaniami przyrodniczymi. W powiązaniach przyrodniczych obszaru SOM z otoczeniem, najważniejszą rolę odgrywa system obiegu wody w ramach zintegrowanego układu krążenia wód podziemnych i powierzchniowych na obszarach lądowych (retencja i przepływ) oraz specyficzna cyrkulacja wód Zalewu Szczecińskiego, Świny i Zatoki Pomorskiej, wynikająca z hydrologii i hydrauliki obszaru estuariowego Odry. Jednocześnie wspomniane wyżej obszary chronione oraz szczególne uwarunkowania przestrzenne, jak ujście Odry, Zalew Szczeciński wraz ze Świną, Dziwną, Zalewem Kamieńskim, wpłynęły na rozszerzenie zasięgu Planu Zagospodarowania Przestrzennego SOM o gminy Dziwnów, Kamień Pomorski, Międzyzdroje, Wolin i Przybiernów.

3.3.3. Dziedzictwo kulturowe

W grupie najstarszych osad obszaru planu SOM bez wątpienia wyróżnia się Wolin, w którym ślady osadnictwa słowiańskiego pochodzą już z IV-VI wieku n.e. (w 1140 r. ustanowione zostało tam biskupstwo). Na VII w. datuje się powstanie grodu książęcego w Kołbaczu (dziś wieś w gminie Stare Czarnowo), natomiast początki Szczecina, Stargardu i Kamienia Pomorskiego jako grodów datowane są na IX-X w. Szczecin, Stargard, Dąbie, Goleniów, Police, Gryfino, Nowe Warpno, Kamień Pomorski, Wolin

uzyskały prawa miejskie w latach 1243-1295, Świnoujście w 1765 r., Grabowo w roku 1855, Podjuchy w 1945 r., Międzyzdroje w 1947 r., Dziwnów w 2003 r., Stepnica w 2014 r. W XVI w. prawa miejskie prawdopodobnie posiadały też Stare Czarnowo i Wełtyń.

Bogata spuścizna kulturowa ujścia Odry doznała wielkiego uszczerbku w czasie II wojny światowej. Tereny portowe i przemysłowe były celem bombardowań lotniczych, a pozostała tkanka miejska ucierpiała podczas zdobywania miast przez Armię Czerwoną, w trakcie ostrzału artyleryjskiego. Skutkiem tego Szczecin jest dużym miastem o nieproporcjonalnie małej liczbie zabytków. Centra innych miast również zostały w dużej mierze zburzone.

Zachowane zabytki obejmują: układy osadnicze, w tym zabytki osadnictwa pradziejowego, założenia przestrzenne, formy budownictwa, budynki i fortyfikacje itd. (pochodzące z okresu od XIII w. do współczesności). Najwięcej zabytków nieruchomych znajduje się w Szczecinie i Stargardzie. Na obszarze planu SOM zachowały się i zostały objęte ochroną obiekty należące do następujących kategorii:

- relikty osadnictwa pradziejowego, czyli grodziska, kurhany, trakty handlowe (w które obfituje w szczególności wyspa Wolin i bezpośrednie otoczenie miasta Szczecin),
- układy ruralistyczne z okresu średniowiecza (większość wsi w MOFOW).
- ratusze miejskie (w Szczecinie, Stargardzie, Nowym Warpnie, Kamieniu Pomorskim, Wolinie, jak również stary ratusz w Świnoujściu),
- inne obiekty użyteczności publicznej: sądy, szkoły, szpitale (w miastach),
- pozostałości średniowiecznych murów obronnych wraz z basztami, wzniesione z kamienia lub cegły (w Stargardzie, Goleniowie, Gryfinie, Szczecinie Dąbiu, Kamieniu Pomorskim),
- kościoły, znajdujące się prawie w każdej miejscowości – granitowe, charakterystyczne dla krajobrazu zachodniopomorskiego, równie często spotykane kościoły ceglane gotyckie, kościoły neoromańskie i neogotyckie oraz znacznie rzadsze kościoły szkieletowo-ryglowe,
- założenia poklasztorne cystersów (w Kołbaczu), augustianów (w Policach-Jasienicy),
- zamki (Zamek Książąt Pomorskich w Szczecinie, zamek w Pęzinie, gm. Stargard),
- liczne założenia rezydencjalne: dwory i pałace sytuowane w otoczeniu parków i zabudowań folwarcznych, dwory i pałace w obrębie układów urbanistycznych (pałace biskupie itp.),
- budynki mieszkalne, w tym wielorodzinne kamienice i wille w miastach oraz zagrody i chałupy wiejskie (na terenie całego MOFOW),
- parki (miejskie w Szczecinie, uzdrowiskowy w Świnoujściu, liczne parki dworskie we wsiach),
- cmentarze, lokowane z reguły w otoczeniu kościołów, z największym Cmentarzem Centralnym w Szczecinie,
- architektura uzdrowiskowa i pensjonatowa (w Świnoujściu, Międzyzdrojach i Dziwnowie),
- założenia urbanistyczne (m.in. tereny starego miasta w Goleniowie, Gryfinie, Nowym Warpnie, Stargardzie, Wolinie, Kamieniu Pomorskim oraz w Szczecinie – śródmieście, Wały Chrobrego i dzielnica Pogodno),
- nowożytne fortyfikacje (w Świnoujściu) i koszary (w Szczecinie, Stargardzie),
- zabytki techniki (m.in. latarnia morska w Świnoujściu, zespół stoczni w Świnoujściu, wiatrak holenderski w Wolinie, wiatrak koźlak w Przybiernowie, wieża ciśnień i inne obiekty kolejowe w Międzyzdrojach, urządzenia hydrotechniczne na Międzyodrzu, elewatory portowe w Szczecinie, zespoły portu wolnocłowego w Szczecinie i stoczni w Świnoujściu, zajezdnie tramwajowe w Szczecinie, dworzec kolejowy w Trzebieży, linia kolejki wąskotorowej z mostami i przepustami, młyn w Stargardzie),
- budynki o wybitnych cechach architektonicznych lub związane z pamięcią historyczną (m.in. w Szczecinie dawne kino „Kosmos”, stołówka dawnej Stoczni Szczecińskiej, gdzie było podpisywane porozumienie kończące strajk w 1980 r., więzienie w Goleniowie, pojedyncze budynki o różnych funkcjach w całym MOFOW).

W województwie znajdują się trzy Pomniki Historii ustanowione przez Prezydenta RP i wszystkie są umiejscowione na terenie MOFOW. Są to:

- zespół kościoła pw. Najświętszej Maryi Panny Królowej Świata i średniowieczne mury obronne, pochodzące z końca XIII-XV w. w Stargardzie,
- dawny klasztor cystersów z XII wieku w Kołbaczu (gmina Stare Czarnowo),
- zespół katedralny w Kamieniu Pomorskim, którego najstarsze fragmenty pochodzą z przełomu wieków XII i XIII.

W kontekście najstarszych śladów bytności człowieka, wyjątkową wartość mają natomiast wykopaliska i artefakty na wyspie Wolin, pochodzące z epoki kamienia.

Unikatowy układ urbanistyczny w Szczecinie bezdyskusyjnie wyróżnia się nie tylko na tle województwa, ale i kraju. Zamysł planistyczny zainspirowały francuskie odkrycia archeologiczne w Egipcie oraz fascynacja starożytnością w epoce podbojów napoleońskich.

Stan ochrony zabytków, zwłaszcza kościołów i zabytkowych budynków w małych wsiach, jest niezadowalający – niektóre są wręcz w ruinie. W miastach większość zabytków ma właściwą opiekę i ekspozycję.

Wojewódzki Program Opieki nad Zabytkami również diagnozuje zły stan techniczny znaczącej części zasobu kulturowego w województwie. Jest on rezultatem m.in. niedostatecznych mechanizmów ochrony, niedofinansowania oraz barier instytucjonalno-prawnych, które uniemożliwiają odpowiednią ochronę wartości kulturowych.

W granicach planu SOM znajduje się też znaczna liczba budynków, pomników, obiektów urbanistycznych i dzieł sztuki, które mogłyby być uznane za dobra kultury współczesnej. Przykładowo można wymienić: Szczeciński Dom Sportu, budynek biurowo-handlowy „Baltona", Teatr Letni, Pomnik Czynu Polaków, rzeźbę plenerową „Ogniste Ptaki" (autorstwa Władysława Hasiora) w Szczecinie, cmentarz żołnierzy radzieckich w Gryfinie, witraże w kościele pw. św. Jana Chrzciciela w Stargardzie, wieżę obserwacyjną u wejścia na redę, przeprawę promową w Świnoujściu. Lista obiektów zasługujących na objęcie tą formą ochrony, związanych z historią Polski na Pomorzu Zachodnim po II wojnie światowej, jest znacznie dłuższa i dotyczyć może wielu innych miejscowości, nie tylko miast. Z uwagi na brak przepisów dotyczących ochrony dóbr kultury współczesnej, istnieje obawa, że niektóre z tych obiektów mogą zostać usunięte lub przebudowane (budynek „Czekoladka" w Szczecinie).

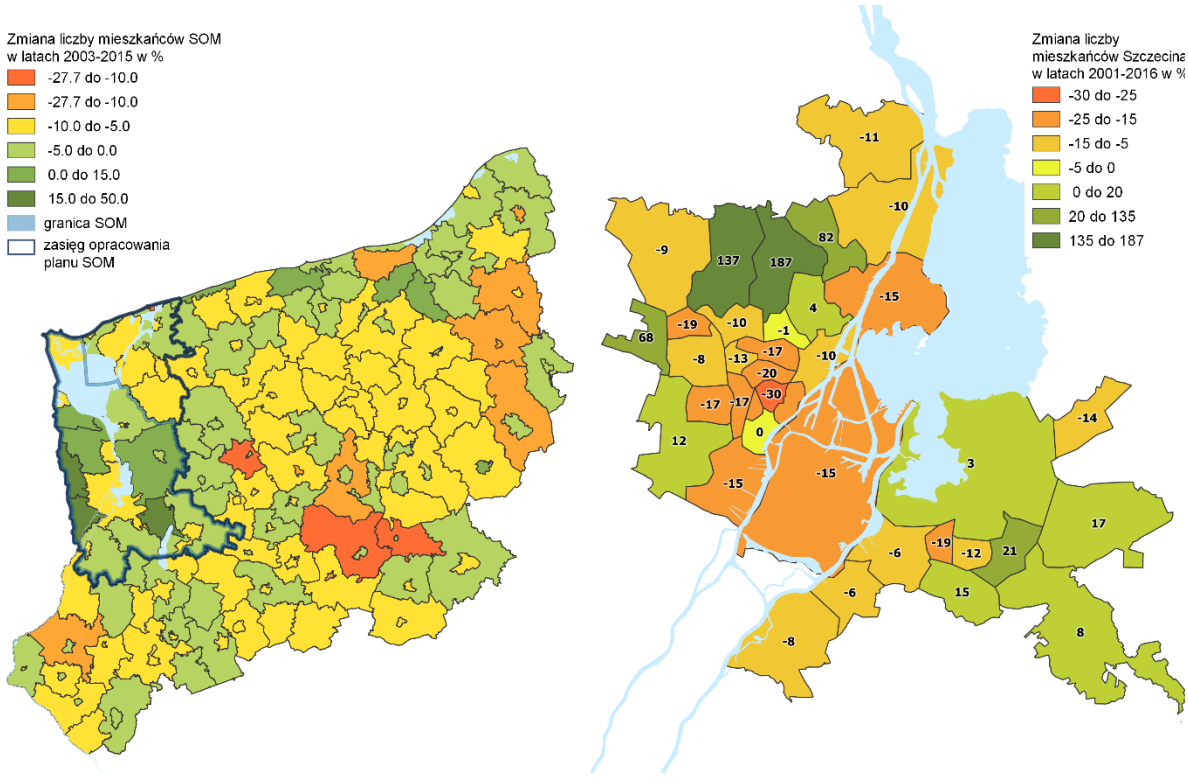
3.3.4. Demografia

Liczba mieszkańców w granicach planu systematycznie wzrastała do roku 2013, w którym wynosiła 730 tys. osób. W kolejnych latach liczba mieszkańców zaczęła spadać. W roku 2015 w granicach planu SOM mieszkało 728,7 tys. osób (spadek o 0,18% w stosunku do roku 2013). Ponad 55,6% mieszkańców obszaru mieszka w Szczecinie (ponad 405 tys. osób). We wszystkich miastach obszaru mieszka łącznie 615 tys. osób (85% wszystkich mieszkańców). Rośnie liczba mieszkańców terenów wiejskich (wzrost o ponad 20 tys. mieszkańców w ciągu ostatnich 12 lat) – w 2015 r. mieszkało na nich ok. 110 tys. osób, czyli 15% ogółu mieszkańców.

W Szczecinie od roku 2003 liczba mieszkańców powoli, ale systematycznie spada. Niewielki wzrost w porównaniu do roku poprzedniego odnotowany w roku 2010 – o ok. 3,9 tys., a więc o niecały 1%, spowodowany był korektą po spisie ludności. Podobnie wygląda sytuacja w pozostałych miastach obszaru planu, gdzie również odnotowuje się powolny spadek liczby ludności.

Ryc. 179. Zmiana liczby mieszkańców w gminach objętych planem SOM w latach 2003-2015

Ryc. 180. Zmiana liczby mieszkańców w Szczecinie w latach 2001-2016 wg osiedli

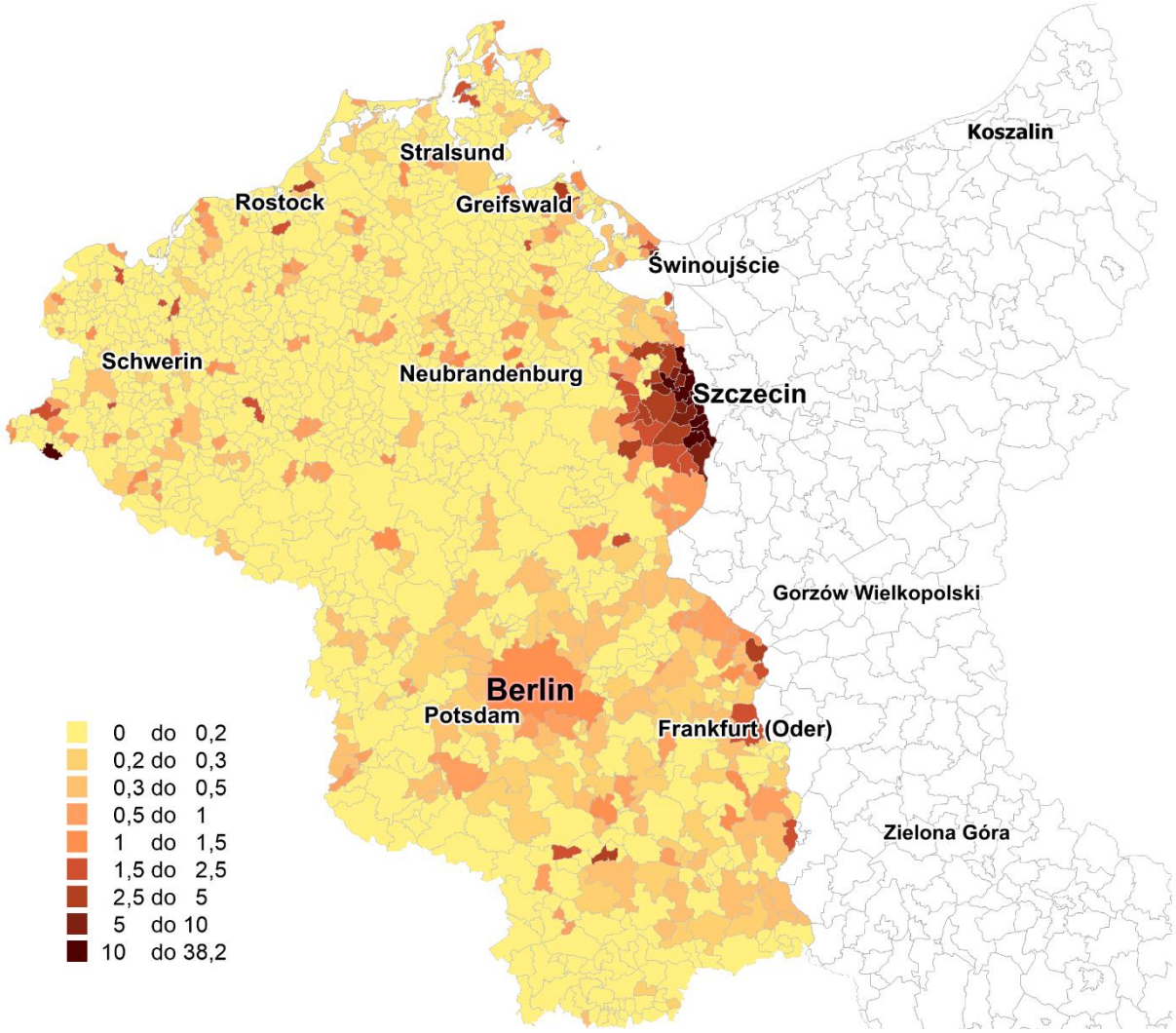


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS oraz na podstawie danych z ewidencji ludności Urzędu Miasta Szczecina

Głównym obszarem wzrostu są gminy położne na zachód od Szczecina: Dobra i Kołbaskowo. Liczba mieszkańców w obu gminach w ciągu ostatnich 6 lat systematycznie wzrasta – w Dobrej o 26% (z 16,5 tys. w 2010 r. do 20,8 tys. w 2015 r.), w Kołbaskowie o 12% (z 10,0 tys. w 2010 r. do 12,0 tys. w 2015 r.). W okresie, w którym Szczecin odnotowywał największy spadek liczby ludności powodowany migracjami, gminy Dobra i Kołbaskowo zanotowały największe dodatnie salda migracji. Duży wzrost odnotowała również, leżąca pomiędzy dwoma największymi miastami obszaru Szczecinem i Stargardem – gmina Kobylanka. Analiza kierunków migracji oraz dojazdów do pracy wskazuje na proces przenoszenia się mieszkańców największych miast na tereny podmiejskie.

Największe wsie znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie Szczecina, przy jego zachodniej granicy. Mają one najlepszą dostępność do centrum miasta, w związku z czym stały się celem migracji mieszkańców stolicy województwa.

Ryc. 181. Odsetek Polaków wśród mieszkańców gmin Brandenburgii i Meklemburgii-Pomorza Przedniego oraz mieszkańców Berlina w 2011 r.

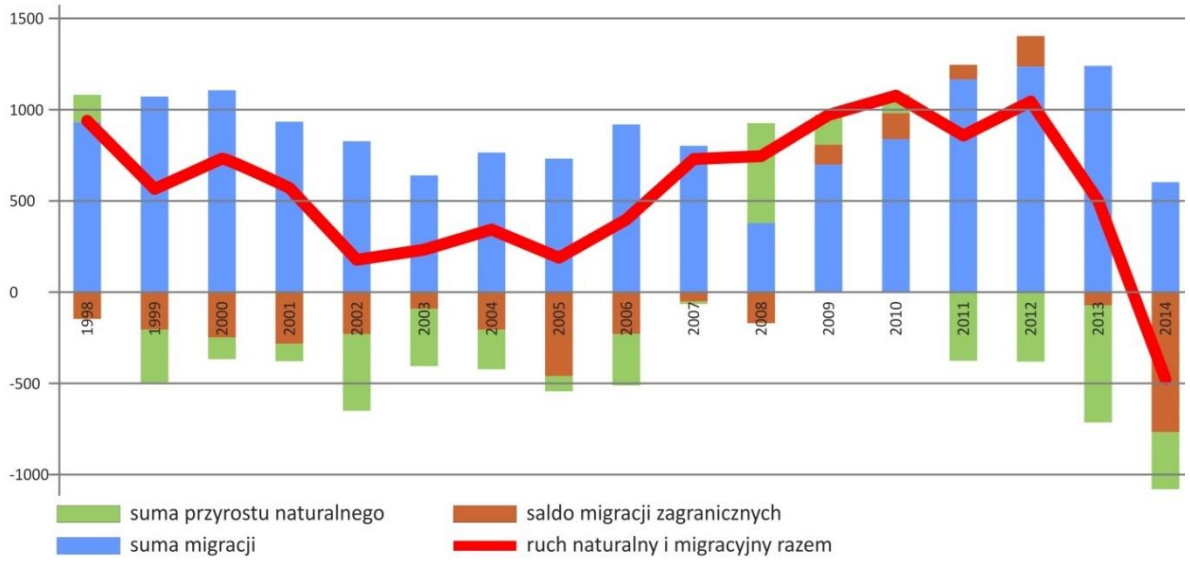


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Zensus 2011

Przygraniczne położenie Szczecina, warunkujące transgraniczny potencjał oddziaływania, uwidacznia się również w osiedlaniu się Polaków na przygranicznym obszarze Niemiec. Tereny, z których możliwe są codzienne dojazdy do Szczecina, obejmują południowo-wschodnie gminy Meklemburgii-Pomorza Przedniego oraz północno-wschodnie gminy Brandenburgii. W niemieckich przygranicznych gminach (Löcknitz, Tantow, Blankensee, Grambow, Ramin, Nadrensee) Polacy w 2011 r. stanowili ponad 10% mieszkańców. Wejście Polski do Strefy Schengen otworzyło możliwości rozwoju obszaru funkcjonalnego Szczecina na stronę niemiecką.

Procesy deglomeracyjne w Szczecinie zachodzą nie tylko na skutek przenoszenia się mieszkańców poza miasto; zauważalne są również w samym mieście (Ryc. 180.). Następuje wyraźny spadek liczby ludności w dzielnicach Centrum, Śródmieście, Stare Miasto, na dużych osiedlach zbudowanych z wielkiej płyty (Zawadzkiego-Klonowica, Słoneczne) oraz w dzielnicach położonych wzdłuż rzeki Odry – Międzyodrze, Golęcino, Pomorzany. Wzrasta natomiast liczba mieszkańców na obszarach oddalonych od centrum (Warszewo, Osów, Bukowo, Krzekowo-Bezrzecze). Mając na uwadze, że tuż za granicami Szczecina również szybko przybywa ludności, tereny przy granicach miasta (od wewnątrz i od zewnątrz) stają się najszybciej zaludnianymi obszarami.

Ryc. 182. Zmiana liczby ludności w gminach planu SOM w latach 1998-2014



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Na przestrzeni ostatnich lat wyraźnie dało się zaobserwować na obszarze planu SOM proces tzw. starzenia się społeczeństwa. Od roku 2003 systematycznie spada liczba osób w wieku przedprodukcyjnym (z 19,3% w roku 2003 do 16,6% w roku 2015) i osób w wieku produkcyjnym (z 66,3% w roku 2003 do 62,7% w roku 2015) i rośnie liczba osób w wieku poprodukcyjnym (z 14,3% w roku 2003 do 20,8% w roku 2015). W tym okresie najwięcej osób w wieku przedprodukcyjnym ubyło z miast: Dziwnowa i Nowego Warpna, zaś najmniej ubyło z obszaru wiejskiego gminy Nowe Warpno, obszaru wiejskiego gminy Stargard i z miasta Szczecin. Najwięcej osób w wieku produkcyjnym ubyło z miast: Dziwnowa i Gryfina. Największy wzrost liczby osób w wieku produkcyjnym zanotowały: gminy Dobra, Kobylanka, Kołbaskowo, gmina wiejska Stargard oraz obszary wiejskie gmin Police, Nowe Warpno i Goleniów. Z informacji tych wynika wyraźnie, że osób w wieku produkcyjnym przybywa głównie na obszarach wiejskich gmin i w gminach wiejskich. Wszystkie gminy na obszarze planu zanotowały wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym.

3.3.5. Gospodarka

Szczeciński Obszar Metropolitalny jest najsilniejszym obszarem gospodarczym województwa zachodniopomorskiego. W 2015 r. znajdowało się tu 50% z ogólnej liczby 220 tysięcy podmiotów gospodarczych istniejących w województwie. W Szczecinie i podregionie szczecińskim wytwarzane jest 61% PKB województwa. O lokalizacji i intensywności działalności gospodarczej decydują charakterystyczne dla tego obszaru cechy środowiska, uwarunkowania przestrzenne i demograficzne, infrastruktura komunikacyjna i gospodarcza oraz funkcje metropolitalne i związane z rolą stolicy województwa.

Struktura gospodarki i przewagi konkurencyjne

Gospodarka obszaru (podregion miasto Szczecin i podregion szczeciński) jest zdywersyfikowana, z dużym udziałem sektora usługowego (sekcje G-T) (68% wartości dodanej brutto), produkcji przemysłowej wraz z budownictwem (sekcje B-F) (30% wartości dodanej brutto). W tym zakresie widoczna jest odmienność samego Szczecina i podregionu szczecińskiego. W Szczecinie większe znaczenie ma sektor usług, który generuje 75% wartości dodanej brutto (podregion szczeciński: 59%), a w podregionie szczecińskim – przemysł, który odpowiada za 37% wartości dodanej brutto (Szczecin: 25%). Potencjał ekonomiczny obszaru jest związany z kondycją i perspektywami rozwoju Miasta Szczecina, którego produkt regionalny brutto (PRB) na mieszkańca w 2014 r. stanowił 118% średniej krajowej. Stopa bezrobocia w listopadzie 2016 r. wyniosła 4,7% i była znacznie poniżej średniej krajowej wynoszącej 8,2%.

Działalność usługowa skoncentrowana jest głównie w Szczecinie – w roku 2015 w usługach działało 86 tys. podmiotów gospodarczych (w województwie 168 tys.), a udział sektora usług w gospodarce obszaru systematycznie rośnie. Pod tym względem Szczecin przoduje wśród miast wojewódzkich. Wyższe wskaźniki występują jedynie w Warszawie i Poznaniu. Największy udział w sektorze usług ma handel detaliczny i hurtowy. Ponadto oprócz klasycznych usług bankowych, gastronomicznych, transportowych, turystycznych czy edukacyjnych Szczecin został zaliczony do wschodzących ośrodków usług

nowoczesnych, tj. BPO, IT, SSC (w 2015 r. w usługach tych zatrudnionych[74] było 3,5 tys. osób). Dzięki zrealizowanym w ostatnich latach inwestycjom, Szczecin (ze 126 000 m^2) na rynku nieruchomości biurowych zajął 8. miejsce w Polsce. Jednocześnie obserwowany jest wysoki współczynnik niewynajętej powierzchni biurowej (pustostany), który na koniec I kwartału 2016 r. wynosił 18,3% i był najwyższy w analizowanych miastach w kraju.

Udział działalności przemysłowej w strukturze zatrudnienia jest największy w powiatach policki i goleniowskim (około połowa zatrudnionych tu osób pracuje w przemyśle). Pod względem wielkości produkcji przemysłowej duże znaczenie mają również: Szczecin, Stargard, gmina Gryfino i Świnoujście.

Przewagi konkurencyjne SOM wynikają przede wszystkim z nadmorskiego i nadgranicznego położenia – bliskości państw Europy Zachodniej i Skandynawii. Wśród branż wykorzystujących nadmorskie położenie należy wskazać tradycyjne sektory kojarzone z gospodarką morską, tj.:

- Przemysł budowy i remontu okrętów oraz jachtów.
- Działalność w obszarze branży stoczniowej skoncentrowana jest głównie w Szczecinie i w Świnoujściu i wykazuje wciąż duży potencjał, mimo zlikwidowania Stoczni Szczecińskiej. Intensywnie rozwija się branża offshorowa (np. produkcja wielkogabarytowych elementów metalowych do morskich elektrowni wiatrowych w Szczecinie).
- Porty i logistyka morska, w tym transport morski, obsługa statków i portów, przeładunki i bezpieczeństwo żeglugi.
- Transport morski, w dobie globalizacji, stanowi główną gałąź transportową światowego handlu. Drogą morską dostarcza się ponad 80% wolumenu handlu światowego. Dobra dostępność do portu morskiego stanowi istotną przewagę dla wielu rodzajów działalności, nawet niezwiązanej tradycyjnie z morzem. Decydującym ogniwem logistycznym są porty w Szczecinie i Świnoujściu, których roczne przeładunki w 2015 r. wyniosły 20 mln ton (28,7% ogółu przeładunków w kraju) oraz port w Policach. W nowo wybudowanym porcie zewnętrznym w Świnoujściu mieści się terminal LNG przystosowany do odbioru drogą morską gazu o łącznej możliwości regazyfikacji wynoszącej 5 mld m^3. W perspektywie terminal LNG w Świnoujściu może zyskiwać na znaczeniu świadcząc, oprócz usług regazyfikacji, także usługi przeładunku LNG na cysterny samochodowe i kolejowe oraz bunkrowania na jednostki pływające (z wykorzystaniem Odrzańskiej Drogi Wodnej). Ponadto Szczecin jest siedzibą firm armatorskich (np. Polskiej Żeglugi Morskiej, która poza frachtem obsługuje również regularne połączenia promowe ze Szwecją i Danią), administracji morskiej i firm świadczących usługi na rzecz portu i armatorów.
- Inne przemysły związane z dostawami lub odbiorem produktów drogą morską i wykorzystaniem zasobów wód, np. sektor chemiczny (w Policach i Szczecinie), energetyczny (w Gryfinie, Szczecinie i Świnoujściu).

Bliskość morza wpływa również na intensywność ruchu turystycznego (liczba turystów w województwie w trakcie 20 lat podwoiła się). Z kolei transgraniczność obszaru przejawia się w strukturze ruchu turystycznego (duży odsetek odwiedzających miejscowości nadmorskie i Szczecin stanowią goście z Niemiec). Do ważnych ośrodków turystycznych należy zaliczyć Świnoujście (w 2014 r. odnotowano 233 tys. turystów, z których 50% stanowili obcokrajowcy), Międzyzdroje (149 tys. turystów) i Dziwnów (89,5 tys. turystów). Oferta turystyczna obejmuje turystykę pobytową, żeglarstwo i sporty wodne, zwiedzanie miast, turystykę pieszą, turystykę uzdrowiskową.

Atut transgranicznego położenia wykorzystywana jest stosunkowo od niedawna - po wejściu do Unii Europejskiej i Strefy Schengen położenie to może być już w pełni wykorzystywane. Niemniej obserwuje się trend oddalania współpracy transgranicznej od pogranicza, co pokazuje, że z biegiem czasu maleje zależność między odległością od granicy a wymianą towarową. Do dziedzin gospodarki wykorzystujących transgraniczne położenie obszaru należy zaliczyć działalność transportową oraz magazynową. Koncentruje się ona głównie w Szczecinie, powiecie stargardzkim i gryfińskim, a w wyniku powstających dużych inwestycji potentatów e-handlu (centrum logistyczne Zalando w Gardnie, gmina Gryfino i centrum logistyki Amazon w Kołbaskowie) znaczenie tego sektora w obszarze, zwłaszcza w strukturze zatrudnienia, jeszcze bardziej wzrośnie.

Rynek pracy

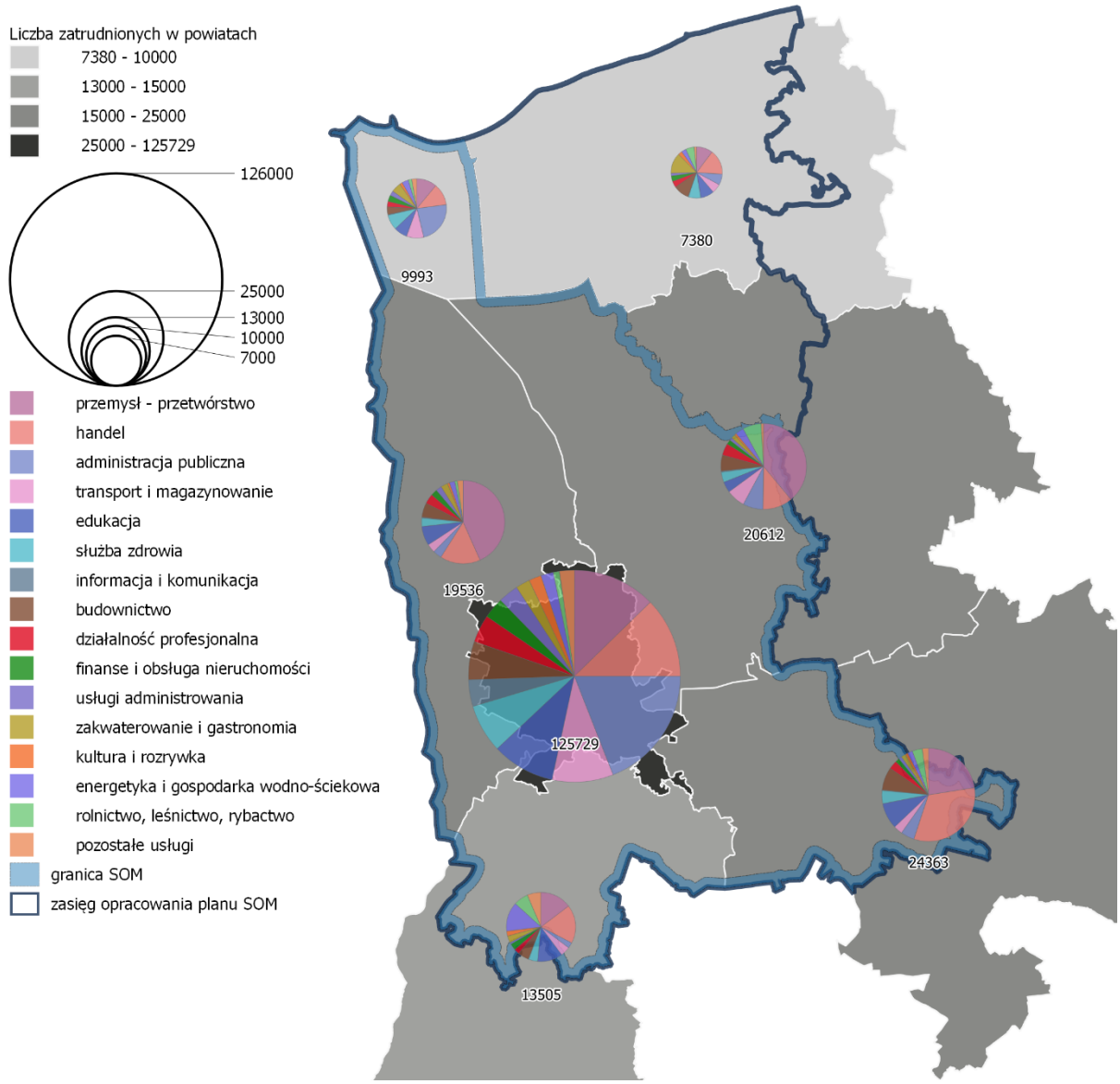
[74] Sektor nowoczesnych usług biznesowych w Polsce, ABSL, 2015.

W 2015 r. w powiatach obszaru planu pracowało 221 tys. osób[75]. Rynek pracy charakteryzuje się największym zatrudnieniem w usługach – 69,8%. W szeroko rozumianym przemyśle (sekcje BCDEF) pracował blisko co czwarty zatrudniony (27,8%) natomiast w rolnictwie tylko 2,3%. Po rozbiciu na poszczególne sekcje okazuje się, że głównym miejscem pracy były zakłady przemysłowe (18,8%), następnie handel hurtowy i detaliczny (15,2%). Ważnym pracodawcą była sfera budżetowa, reprezentowana przez administrację publiczną (13,8%), placówki edukacyjne (8,8%) oraz służbę zdrowia (6,2%). Wysoki udział zatrudnionych w działalności edukacyjnej jak i służbie zdrowia wynika nie tylko z lokalnych potrzeb w obsłudze ludności, ale związany jest także z pewnymi funkcjami metropolitalnymi (uczelnie wyższe oraz specjalistyczne szpitale). Z racji przecinania się korytarzy transportowych i nadgranicznego usytuowania obszaru wiele osób znajduje zatrudnienie w dziedzinie transportu oraz usług magazynowych (7,5%). Duże zatrudnienie w tej branży świadczy o utrzymującej się roli tego obszaru jako znaczącego węzła logistycznego, w tym także w transporcie morskim. Rola usług magazynowych dodatkowo wzrosła po otwarciu centrów logistycznych: w Parku Regionalnym w Gryfinie (Zalando, 130 tys. m^2, ok. 1 000 miejsc pracy) oraz w gminie Kołbaskowo (Amazon, 156 tys. m^2, ok. 1 000 miejsc pracy).

W przemyśle (bez budownictwa) w 2015 r. łącznie pracowało 48 tys. osób. Struktura zatrudnienia jest bardzo zróżnicowana, nie występuje tu jedna dominująca branża, a pięć, które skupiają ok. 70% przemysłowej siły roboczej całego obszaru. Są to: przemysł spożywczy, metalowy, elektromaszynowy, chemiczny oraz energetyka i wodociągi wraz z oczyszczalniami ścieków. Największy udział w sektorze spożywczym ma Szczecin, gdzie pracuje 50% (ok. 3 500 os.) pracowników tej branży oraz powiat goleniowski (21%; 1 450 os.). W branży metalowej Szczecin skupia 50% (3 500 os.) pracowników, powiaty: policki – 18% (1 200 os.), stargardzki – 14% (950 os.). Największa dominacja Szczecina w zatrudnieniu występuje w sektorze elektromaszynowym (57%; 3 850 os.), przy znacznym udziale powiatu polickiego (20%; 1 400 os.). Branża energetyczna (oraz dostarczanie i odbiór wody) związana jest głównie z elektrowniami w Szczecinie (38%; 2 400 os.) i powiecie gryfińskim (29%; 1 850 os.). Pracownicy branży chemicznej skupieni są przed wszystkim w powiecie polickim 48% (3 300 os.) głównie w zakładach chemicznych w Policach oraz w powiecie stargardzkim (17%; 1 200 os.), z czego większość osób jest zatrudniona w fabryce opon Bridgestone. Blisko 6% (2 850 os.) zatrudnionych na terenie powiatów wchodzących w granice SOM pracuje w branży meblowej. Niekwestionowanym liderem jest powiat goleniowski, który skupia w sobie 75% pracowników branży meblarskiej z powiatów SOM.

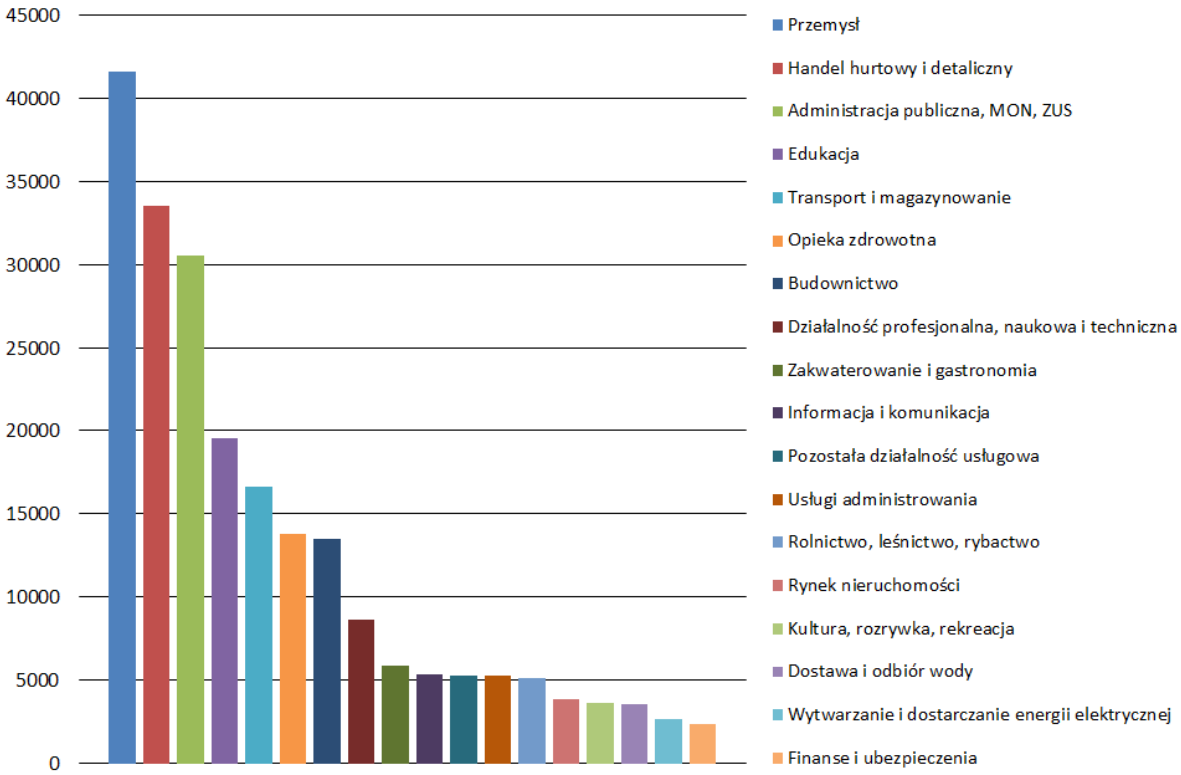
[75] Na podstawie danych z Izb skarbowych.

Ryc. 183. Zatrudnienie wg Sekcji PKD w powiatach w 2015 r.



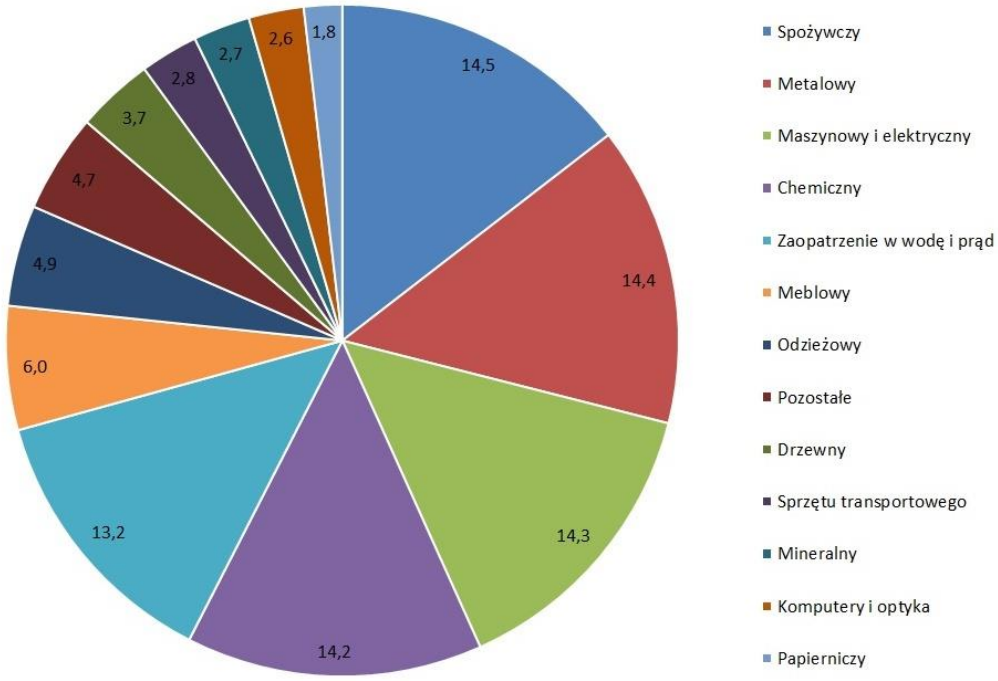
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb skarbowych

Ryc. 184. Zatrudnienie wg Sekcji PKD w obszarze planu SOM w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb skarbowych

Ryc. 185. Zatrudnienie w przemyśle wg Sekcji PKD w 2015r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb skarbowych

Systematycznie poprawiająca się sytuacja na rynku pracy (zmniejsza się liczba osób bezrobotnych przy większej liczbie ofert) sprawia, że strategicznym zadaniem polityki rynku pracy jest nie tyle tworzenie nowych miejsc pracy w regionie, co zwiększenie poziomu dopasowania i uzupełnienia deficytów osób

bezrobotnych. Na obszarze planu występuje zapotrzebowanie na wyspecjalizowane miejsca pracy w następujących sektorach[76]:

- budowlanym, obróbce metali i obsłudze maszyn i urządzeń (duży deficyt pracowników występuje zwłaszcza w Świnoujściu i Szczecinie),
- w branży samochodowej (szczególnie w zawodach mechanika, blacharza, lakiernika),
- spedycji i logistyce (jedynie na terenie powiatu kamieńskiego występuje nadwyżka zatrudnionych w tym sektorze),
- w zawodach: projektant i administrator baz danych, programista oraz informatyk (deficyt występuje głównie w Szczecinie),
- w zawodach: kucharz, piekarz, cukiernik, recepcjonista/rejestrator (deficyt występuje na obszarze całego województwa),
- w sektorze usług opieki zdrowotnej.

Nadwyżka pracowników występuje w zawodach: ekonomista, filozof, historyk, socjolog, politolog, kulturoznawca, nauczyciel przedmiotów ogólnokształcących, pedagog, pracownik biur podróży i organizator obsługi turystycznej.

Lukę siły pracowniczej na rynku uzupełniają pracownicy ze wschodu. W 2017 r. najwięcej deklaracji o zatrudnienie cudzoziemców - na podstawie uproszczonej procedury – zarejestrowano w Powiatowym Urzędzie Pracy w Szczecinie, tj. 27 710 oświadczeń stanowiących prawie 40% wszystkich zarejestrowanych w regionie. Na kolejnym miejscu z obszaru planu znalazł się powiat goleniowski – 8 069 deklaracji, tj. 11,4%. Zdecydowanie najczęściej oświadczenia o potrzebie zatrudnienia dotyczą obywateli Ukrainy (94,4% deklaracji). W 2017r. na terenie województwa obcokrajowcy najczęściej znajdują zatrudnienie w działalności w zakresie usług administracyjnych (29,0%), budownictwa (18%) i przetwórstwa przemysłowego (14,8%)[77].

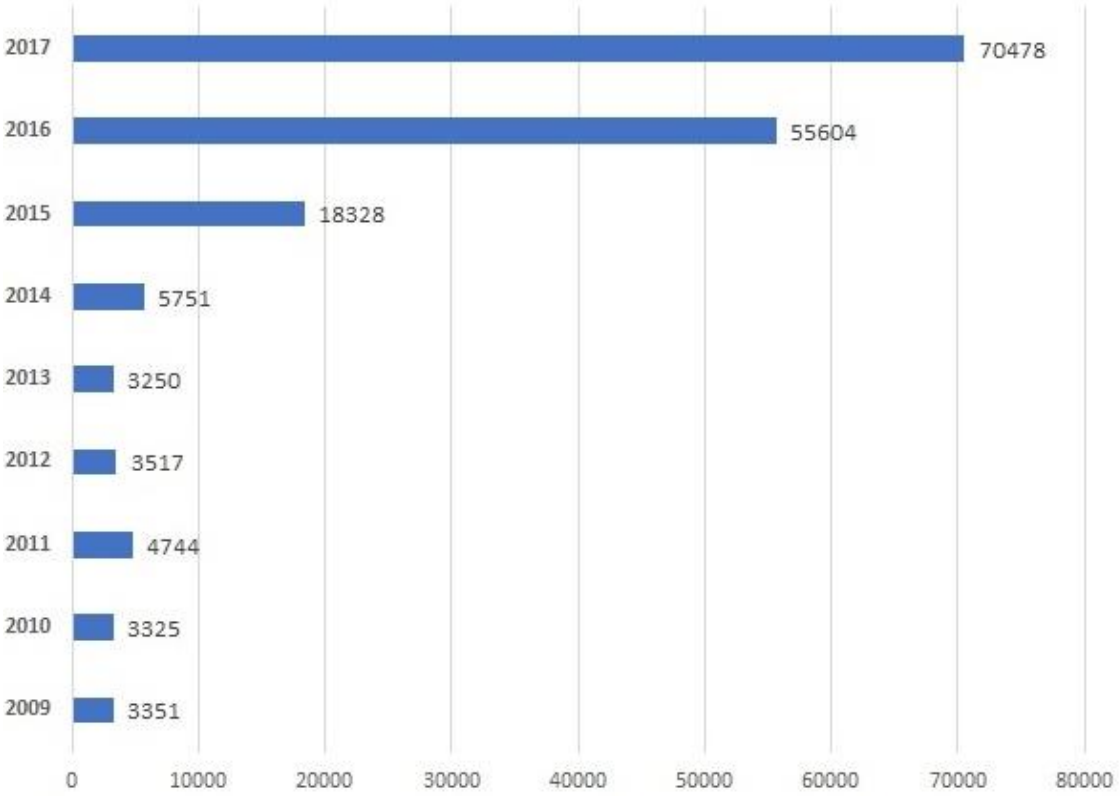
Na obszarze planu następuje transformacja rynku pracy w kierunku „rynku pracownika” wraz z systematycznie zwiększającymi się wymaganiami dotyczącymi wysokości wynagrodzenia. Przeciętne wynagrodzenie brutto w 2016 r. w Szczecinie wyniosło 4 539 zł, w województwie średnio 3 946 zł, zaś w Polsce 4 291 zł. Szczecin znalazł się na siódmym miejscu wśród miast wojewódzkich[78].

[76] Barometr zawodów 2017. Wydawca: Wojewódzki Urząd Pracy w Szczecinie, https://www.wup.pl/images/uploads/II_DLA_INSTYTUCJI/badania/Raport_wojewodztwo_zachodniopomorskie_web.pdf

[77] Powierzenie wykonywania pracy cudzoziemcom na podstawie oświadczenia pracodawcy w województwie zachodniopomorskim w 2017 roku, Wojewódzki Urząd Pracy w Szczecinie, Szczecin 2018.

[78] Szczecin 2016. Raport o stanie miasta, s. 73-74.

Ryc. 186. Liczba oświadczeń pracodawców zarejestrowanych w województwie zachodniopomorskim w latach 2009-2017



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Szczecinie

Pomimo trudności gospodarczych takich jak upadek Stoczni Szczecińskiej czy przeniesienie firm lub centrów decyzyjnych poza granice województwa (Zakłady Chemiczne Police, Polskie LNG S.A., PGE GiEK S.A. Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra, Sklepy Komfort S.A.), okres 2004-2015 to lata wzrostu liczby miejsc pracy w obszarze planu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego o ok. 8%. W tym okresie wskaźnik bezrobocia (liczba bezrobotnych w przeliczeniu na 100 osób w wieku produkcyjnym) silnie się wahał, osiągając w 2016 r. 4,1%. Wzrost liczby miejsc pracy intensywniej odbywał się w strefie zewnętrznej aglomeracji (gminy: Dobra, Kołbaskowo, Kobylanka).

Tabela 46. Wskaźnik bezrobocia w latach 2004-2016 na terenie objętym planem SOM

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
11,7	10,9	9,0	5,9	4,3	6,6	7,2	7,1	7,6	7,4	6,4	5,3	4,1

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Na terenie objętym planem funkcjonowało w 2015 r. 83 z 140 dużych zakładów pracy[79], które stanowią miejsce pracy dla 33% mieszkańców województwa. Największymi z nich pozostają podmioty sektora publicznego (szpitale, uczelnie wyższe i urzędy). Wśród dużych przedsiębiorstw największe to: Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „Police" S.A., Netto, Grupa Kapitałowa OT Logistics S.A., Farutex Spółka z o.o[80]. Do pozostałych znaczących pracodawców (powyżej 250 pracowników) zaliczają się: Polska Żegluga Morska, PGE GiEK S.A. Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra, DGS Poland Spółka z o.o. (aparaty słuchowe), Zakłady Drobiarskie Drobimex Spółka z o.o., Zakłady Mięsne Agryf w Szczecinie, fabryka mebli Swedwood Poland w Goleniowie, fabryka opon Bridgestone oraz producent urządzeń przeładunkowych Cargotec MAU w Stargardzie, stocznie remontowe w Szczecinie i Świnoujściu. Spółki notowane na giełdzie to: CLEAN & CARBON ENERGY S.A., Megaron S.A., OT Logistics i Grupa Azoty

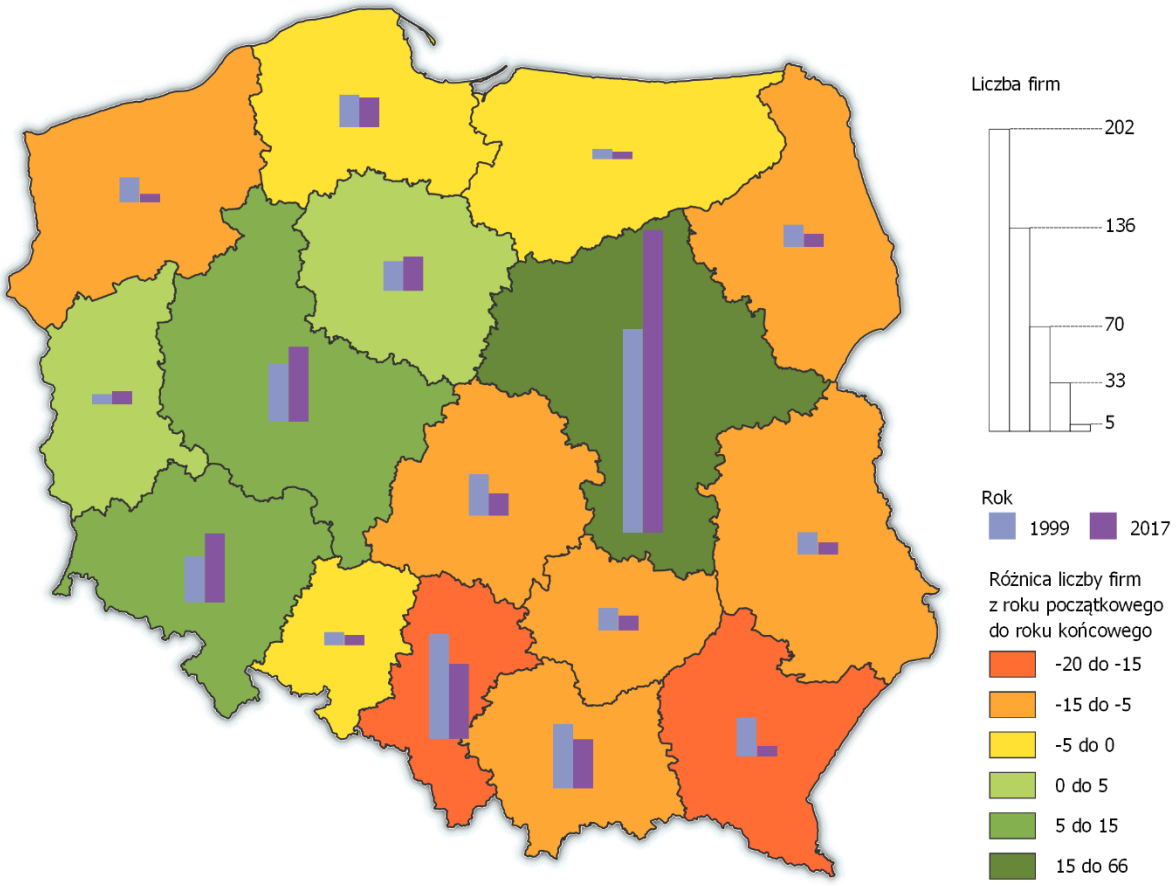
[79] Wg definicji GUS są to zakłady zatrudniające powyżej 250 pracowników.
[80] Lista 500, „Rzeczpospolita" 29 kwietnia 2016 r.

Zakłady Chemiczne „Police” S.A. W średnich zakładach (liczba pracowników od 50 do 250) w 2015 r. pracowało 26% z ogółu zatrudnionych w obszarze planu SOM.

Innowacyjność w gospodarce

Dla rozwoju innowacyjności w regionie decydujące znaczenie ma zdolność dużych i średnich zakładów funkcjonujących na obszarze planu do wdrożenia innowacji produktowych i procesowych. Wg badania Uniwersytetu Szczecińskiego w Szczecinie[81] sektor przemysłu w województwie odnotowuje większą gotowość w tym zakresie (17,8% przedsiębiorstw deklaruje wprowadzenie innowacji produktowych a 21,9% innowacji procesowych) niż sektor usług (5,2% dotyczy innowacji produktowych, a 7,7% innowacji procesowych). W przypadku przedsiębiorstw usługowych największe wskaźniki innowacyjności uzyskują przeważająco zakłady zatrudniające powyżej 250 pracowników (dotyczy wszystkich kategorii innowacji). W przypadku sektora przemysłu sytuacja jest bardziej zrównoważona – innowacje produktowe i marketingowe dominują w zakładach powyżej 249 pracujących, procesowe w klasie 10-49 pracujących, a organizacyjne w klasie 50-249 zatrudnionych.

Ryc. 187. Liczba firm z listy największych 500 przedsiębiorstw w kraju w województwach w latach 1999 i 2017



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Lista 500, „Rzeczpospolita” nr 91 z 2017 r.

Najczęściej wymienianymi powodami braku wprowadzenia innowacji w przedsiębiorstwach przemysłowych i usługowych były deficyt dobrych pomysłów, niski popyt na rynku oraz brak potrzeby z uwagi na wcześniej wprowadzone innowacje lub z powodu niewielkiej konkurencji na rynku. Te opinie wskazują na niski stan wiedzy lokalnej przedsiębiorczości na temat potrzeb i możliwości wprowadzania innowacji jako istotnego czynnika rozwoju społeczno-gospodarczego. Działania na rzecz poprawy warunków funkcjonowania przedsiębiorstw i ulepszenia oferty kierowanej do klientów przyczyniają się do

[81] „Badanie podmiotów nieinnowacyjnych na terenie województwa zachodniopomorskiego", zrealizowane przez Urząd Statystyczny w Szczecinie w ramach Regionalnego Obserwatorium Terytorialnego Województwa Zachodnio-pomorskiego w roku 2015.

podnoszenia konkurencyjności lokalnej gospodarki, rozumianej jako długookresowa zdolność do sprostania konkurencji zewnętrznej na rynku krajowym, a w przypadku obszaru planu również na sąsiadującym rynku niemieckim.

Z kolei, z wymienionych barier innowacyjności najwięcej przedsiębiorstw przemysłowych i usługowych wskazało brak możliwości finansowania innowacji ze źródeł wewnętrznych, co wskazuje na ograniczone zasoby kapitału własnego na działalność rozwojową, a w dalszej kolejności brak możliwości finansowania innowacji ze źródeł zewnętrznych oraz trudności w pozyskaniu publicznego wsparcia na innowacje.

Dla budowania branży innowacyjnej na obszarze planu istotne znaczenie mają firmy działające w sektorze gospodarki cyfrowej i handlu elektronicznego (Tieto, Home.pl, Asseco Data Systems, PSI, Amazon, Zalando). Z badań europejskich[82] wynika, że na dwa miejsca pracy zlikwidowane w tradycyjnych sektorach gospodarki przypada pięć nowych miejsc pracy, jakie powstają w sektorze cyfrowym. Dodatkowo obecnie prawie 90% zawodów wymaga podstawowych umiejętności z zakresu technologii informacyjnych i komunikacyjnych. Obecność na tym rynku dużych i międzynarodowych firm tworzy także środowisko dla rozwoju działalności start-upów, lokujących się najczęściej w obszarze sprzedaży usług dla innych firm (tzw. B2B). Działalność firm z tego obszaru wspiera Klaster ICT Pomorze Zachodnie.

Na obszarze planu dobrze rozwinięta jest działalność sektorów biotechnologii i gospodarki cyrkularnej (Grupa Azoty, Fosfan, Kronospan, Kemipol, Serwach, Invento, GDR Godpack). Działalność sektora jest wspierana aktywnością klastra „Zielona Chemia" oraz ścisłą współpracą firm z Centrum Bioimmobilizacji i Innowacyjnych Materiałów Opakowaniowych Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie.

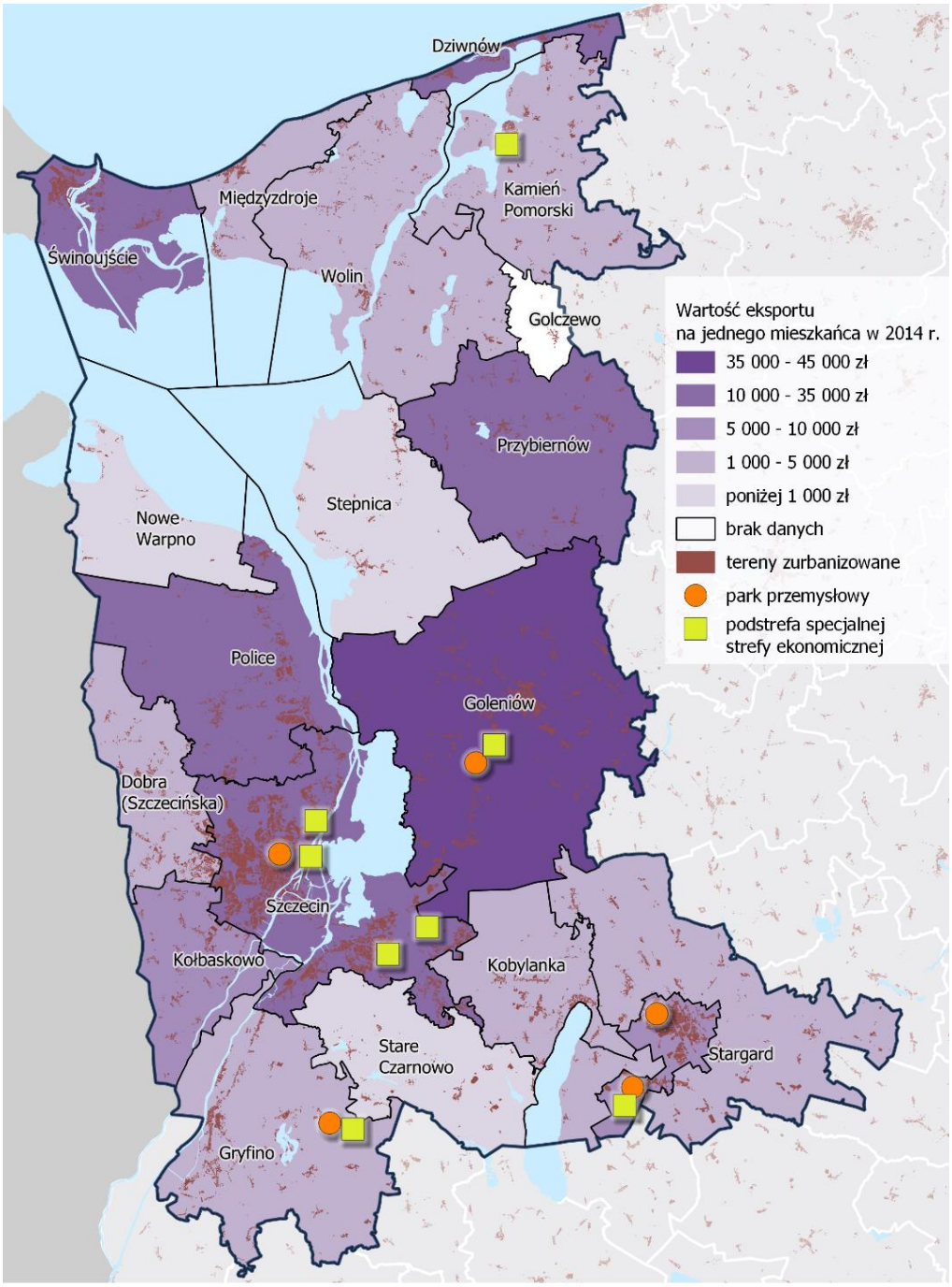
Dobrze rozwijający się rynek wspólnych usług biznesowych (Arvato Polska, UniCredit czy Genpact) nie niesie ze sobą tak wysokiego potencjału innowacyjnego.

Obszar planu SOM cechuje największa w województwie atrakcyjność inwestycyjna – mierzona na podstawie takich wskaźników jak: produktywność majątku trwałego, produktywność pracy, gospodarka finansowa JST, nakłady inwestycyjne, zasoby pracy, rynku oraz innowacyjności. Miasta: Szczecin, Stargard, Świnoujście, Police oraz gminy: Dobra, Gryfino, Międzyzdroje cechuje najwyższa atrakcyjność inwestycyjna regionu (klasa A) we wszystkich badanych sekcjach PKD (przemysł przetwórczy, handel i naprawy, zakwaterowanie i gastronomia, działalność profesjonalna, naukowa i techniczna)[83]. Przeciętna atrakcyjność inwestycyjna (klasa C) została określona dla gmin: Stepnica, Stare Czarnowo, Kamień Pomorski, Nowe Warpno i Wolin.

Na obszarze planu tempo wzrostu inwestycji w ostatnich latach było zróżnicowane. Po okresie wzrostu w latach 1994-1997 i jego obniżenia w latach 1998-2003, w roku 2004 wraz ze wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej nastąpił ponowny wzrost nakładów na inwestycje, wpływając w istotny sposób na wzrost PKB. Tendencja ta załamała się w 2007 r., a światowy kryzys ekonomiczny w 2008 r. spowodował dalsze zahamowanie tempa wzrostu. Od 2012 r. widać oznaki stabilnego wzrostu gospodarczego głównie za sprawą inwestycji realizowanych przez państwowe i samorządowe jednostki budżetowe (w roku 2013 dla Miasta Szczecina nastąpił wzrost poziomu nakładów inwestycyjnych o 11,6% w stosunku do roku poprzedniego, a w roku 2014 o 20,8%)[84]. Wzrost działalności inwestycyjnej najsilniej następuje w przedsiębiorstwach przemysłowych oraz usługach transportowych, magazynowych, obsłudze rynku nieruchomości oraz związanych z informacją i komunikacją (w tych samych branżach notuje się wzrost wartości brutto środków trwałych w przedsiębiorstwach).

[82] Europejska Agenda Cyfrowa. Komisja Europejska 2014, s. 3.
[83] „Atrakcyjność inwestycyjna regionów 2016", Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa 2016, s. 102-103.
[84] Szczecin 2016. Raport o stanie miasta, s. 73-74.

Ryc. 188. Wartość eksportu z gmin, parki przemysłowe i specjalne strefy ekonomiczne w obszarze planu SOM

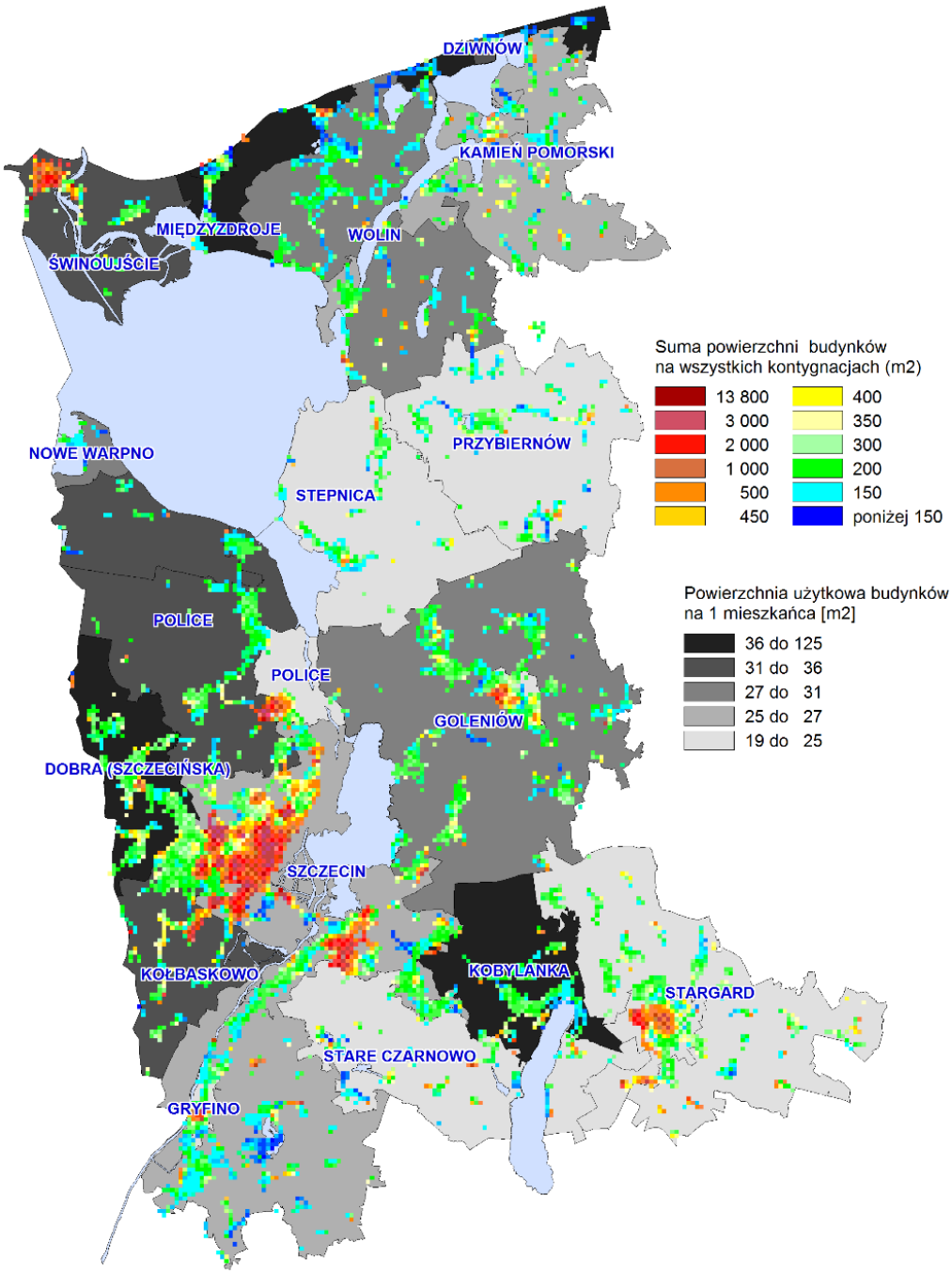


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb skarbowych

3.3.6. Infrastruktura społeczna

3.3.6.1. Zasoby mieszkaniowe

Ryc. 189. Intensywność zabudowy mieszkaniowej w obszarze planu SOM



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ z wykorzystaniem BDOT10k

Sytuacja mieszkaniowa jest jednym z najważniejszych czynników wpływających na warunki życia mieszkańców. W obszarze planu SOM na koniec 2015 r. było 295 tys. mieszkań (w samym Szczecinie 172 tys.), o 32,9 tys. więcej niż w roku 2007. Ogólna powierzchnia użytkowa mieszkań zwiększyła się o 3,63 mln m^2 – do 20,25 mln m^2. Szczecin ma największe zasoby mieszkaniowe, ponadto odznacza się największą – po Świnoujściu i Międzyzdrojach – dynamiką rozwoju budownictwa. Wzrost liczby mieszkań w tym okresie w innych miastach waha się od 1% do 21%, jedynie w Dziwnowie zanotowano niewielki spadek wynoszący 2%. Najbardziej żywiołowo budownictwo mieszkaniowe rozwija się w na

terenach wiejskich, w gminach na zachód od Szczecina. Bardzo dużo buduje się w pasie wybrzeża, ale są to nieruchomości obsługujące wzmożony ruch turystyczny.

Średni wskaźnik powierzchni mieszkalnej przypadającej na 1 mieszkańca w województwie zachodniopomorskim wynosi 26,3 m^2. W Szczecinie wskaźnik zwiększył się z 22,3 m^2 w roku 2004 do 27,2 m^2 w roku 2015. Sytuacja mieszkaniowa w samym mieście jest jednak mocno zróżnicowana. Nowe mieszkania powstają na obrzeżach miasta. Jakość mieszkań w centrum, pomimo prowadzonych rewitalizacji, jest wciąż niezadowalająca – mieszkania w kamienicach czynszowych, liczne oficyny i brak przestrzeni publicznych przyczyniają się do niższej jakości życia i w efekcie przenoszenia się części osób poza miasto.

Tabela 47. Mieszkania w gminach SOM

Gmina	liczba mieszkań		powierzchnia mieszkań		powierzchnia mieszkania na osobę	
	2005	2015	2005	2015	2005	2015
Dobra (Szczecińska)	4 017	8 016	429 137	1 060 069	36,1	50,8
Dziwnów	1 838	2 738	147 978	256 815	35,5	64,1
w tym miasto	1 255	1 231	99 647	93 768	33,5	34,5
Goleniów	10 769	12 359	744 905	967 020	22,6	27,1
w tym miasto	7 780	8 327	494 072	554 206	22,0	24,5
Gryfino	9 866	10 759	634 788	742 477	20,3	23,1
w tym miasto	7 294	7 818	634 788	470 829	19,6	22,0
Kamień Pomorski	4 658	5 297	323 466	385 401	22,5	26,8
w tym miasto	3 133	3 517	203 998	238 521	22,4	26,7
Kobylanka	1 105	1 597	111 140	187 538	30,7	36,1
Kołbaskowo	3 140	4 964	216 774	410 078	25,2	33,9
Międzyzdroje	3 215	4 619	226 424	320 833	34,9	49,0
w tym miasto	2 854	4 214	190 856	276 916	34,9	50,8
Nowe Warpno	599	633	488 303	52 249	31,0	31,6
w tym miasto	464	475	36 235	36 933	30,3	30,5
Police	12 871	13 644	828 104	942 258	20,0	22,6
w tym miasto	10 817	11 191	630 864	667 208	18,4	20,1
Przybiernów	1 550	1 574	115 998	126 858	22,4	24,8
Stare Czarnowo	1 061	1 186	71 948	87 991	18,5	22,9
Stargard (miasto)	23 554	25 443	1 393 249	1 552 253	19,7	22,6
Stargard (gmina wiejska)	3 142	3 622	221 529	291 071	19,6	22,7
Stepnica	1 483	1 611	110 559	124 138	23,6	25,2
w tym miasto	-	842	-	63 528	-	26,0
Szczecin	154 880	172 310	9 307 301	11 017 507	22,6	27,2
Świnoujście	15 863	20 286	938 566	1 361 921	22,9	33,1
Wolin	3 995	4 351	305 451	360 098	24,8	29,3
w tym miasto	1 637	1 720	117 961	131 492	24,2	27,0

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

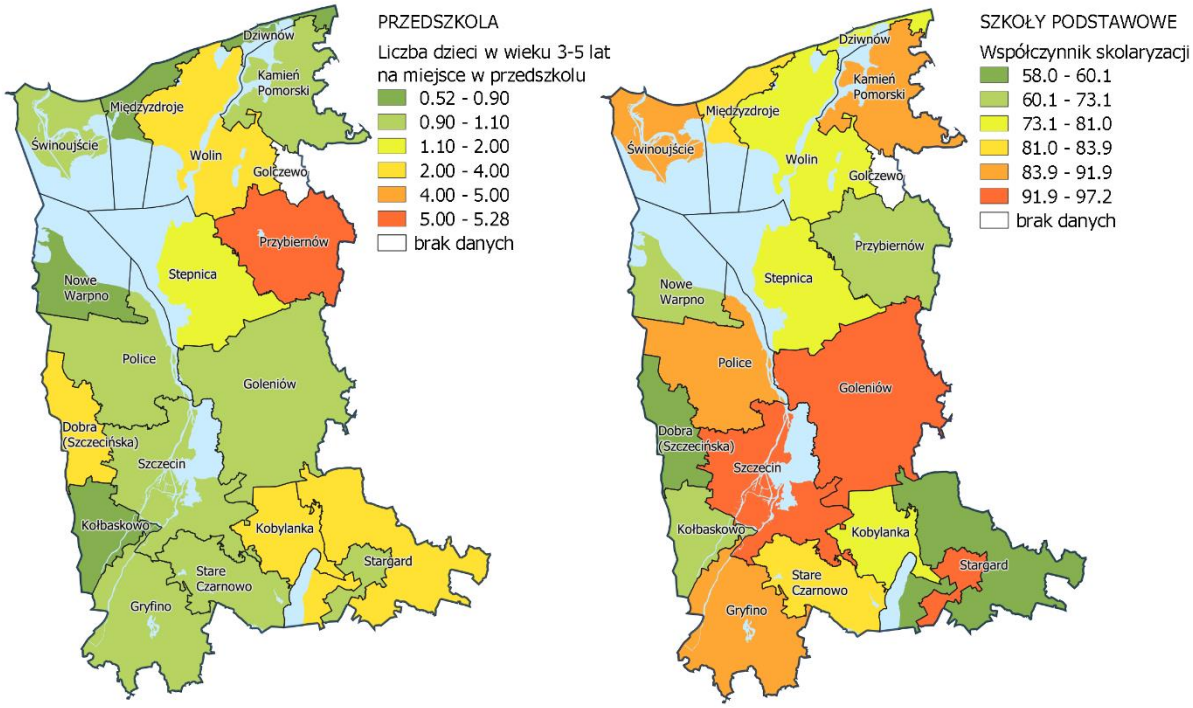
Sytuacja mieszkaniowa poprawia się w całym obszarze planu. We wszystkich gminach odnotowuje się wzrost powierzchni mieszkaniowej, przypadającej na jednego mieszkańca. W bezpośrednim sąsiedztwie Szczecina wzrost ten najbardziej widać na obszarze gminy Dobra, gdzie w ciągu 10 lat powierzchnia mieszkania przypadająca na jedną osobę wzrosła o 40,8% (z 36,1 m^2 w roku 2005 do 50,8 m^2 w roku 2015) oraz Kołbaskowo (wzrost o 34,3%). Dobra i Kołbaskowo są gminami, do których najczęściej wyprowadzają się mieszkańcy Szczecina. W ostatnich latach obie gminy zanotowały znaczny wzrost liczby mieszkańców (Dobra o 75,5%, Kołbaskowo o 40,9%). Ze wzrostem liczby mieszkańców związany jest rozwój budownictwa mieszkaniowego, szczególnie domów jednorodzinnych – co wpływa na wzrost powierzchni mieszkania przypadającej na mieszkańca.

Największy wzrost powierzchni mieszkań widać jednak w pasie miejscowości nadmorskich. W gminie Dziwnów wskaźnik ten w okresie 2005-2015 wzrósł o 80,7% (z 35,5 do 64,1). Nieco mniejsze, ale wciąż znaczące wzrosty odnotowały ponadto gminy: Międzyzdroje, Świnoujście i Kamień Pomorski. Gminy te w tym samym okresie odnotowały spadek liczby mieszkańców (Dziwnów aż o 8,8%), niemniej nastąpił w nich również wzrost liczby mieszkań, związany z rozbudową bazy noclegowej. W efekcie powierzchnia mieszkania na osobę w całym pasie nadmorskim, leżącym w granicach planu, znacząco wzrosła.

3.3.6.2. Edukacja przedszkolna i szkolna

Wychowanie przedszkolne realizowane jest głównie przez jednostki samorządowe, rzadziej przez podmioty prywatne, w przedszkolach, punktach przedszkolnych oraz oddziałach przedszkolnych przy szkołach. W 2015 r. na ponad 20,3 tys. (w samym Szczecinie 11,5 tys.) dzieci w wieku przedszkolnym przypadało 19,1 tys. miejsc w przedszkolach. W rzeczywistości liczba dzieci uprawnionych do miejsca w przedszkolu (łącznie z sześciolatkami) jest wyższa i wynosi 28,3 tys. Oprócz Nowego Warpna, żadna gmina SOM nie zaspokaja całkowicie potrzeb w tym zakresie. Największe dysproporcje występują w gminie Przybiernów, gdzie na jedno miejsce w przedszkolu przypada pięcioro dzieci, oraz w wiejskich gminach: Stargard, Kobylanka i Dobra (troje dzieci na jedno miejsce). Deficyt przedszkoli występuje także na nowych osiedlach, gdzie budowa infrastruktury oświatowej nie nadąża za skokowym wzrostem liczby mieszkańców.

Ryc. 190. Przedszkola oraz szkolnictwo podstawowe na obszarze objętym planem SOM w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

W 2015 r. w szkołach podstawowych w obszarze planu SOM uczyło się 43,8 tys. uczniów, z czego w samym Szczecinie blisko 23,6 tys. Liczba uczniów systematycznie spada, a niewielkie wzrosty w poszczególnych gminach wiążą się z migracjami między gminami. Wraz ze spadkiem liczby dzieci zmniejszała się liczba oddziałów szkolnych. W latach 2002-2015 liczba dzieci przypadających na jedną klasę wahała się w przedziale 19-22[85].

Niedostosowanie infrastruktury szkolnej widać na przykładzie szkolnictwa podstawowego. Zaspokajanie potrzeb społeczności lokalnej w zakresie edukacji publicznej należy do zadań własnych gminy. Tymczasem w gminie Dobra około 40% dzieci w wieku szkolnym uczęszcza do szkół podstawowych w innej gminie, najczęściej w Szczecinie (podobne zjawisko, ale na mniejszą skalę, zachodzi w Stargardzie). Migracje ludności Szczecina z centrum do dzielnic peryferyjnych powodują, że na obszarze przygranicznym Szczecina mieszka najwięcej dzieci, szkoły tam zlokalizowane są więc najbardziej obciążone.

W obszarze funkcjonuje 158 szkół ponadgimnazjalnych (bez specjalnych), w których w 2015 r. uczyło się 25,9 tys. uczniów. Najpopularniejszą formą kształcenia są licea ogólnokształcące, do których w 2015

[85] Co prawda w latach 2013-2014 odnotowano wyraźny wzrost liczby dzieci w pierwszych klasach szkół podstawowych, ale spowodowany był on objęciem dzieci 6-letnich obowiązkiem szkolnym.

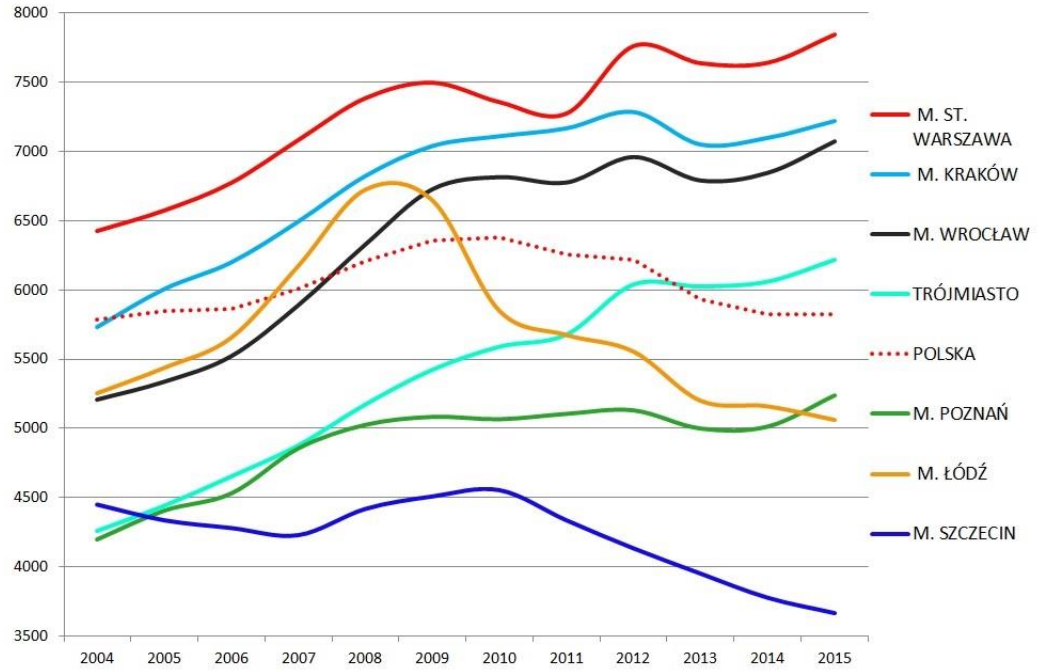
r. uczęszczało 13,5 tys. osób. Liczba uczniów w tych szkołach spada i jest to tendencja utrzymująca się w całym obszarze objętym planem SOM. Szkoły średnie techniczne wybrało blisko 9,6 tys. uczniów, a zasadnicze zawodowe 2,6 tys. Przy stale utrzymującej się tendencji spadkowej liczby uczniów, zmienia się struktura wyboru szkół ponadgimnazjalnych. Uczniowie coraz częściej skłaniają się ku szkołom technicznym. Mimo iż licea ogólnokształcące w dalszym ciągu dominują w preferencjach uczniów, to ich udział w strukturze kształcenia ponadgimnazjalnego systematycznie spada.

W wyniku ustawowych zmian dotyczących obniżenia wieku obowiązku szkolnego, w roku szkolnym 2014/15 w klasach pierwszych szkół podstawowych pojawiło się 1,5 rocznika uczniów. Podobna sytuacja miała miejsce w roku szkolnym 2015/16, gdy do szkół podstawowych obowiązkowo trafiły dzieci urodzone w drugiej połowie roku 2008 oraz wszystkie sześciolatki urodzone w 2009 r. Spowodowało to dość gwałtowny, krótkotrwały wzrost liczby uczniów, który w kolejnych latach przesunie się na wyższe etapy kształcenia. Nadal jednak w długotrwałych prognozach demograficznych widać tendencję spadkową.

3.3.6.3. Szkolnictwo wyższe i nauka

W Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym jest 5 uczelni publicznych: Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Uniwersytet Szczeciński, Pomorski Uniwersytet Medyczny w Szczecinie, Akademia Morska w Szczecinie, Akademia Sztuki w Szczecinie. Wszystkie zlokalizowane są w Szczecinie. Ponadto funkcjonuje 9 uczelni niepublicznych: osiem w Szczecinie i jedna w Stargardzie. W SOM zlokalizowane są też wydziały zamiejscowe uczelni, również spoza regionu: 5 w Szczecinie, 2 w Stargardzie oraz jeden w Świnoujściu.

Ryc. 191. Liczba studentów (w wieku 20-24 lata) w wybranych miastach na 10 tys. osób w latach 2004-2015



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

W roku 2015 w Szczecinie studiowało 39,4 tys. osób. Liczba studentów w Szczecinie spada dużo szybciej niż średnio w Polsce (od 2004 r. w Szczecinie odnotowano spadek liczby studentów o 41%, w całej Polsce o 26%). Poza czynnikami demograficznymi (mniejsza liczebność roczników studiujących) wpływa na to silna konkurencja innych ośrodków akademickich: Warszawy, Krakowa, Wrocławia, Poznania i Gdańska (w tych miastach w latach 2004-2015 spadek liczby studentów wyniósł odpowiednio 11%, 3%, 11%, 8%, a w podregionie Trójmiejskim nastąpił wręcz wzrost o 10% bezwzględnej liczby osób studiujących). Potwierdza to analiza liczby studentów w wybranych miastach wojewódzkich, odnosząc ją do bazy demograficznej, tj. przeliczając na 10 tys. osób w wieku 20-24 lata w całym województwie. W Polsce na 10 tys. osób w wieku 20-24 lata jest 5822 studentów i od 10 lat liczba ta utrzymuje się na niemal stałym poziomie. Wskaźnik ten wyraźnie wzrósł w wymienionych wcześniej ośrodkach akademickich (od 22% w Warszawie, do 46% w Trójmieście), tymczasem w Szczecinie spadł

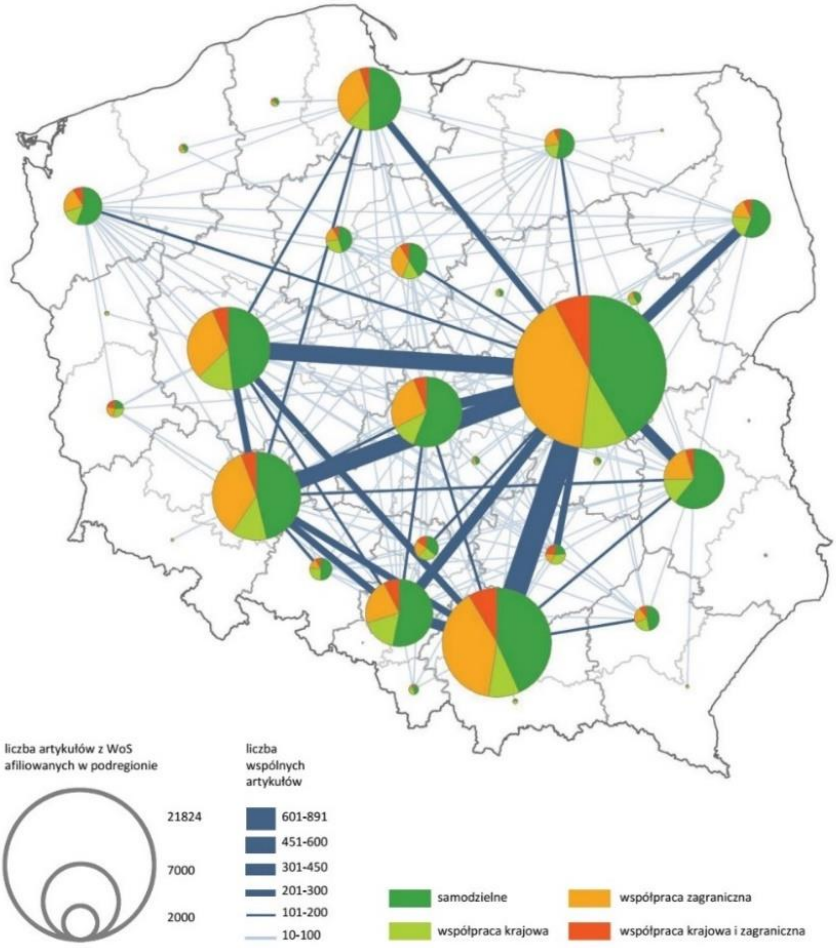
o 17,6%, a podobne tendencje, lecz na mniejsza skalę, spośród analizowanych miast odnotowała jedynie Łódź (spadek o 3,8%).

Studenci preferują kierunki humanistyczne i społeczne - wybiera je ponad 15% studiujących. Na studiach inżynieryjno-technicznych uczy się ponad 10% studiujących.

Na dwóch uczelniach o określonych regionalnych specjalizacjach – Akademii Morskiej i Pomorskim Uniwersytecie Medycznym – widać regularny wzrost liczby studentów. Na Pomorskim Uniwersytecie Medycznym w Szczecinie liczba słuchaczy w latach 2007-2015 wzrosła o 53% (z 2 885 do 4 439). O liczbie przyjęć na studia medyczne decyduje minister zdrowia i zdaniem Naczelnej Rady Lekarskiej limity przyjęć są za małe w stosunku do potrzeb[86].

Jednym z mierników potencjału i rangi ośrodka akademickiego jest liczba cytowań publikacji pracowników naukowych (WoS)[87]. O ile wartości nakładów na rozwój i naukę poszczególnych ośrodków określają jego zdolności absorpcyjne (co też jest miarą wielkości i innowacyjności), to liczba publikacji stanowi wymierny efekt pracy naukowców. Dodatkowo artykuły powstające przy udziale autorów z innych uczelni pozwalają uchwycić aspekt przestrzenny.

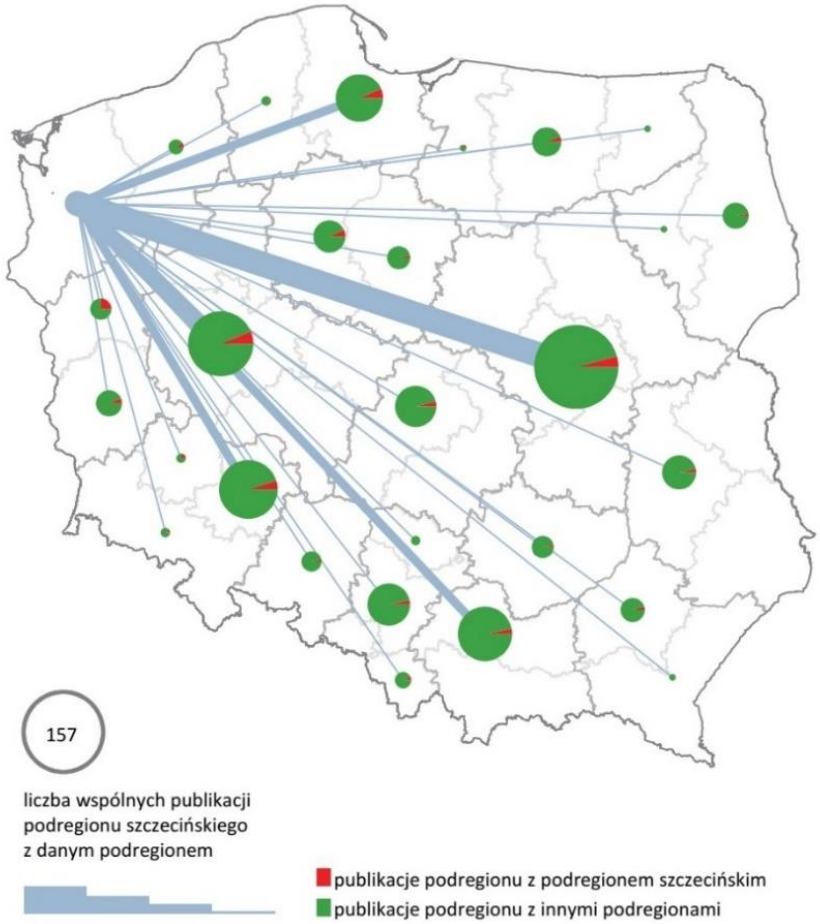
Ryc. 192. Liczba cytowań artykułów z WoS oraz liczba wspólnych artykułów



Źródło: A. Olechnicka, A. Płoszaj, Polska nauka w sieci? Przestrzeń nauki i innowacyjności. Raport z badań.

[86] Projekt rozporządzenia Ministra Zdrowia w sprawie limitu przyjęć na kierunki: lekarski i lekarsko-dentystyczny – stanowisko Prezydium NRL z dnia 6 czerwca 2014 r.
[87] Web of Science (WoS) jest bibliograficzną bazą cytowań publikacji naukowych.

Ryc. 193. Krajowa współpraca publikacyjna podregionu szczecińskiego



Źródło: A. Olechnicka, A. Płoszaj, Polska nauka w sieci? Przestrzeń nauki i innowacyjności. Raport z badań.

W tym ujęciu, szczecińskie uczelnie (i cała Polska Zachodnia) lokują się peryferyjnie w stosunku do głównych krajowych ośrodków akademickich, a liderami współpracy przy tworzeniu publikacji są uczelnie warszawskie. Najwięcej artykułów jest udziałem Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego w Szczecinie (PUM jest najlepszą uczelnią naszego regionu według rankingu „Perspektyw" i „Rzeczypospolitej" oraz „Polityki"), natomiast głównymi partnerami zagranicznymi są Niemcy.

Miejsce w strukturze krajowych ośrodków akademickich i wzajemne powiązania świata naukowego można zobrazować analizując liczby wspólnie recenzowanych prac doktorskich. Widać wyraźnie silną koncentrację wzajemnej współpracy w centralnej Polsce: Warszawy, Łodzi, Poznania, Wrocławia, Górnego Śląska oraz Lublina. Do drugiej kategorii można zaliczyć uczelnie aglomeracji szczecińskiej, gdańskiej i białostockiej.

Jednym z czynników, na podstawie których weryfikuje się prowadzone badania naukowe, jest udział w projektach badawczych. W 2014 r. szczecińskie uczelnie otrzymały z grantów Narodowego Centrum Nauki finansowanie 18 projektów za łączną kwotę ponad 5,1 mln zł, co plasuje Szczecin w drugiej połowie stawki.

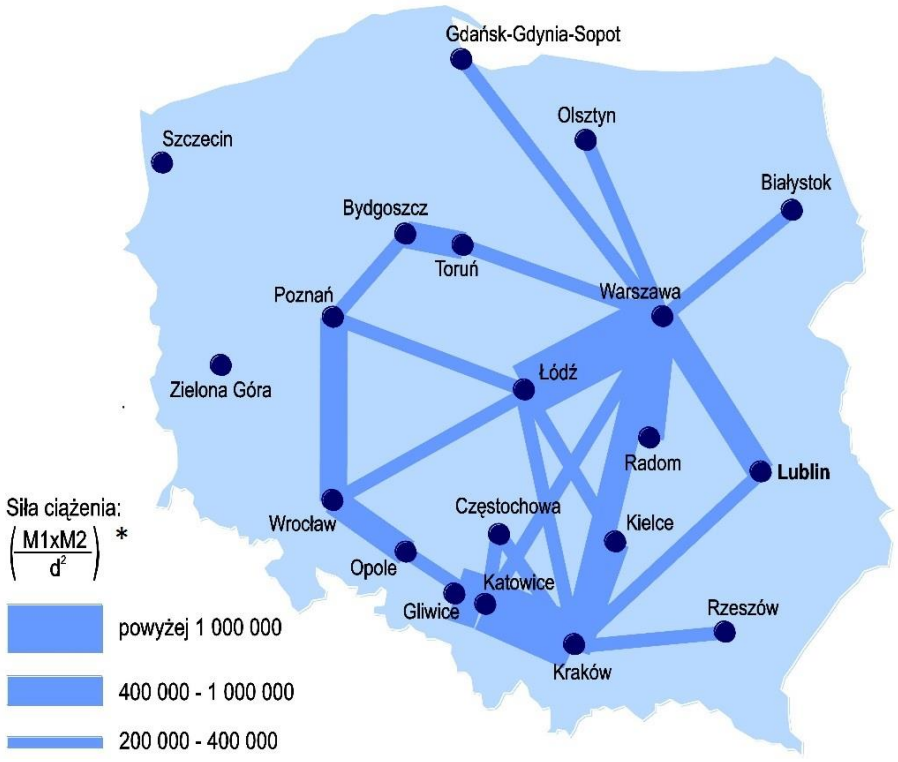
Przyznawane w procedurze konkursowej dotacje w dużej mierze kierowane są do młodych pracowników naukowych, tj. doktorów i doktorantów.

Potencjał edukacyjny ośrodka akademickiego, poza liczbą studentów i uczelni, jest także uwarunkowany zasięgiem jego oddziaływania oraz zdolnością do wchodzenia w interakcje z innymi ośrodkami. Do zbadania teoretycznego wzajemnego wpływu największych ośrodków akademickich zastosowano model potencjału grawitacyjnego (jako masę przyjęto liczbę studentów)[88]. Wyraźnie widać, że szczecińskie uczelnie pozostają na uboczu względem najsilniej oddziałujących ośrodków akademickich,

[88] Lubelski ośrodek akademicki. Szanse i zagrożenia rozwoju. Urząd Statystyczny w Lublinie. Lublin, luty 2013 r.

zamkniętych w wieloboku o wierzchołkach: Warszawa-Gdańsk-Poznań-Wrocław-Górny Śląsk-Kraków-Lublin. Decydujące znaczenie ma tu największa odległość Szczecina od Warszawy.

Ryc. 194. Model grawitacji ośrodków akademickich



*M - masa, będąca tu liczbą studentów
d - odległość między ośrodkami

Źródło: Lubelski ośrodek akademicki. Szanse i zagrożenia rozwoju, US w Lublinie, luty 2013 r.

W Szczecinie nie ma samodzielnych instytutów naukowych. Znajdują się tu jedynie filie instytutów krajowych: oddział Instytutu Archeologii i Etnologii Polskiej Akademii Nauk, oddział IPN, oddział Państwowego Instytutu Geologicznego w Warszawie, Zachodniopomorski Ośrodek Badawczy Instytutu Technologiczno-
-Przyrodniczego w Falentach, Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu, Krajowe Laboratorium Pasz Pracownia w Szczecinie oraz w Kołbaczu Zakład Doświadczalny Instytutu Zootechniki w Krakowie. W Świnoujściu działa stacja badawcza Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni. Zaprzestał działalności szczeciński oddział Instytutu Morskiego w Gdańsku.

3.3.6.4. Ochrona zdrowia

W 2014 r. w obszarze planu SOM pracowało 5 067 lekarzy, 5 073 pielęgniarek oraz 654 położnych. Od 2009 r. liczba personelu medycznego wzrosła tylko w Szczecinie i Policach; w pozostałych miastach i gminach – albo się nie zmieniła – albo spadła.

W obszarze planu SOM w 2015 r. było 15 szpitali: 10 w Szczecinie, 1 w Goleniowie, po 1 w Stargardzie, Gryfinie, Kamieniu Pomorskim i Świnoujściu. W Policach jest szpital będący filią szpitala klinicznego nr 1 Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego. Szpitale w Szczecinie odznaczają się najlepszą infrastrukturą leczniczą oraz świadczą najszerszy zakres usług dla mieszkańców całego województwa. Natomiast ze szpitali powiatowych w mniejszych miastach obszaru korzystają głównie mieszkańcy danego powiatu. Najwyższą rangę i największe możliwości w zakresie lecznictwa mają szpitale kliniczne Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego.

W obszarze planu znajdują się dwa uzdrowiska – w Świnoujściu i Kamieniu Pomorskim. Specjalnością uzdrowiska jest leczenie chorób reumatycznych, kardiologicznych, skórnych, chorób dróg oddechowych, ortopedyczno-urazowych i otyłości. Poza leczniczym wpływem aerozoli morskich w rehabilitacji stosuje się również borowinę nizinną i solankę bromkowo-jodkowo-sodkową.

3.3.6.5. Kultura

Centrum kulturalnym Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, podobnie jak całego województwa zachodniopomorskiego, jest Szczecin. Znajdują się tu:

- Zamek Książąt Pomorskich (organizuje wystawy, koncerty, seanse filmowe i teatralne),
- Opera na Zamku,
- Filharmonia im. Mieczysława Karłowicza,
- teatry: Polski, Współczesny, Pleciuga (lalkowy), Piwnica przy Krypcie, Kana, Kameralny,
- Muzeum Narodowe z oddziałami: Muzeum Historii Szczecina, Muzeum Sztuki Współczesnej, Muzeum Morskim, Muzeum Techniki i Komunikacji (w dawnej zajezdni tramwajowej), Muzeum Tradycji Regionalnych oraz Centrum Dialogu Przełomy,
- biblioteki: Książnica Pomorska (biblioteka wojewódzka), Miejska Biblioteka Publiczna z 25 filiami w lewobrzeżnej i 8 w prawobrzeżnej części miasta, biblioteki szkół wyższych,
- Centrum Sztuki Współczesnej – TRAFO Trafostacja,
- domy kultury: Pałac Młodzieży, Pomorskie Centrum Edukacji, Miejski Ośrodek Kultury w Szczecinie i jego filia Klub Delta, Klub 13 Muz, Słowianin, Miejski Ośrodek Kultury Szczecin Dąbie, Klub Skolwin oraz kluby studenckie i osiedlowe,
- galerie i pracownie artystyczne (ok. 20),
- amfiteatr (Teatr Letni),
- kina: Pionier 1909, Zamek, multipleksy w centrach handlowych.

Dwa obiekty kultury wybudowane w ostatnich latach w Szczecinie otrzymały międzynarodowe nagrody architektoniczne. Gmach filharmonii wśród szeregu nagród otrzymał najważniejszą europejską Nagrodę Unii Europejskiej w konkursie architektury współczesnej im. Miesa van der Rohe 2015. Z kolei Centrum Dialogu Przełomy otrzymało European Prize for Urban Public Space 2016, konkursu na najlepszą przestrzeń publiczną w Europie. Ma to pozytywny wpływ nie tylko na samą kulturę, ale i wizerunek i rozpoznawalność Szczecina w Europie.

Szczecin jest także siedzibą regionalnego ośrodka Telewizji Polskiej (zasięg regionalny) i telewizji regionalnej Pomerania (w jej zasięgu Szczecin, Stargard, Gryfino, Kołbaskowo). W mieście wydawane są również trzy gazety codzienne.

Oferta kulturalna pozostałych miast jest uboższa. Mieszkańcy gmin sąsiadujących ze Szczecinem korzystają przede wszystkim z instytucji kulturalnych stolicy województwa. Tym niemniej w każdej gminie istnieją lokalne instytucje kulturalne. Są to głównie miejskie i gminne ośrodki kultury, dysponujące salami widowiskowymi, prowadzące stałą działalność i organizujące cykliczne imprezy kulturalne. W każdym mieście i gminie jest również biblioteka publiczna z filiami terenowymi (biblioteka publiczna gminy Stargard znajduje się we wsi Klępino).

W żadnym z miast obszaru planu SOM, poza Szczecinem, nie ma stałego teatru, jednak amatorskie zespoły teatralne działają w Goleniowie i Gryfinie. Poza Szczecinem, w pięciu miastach: Stargardzie, Świnoujściu, Goleniowie, Gryfinie, Międzyzdrojach, działają kina stałe.

Ofertę kulturalną obszaru planu SOM wzbogacają również muzea w: Stargardzie (Muzeum Archeologiczno-
-Historyczne), Świnoujściu (Muzeum Rybołówstwa Morskiego), Kamieniu Pomorskim (Muzeum Historii Ziemi Kamieńskiej), Wolinie (Muzeum Regionalne), Międzyzdrojach (Muzeum Przyrodnicze WPN).

W Stargardzie, Świnoujściu, Policach, Goleniowie i Gryfinie ukazują się lokalne tygodniki lub dwutygodniki.

3.3.6.6. Sport i rekreacja

Największym obiektem sportowym w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym jest Stadion Miejski im. Floriana Krygiera w Szczecinie, mogący pomieścić 18 tys. widzów. Rozgrywane są na nim głównie ligowe mecze piłki nożnej. Największą halą widowiskowo-sportową jest Netto Arena, gdzie poza imprezami sportowymi (siatkówka, piłka ręczna) odbywają się również koncerty. Innymi obiektami sportowymi, na których odbywają się imprezy międzynarodowe i krajowe, są basen olimpijski „Floating Arena", Tor Kolarski im. Zbysława Zająca w Szczecinie i Miejski Stadion Lekkoatletyczny w Szczecinie. W pobliżu Szczecina – w Rosówku (gmina Kołbaskowo) – znajduje się tor motocrossowy. Na wszystkich tych obiektach odbywają się zawody o randze krajowej i regionalnej. W Szczecinie Dąbiu zlokalizowane jest lotnisko sportowe, wykorzystywane przez pilotów, lotniarzy i spadochroniarzy. Szczecin jest też liczącym się w kraju ośrodkiem sportów wodnych: wioślarstwa i żeglarstwa. Zawody w tych dyscyplinach odbywają się jednak poza Szczecinem – w przypadku wioślarstwa na przeszkodzie stoi brak toru regatowego (dawny tor „Dziewoklicz" został rozebrany z uwagi na duży stopień dewastacji), a w przypadku żeglarstwa warunki do jego uprawiania istnieją na pobliskich akwenach, przede wszystkim na Zalewie Szczecińskim, Jeziorze Dąbie, Zalewie Kamieńskim i Zatoce Pomorskiej.

W innych miastach na obszarze planu SOM znajdują się obiekty sportowe różnej wielkości i przeznaczenia. Stadiony, hale sportowe i pływalnie posiadają Świnoujście, Police, Stargard, Goleniów, Gryfino. W pozostałych gminach baza sportowa jest skromna i w zasadzie ogranicza się do publicznych boisk i hal sportowych (w szkołach) o różnym standardzie.

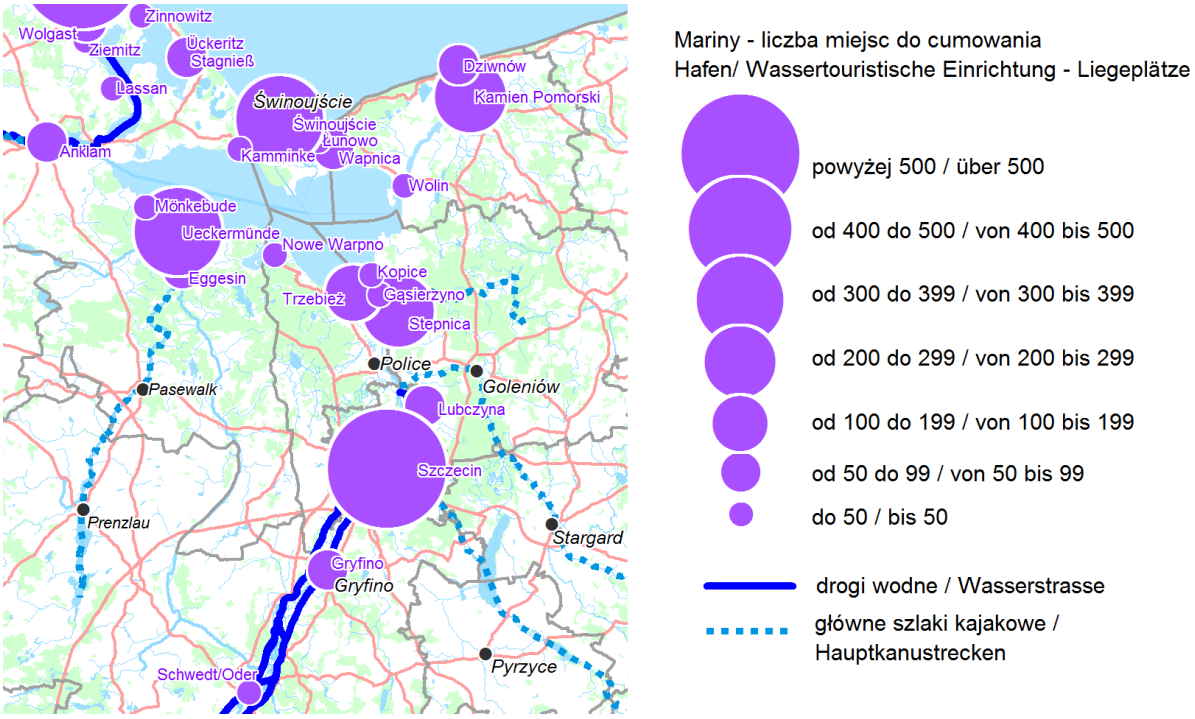
Żeglarstwo, uprawiane zarówno sportowo, jak i rekreacyjnie, posiada liczną, ulegającą znacznej poprawie bazę portów i przystani jachtowych: nad jeziorem Dąbie (Szczecin, Lubczyna), na Roztoce Odrzańskiej (Stepnica), nad Zalewem Szczecińskim (Trzebież, Nowe Warpno), Zalewem Kamieńskim (Kamień Pomorski), nad Bałtykiem i Świną (Świnoujście), nad Miedwiem (Morzyczyn). Duży potencjał dla spływów kajakowych posiadają rzeki Ina, Płonia i Tywa. Atrakcyjne dla kajakarzy i wioślarzy są też jeziora, Odra wraz z kanałami Międzyodrza oraz Stara Świna z akwenami w delcie wstecznej. Szczecin rozwija sieć miejsc postojowych – zakątków wodnych. Na rzece Święta, kanale Wydrnik i brzegu jeziora Dąbie powstały dotychczas cztery zakątki wodne. Akweny tworzą duże możliwości uprawiania kite- i windsurfingu oraz dynamicznie rozwijającego się pływania na desce z wiosłem - SUP (Stand Up Paddling).

Terenami rekreacyjnymi w obszarze planu są również plaże nad Zalewem Szczecińskim, nad jeziorami i nad Bałtykiem, a także lasy: Puszcza Bukowa (park krajobrazowy ze wzniesieniami dochodzącymi do 149 m n.p.m.), Puszcza Wkrzańska, Puszcza Goleniowska i lasy uznamsko-wolińskie. Ofertę rekreacyjną uzupełniają szlaki piesze i rowerowe (w tym szlak wokół Zalewu), pole golfowe w Binowie (w gminie Stare Czarnowo) oraz w Kołczewie, ośrodki jazdy konnej, rezerwaty przyrody z najciekawszym ornitologicznym rezerwatem Świdwie na czele, a także zabytki znajdujące się w każdej prawie miejscowości.

Nowe możliwości rekreacji stworzy sieć tras rowerowych Pomorza Zachodniego. W trakcie realizacji są cztery trasy priorytetowe. Przez teren objęty planem przebiegają trzy z nich:

1) Równoleżnikowo:
   - trasa nadmorska ze Świnoujścia do Jarosławca i dalej do województwa pomorskiego,
   - łącznik trasy pojeziernej z Niemiec przez Dobrą, Szczecin, Stargard do Ińska (trasa wiedzie odcinkami po nasypie nieczynnej linii wąskotorowej).
2) Południkowo:
   - trasa Zielonego Pogranicza (Myśla-Tywa-Odra-Zalew Szczeciński), która na odcinku Wolin-
     -Szczecin biegnie głównie po wałach przeciwpowodziowych, okalających Zalew Szczeciński i Roztokę Odrzańską.

Ryc. 195. Potencjał bazy żeglarskiej na obszarze objętym planem SOM



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie Koncepcji rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina, 2015

3.3.7. Powiązania transportowe

Położenie Szczecina na skrzyżowaniu ważnych europejskich dróg transportowych warunkuje możliwości dalszego rozwoju obszaru metropolitalnego. Mutimodalny charakter korytarzy transportowych, na które składają się skupione w jednym miejscu drogi kołowe, kolejowe, porty morskie i śródlądowe oraz międzynarodowy port lotniczy, w połączeniu ze szczególnym położeniem obszaru w Europie i w Regionie Morza Bałtyckiego, tworzą atrakcyjny węzeł transportowy w tej części kontynentu.

Głównymi elementami sieci drogowej są:

1) Drogi w ciągach dróg międzynarodowych, objętych umowami AGR:
   - droga DK3/S3 – w ciągu drogi E65 prowadzącej ze szwedzkiego Malmö przez Świnoujście-
   -Szczecin na południe Europy,
   - droga DK6/A6/S6 – w ciągu drogi E28 relacji Berlin-Szczecin-Goleniów-Koszalin-Gdańsk, przez Kaliningrad do Mińska na Białorusi.
2) Pozostałe drogi krajowe obszaru:
   - droga krajowa nr 10 – biegnąca od granicy z Niemcami w Lubieszynie przez centrum Szczecina, Stargard, aglomerację toruńsko-bydgoską w kierunku Warszawy (do Płońska), (droga znajduje się w sieci kompleksowej TEN-T),
   - droga krajowa 31 – biegnąca równolegle do granicy państwa ze Szczecina przez Gryfino do Słubic,
   - droga krajowa nr 13 ze Szczecina do przejścia granicznego z Niemcami w Rosówku,
   - droga krajowa nr 93 tworząca południowe obejście Świnoujścia z przeprawą promową przez Świnę.

Obszar stanowi ważny węzeł kolejowy – przebiegają tu linie objęte umowami:

- AGC – szlak kolejowy E-59 relacji Malmö-Ystad-Świnoujście-Szczecin-Stargard-Poznań-Wrocław-
-Chałupki,
- AGTC – szlak kolejowy CE-59 ze Szczecina do Czech przez Zieloną Górę-Wrocław (magistrala odrzańska).

Ponadto w sieci TEN- T w ramach sieci bazowej znalazła się linia kolejowa Szczecin-Berlin.

O węzłowym charakterze w systemie transportowym decyduje również lokalizacja portów morskich:

Port Szczecin i Świnoujście umieszczone w sieci bazowej TEN-T oraz port Police – znajdujący się w sieci kompleksowej TEN-T.

Odrzańska Droga Wodna uznana jest za główną śródlądową drogę wodną o znaczeniu międzynarodowym i ujęta jest w umowie AGN.

Dodatkowo węzeł komunikacyjny uzupełniają:

- Międzynarodowy Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność z połączeniami do Warszawy i innych miast Europy: Londynu (Stansted, Luton), Oslo (Torp i Gardermoen), Bergen, Dublina, Liverpoolu, Edynburga i Stavanger oraz połączeniami czarterowymi w okresie letnim do Grecji, Chorwacji i Bułgarii (wg stanu na styczeń 2017 r.),
- Port lotniczy Świnoujście-Heringsdorf, położony po stronie niemieckiej 11 km od Świnoujścia z połączeniami sezonowymi do Düsseldorfu, Frankfurtu nad Menem, Stuttgartu oraz Berna i Linzu. W sezonie letnim 2016 r. realizowane były połączenia na Majorkę.

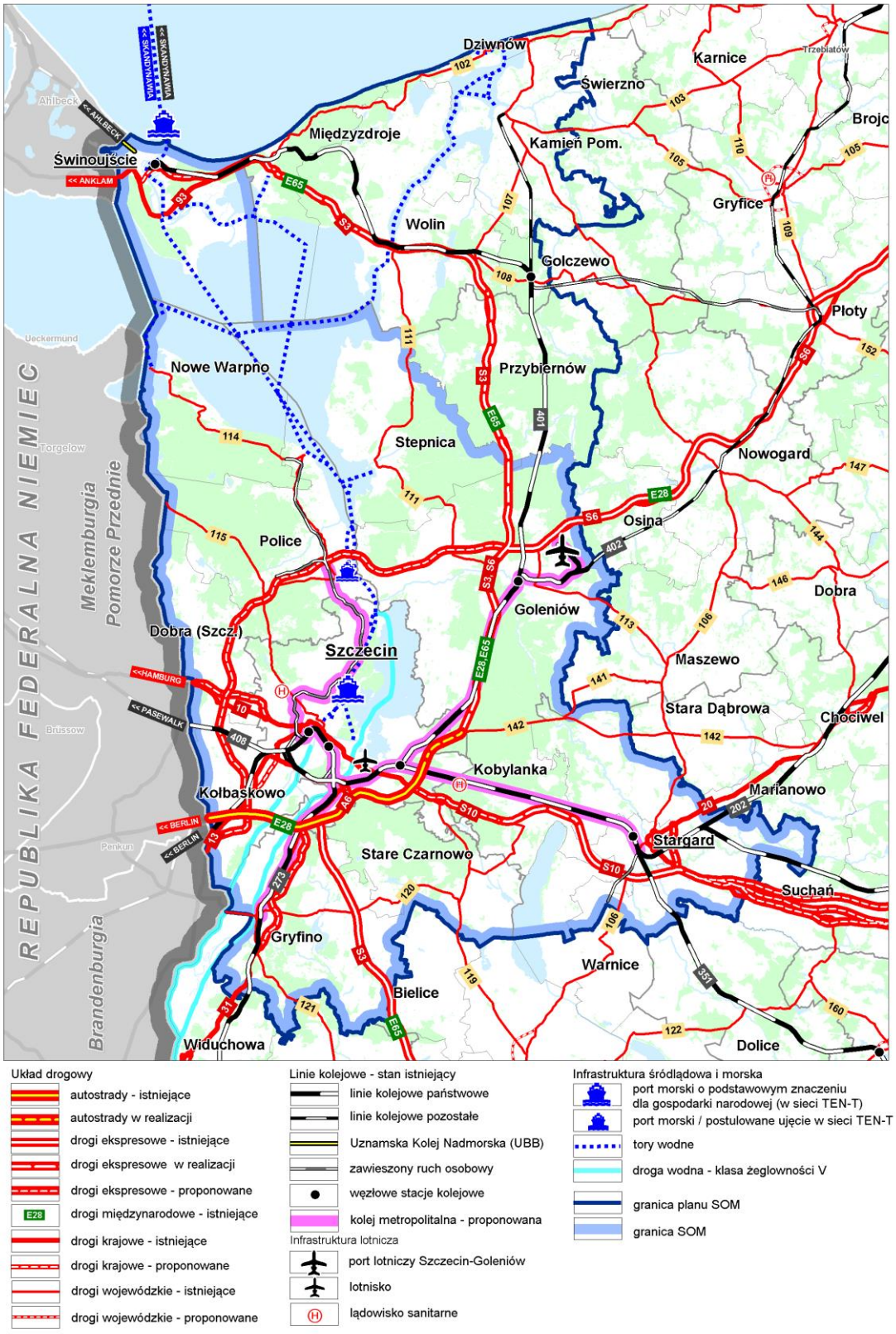
3.3.7.1. Infrastruktura drogowa

Poza wymienionymi drogami krajowymi, układ drogowy istotny dla funkcjonowania obszaru planu SOM tworzą:

drogi wojewódzkie:

- nr 119 (dawna DK 3 została przejęta przez ZZDW Koszalin na podstawie uchwały nr VIII/155/15 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 17 listopada 2015 r.),
- nr 102 Międzyzdroje-Dziwnów-Kołobrzeg, biegnąca wzdłuż wybrzeża Bałtyku, o ważnym znaczeniu dla obsługi ruchu turystycznego,
- nr 106 Rzewnowo-Golczewo-Nowogard-Maszewo-Łęczyca-Stargard (węzeł S10) - Pyrzyce,
- nr 107 węzeł S3 Parłówko-Kamień Pomorski-Dziwnówek, droga ważna dla ruchu turystycznego, o dużym natężeniu ruchu w sezonie letnim,
- nr 111 Goleniów (węzeł S3) - Morzewie-Stepnica-Recław (węzeł S3), droga stanowi trasę alternatywną dla drogi nr 3, co w sezonie letnim pozwala przenieść część ruchu turystycznego kierującego się nad morze,
- nr 113 Goleniów-Mosty-Maszewo,
- nr 114 Nowe Warpno-Trzebież-Police-Tanowo,
- nr 115 Szczecin-Tanowo-Dobieszczyn-granica państwa,
- nr 120 granica państwa-Gryfino-Gardno (węzeł S3)-Stare Czarnowo-Kobylanka/S10,
- nr 121 Pniewo-Banie,
- nr 142 Rzęśnica (węzeł S3)-Łęczyca-Lisowo do DK20, droga skracająca drogę ze Szczecina do Drawska i Szczecinka.

Ryc. 196. Infrastruktura komunikacyjna obszaru MOFOW – SOM



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Uzupełnienie całego układu stanowią drogi powiatowe i gminne, a także drogi w Niemczech, odzwierciedlające powiązania przestrzenne i faktyczny transgraniczny zasięg obszaru funkcjonalnego Szczecina. Drogi powiatowe i gminne wraz z drogami krajowymi i wojewódzkimi stanowią istotny element

w funkcjonowaniu infrastruktury transportu publicznego obszaru. W samym Szczecinie jest ok. 50 km dróg krajowych, ok. 12 km dróg wojewódzkich i aż blisko 800 km dróg miejskich.

Układ drogowy obszaru planu SOM jest wypadkową szczególnych uwarunkowań przestrzennych i środowiskowych o nietypowej strukturze w skali kraju. Strukturę funkcjonalno-przestrzenną obszaru rozdziela dolina Odry (Odra Wschodnia i Zachodnia, Międzyodrze, Jezioro Dąbie, Domiąża, Roztoka Odrzańska) oraz wody Zalewu Szczecińskiego, Świny i Dziwny. Wyraźny podział aglomeracji przez wymienione bariery geograficzne oraz funkcje, jakie pełnią poszczególne ośrodki, determinuje powiązania komunikacyjne i problemy w funkcjonowaniu transportu. Objawiają się one koniecznością pokonywania dużych odległości, mimo stosunkowo dość bliskich relacji w linii prostej (odległość między Nowym Warpnem a Świnoujściem w linii prostej wynosi 21 km, a drogowa 148 km). Położone najdalej na północ, stałe połączenie drogowe znajduje się na Trasie Zamkowej w Szczecinie. Drogi w relacji wschód-zachód zlokalizowane są na terenie Szczecina, co ogranicza ich przepustowość przez nałożenie ruchu tranzytowego na duże natężenie ruchu miejskiego. Taki układ jest jednym z argumentów uzasadniających potrzebę budowy przeprawy na wysokości Polic i Goleniowa wraz z budową zachodniego drogowego obejścia miasta Szczecin. Ponadto zdecydowanej poprawy wymagają powiązania Szczecina z układem zewnętrznym na drogach wylotowych z miasta. Szczególnie dotyczy to:

- powiązania DK31 z węzłem autostradowym A6 Podjuchy,
- budowy obwodnicy Przecławia i Warzymic na DK13 wraz z nowym węzłem z autostrady A6 Kołbaskowo,
- budowy drogi ekspresowej S10 w kierunku węzła A6 „Kijewo” wraz z nowym przebiegiem przez Płonię,
- zmiany przebiegu DK 10 od Szczecina na zachód do granicy państwa,
- przebudowy skrzyżowania na DW115 przy jeziorze Głębokim (al. Wojska Polskiego/Miodowa/Kupczyka),
- powiązania Szczecina w kierunku północnym w ciągu ulic Obotrycka-Bogumińska–Szosa Polska, łącznie z nowym połączeniem z DW 114.

3.3.7.2. Infrastruktura kolejowa

Ważnym elementem układu transportowego jest szczeciński węzeł kolejowy wraz z powiązaniami zewnętrznymi, w tym transgranicznymi w kierunku Berlina i Lubeki/Hamburga. Zasadnicze elementy tego układu zostały zrealizowane jeszcze w XIX w., a więc w całkowicie odmiennej sytuacji geopolitycznej Szczecina i jego obszaru funkcjonalnego. Tworzą go linie magistralne (w relacjach Wrocław-Szczecin [CE 59] i Poznań-Szczecin [E 59]), linie pierwszorzędne w relacjach: Szczecin Dąbie-Świnoujście Port, Szczecin Gumieńce-Tantow w RFN, Szczecin Gumieńce-Grambow w RFN, Gdańsk-Stargard, linie drugorzędne w relacjach: Szczecin Główny-Trzebież i Goleniów-Koszalin (z łącznicą do portu lotniczego Szczecin-Goleniów). Skomunikowanie terenów portowych i przemysłowych, ze względu na ich położenie, odgrywa istotną rolę w całym systemie transportowym. Równie istotne, ze względu na zagrożenie dla mieszkańców, jest powiązanie komunikacyjne Zakładów Chemicznych „Police” S.A., które zarówno w układzie kolejowym, jak i drogowym, przebiega przez centrum Szczecina i jego mieszkalne dzielnice.

Gęstość sieci kolejowej na terenie planu SOM wynosi 7,2 km na 100 km^2 i jest większa od pozostałej części województwa (5,2 km na 100 km^2) oraz całego kraju (6,2 km/100 km^2 na koniec 2015 r.)[89]. Na uwagę zasługuje znaczny udział linii kolejowych nieczynnych lub czynnych jedynie dla ruchu towarowego. Mimo braku niezbędnej infrastruktury na ich przebiegu, można rozważyć możliwości ich odbudowy i rewitalizacji, w celu obsługi ruchu podmiejskiego szczególnie w centralnej i południowej części SOF w relacjach Szczecin-Police-Trzebież, Szczecin-Stobno, Stargard-Pyrzyce.

Głównymi generatorami ruchu kolejowego w SOM są porty morskie oraz duże stacje: Szczecin Główny, Szczecin Dąbie, Stargard, a w okresie letnim także miejscowości nadmorskie: Świnoujście, Międzyzdroje i Kamień Pomorski. Jednotorowa zelektryfikowana linia kolejowa nr 407 łączy Kamień Pomorski z Wysoką Kamieńską na linii 401. Obecnie obowiązuje na niej prędkość w granicach 40-80 km/h. Linia charakteryzuje się przewagą ruchu pasażerskiego w stosunku do przewozów towarowych. Ruch towarowy ogranicza się wyłącznie do obsługi bocznicy szlakowej Miłachowo. Linia nie dochodzi do pasa nadmorskiego, co jest jej sporym ograniczeniem.

[89] Główny Urząd Statystyczny, dane na 2015 r.

Sieć kolejowa SOF łączy większość gmin obszaru. Połączenia największych ośrodków, takich jak Stargard, Świnoujście, Goleniów, Police, Gryfino ze Szczecinem, są dwutorowe i zelektryfikowane. Jednak linia do Polic i Trzebieży nie jest obecnie udostępniona dla ruchu pasażerskiego, a na liniach biegnących do Niemiec, w gminach Dobra i Kołbaskowo, brak przystanków pasażerskich.

Tabela 48. Linie kolejowe na obszarze planu SOM

Nr linii i relacja	Odcinek na terenie planu SOM	Dane techniczne na terenie planu SOM	Długość w granicach planu SOM
202 Gdańsk Gł.-Stargard	Gogolewo-Stargard	dwutorowa zelektryfikowana czynna	12 km
273 Wrocław Gł.-Szczecin Gł.	Szczecin Główny-Nowe Czarnowo	dwutorowa zelektryfikowana czynna	28 km
351 Poznań Gł. - Szczecin Gł.	Szczecin Główny-Witkowo Pyrzyckie	dwutorowa zelektryfikowana czynna	47 km
401 Szczecin Dąbie-Świnoujście Port	w całości, z wyłączeniem odcinka Łożnica-Lubiewo	dwutorowa zelektryfikowana czynna	50 km
401/997 Świnoujście Port-baza promów morskich	w całości	jednotorowa czynna niezelektryfikowana	0,5 km
402 Koszalin-Goleniów	Goleniów-Mosty	jednotorowa czynna niezelektryfikowana	8 km
403 Piła Północ-Ulikowo	Ulikowo-Barzkowice	jednotorowa czynna niezelektryfikowana	10 km
406 Szczecin Gł.-Trzebież Szczeciński	w całości	dwutorowa zelektryfikowana Szczecin Gł.--Police, jednotorowa Police-Trzebież Szcz., czynna dla ruchu towarowego	36 km
407 Wysoka Kamieńska--Kamień Pomorski	w całości	jednotorowa zelektryfikowana czynna	16,6 km
408 Szczecin Gł.-Stobno Szczecińskie-granica państwa/Grambow	w całości	dwutorowa zelektryfikowana Szczecin Gł.--Szczecin Gumieńce, dwutorowa niezelektryfikowana Szczecin Gł.-Stobno Szcz. czynna	9 km
409 Szczecin Gumieńce-granica państwa/Tantow	w całości	jednotorowa niezelektryfikowana czynna	10 km
411 Stargard-Pyrzyce	Stargard-Stargard Kluczewo	jednotorowa niezelektryfikowana nieczynna	6 km
417 Szczecin Dąbie--Sobieradz	w całości	jednotorowa czynna w ruchu towarowym Szczecin Dąbie-Szczecin SEC dalej rozebrana	4 km
428 Szczecin Dąbie-Szczecin Podjuchy	w całości	jednotorowa zelektryfikowana czynna	7 km
429 Stobno Szczecińskie--Dołuje	w całości	jednotorowa niezelektryfikowana czynna dla ruchu towarowego	4,5 km
431 Police-Police Chemia	w całości	jednotorowa zelektryfikowana czynna dla ruchu towarowego	6,7 km
432 Szczecin Turzyn--Szczecin Wstowo	w całości	dwutorowa zelektryfikowana czynna dla ruchu towarowego	4,3 km
433 Szczecin Gł.-Szczecin Gumieńce	w całości	jednotorowa zelektryfikowana czynna dla ruchu towarowego	3 km
434/435 Mosty-Port Lotniczy Szczecin-Goleniów	w całości	jednotorowa niezelektryfikowana czynna	4 km
UBB Świnoujście Centrum-Seebad Heringsdorf	granica państwa-Świnoujście Centrum	jednotorowa niezelektryfikowana czynna	1,4 km

Źródło: Interaktywna mapa linii kolejowych, www.mapa.plk-sa.pl

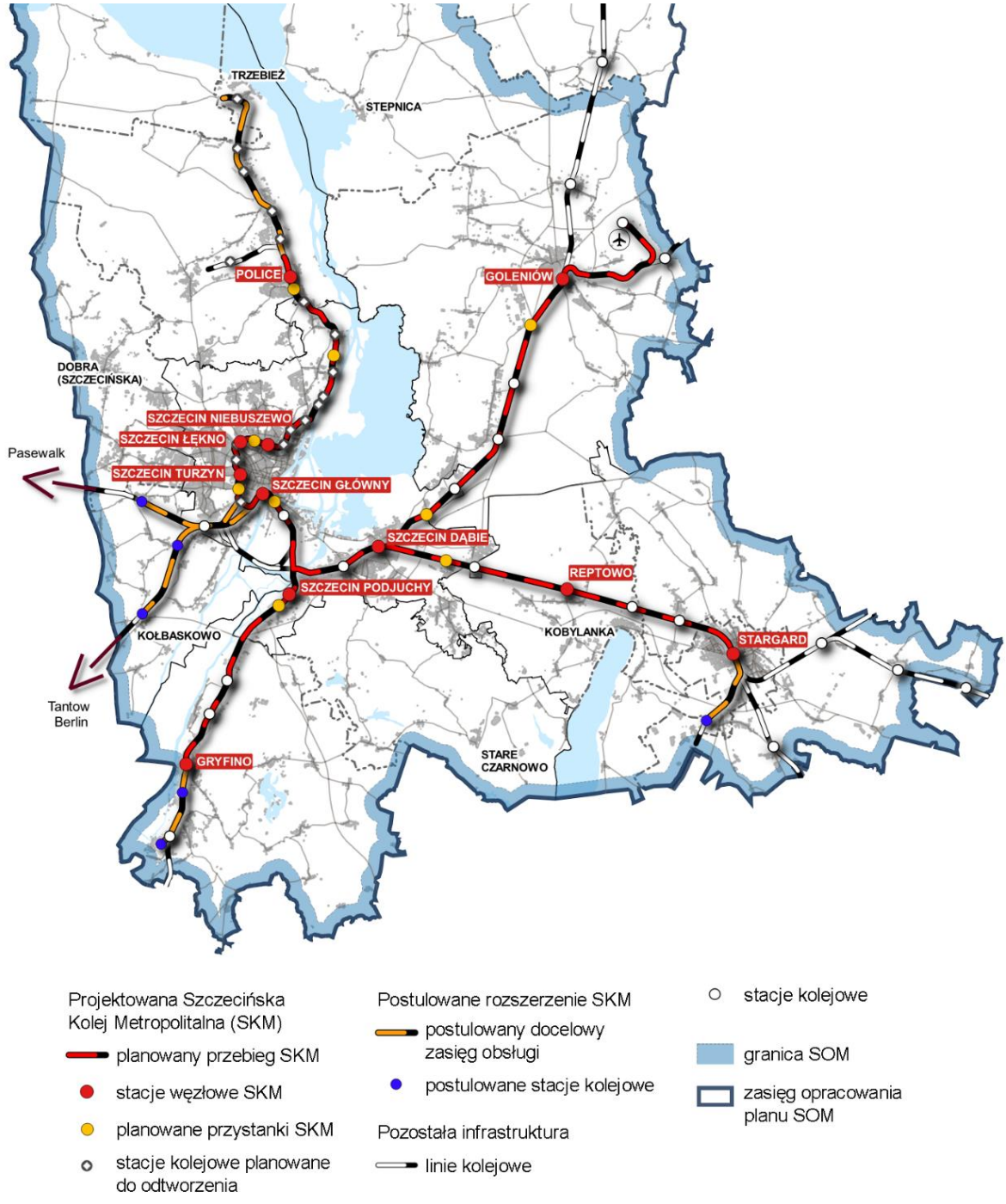
W 2015 r. opracowano dokument „Studium wykonalności Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej". Szczecińska Kolej Metropolitalna ma połączyć Szczecin z Policami, Goleniowem, Stargardem i Gryfinem. Projekt został uwzględniony w ZIT dla SOM i zakłada modernizację linii kolejowej nr 406 na odcinku Szczecin-Police, modernizację infrastruktury pasażerskiej na liniach nr 401 na odcinku Szczecin-Goleniów, 351 na odcinku Stargard-Szczecin Główny, nr 273 na odcinku Gryfino-Szczecin Główny, a także budowę węzłów i przystanków wraz z urządzeniami związanymi z integracją transportu. Po uzyskaniu dofinansowania ze środków unijnych, projekt w 2018 r. został przekazany do realizacji z terminem zakończenia w 2022 r.

Koncepcja Zachodniego Kolejowego Obejścia Miasta Szczecina obejmuje odcinek od stacji kolejowej Stobno przez teren gmin Dobra i Police do stacji zakładowej Police Chemia. Zakłada ona połączenie istniejących odcinków kolejowych – linii nr 431 Police-Police Chemia oraz nieczynnej linii kolejowej nr 429 Stobno Szczecińskie-Dołuje oraz modernizację linii nr 406. Planowany układ sieci kolejowej usprawni możliwości tworzenia połączeń kolejowych wewnątrz SOF. Przede wszystkim stworzy

możliwość przeniesienia przewozów towarowych materiałów niebezpiecznych z linii kolejowej nr 406 (Szczecin-Trzebież) na nowo projektowaną linię.

Oprócz szlaków objętych międzynarodowymi umowami, w obszarze metropolitalnym mają swój przebieg linie kolejowe wymienione w tabeli poniżej.

Ryc. 197. Szczecińska Kolej Metropolitalna oraz projektowane linie kolejowe na obszarze MOFOW



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Stan infrastruktury kolejowej w portach Szczecin i Świnoujście jest niezadowalający i nie zapewnia sprawnej obsługi obrotu towarami. Utrudnia to rozwój największego potencjału SOF, jakim są porty, w tym baza promowa w Świnoujściu. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A podjął działania w celu poprawy sytuacji realizując w latach 2011-2015 jedno z zadań programu przebudowy

infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu (POIiŚ 7.2-14), które miało na celu opracowanie studium wykonalności realizacji projektu „Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu". W Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r. ujęta jest dalsza realizacja projektu „Poprawy dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu" – planowana realizacja lata 2016-2020. W roku 2016 prace projektowe koncentrowały się w obszarze przebudowy infrastruktury na terenie terminala promowego w Świnoujściu.

Proces przebudowy infrastruktury kolejowej w SOF trwa; do końca 2014 r. zmodernizowano m.in. ze środków RPO linie 402 (wraz z budową łącznicy do portu lotniczego) i 403. W ramach programów krajowych zmodernizowano linię 401, trwają prace na linii 351 w ciągu trasy E 59. Przygotowano również dokumentację przedprojektową dla modernizacji linii 273.

3.3.7.3. Infrastruktura transportu lotniczego

Przez obszar SOF przebiegają następujące powietrzne korytarze komunikacyjne – L23, Z491, L733, M602, L132, L87 oraz N746. Droga lotnicza M602 jest obsługiwana m.in. przez port lotniczy Szczecin-Goleniów. System transportu lotniczego SOF opiera się głównie o Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność. Lotnisko w Szczecinie Dąbiu nie pełni funkcji komunikacyjnych. Poza obszarem SOF, 10 km od centrum Świnoujścia w Niemczech funkcjonuje port lotniczy Heringsdorf.

Port lotniczy w Goleniowie położony ok. 46 km od centrum Szczecina i ok. 43 km od Stargardu posiada dogodne połączenia drogowe ze Szczecinem (szczególnie jego prawobrzeżną częścią i centrum miasta), Gryfinem, Stargardem. Ze względu na brak przeprawy mostowej na północ od Trasy Zamkowej, północne dzielnice Szczecina oraz Police mają utrudniony dostęp do lotniska. Istotnym elementem infrastruktury komunikacyjnej jest nowe połączenie kolejowe: łącznica do portu lotniczego wybudowana jako odgałęzienie linii kolejowej nr 402 Szczecin-Kołobrzeg. Połączenie jest obsługiwane przez 6 par pociągów w bezpośrednim połączeniu ze Szczecina. Dla poprawy atrakcyjności i efektywności połączenia konieczne jest jeszcze dopasowanie rozkładów jazdy i lotów.

Ponadto, w 2015 r. zakończono prace modernizacyjne polegające na gruntownej przebudowie infrastruktury służącej do bezpiecznej obsługi ruchu lotniczego w ramach działań 6.3 Rozwój sieci lotniczej TEN-T priorytetu VI: Drogowa i lotnicza sieć TEN - T Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013.

Terminal ma teoretyczną przepustowość ok. 700-750 tys. pasażerów rocznie. W 2016 r. Port Lotniczy Szczecin-Goleniów odprawił 467,9 tys. pasażerów, co daje wzrost o 13,4% w stosunku do poprzedniego roku. Największy ruch pasażerski odnotowuje się w grudniu.

Lotnisko w Szczecinie Dąbiu, mimo swego atrakcyjnego położenia i dobrego skomunikowania, pełni jedynie funkcję lotniska rekreacyjno-sportowego.

Port lotniczy w Heringsdorfie posiada dobrą dostępność do Świnoujścia (ok. 15 minut). Rozważane jest połączenie kolejowe w sieci kolei UBB portu lotniczego ze Świnoujściem, przez odbudowę linii kolejowej Berlin-Ducherow-Świnoujście. Oferowane w 2014 r. połączenia z Warszawą i Krakowem mają charakter sezonowy i nie dorównują pod względem liczby połączeń ofercie Goleniowa. Niemniej stanowią dodatkowe, szczególnie atrakcyjne rozwiązanie dla turystów odwiedzających w sezonie letnim ten fragment wybrzeża Bałtyku, zarówno po stronie niemieckiej, jak i polskiej. W 2015 r. podpisano list intencyjny w sprawie zmiany nazwy lotniska na Heringsdorf/Świnoujście. Polska i niemiecka strona zobowiązały się do podjęcia wszelkich starań zmierzających do połączenia infrastrukturalnego lotniska z polską częścią wyspy Wolin i Uznam.

3.3.7.4. Infrastruktura transportu wodnego morskiego i śródlądowego

Transport morski w obszarze SOM stanowi ważny czynnik rozwoju, a dostęp do portów morskich tworzy przewagę konkurencyjną regionu. Odra i jej ujście stanowi oś rozwoju obszaru. Najważniejszymi portami, w tym także dla gospodarki narodowej kraju, są porty w Szczecinie i Świnoujściu. Liczącym się portem jest także port w Policach. Pozostałe porty zlokalizowane nad Zalewem Szczecińskim lub przy ujściu Odry w Trzebieży, Nowym Warpnie i Stepnicy, są małymi portami turystycznymi i rybackimi.

W latach 2007-2013 wykonano prace związane z modernizacją infrastruktury drogowej i kolejowej w portach Szczecin i Świnoujście. Zmodernizowano Nabrzeże Zbożowe i wybudowano nowe Nabrzeże Niemieckie, w Świnoujściu natomiast powstało kolejne stanowisko promowe.

W latach 2010-2015 powstała największa inwestycja w infrastrukturze portowej – terminal LNG wraz z Portem Zewnętrznym w Świnoujściu. Port zewnętrzny daje możliwości dalszego rozwoju.

W ramach projektu „Zrównoważone połączenia morsko-lądowe Polska-Szwecja: Zrównoważona autostrada morska Świnoujście-Trelleborg" zostało zakupione stanowisko promowe nr 6 wraz z zapleczem, planowana jest realizacja przebudowy stanowiska promowego nr 5 oraz zalądowienie stanowiska promowego nr 6 i połączenie obu stanowisk promowych. Ponadto, powstanie nowe nabrzeże o długości 293 m i głębokości 13 m, zostaną wybudowane 3 place postojowe – połączone estakadą stanowiącą drugi wjazd na teren terminala. Inwestycja obejmuje także modernizację infrastruktury kolejowej, budowę rampy, przebudowę galerii pasażerskiej oraz zakup urządzeń przeładunkowych. W wyniku realizacji inwestycji powstanie infrastruktura portowa do obsługi dużych promów o długości do 265 m. Umożliwi to przeładunki przy udziale transportu kolejowego na poziomie 30 tys. jednostek intermodalnych.

Jedną z podstawowych inwestycji, związanych z rozwojem portu w Szczecinie jest pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m. Głębokość techniczna, liczącego 68 km toru wodnego łączącego Świnoujście ze Szczecinem, niemalże na całej długości wynosi 10,5 m. obecny standard w zakresie głębokości akwenów w portach morskich czy terminalach kontenerowych wynosi 15-16 m. Podczas II etapu prac nad realizacją projektu modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin zrealizowano następujące prace budowlane: zmodernizowano umocnienia brzegowe Kanału Piastowskiego i Kanału Mielińskiego na odcinku o długości 8 km – do docelowej głębokości 12,5 m, zlikwidowano przeszkody nawigacyjne, zalądowiono zatoczkę po dawnej karsiborskiej przeprawie promowej oraz zbudowano nabrzeże techniczne na wyspie Mielin i odtworzono nabrzeże nr 91.

Obecnie trwają prace nad trzecim etapem modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Będą one polegały na pogłębieniu toru wodnego do głębokości 12,5 m na odcinku ok. 62 km.

Zakończenie zadań związanych z modernizacją toru Świnoujście-Szczecin planowane jest na 2021 r.

Porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu stanowią istotne ogniwo w sieci TEN-T. Jako jedyne w Polsce znajdują się zarówno na liście portów morskich, jak i portów śródlądowych transeuropejskiej sieci transportowej. Zgodnie z założeniami Unii Europejskiej, Korytarz Transportowy Bałtyk-Adriatyk nr 1 stanowić będzie jedną z głównych arterii transportowych Europy. Jest to szansa dla województwa zachodniopomorskiego, aby wykorzystać morską specyfikę regionu jako motor rozwoju gospodarczego w obszarze Morza Bałtyckiego oraz miejsca implementacji nowoczesnych rozwiązań w sektorze morskim.

Portem o niższej randze, jednakże zasługującym na wyróżnienie, jest port Police, zajmujący piąte miejsce w kraju pod względem wielkości przeładunków. Port został uwzględniony w ostatniej rewizji sieci TEN-T jako element sieci kompleksowej. Parametry nabrzeży w porcie Police umożliwiają przyjęcie statków załadowanych o nośności sięgającej 22 tys. DWT na terminalu morskim i 3,5 tys. DWT na terminalu barkowym. Dostęp drogowy i kolejowy do portu w Policach jest ograniczony i odbywa się przez szczeciński węzeł komunikacyjny – drogi wojewódzkie i powiatowe oraz linię kolejową 406 relacji Szczecin-Trzebież (obecnie nieeksploatowaną), a od strony wody z toru podejściowego Świnoujście-Szczecin.

Łączna długość nabrzeży portów morskich w SOF stanowi ok. 35% ogółu krajowego. Gorzej sytuacja wygląda, jeśli pod uwagę wzięte zostaną nabrzeża o głębokości powyżej 10,9 m – takie znajduje się jedynie w Świnoujściu i ma długość 905,2 m, co daje już tylko ok. 8% w skali kraju.

Odrzańska Droga Wodna łączy porty i ośrodki SOF ze Śląskiem, a w kierunku zachodnim kanałami Odra-Sprewa i Odra-Hawela z aglomeracją berlińską oraz zachodnią częścią kontynentu europejskiego. Jest także jedną z osi komunikacyjnych Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej z o.o. - ŚKT-EUWT) i stanowi element europejskiego szlaku żeglownego E30 łączącego Morze Bałtyckie z Dunajem, przy czym połączenie Odry kanałem z Dunajem jest brakującym ogniwem tego szlaku.

Położenie nad wodą to również szansa na rozwój turystyki. Potencjał, jakim w tym zakresie dysponuje obszar funkcjonalny Szczecina, jest unikatowy w skali kraju. Właściwe jego wykorzystanie jest uwarunkowane sprawnym dostępem zarówno od strony lądu, jak i wody.

W ramach projektu dofinansowanego ze środków UE – Zachodniopomorski Szlak Żeglarski powstała sieć portów i przystani jachtowych na terenie Pomorza Zachodniego. Wybudowano nowe przystanie w Kamieniu Pomorskim, Dziwnowie, Darłowie, Wapnicy, Basen Jachtowy Wolin oraz przystań jachtową na Wyspie Grodzkiej w Szczecinie. Ponadto zmodernizowano Marinę Solną Kołobrzeg, Marinę Pogoń oraz Jacht Klub AZS. Zachodniopomorski Szlak Żeglarski to sieć blisko położonych w stosunku do siebie portów i przystani, będący atrakcyjnym produktem turystycznym.

3.3.7.5. Transport publiczny na obszarze MOFOW

Organizacja transportu publicznego, planowanie rozwoju, zarządzanie usługami przewozowymi oraz finansowanie transportu publicznego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie poszczególnych województw, powiatów i gmin, zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 ze zm.) należy do właściwych jednostek samorządu terytorialnego lub ich związków. Obecnie na obszarze nie istnieje podmiot pełniący funkcję całościowego organizatora i koordynatora transportu publicznego.

Odnośnie istniejących opracowań planistycznych i strategicznych dotyczących transportu publicznego na obszarze MOFOW, należy wskazać przede wszystkim Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego[90], określający główne kierunki rozwoju transportu publicznego na obszarze całego województwa.

Na obszarze MOFOW gminy należące do Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego posiadają konsekwentnie rozwijaną bazę opracowań strategicznych i instrumentów planistycznych dotyczących rozwoju systemów transportu publicznego m.in.:

- Zintegrowaną Strategię Transportu Publicznego na obszarze SOM na lata 2014-2020,
- Zintegrowany Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w SOM na lata 2016-2023,
- Strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych,
- Zintegrowany Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla SOM,
- Koncepcję Funkcjonalno-Użytkową zintegrowanego systemu tras rowerowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego,
- Koncepcję budowy Szczecińskiego Roweru Metropolitalnego,
- Projekt „Szczecińska Kolej Metropolitalna”.

W istniejących dokumentach planistycznych i strategicznych szczególny akcent kładzie się na działania i polityki związane z rozwojem transportu kolejowego oraz uzupełniająco autobusowego, na których zostanie oparta sieć komunikacyjna województwa zachodniopomorskiego.

Obecnie system zbiorowego transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym tworzą:

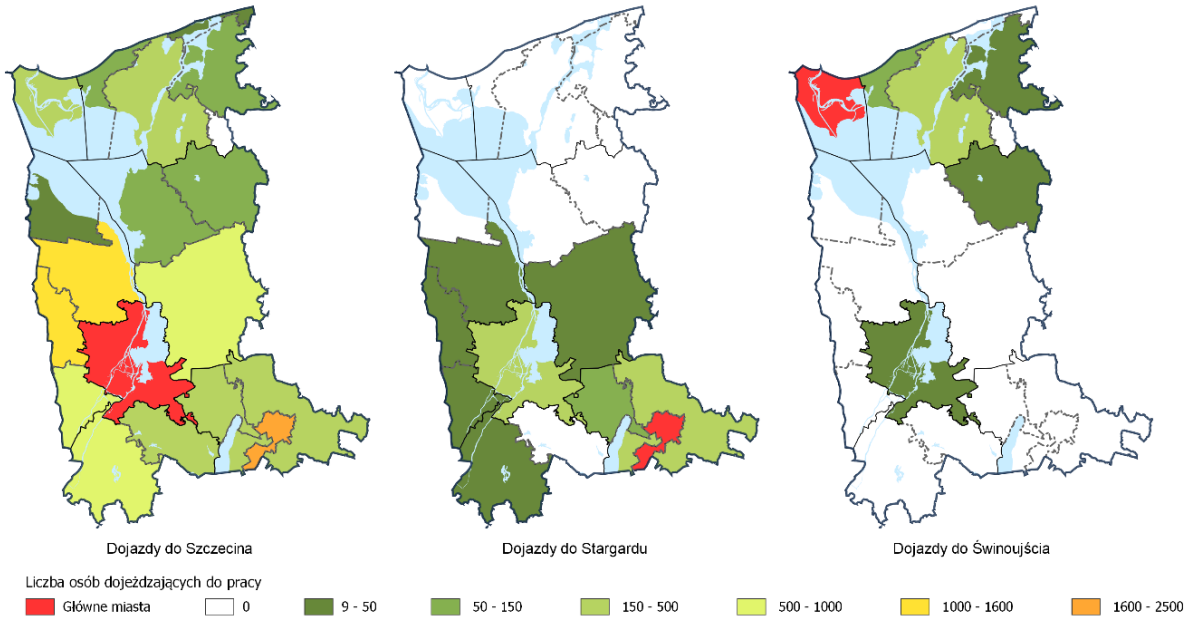
- komunikacja kolejowa,
- komunikacja tramwajowa (wyłącznie w granicach administracyjnych Szczecina),
- komunikacja autobusowa miejska (Szczecin, Police, Stargard, Świnoujście) i podmiejska.

Przepływy ludności do i z pracy najbardziej intensywne są w obszarze metropolitalnym. Średnio około 8% ludności w wieku produkcyjnym z gmin podszczecińskich dojeżdża do pracy w Szczecinie, co jest bilansowane w mniejszym stopniu przez populację Szczecina wyjeżdżającą do pracy poza miasto zamieszkania. Największy stopień wymiany następuje w przypadku gmin Dobra, Kołbaskowo, Kobylanka i Stargard, które – z wyjątkiem Stargardu - nie oferują zbyt wielu miejsc pracy. Duże przepływy, szczególnie w przypadku ruchu do Szczecina, pochodzą z gmin leżących bezpośrednio przy szlakach kolejowych, co świadczy o znacznym wpływie szynowej komunikacji zbiorowej na dostępność rynku pracy w regionie.

Główne przepływy osobowe pomiędzy gminami dotyczą relacji praca-dom. Część mieszkańców gmin, sąsiadujących z największymi ośrodkami miejskimi na terenie MOFOW (Szczecin, Stargard, Świnoujście), codziennie dojeżdża do miejsc pracy położonych na ich obszarze. Problem, jaki pojawia się przy tego typu przemieszczeniach przy użyciu systemów transportu publicznego, wiąże się m.in. z brakiem zintegrowanych systemów komunikacyjnych (brak odpowiedniej koordynacji rozkładów jazdy, brak systemu jednego biletu, brak wspólnego systemu informacyjnego itd.). Jest to jedną z przyczyn wzrostu natężenia ruchu indywidualnego.

Ryc. 198. Liczba osób dojeżdżających do pracy do wskazanego miasta z obszaru gmin MOFOW

[90] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego, Refunda, TRAKO 2014.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS z 2011 r. – Dojazdy do pracy w Polsce – wyniki NSP 2011

Na obszarze MOFOW – podobnie jak w całym regionie – zauważalny jest na przestrzeni ostatnich lat trend spadkowy udziału transportu publicznego w transporcie lokalnym. Stan ten, przy wciąż rosnącym wskaźniku motoryzacji, niekorzystnie wpływa na obciążenie sieci drogowej przez transport indywidualny, jak i na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wzrost motoryzacji indywidualnej spowodował dodatkowo odpływ pasażerów korzystających z innych środków transportu publicznego, a co za tym idzie, likwidację wielu połączeń transportu publicznego (z powodu ich nierentowności).

Powstałą lukę w regularnym transporcie publicznym – w pewnym stopniu – mogą zastąpić powstające systemy transportu elastycznego (FTS – Flexible Transport Systems), takie jak systemy „na żądanie" (systemy wywoławcze typu Call/Diall), carsharing i bikesharing (rozwiązania oparte na wspólnym użytkowaniu środka transportu), czy też carpooling (systemy oparte na wspólnych przejazdach).

Priorytetami w zakresie transportu publicznego jest poprawa jakości i konkurencyjności w stosunku do transportu indywidualnego w regionie, szczególnie w obszarach aglomeracyjnych i na obszarach turystycznych w szczycie sezonu – m.in. przez: wprowadzenie ułatwień i zachęt dla organizowania zintegrowanych sieci transportowych, wymianę taboru, rozbudowę i modernizację stanu technicznego infrastruktury, zwiększenie częstotliwości kursowania, rozwijanie elastycznych usług transportowych, polepszanie komfortu oraz skrócenie czasu podróży.

W funkcjonujących systemach transportu publicznego ważnym zagadnieniem, szczególnie aktualnym na obszarach peryferyjnych i np. na terenie gmin nadmorskich, jest dostęp z ostatniego przystanku komunikacji do miejsca docelowego (tzw. problem „ostatniej mili"). Ta odległość jest bowiem najtrudniejsza i najkosztowniejsza do obsłużenia. Jednym z możliwych rozwiązań – do zastosowania przy tego typu uwarunkowaniach – są systemy transportu elastycznego, które mogą uzupełniać ofertę transportową gmin o niedostatecznie rozwiniętej sieci transportu publicznego (np. w związku z brakiem opłacalności transportu regularnego). Mogą również stanowić rozwiązanie dla obsługi zwiększonego ruchu turystycznego w trakcie trwania sezonu wypoczynkowego.

System transportu elastycznego w postaci publicznego transportu „na żądanie" został uruchomiony w Szczecinie w dzielnicy Podjuchy. Obejmuje on 13 przystanków autobusowych obsługiwanych przez autobusy mogące zabrać do 20 pasażerów. System ten umożliwia mieszkańcom łatwy dostęp do regularnych linii komunikacji miejskiej oraz ułatwia przemieszczanie się w obrębie samej dzielnicy. Coraz częściej, w miastach (Szczecin, Świnoujście), uruchomiane są systemy rowerów miejskich (bikesharing), w odpowiedzi na potrzeby mieszkańców (lub turystów) w odniesieniu do codziennej mobilności.

Zbiorowy transport szynowy

Głównymi składnikami sieci szynowego transportu zbiorowego na terenie obszaru metropolitalnego są połączenia kolejowe i tramwajowe. Obecni operatorzy kolejowi działający na obszarze MOFOW to:

- PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., których właścicielem są samorządy poszczególnych województw (województwo zachodniopomorskie, jako współwłaściciel posiada 5,8% akcji).
- PKP Intercity S.A., który jest przewoźnikiem krajowym należącym do PKP (spółka Skarbu Państwa). Obsługuje przewozy dalekobieżne (pośpieszne – TLK, InterCity oraz ekspresowe – InterCity), łączące obszar MOFOW m.in. z: Poznaniem, Wrocławiem, Krakowem, Warszawą, Katowicami, Łodzią czy Trójmiastem.
- DB Regio AG, który jest niemieckim przewoźnikiem krajowym, należącym do koncernu Deutsche Bahn, odpowiedzialnym za regionalne przewozy kolejowe. Obsługuje połączenia ze Szczecina w kierunku Angermünde-Berlin oraz Pasewalk-Lubeka.
- Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB) jest niemiecką spółką transportową (zależną od Deutsche Bahn) obsługującą połączenie międzynarodowe z centrum Świnoujścia do granicy państwa (i dalej do nadmorskich miejscowości na Wyspie Wolin, leżących po stronie niemieckiej). UBB jest dodatkowo zarządcą infrastruktury kolejowej na wsypie Uznam (spółka jest właścicielem UBB Polska – polskiego zarządcy infrastruktury kolejowej).

Obsługą transportu kolejowego w województwie oraz na terenie planu SOM zajmuje się samorząd województwa, jako udziałowiec PKP Przewozów Regionalnych. Łącznie wykorzystywanych jest obecnie w ruchu pasażerskim ok. 200 km linii oraz 35 stacji i dworców. Największymi z nich są Szczecin Główny, Stargard, Świnoujście, Goleniów i Gryfino.

Część stacji i przystanków kolejowych zamknięto ze względu na likwidację linii i połączeń lub małą liczbę pasażerów. Dotyczy to stacji przy nieobsługiwanej obecnie linii do Trzebieży, w tym szczególnie stacji Police. Pomimo dużego nasilenia codziennych dojazdów w relacji Szczecin-Police, miasta te obecnie nie są połączone kolejowymi połączeniami pasażerskimi. Remont linii do Polic oraz optymalizacja rozmieszczenia na niej stacji i przystanków kolejowych, są najważniejszym elementem I etapu budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

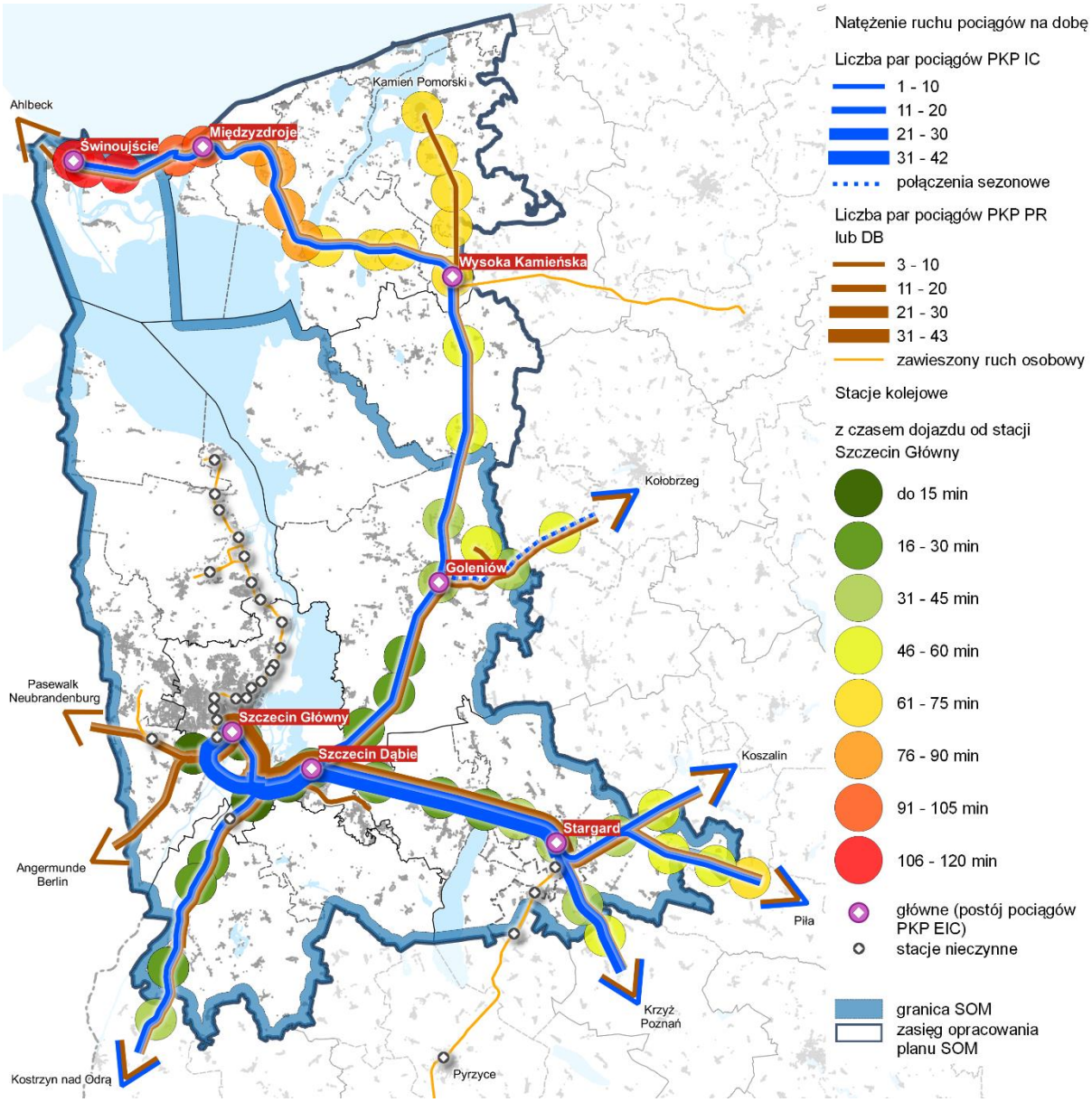
Obecna liczba połączeń (w dni powszednie) w relacjach na terenie MOFOW: (stan na 20 stycznia 2017 r.):

- Szczecin-Stargard: 47,
- Szczecin-Gryfino: 17,
- Szczecin-Goleniów: 22,
- Szczecin-Świnoujście: 12,
- Szczecin-Kamień Pomorski: 5.

Dodatkowo wzmocnienie kierunku w stronę Świnoujścia następuje poprzez wprowadzanie dodatkowych pociągów w sezonie letnim.

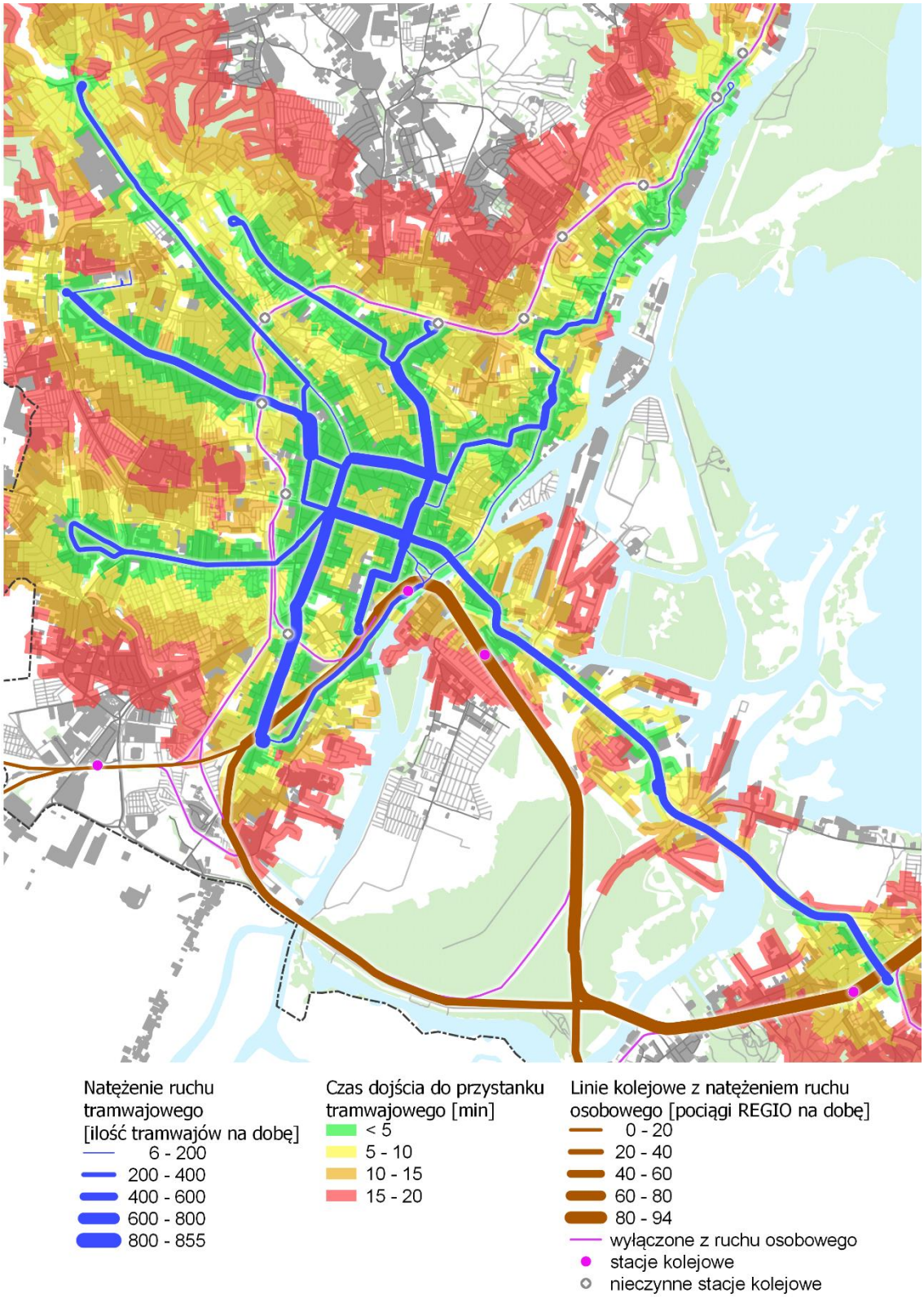
Od roku 2010 w całej Polsce obserwowany jest niewielki trend wzrostowy liczby pasażerów w kolejowych przewozach pasażerskich. Wzrosty przewozów są pewnym optymistycznym impulsem do dalszych działań modernizacyjnych i przywracania ruchu pasażerskiego na liniach zamkniętych. Dotyczy to szczególnie linii nr 406 do Trzebieży przez Police, która wpisuje się w politykę tworzenia szybkich kolei miejskich, łączących tereny gęsto zabudowane z przedmieściami i miastami satelitarnymi.

Ryc. 199. Zbiorowy transport kolejowy w obszarze planu



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Ryc. 200. Zbiorowa komunikacja szynowa w Szczecinie



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Na obszarze planu sieć tramwajowa istnieje jedynie na terenie Miasta Szczecin. Sieć 12 stałych linii tramwajowych w Szczecinie liczy łącznie 117,6 km, przy wykorzystaniu istniejących 60 km torowisk. Liczba przystanków wynosi około 90, co przy porównaniu do powierzchni całego miasta (wyłączając jezioro Dąbie) daje około 2,8 km^2 na każdy przystanek (ten sam wskaźnik wynosi około 2,7 w Gdańsku

oraz 2,1 we Wrocławiu). Rocznie z komunikacji tramwajowej korzysta około 65 mln pasażerów (162 mln w Gdańsku i 183 mln we Wrocławiu).

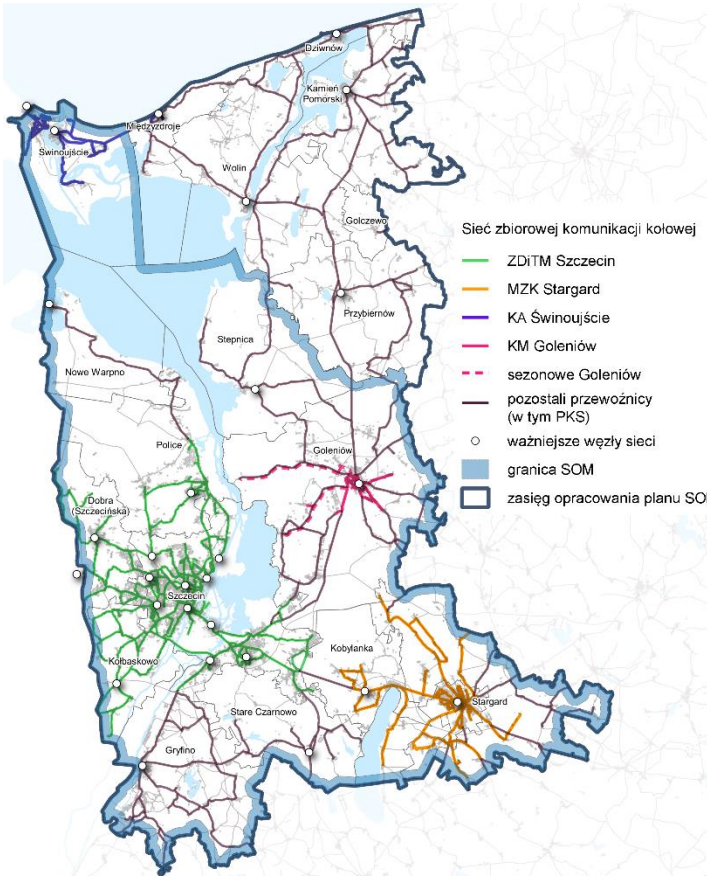
W sierpniu 2015 r. został uruchomiony Szczeciński Szybki Tramwaj, który połączył prawobrzeżną część miasta z centrum odcinkiem o długości 4,0 km. Obecnie połączenie jest obsługiwane przez trzy linie tramwajowe nr 2, 7 i 8. Przy przystanku Hangarowa w maju 2016 r. oddano do użytku parking typu Park & Ride. W planach jest dalsza rozbudowa sieci tramwajowej SST, w celu stworzenia podstawowej ramy komunikacyjnej miasta. Obecnie w toku są konsultacje związane z ostatecznym przebiegiem drugiego etapu Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju.

Zbiorowy transport drogowy

Na terenie Szczecina, Świnoujścia, Stargardu i Polic działają spółki z udziałem miast, które są jednocześnie głównymi punkami dojazdowymi i węzłowymi w sieci. Na pozostałym obszarze, zbiorowym transportem samochodowym zajmują się głównie spółki prywatne (w tym sprywatyzowane PKS).

Należy zwrócić uwagę, że w wielu przypadkach pojazdy poruszają się po drogach publicznych w części nieprzystosowanych do ruchu pojazdów o zwiększonym nacisku na oś. Przystanki lokalizowane są w miejscach wymuszonych, bez dodatkowej infrastruktury lub w miejscu istniejących zatok, ale niedostosowanych do zmian zachodzących w sieci osadniczej. Brak jednolitej informacji obejmującej wszystkie dostępne środki transportu. Dla przykładu, blisko dwudziestu niezależnych i konkurujących ze sobą przewoźników wprowadza własne rozkłady jazdy z różnych punktów w okolicach dworca PKP Szczecin Główny, dworca autobusowego PKS Szczecin i innych ważniejszych węzłów przesiadkowych SOM. Problemem jest brak zintegrowanego systemu, który należałoby budować w oparciu o wyznaczone węzły przesiadkowe dla różnych przewoźników.

Ryc. 201. Zbiorowy transport drogowy na obszarze planu



Liczba połączeń Szczecina z miejscowościami gminnymi na obszarze planu w ciągu doby (dni robocze) oraz przewoźnicy obsługujący połączenia:

- Szczecin-Dobra: 16 (PKS Szczecin)
- Szczecin-Goleniów: 30 (Fedeńczak, Serocki, Roman Bińczyk)
- Szczecin-Gryfino: 35 (PKS Szczecin, Wektor)
- Szczecin-Kobylanka: 28 (Transa, A. Fedeńczak)
- Szczecin-Kołbaskowo: 33 (PKS Szczecin)
- Szczecin-Nowe Warpno: 6 (Ever-Trans)
- Szczecin-Police: 249 (SPPK),
- Szczecin-Stare Czarnowo: 36 (Paan Bus),
- Szczecin-Stargard: 28 (Transa, A. Fedeńczak)
- Szczecin-Stepnica: 6 (Emilbus, Waw-Trans)
- Szczecin-Świnoujście: 31 (Emilbus, Jomsborg)
- Szczecin-Przybiernów: 9 (KSK-Bus, Benko-BUS, PKS Kamień Pomorski)
- Szczecin-Kamień Pomorski: 9 (KSK-Bus, Benko-BUS, PKS Kamień Pomorski)
- Szczecin-Dziwnów: 6 (Benko-BUS, KSK-Bus)
- Szczecin-Międzyzdroje: 31 (Emil-Bus, Jomsborg)
- Szczecin-Wolin: 31(Jombsborg, Emil-Bus)

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Uzupełniającym elementem sieci są linie o przebiegu okólnym, z pominięciem kierunku w stronę Szczecina. Ich trasy prowadzone są najczęściej do miast powiatowych obszaru z mniejszych miejscowości (np. w relacji Stare Czarnowo-Gryfino) czy pomiędzy miastami powiatowymi (np. Świnoujście-Kamień Pomorski).

Największym zarządcą transportu publicznego na terenie SOM jest Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego, ZDiTM w Szczecinie, który realizuje przewozy autobusowe przez Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Dąbie", Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Klonowica" Sp. z o.o. oraz Szczecińsko-Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (SPPK). Obsługują one 53 linie dzienne (normalne i pospieszne) o długości ponad 500 km. Ponadto SPPK obsługuje 11 linii regularnych w Policach oraz między Policami a Szczecinem, a także Linię Pracowniczą (dla pracowników polickich zakładów chemicznych), Linię Samorządową (połączenie Police-Trzebież), Linię Działkową (dojazd do osiedla Jasienica) oraz działającą w okresie letnim Linię Plażową (połączenie z Trzebieżą). Porozumienia międzygminne, dotyczące zapewnienia lokalnego transportu zbiorowego, są zawarte również z gminami Dobra, Gryfino oraz Kołbaskowo. Gminy Dobra i Kołbaskowo powierzyły powyższe zadanie Miastu Szczecin i jest ono realizowane poprzez ZDiTM Szczecin, obsługujący 6 linii dziennych dla gminy Dobra oraz 4 linie dzienne dla gminy Kołbaskowo. W przypadku porozumienia z gminą Gryfino, to Miasto Szczecin powierzyło jej zadanie dotyczące organizacji transportu zbiorowego na swoim terenie, w zakresie obsługi trzech linii komunikacyjnych - Szczecin-Gryfino, Szczecin-Wełtyń (przez Radziszewo) oraz Szczecin-Wełtyń (przez Stare Brynki). Linia podmiejska nr 1 Szczecin-Gryfino (Dolna Odra) obsługiwana jest przez PKS Szczecin Sp. z o. o.

W Świnoujściu spółka Komunikacja Autobusowa obsługuje 5 linii miejskich oraz jedną linię do Międzyzdrojów (linia nr 10 uruchomiona w ramach porozumienia międzygminnego). Komunikacja transgraniczna jest w znacznej mierze utrudniona ze względu na zlikwidowane w roku 2016 połączenie do Heringsdorfu oraz likwidację niemieckiej Linii Europejskiej 290/291 (obecnie trwają działania nad jej przywróceniem).

W Stargardzie za sieć połączeń odpowiedzialny jest Miejski Zakład Komunikacji obsługujący 20 linii miejskich (w tym linię nocną i pospieszną). Na podstawie porozumienia międzygminnego obsługuje również transport publiczny w sąsiadujących gminach Kobylanka (poprzez linię MZK nr 3 i nr 4) oraz Stara Dąbrowa (linia nr 16).

Na obszarze Goleniowa przewozy miejskie prowadzone są w formule przejazdów bezpłatnych. Przewóz wykonywany jest w ramach 8 kursów o zmiennej trasie – zależnej od godziny (dostosowanej do zapotrzebowania mieszkańców). Ponadto darmowa komunikacja miejska obejmuje kursy na trasie Goleniów-Goleniowski Park Przemysłowy oraz Zieloną Linię (kursującą w okresie letnim na trasie z Goleniowa, Os. Helenów do Lubczyny i z powrotem).

Pewną część transportu osobowego realizują również przedsiębiorstwa taksówkarskie, które należy traktować jako istotne uzupełnienie całego systemu transportu publicznego, choć wykorzystywanego głównie w ośrodkach miejskich.

Należy zwrócić też uwagę na coraz aktywniej działające na obszarze Planu systemy przewozów współdzielonych (systemy carpooling). Ze względu na konkurencyjną cenę i dynamiczny rozwój (np. szczególnie na obszarze aglomeracji szczecińskiej oraz na trasie Szczecin-Świnoujście) stanowią coraz częściej alternatywę dla systemów transportu publicznego oraz dla oferty prywatnych przewoźników.

Transport wodny

Pasażerski transport wodny ma charakter głównie rekreacyjno-turystyczny i nawet jeśli jest ujęty w pewne ramy z regularnym rozkładem rejsów, to jest organizowany jedynie sezonowo i nie pełni funkcji komunikacyjnych.

Większość gmin, z wyjątkiem miasta i gminy Stargard, gmin Stare Czarnowo, Kobylanka, Dobra i Przybiernów, leży przy szlakach wodnych oraz posiada podstawowe zaplecze do obsługi ruchu jednostek pływających.

W Szczecinie istniejące w centrum miasta nabrzeża pełnią również funkcję przystanków dla kursów żeglugi śródlądowej (zorganizowane kursy wycieczkowe po rzece Odrze, jeziorze Dąbie oraz Zalewie Szczecińskim), prywatnych jednostek oraz znacznie rzadziej dla pełnomorskich dużych statków wycieczkowych. Uzupełnieniem infrastruktury portowej są mniejsze przystanie, które służą jako baza dla jednostek turystycznych i sportowych. W ostatnich latach, między innymi w związku z inwestycjami przebudowy nabrzeży i zwiększenia ich ogólnej dostępności, można zauważyć przyrost inicjatyw związanych z usługami transportowymi, głównie oferowanymi przez sektor prywatny. Mają one z reguły charakter sezonowy (okres wiosenno-letni) i oferują zwykle ogólnodostępny czarter jednostek oraz usługi transportowe na życzenie (taksówki wodne).

W Świnoujściu publiczny transport wodny odbywa się jedynie w ramach regularnego połączenia z wyspą Uznam poprzez przeprawę Świnoujście Centrum-Warszów oraz przeprawę promową Świnoujście-

Karsibór. Operatorem promów jest Żegluga Świnoujska. Ze Świnoujścia kursują również promy pasażerskie do Skandynawii (do Ystad, Kopenhagi i Trellebroga). Pozostałe usługi pasażerskiego transportu wodnego opierają się na rejsach rekreacyjno-turystycznych zarówno po wodach Zalewu Szczecińskiego i delcie rzeki Świny, jak i po morskich wodach terytorialnych. Regularne rejsy odbywają się również do portów niemieckich, takich jak Ahlbeck, Heringsdorf i Bansin. Dostępne są też usługi czarterowe łodzi motorowych i jachtów. Główne nabrzeże cumownicze znajduje się Wybrzeżu Władysława IV.

W pozostałych gminach obszaru planu SOM, leżących przy szlakach wodnych, transport wodny ma charakter głównie sezonowy i skierowany do obsługi ruchu turystycznego. W gminach leżących w pasie nadmorskim (Międzyzdroje, Kamień Pomorski, Dziwnów) uruchamiane są turystyczne połączenia w postaci regularnych rejsów wycieczkowych po Bałtyku i Zalewie Kamieńskim. W pozostałych gminach transport wodny realizowany jest głównie przez czartery jednostek motorowych i jachtowych oraz wypożyczalnie sprzętu wodnego.

Uwarunkowania środowiskowe oraz możliwości infrastrukturalne rozwoju transportu wodnego na obszarze planu SOM (związane m.in. z licznymi modernizacjami i rozbudową przystani i marin w ostatnich latach) są w tym zakresie wciąż niedostatecznie wykorzystane. Dotyczy to zarówno dużych ośrodków miejskich takich jak Szczecin czy Świnoujście, jak i pozostałych gmin położonych nad Odrą, jeziorem Dąbie i Zalewem Szczecińskim.

3.3.8. Infrastruktura techniczna

3.3.8.1. Energetyka

Podstawowym wytwórcą energii elektrycznej na terenie planu SOM jest Polska Grupa Energetyczna Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna Spółka Akcyjna (PGE GiEK S.A.), w skład której wchodzi Oddział Zespołu Elektrowni Dolna Odra (elektrownie: Dolna Odra w Nowym Czarnowie, Pomorzany i Szczecin), o łącznej mocy elektrycznej 1572,2 MW. Elektrownia Dolna Odra pracuje w oparciu o węgiel kamienny, a od roku 2005 realizuje proces współspalania biomasy wraz z węglem kamiennym. W Elektrowni Pomorzany spalany jest wyłącznie węgiel kamienny, natomiast w Elektrowni Szczecin od 2011 r. eksploatowany jest kocioł fluidalny opalany biomasą o mocy termicznej w paliwie 204 MWt. Ponadto na obszarze SOM funkcjonują instalacje odnawialnych źródeł energii o łącznej mocy około 150 MW.

W Elektrowni Dolna Odra planowana jest budowa nowych mocy z wykorzystaniem paliwa gazowego, jako inwestycja w budowę bezpieczeństwa energetycznego kraju oraz poprawę bilansu mocy w obszarze Polski północno-zachodniej. Analizowana jest koncepcja budowy portu barkowego w Elektrowni Dolna Odra oraz odtworzenie w Elektrowni Pomorzany nabrzeża i infrastruktury przeładunkowej.

Postępujące zużycie techniczne liniowej infrastruktury elektroenergetycznej w połączeniu z utrudnieniami w zakresie budowy nowych obiektów oznacza konieczność intensywnej modernizacji sieci. W latach 2010-2013 została całkowicie rozbudowana i zmodernizowana na wszystkich poziomach napięć stacja 220/110 kV w Morzyczynie (stając się stacją 400/220/110 kV), zasilająca obszar szczeciński i gorzowski. Modernizacja sieci przesyłowych, budowa nowych stacji elektroenergetycznych NN/110 kV oraz nowych odcinków linii przesyłowych, a także modernizacja i rozbudowa sieci dystrybucyjnych – w szczególności linii wysokich napięć – zapewni wzrost bezpieczeństwa, ciągłość dostaw energii elektrycznej, poprawę jakości i niezawodności jej dostarczania w obszarze całej aglomeracji, w tym w szczególności na obszarze Szczecina.

Na obszarze gmin położonych nad Zalewem Szczecińskim, m.in. w północnej części gminy Police (w Trzebieży), a przede wszystkim w gminie Nowe Warpno, gdzie występowały problemy z jakością i niezawodnością dostaw energii elektrycznej, operator podjął działania na sieci średniego napięcia celem polepszenia warunków zasilania odbiorców. Zbudowano dwie linie kablowe średniego napięcia (Tanowo-Trzebież i Tanowo-Witorza), pozostałe są w trakcie realizacji. Niemniej, docelowo należy przewidywać budowę sieci wysokiego napięcia, zarówno w rejonie Trzebież-Nowe Warpno, jak i po drugiej stronie Zalewu w gminie Stepnica.

Dostawy gazu w obszarze planu SOM realizowane są w oparciu o gazociąg przesyłowy Dn 500 Odolanów-Lwówek-Police z kierunku Gorzowa Wlkp. oraz gazociąg Dn 250 Piła-Wałcz-Stargard. W gminie Goleniów zakończona została budowa tłoczni gazu, co pozwala na zwiększenie zasięgu gazyfikacji w regionie oraz otwarcie sieci na transport zwiększonych ilości gazu, pochodzącego z Terminalu LNG w Świnoujściu. Terminal jest strategiczną inwestycją, docelowo poprawiającą bezpieczeństwo energetyczne Polski. W czerwcu 2016 r. terminal został odebrany przez Polskie LNG S.A. i rozpoczęta została jego komercyjna eksploatacja. Zrealizowane zostały gazociągi przesyłowe umożliwiające odbiór gazu z terminalu i rozprowadzenie go na terytorium Polski.

Dobre zaopatrzenie w gaz występuje w miastach i w większości gmin SOM. Tylko gmina Nowe Warpno pozostaje bez dostępu do gazu sieciowego.

Największym dostawcą energii cieplnej na obszarze planu SOM jest również ZEDO, dysponujący łączną mocą cieplną 587 MWt. Dodatkowym producentem energii w Szczecinie jest Zakład Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów EcoGenerator, o zainstalowanej mocy 15,48 MW energii elektrycznej i 58,34 MW energii cieplnej. Znaczącymi przedsiębiorstwami energetycznymi wytwarzającymi i dostarczającymi ciepło są: Szczecińska Energetyka Cieplna (SEC Sp. z o.o.) obsługująca odbiorców w Szczecinie oraz przedsiębiorstwa energetyki cieplnej w Stargardzie, Świnoujściu, Policach, Gryfinie i Goleniowie. Odbiorcy znajdujący się poza sieciami cieplnymi oraz na terenach wiejskich korzystają z lokalnych źródeł ciepła. Głównym paliwem nadal pozostaje węgiel kamienny, mający ponad 80% udziału w rynku.

Odnawialne źródła energii

Obszar planu SOM charakteryzuje się zróżnicowanym wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii. Spośród zainstalowanej mocy 150 MW na obszarze SOM, największym producentem energii z OZE jest Elektrownia Szczecin, posiadająca instalację o zainstalowanej mocy elektrycznej 78,0 MWe i mocy osiągalnej cieplnej 120 MWt. Eksploatowany jest tutaj jeden z największych kotłów w Polsce, opalany biomasą, dzięki któremu elektrownia stała się jednym z najbardziej nowoczesnych, wysokosprawnych i przyjaznych dla środowiska producentów ciepła i energii elektrycznej. Ponadto instalacje spalające biomasę znajdują się w Kobylance (dedykowana instalacja spalania biomasy [BMG] stanowiąca jednostkę kogeneracji wykorzystująca w procesie spalania gaz pochodzący ze zgazowania biomasy oraz „surowy" olej roślinny) oraz na terenie Cukrowni w Stargardzie (współspalanie węgla kamiennego i biogazu rolniczego).

W obszarze SOM znajdują się: farma wiatrowa Tychowo o mocy 34,5 MW w gminie wiejskiej Stargard, farma wiatrowa Parsówek o mocy 26 MW w gminie Gryfino oraz pojedyncze elektrownie wiatrowe: w Leśnie Górnym (gmina Police) 0,6 MW, w Barzkowicach (gmina Stargard) 0,15 MW i w Jarszewku (gmina Stepnica) 0,9 MW. Ponadto w obszarze planu SOM znajdują się farmy wiatrowe: Zagórze (30 MW), Jagniątkowo (30,6 MW) i Śniatowo (30 MW).

W sektorze energetyki wodnej na obszarze planu SOM funkcjonuje 8 małych elektrowni wodnych o łącznej mocy 0,24 MW: 3 w gminie Gryfino, po jednej w Szczecinie, w mieście i w gminie Stargard oraz w gminach Police i Kamień Pomorski. W Stargardzie działa ciepłownia geotermalna o mocy zainstalowanej 12,6 MW, wykorzystująca wody geotermalne o temperaturach 60-90°C.

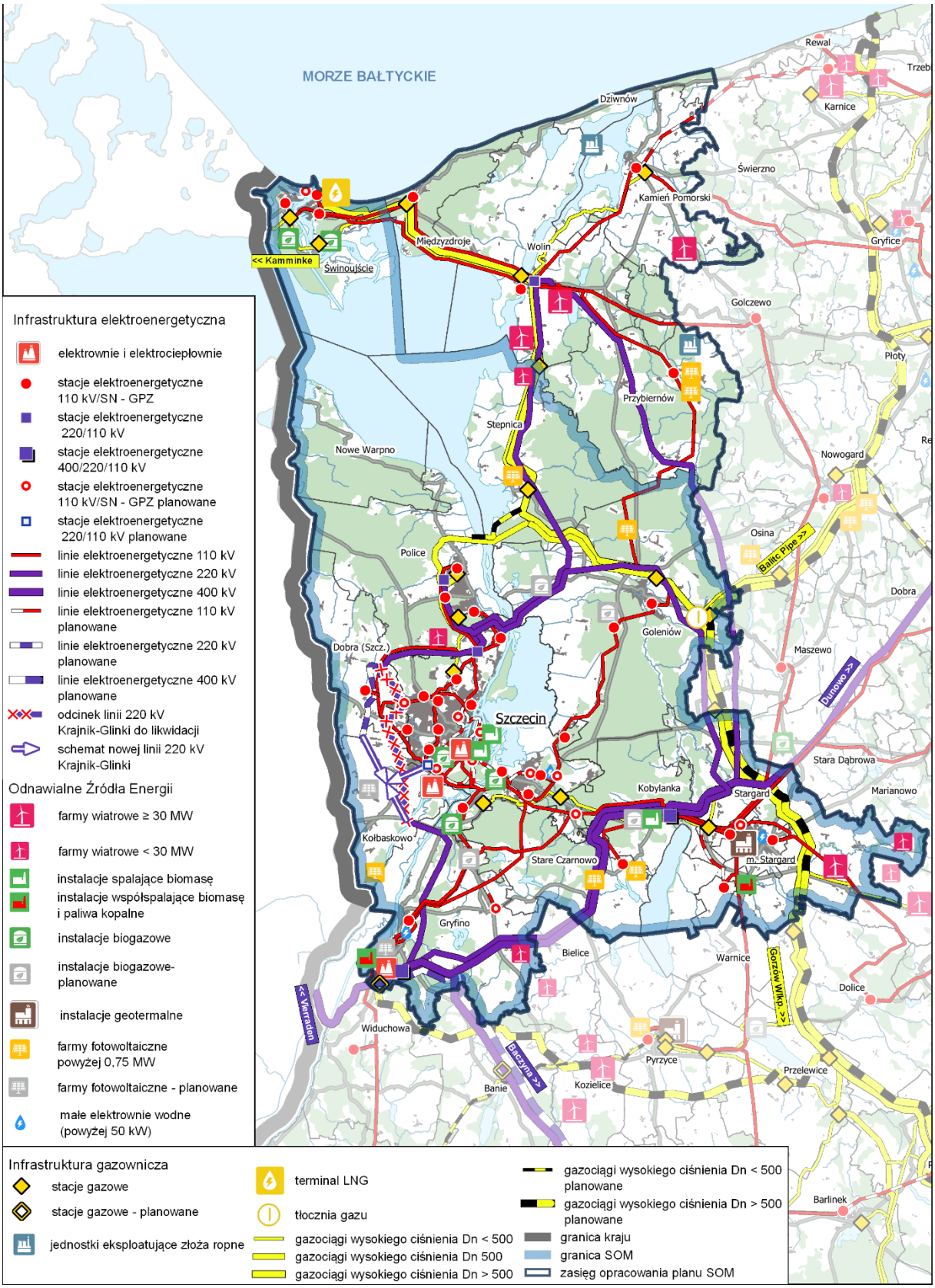
W obszarze planu SOM zlokalizowanych jest kilkanaście instalacji fotowoltaicznych o łącznej zainstalowanej mocy wynoszącej prawie 10 MW. Do największych należą: będąca własnością Zakładu Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Szczecinie – farma fotowoltaiczna o mocy 1,45 MW (na terenie Zakładu Produkcji Wody „Miedwie", gm. Stare Czarnowo) oraz instalacje o mocach ok. 1 MW w miejscowościach Stepnica, Miękowo (gm. Goleniów), Pargowo (gm. Kołbaskowo), Moracz (gm. Przybiernów), oraz Stare Czarnowo. W kilku gminach funkcjonują kolektory słoneczne konwertujące energię słoneczną w energię cieplną, wykorzystywaną do celów ciepłowniczych oraz do podgrzewania wody w budynkach mieszkalnych i usługowych, a także instalacje solarne wykorzystywane do oświetlenia, zasilania sygnalizacji świetlnej, podświetlania znaków drogowych itp. Na składowiskach odpadów w Szczecinie (Klucz), Świnoujściu oraz w Łęczycy (gmina Stara Dąbrowa) działają instalacje biogazowe o łącznej mocy około 0,6 MW.

Możliwości rozwoju energetyki wiatrowej w SOM są ograniczone ze względu na uwarunkowania przestrzenne i środowiskowe. Ponadto Ustawa z dnia 20 maja 2016 r. o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych, która weszła w życie 15 lipca 2016 r., zredukowała możliwości dalszego rozwoju energetyki wiatrowej w SOM praktycznie do zera.

Gminy SOM leżą na obszarze tektonicznym tzw. niecki szczecińskiej. Ze względu na występujące tutaj struktury geologiczne obszar posiada warunki do eksploatacji wód geotermalnych i zastosowania ich w energetyce cieplnej, szczególnie w miastach o dużej liczbie odbiorców ciepła oraz rozbudowanej sieci ciepłowniczej, a ponadto do celów rekreacyjnych.

Zasoby wodne rzek nie mają wysokiego potencjału energetycznego, jednak możliwe jest odtwarzanie starych obiektów hydrotechnicznych i budowa nowych małych elektrowni wodnych.

Ryc. 202. Elektroenergetyka na obszarze planu SOM



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Zakłada się dalszy rozwój fotowoltaiki; PGE GiEK S.A. planuje budowę farmy fotowoltaicznej o mocy do 10 MW, zlokalizowanej w elektrowni Dolna Odra. Ponadto planowane są instalacje fotowoltaiczne na terenach regionalnych instalacji przetwarzania odpadów komunalnych.

Potencjalnym źródłem biomasy stałej są rośliny energetyczne. Potencjałem do wykorzystania terenów nieprzydatnych rolniczo na cele upraw roślin energetycznych dysponują gminy Stargard, Kobylanka, Stare Czarnowo. Funkcjonowanie biogazowni rolniczych i potencjał biopaliwa, w szczególności z oczyszczalni ścieków oraz składowisk odpadów, są zdeterminowane dostępnością do substratów. Największy udział w teoretycznym potencjale biomasy dla biogazowni rolniczych mają gminy Kobylanka, Goleniów i Stargard. Najwyższy potencjał energetyczny biogazu z odpadów komunalnych i oczyszczalni ścieków występuje w dużych miastach: Szczecinie, Świnoujściu, Stargardzie oraz w gminach Gryfino i Police. W gminach Goleniów i Kobylanka prowadzone są procedury zmierzające do uruchomienia 3 nowych biogazowni.

3.3.8.2. Telekomunikacja i teleinformatyka

Gęstość infrastruktury internetu szerokopasmowego na terenie planu SOM jest większa niż w pozostałych obszarach województwa, jednak i tu znajdują się miejscowości bez dostępu do internetu szerokopasmowego. Inwentaryzacja obecnego stanu infrastruktury szerokopasmowej – opracowana przez Urząd Komunikacji Elektronicznej, w marcu 2013 r., ujawniła niższy niż 30% poziom nasycenia usługami dostępu do szerokopasmowego internetu o przepustowości min. 2 Mb/s na terenie 184 miejscowości planu SOM. Stanowi to 67% ogółu miejscowości. W tej grupie znalazły się cztery miejscowości o wielkości od 1 do 5 tys. mieszkańców, w tym miasto Stepnica. Siedem miejscowości uznanych za tzw. białe plamy – z czego aż cztery w gminie Stargard – to miejscowości o liczbie od 500 do 1 tys. mieszkańców. Pozostają zupełnie bez dostępu do internetu przede wszystkim miejscowości o wielkości poniżej 100 mieszkańców (65) oraz od 100 do 500 mieszkańców (4).

W gminach obszaru planu SOM zauważa się również większą liczbę operatorów oferujących dostęp do internetu szerokopasmowego.

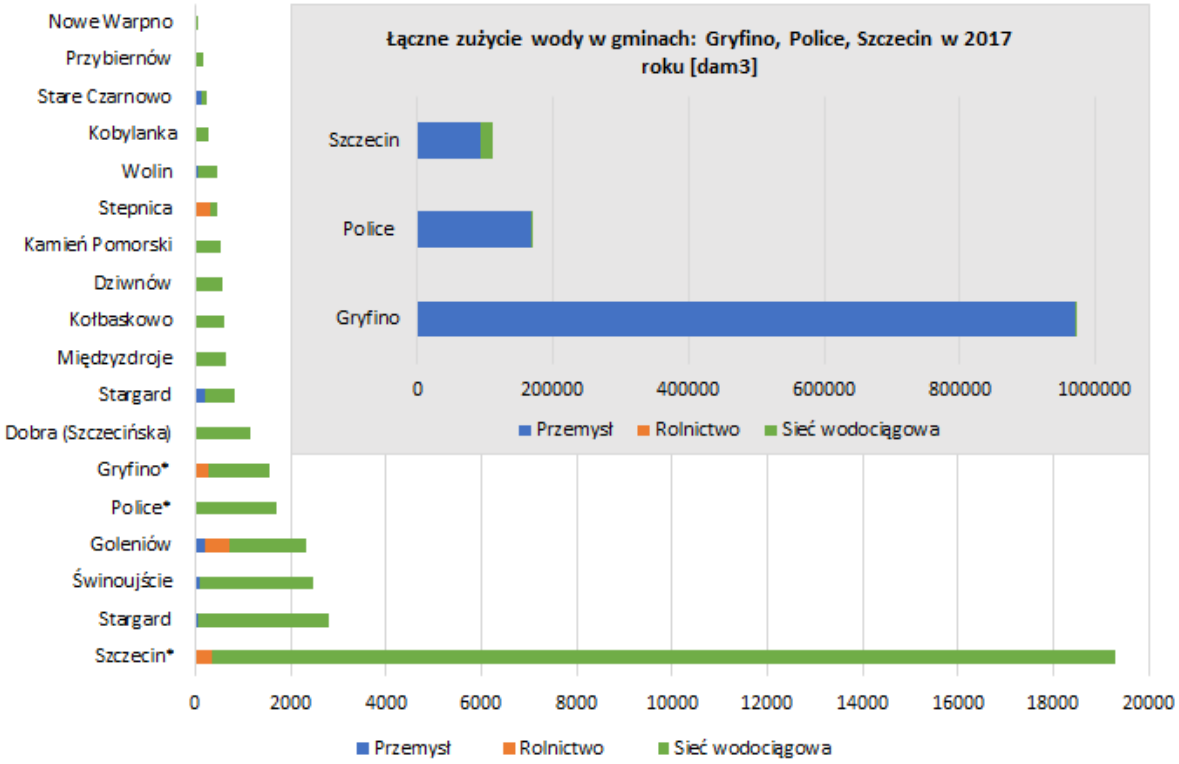
Na terenie Szczecina w 2016 r. zlokalizowanych było 166 publicznych punktów dostępu do internetu (hotspotów), ponadto w punkty dostępowe wyposażony jest nowy tabor miejskich tramwajów oraz szynobusy samorządowe.

3.3.8.3. Gospodarka wodno-ściekowa

Zaopatrzenie w wodę

Zaopatrzenie w wodę gospodarki komunalnej, przemysłu i rolnictwa opiera się na zasobach wód powierzchniowych i podziemnych. Największy pobór wód w obszarze planu SOM przypada na sektor przemysłowy – łącznie 1 230 312 dam^3, co stanowi 97,2% ogólnego zużycia wody na terenie planu SOM. Najwięcej wody pobrano na cele przemysłowe w gminie Gryfino, aż 969 683 dam^3 (76,6% ogólnego zużycia wody na terenie gmin planu SOM). Wiąże się to z dużym wykorzystaniem wód chłodniczych w sektorze energetycznym dla Elektrowni Dolna Odra na terenie gminy Gryfino. Równie duży pobór wody na cele przemysłowe wystąpił w gminie Police – 168 142 dam^3 wody (13,3% ogólnego zużycia wody na terenie gmin SOM), głównie na potrzeby Zakładów Chemicznych „POLICE" S.A oraz w Szczecinie – 91 721 dam^3 wody (7,2% ogólnego zużycia wody na terenie gmin SOM), głównie na potrzeby Elektrowni Szczecin i Elektrowni Pomorzany. Na nawodnienia w rolnictwie wykorzystano jedynie 1 455 dam^3, co stanowi 0,1% ogólnego zużycia wody na terenie SOM, z czego największe zużycie w tym sektorze przypadło na gminę Goleniów (500 dam^3 – 21,6% udziału rolnictwa w ogólnym zużyciu wody w gminie). Z kolei na zaopatrzenie gospodarki komunalnej w gminach zużyto 33 929 dam^3, co stanowi 2,7% ogólnego zużycia wody na terenie objętym planem SOM (Ryc. 203.)

Ryc. 203. Zużycie wody w poszczególnych gminach objętych planem SOM w 2017 r. [dam^3]



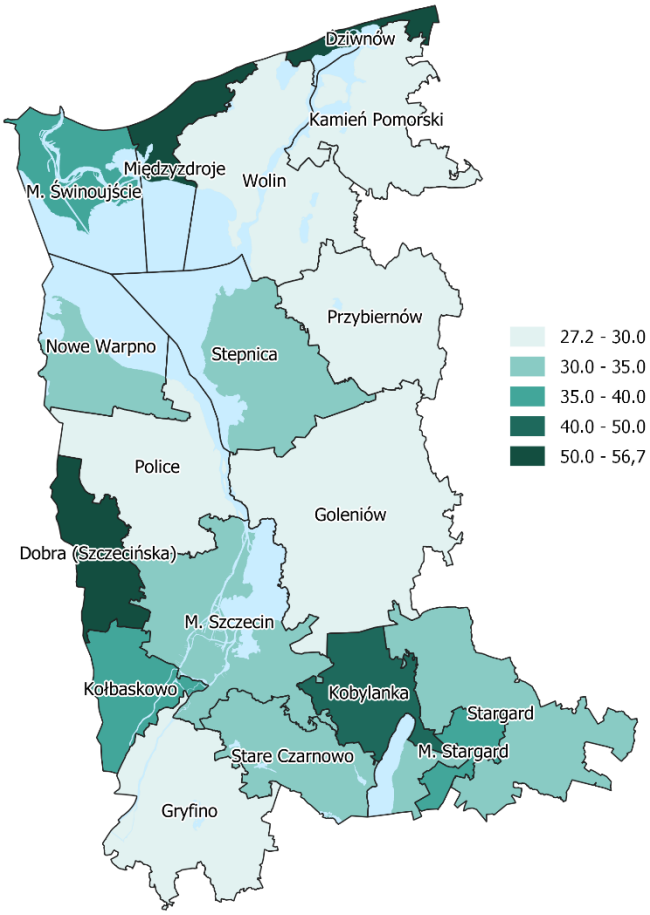
*dane bez uwzględnienia zużycia wody w sektorze przemysłowym
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

W latach 2010-2015 zużycie wody z wodociągów w gospodarstwach domowych na 1 mieszkańca w gminach objętych planem SOM utrzymuje się na zbliżonym poziomie. W 2010 r. średnie zużycie wody na 1 mieszkańca w gminach SOM wyniosło 37,9 m^3, w 2011 r. wzrosło do 38,7 m^3, a w następnych latach obserwowano niewielki trend spadkowy wskaźnika zużycia wody do 37,0 m^3 w 2014 r. i 35,5 m^3 w roku 2017.

Zużycie wody w gminach SOM na 1 mieszkańca w gospodarstwach domowych przewyższa średnią dla województwa zachodniopomorskiego o 3,1 m^3 (32,4 m^3), jak i dla kraju o 3,7 m^3 (31,8 m^3).

Największy wskaźnik zużycia wody z wodociągów w gospodarstwach domowych na 1 mieszkańca w 2017 r. odnotowano w gminie Dziwnów – aż 56,7 m^3 – prawie dwa razy więcej niż średnie zużycie wody na mieszkańca w całym kraju. Średnie wojewódzkie i krajowe zużycie wody na 1 mieszkańca przekraczają też gminy: Dobra (Szczecińska), Międzyzdroje, Kobylanka, Kołbaskowo, Świnoujście, Stargard (miasto i gmina wiejska), Szczecin, Stare Czarnowo. Gminy ze zużyciem wody z wodociągów w gospodarstwach domowych na 1 mieszkańca niższym od średniej dla województwa i kraju to: Stepnica, Nowe Warpno, Przybiernów, Goleniów, Police, Gryfino, Kamień Pomorski i Wolin.

Ryc. 204. Zużycie wody z wodociągów w gospodarstwach domowych na 1 mieszkańca [m³] w gminach objętych planem SOM w 2017 r.



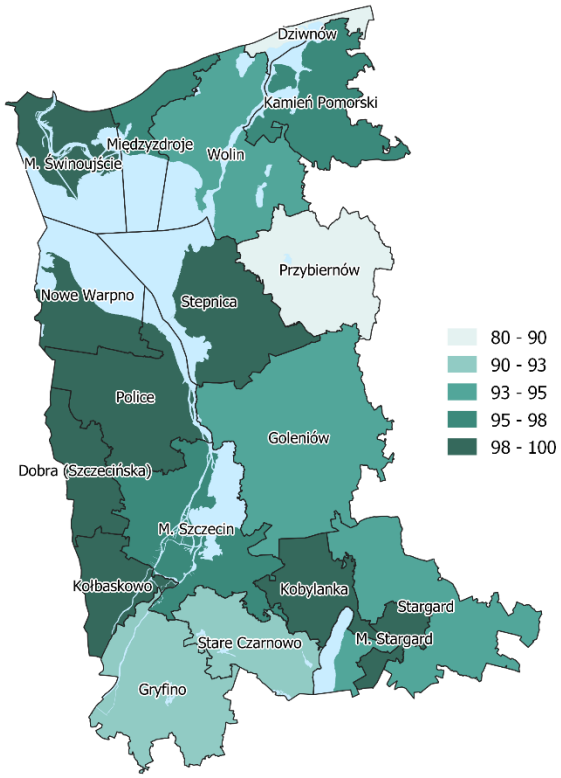
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

W latach 2005-2017 odnotowano wzrost ogólnej długości sieci wodociągowej w gminach objętych planem SOM o 48%. Długość sieci kanalizacyjnej wzrosła natomiast o 62%. Jest to związane ze znacznym wzrostem inwestycji w obszarze infrastruktury techniczno-sanitarnej w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013. Dlatego największe przyrosty długości sieci wodociągowej odnotowano w gminach wiejskich: Kobylanka (o 150% względem roku 2005) i Stargard (o 121% względem roku 2005). W przypadku sieci kanalizacyjnych również gmina wiejska Kobylanka wyróżniła się największym wzrostem jej długości – o 340% względem roku 2005. Spadek długości sieci kanalizacyjnej nastąpił w gminach wiejskich Przybiernów (o 8,3 km, tj. 47% w stosunku do roku 2005) oraz Stare Czarnowo (o 7,5 km, tj. 36% w stosunku do roku 2005).

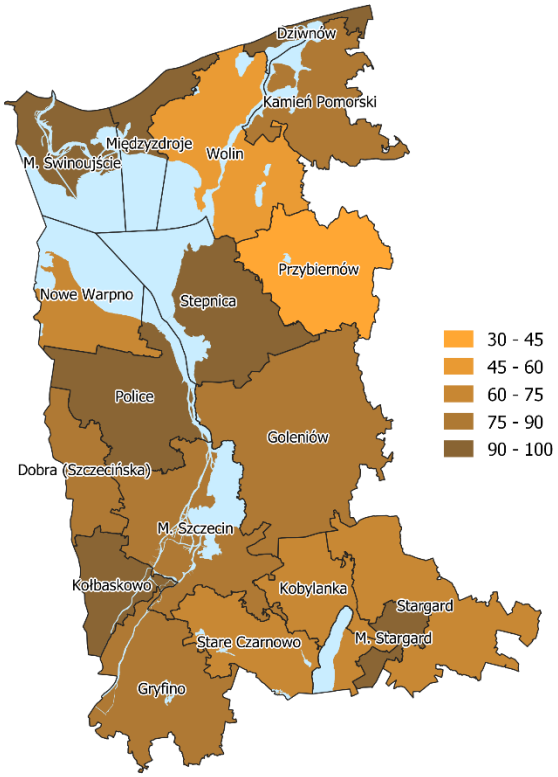
Według danych GUS odsetek korzystających z instalacji wodociągowej w 2017 r. na terenie gmin SOM wyniósł ogółem 90,0%, z czego dla miast 97,2%, a dla terenów wiejskich 91,2%. Odsetek ludności korzystającej z sieci wodociągowej przekracza 90% prawie we wszystkich gminach SOM oprócz gmin Dziwnów (81,7%) i Przybiernów (80,7%).

W 2017 r. najlepiej skanalizowanymi gminami, w których odsetek korzystających z sieci kanalizacyjnej przekroczył 90%, były: Kołbaskowo, Stepnica, miasto Stargard, Świnoujście, Dziwnów, Police i Międzyzdroje. Nieco niższy wskaźnik osiągnęły gminy Szczecin (87,9%) i Dobra (Szczecińska) (86,4%). Najmniejszy odsetek ludności korzystającej z kanalizacji w gminach SOM, poniżej 60%, był w Wolinie oraz Przybiernowie, gdzie odsetek wyniósł zaledwie 31,5%.

Ryc. 205. Odsetek ludności korzystającej z sieci wodociągowej w 2017 r. w gminach objętych planem SOM



Ryc. 206. Odsetek ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej w 2017 r. w gminach objętych planem SOM



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Gospodarka ściekowa

Gospodarka ściekowa gmin SOM charakteryzuje się dużym odsetkiem odprowadzanych ścieków ogółem w stosunku do całego województwa zachodniopomorskiego, gdzie w latach 2010-2017 przekraczał on 97%. W roku 2017 w gminach SOM odprowadzono łącznie do wód powierzchniowych lub ziemi 1 261,0 hm^3 ścieków przemysłowych i komunalnych. Ogólna liczba odprowadzonych ścieków w SOM, jak i w województwie, jest determinowana przez odprowadzane wody chłodnicze (niewymagające oczyszczenia) z Elektrowni Dolna Odra w Gryfinie. W 2017 r. odprowadzono 1 226,1 hm^3 ścieków przemysłowych (97,2% ogółu ścieków wytworzonych w gminach SOM). W ogólnej liczbie odprowadzonych ścieków gmin SOM zawiera się aż 1 183,7 hm^3 (93,7%) ścieków w postaci wód chłodniczych. Dodajmy, że tylko sama gmina Gryfino wytworzyła 968,5 hm^3 wód chłodniczych (76,8% ogółu ścieków wytworzonych w SOM). Znaczna ilość ścieków przemysłowych odprowadzana jest też przez Police – 160 896 dam^3, z czego 127 929 dam^3 to wody chłodnicze (10,2% ogółu ścieków wytworzonych w SOM) i aż 32 943 dam^3 (20,3% ogółu ścieków wytworzonych w gminie) to ścieki zawierające substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego, które poddane są oczyszczaniu oraz Szczecin 91 721 dam^3, z czego 87 213 dm^3 to wody chłodnicze (6,9% ogółu ścieków wytworzonych w SOM).

Według danych GUS w 2017 r. najwięcej ścieków wymagających oczyszczenia odprowadzono w gminach: Police (34,5 hm^3, w tym 33,0 hm^3 przemysłowych), Szczecin (27,4 hm^3, w tym 3,3 hm^3 przemysłowych), Gryfino (4,6 hm^3, w tym 3,3 hm^3 przemysłowych) i Świnoujście (3,0 hm^3, w tym 0,5 hm^3 przemysłowych). Łącznie w gminach SOM w 2017 r. odprowadzono 77,3 hm^3 ścieków wymagających oczyszczenia, w tym 40,1 hm^3 z przemysłu i 36,6 hm^3 ścieków komunalnych (w ściekach komunalnych ujęto również 1,7 hm^3 ścieków przemysłowych odprowadzonych do kanalizacji). Procesowi oczyszczania poddano 75,8 hm^3 (99,5% ścieków wymagających oczyszczenia), pozostałe 1,5 hm^3 to ścieki nieoczyszczone (w całości ścieki przemysłowe) pochodzące ze Szczecina (1 501 dam^3) i Świnoujścia (2 dam^3).

Ilość odprowadzanych ścieków w gospodarstwach domowych w gminach SOM w latach 2012-2017 miała tendencję spadkową – średnio z roku na rok ilość odprowadzanych ścieków malała o 1,8%.

W roku 2017 ilość odprowadzanych ścieków była mniejsza o 9,1% w stosunku do roku 2012. W tym samym okresie ilość odprowadzanych ścieków z gospodarstw domowych w całym województwie zachodniopomorskim spadła jedynie o 0,3%.

W gminach SOM, z 77,3 hm^3 ścieków wymagających oczyszczenia, 36,3 hm^3 (47,0%) stanowiły ścieki oczyszczane z podwyższonym usuwaniem biogenów. Ścieki oczyszczane chemicznie to tylko ścieki przemysłowe, których w roku 2017 oczyszczono 33,3 hm^3 (43,1%). Następne 4,1 hm^3 (5,3%) oczyszczane było mechanicznie, a pozostałe 2,1 hm^3 (2,7%) oczyszczono biologicznie.

W latach 2005-2017 nastąpił wzrost liczby ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków z 44,2% w roku 2005 do 85,9% w roku 2017. W miastach liczba ta wzrosła z 44,5% w roku 2005 do 89,4% w roku 2017, natomiast na wsi z 41,9% w 2005 r. do 66,8% w roku 2017. Wzrost ten wynikał przede wszystkim z uruchomienia w 2009 r. w Szczecinie oczyszczalni ścieków Pomorzany i podłączenia do niej mieszkańców lewobrzeżnej części miasta.

Analiza danych GUS wykazała, że w roku 2017 na terenie gmin SOM działało 50 oczyszczalni ścieków komunalnych, głównie biologicznych (32), z podwyższonym usuwaniem biogenów (14) oraz mechanicznych (4). Łączna przepustowość tych oczyszczalni to 211 dm^3/dobę. Natomiast oczyszczalni przemysłowych w 2017 r. było 25, z czego 10 to oczyszczalnie biologiczne, 8 to mechaniczne, 5 – chemiczne oraz 2 z podwyższonym usuwaniem biogenów. Łączna przepustowość oczyszczalni przemysłowych wyniosła w 2017 r. 260 dm^3/na dobę. W latach 2010-2017 ogólna liczba oczyszczalni ścieków zmniejszyła się o 43,6% (58), najwięcej – bo aż 81,5% (53) – ubyło oczyszczalni mechanicznych. Spadek liczby oczyszczalni nie wpłynął znacząco na ogólną przepustowość oczyszczalni ścieków dla gmin SOM, gdyż utrzymuje się ona na stabilnym poziomie. Oczyszczalnie z największą przepustowością zlokalizowane są w Policach, Szczecinie i Gryfinie. W latach 2010-2017 liczba komunalnych oczyszczalni ścieków zmniejszyła się o 8 (ubyło 6 oczyszczalni mechanicznych, 1 z podwyższonym usuwaniem biogenów i 1 biologiczna). Liczba oczyszczalni przemysłowych zmniejszyła się o 50 (w tym 47 mechanicznych, 2 biologiczne oraz 1 z podwyższonym usuwaniem biogenów). W roku 2017 największy odsetek oczyszczalni komunalnych stanowiły oczyszczalnie biologiczne (64%). Na obszarach miejskich gmin SOM dominowały oczyszczalnie z podwyższonym usuwaniem biogenów oraz biologiczne, a na terenach wiejskich oczyszczalnie biologiczne.

Aglomeracje kanalizacyjne

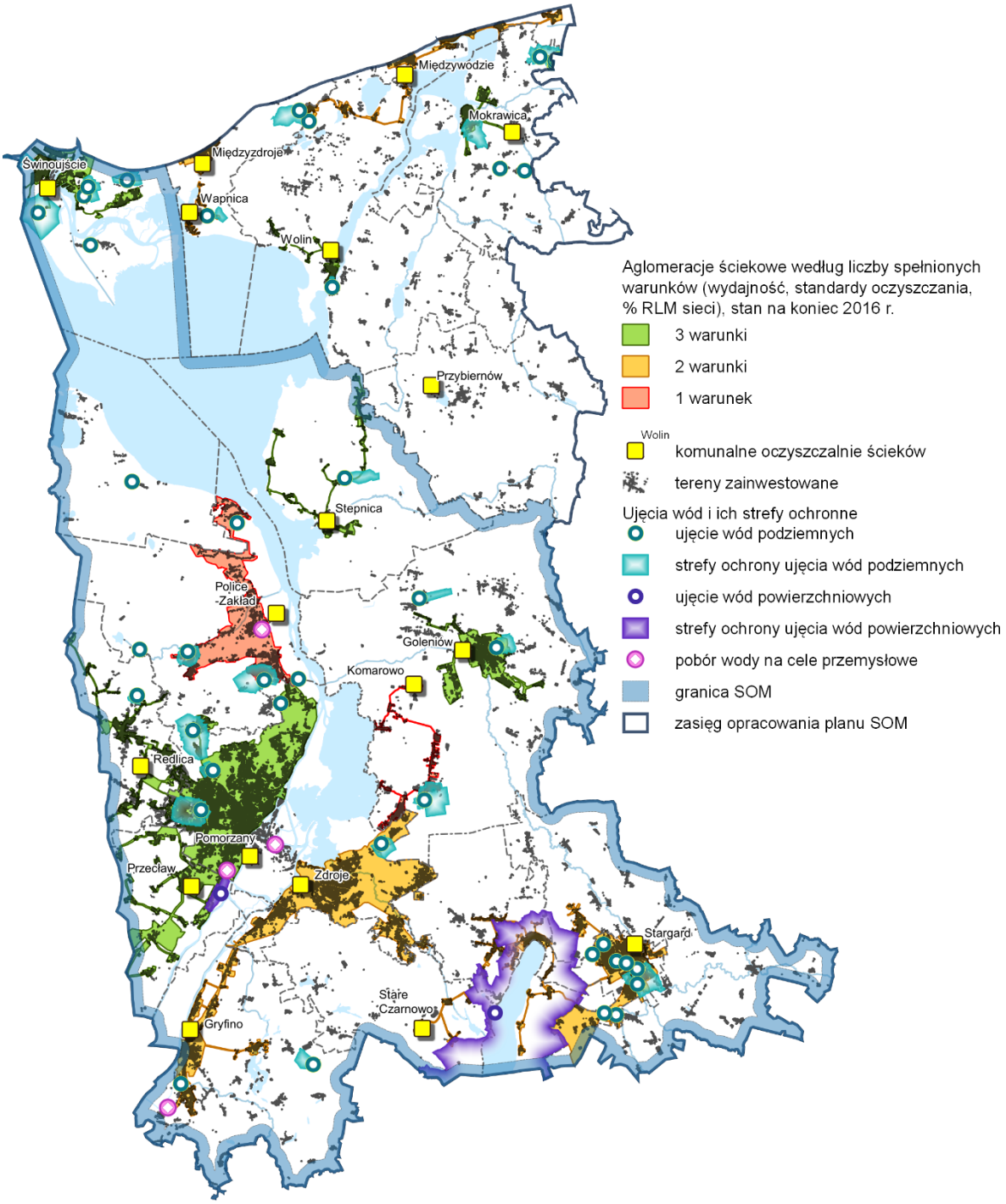
W celu optymalizacji oczyszczania ścieków, racjonalizacji rozmieszczenia oczyszczalni spełniających najwyższe standardy oczyszczania, wprowadzono pojęcie aglomeracji kanalizacyjnych. Zgodnie z Ustawą Prawo wodne (art. 43, ust. 2) aglomeracja oznacza obszar, gdzie zaludnienie i/lub działalność gospodarcza są wystarczająco skoncentrowane, aby ścieki komunalne były zbierane i przekazywane do oczyszczalni ścieków komunalnych.

Tabela 49. Aglomeracje kanalizacyjne na obszarze planu MOFOW wg AKPOŚK 2017, stan 2016 r.

Priorytet	Aglomeracja	RLMrz (rzeczywista)	Warunek I (wydajność oczyszczalni) RLMrz)	Warunek II (standardy oczysz-zania) / (rodzaj oczyszczalni)	Warunek III procent RLM sieci
Priorytet I	Szczecin Lewobrzeże	386 573	Spełniony	Spełniony PUB1	Spełniony 100%
	Szczecin Prawobrzeże	116 661	Spełniony	Spełniony PUB1	Spełniony 96%
	Stargard	105 609	Spełniony	Spełniony PUB1	Spełniony 98%
Priorytet II	Świnoujście	68 262	Spełniony	Spełniony PUB1	Spełniony 100%
	Goleniów	54 446	Spełniony	Spełniony PUB2	Spełniony 95%
	Wolin	5 333	Spełniony	Spełniony PUB2	Spełniony 100%
	Dobra	24 120	Spełniony	Spełniony PUB2	Spełniony 99%
Priorytet II+R5%	Kamień Pomorski	9 739	Spełniony	Spełniony PUB2	Spełniony 97%
	Stepnica	4 794	Spełniony	Spełniony B	Spełniony 96%
	Kołbaskowo	10 061	Spełniony	Spełniony B	Spełniony 100%
Priorytet III	Międzyzdroje	25 482	Spełniony	Spełniony PUB2	Spełniony 98%
	Dziwnów	11 454	Spełniony	Spełniony PUB2	Spełniony 96%
Poza priorytetem (PP)	Komarowo	7 028	Niespełniony (6330)	Spełniony B	Niespełniony 85%
	Wapnica	2 052	Spełniony	Spełniony B	Niespełniony 91%
Poza priorytetem (PP+R5%)	Police	42 106	Niespełniony (42106)	Spełniony PUB2	Niespełniony 94%
	Gryfino	34 098	Spełniony	Spełniony PUB2	Niespełniony 89%
	Stare Czarnowo	2 131	Niespełniony (2131)	Spełniony B	Spełniony 96%
Aglomeracje nieujęte w AKPOŚK 2017	Przybiernów	4 740 (RLM)	**b/d**	**b/d**	**b/d**
Oznaczenia	PUB1 – oczyszczalnia z podwyższonym usuwaniem związków azotu, fosforu spełniająca standardy odprowadzanych ścieków dla aglomeracji ≥ 100 000 RLM PUB2 – oczyszczalnia biologiczna z podwyższonym usuwaniem związków azotu, fosforu spełniająca standardy odprowadzanych ścieków dla aglomeracji < 100 000 RLM B - oczyszczalnia biologiczna spełniająca standardy odprowadzanych ścieków **b/d** - brak danych				

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie AKPOŚK 2017

Ryc. 207. Gospodarka wodno-ściekowa w obszarze planu SOM



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ, w tym na podstawie AKPOŚK 2017

3.3.8.4. Zagrożenia powodziowe

Z racji położenia i uwarunkowań fizjogeograficznych obszar planu SOM jest narażony na niebezpieczeństwo powodzi. Występują tu wszystkie rodzaje wezbrań, tj. opadowe, roztopowe, zatorowe i sztormowe. Do szczególnie zagrożonych powodzią gmin należą: Dziwnów, Gryfino, Goleniów, Międzyzdroje, Szczecin, Stargard, Nowe Warpno, Świnoujście, Wolin.

Największe zagrożenie powodziowe występuje na terenach łąk i lasów łęgowych, głównie na prawym brzegu estuarium Odry oraz w delcie wstecznej Świny. Szczególne zagrożenie dla obszarów przywodnych stanowią wezbrania sztormowe obejmujące tereny w dolinie Odry, wokół jeziora Dąbie, Zalewu Szczecińskiego i ujściowych odcinków dopływów Tywy, Płoni, Iny. Szczególne zagrożenie może wystąpić w sytuacji połączenia powodzi opadowej lub roztopowej z silnymi wiatrami północnymi, wywołującymi zjawisko cofki. Prowadzić to może do spotęgowania fali powodziowej, płynącej z góry rzeki, wodą wtłaczaną od strony jej ujścia.

W okresie zimowym występują zatory lodowe na Odrze oraz jeziorze Dąbie. Aby temu przeciwdziałać prowadzone są akcje lodołamania. Duże zagrożenie powodziowe stwarza Ina. Mimo iż w wielu miejscach jest uregulowana (od Stargardu do Goleniowa i dalej do ujścia) rejon Stargardu i Goleniowa zagrożony jest powodziami roztopowymi i opadowymi.

Tabela 50. Miejscowości lub ich części zagrożone powodzią na obszarze planu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Rzeka lub akwen	Miejscowość lub dzielnica w miejscowości
Tywa	Gryfino
Odra Zachodnia	Moczyły, Siadło Dolne, Kurów, Wyspa Pucka, Wyspa Zielona, Łasztownia, Stołczyn, Skolwin, Szczecin
Odra Wschodnia	Gryfino, Mniszki, Żabnica, Dębce, Daleszewo, Łubnica, Radziszewo, Klucz, Żydowce, Zdroje
Jezioro Dąbie	Szczecin Dąbie, Załom, Pucice, Czarna Łąka, Lubczyna, Borzysławiec, Komarowo,
Ina	Stargard, Goleniów, Modrzewie
Zalew Szczeciński	Trzebież, Brzózki, Warnołęka, Podgrodzie, Nowe Warpno, Jasienica, Police, Stepnica, Stepniczka, Karnocice
Zalew Kamieński, Bałtyk	Dziwnów, Międzywodzie, Kamień Pomorski
Świna, Bałtyk	Świnoujście, Łunowo, Karsibór

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na postawie danych RZGW w Szczecinie

Na podstawie ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. Z 2017 r. poz. 1566) ochronę przed powodzią prowadzi się z uwzględnieniem map zagrożenia powodziowego, map ryzyka powodziowego oraz planów zarządzania ryzykiem powodziowym. Na mapach zagrożenia powodziowego przedstawia się w szczególności:

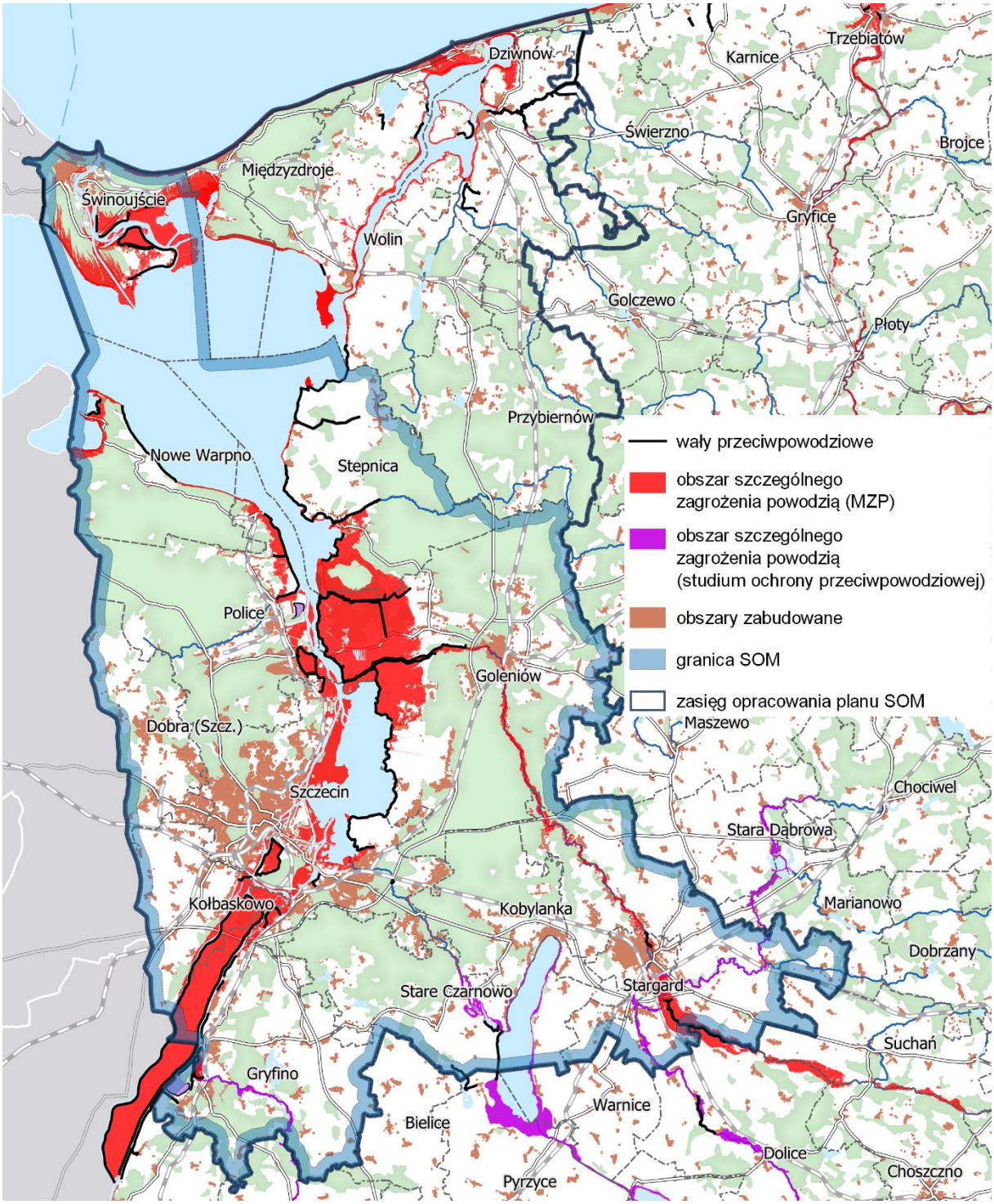
- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2% lub na których istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia ekstremalnego,
- obszary szczególnego zagrożenia powodzią,
- obszary obejmujące tereny narażone na zalanie w przypadku uszkodzenia lub zniszczenia:
    - wału przeciwpowodziowego,
    - wału przeciwsztormowego,
    - budowli piętrzącej.

Dla obszarów, zagrożonych powodzią (wskazanych na mapach zagrożenia powodziowego), sporządza się mapy ryzyka powodziowego, które przedstawiają potencjalnie negatywne skutki związane z powodzią. Mapy ryzyka powodziowego uwzględniają m.in.:

- szacunkową liczbę mieszkańców, którzy mogą być dotknięci powodzią,
- rodzaje działalności gospodarczej,

- instalacje mogące, w razie wystąpienia powodzi, spowodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości,
- ujęcia wody, strefy ochronne ujęć wody, obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,
- kąpieliska,
- obszary Natura 2000, parki narodowe oraz rezerwaty przyrody.

Ryc. 208. Zagrożenie powodziowe



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych KZGW

Ochronę przed powodzią realizuje się w szczególności przez:

- kształtowanie zagospodarowania przestrzennego dolin rzecznych lub terenów zalewowych, w szczególności obszarów szczególnego zagrożenia powodzią,
- racjonalne retencjonowanie wód oraz użytkowanie budowli przeciwpowodziowych, a także sterowanie przepływami wód,
- zapewnienie funkcjonowania systemu wczesnego ostrzegania przed niebezpiecznymi zjawiskami zachodzącymi w atmosferze i hydrosferze oraz prognozowanie powodzi,
- zachowanie, tworzenie i odtwarzanie systemów retencji wód,
- budowę, przebudowę i utrzymywanie budowli przeciwpowodziowych,
- prowadzenie akcji lodołamania,
- prowadzenie polityki informacyjnej w zakresie ochrony przed powodzią oraz ograniczania jej skutków.

Na podstawie art. 166 ust.1 ustawy Prawo wodne oraz art. 39 ust. 3 pkt ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, obszary szczególnego zagrożenia powodzią uwzględnia się w planie zagospodarowania przestrzennego województwa. Są to:

- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1%,
- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%,
- obszary między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wbudowano trasę wału przeciwpowodziowego, a także wyspy i przymuliska, o których mowa w art. 224, stanowiące działki ewidencyjne,
- pas techniczny.

Zgodnie z ustawą Prawo Wodne na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią zabrania się:

- gromadzenia ścieków, odchodów zwierzęcych, środków chemicznych, a także innych substancji lub materiałów, które mogą zanieczyścić wody, prowadzenia odzysku lub unieszkodliwiania odpadów, a w szczególności ich składowania,
- lokalizowania nowych cmentarzy.

Jeżeli nie spowoduje to zagrożenia dla jakości wód w przypadku wystąpienia powodzi, właściwy organ Wód Polskich może, w drodze decyzji, zwolnić od powyższych zakazów, określając warunki niezbędne dla ochrony jakości wód. Jeżeli taka decyzja zostanie wydana, działania, których będzie ona dotyczyć, wymagać będą pozwolenia wodnoprawnego. Dotyczy to również nowych obiektów budowalnych oraz nowych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

System technicznej ochrony przed powodzią na obszarze planu SOM obejmuje:

1) wały przeciwpowodziowe – 274 km,
2) stacje pomp odwadniających – 62 obiekty,
3) sieć kanałów i cieków naturalnych.

W Planie zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry przewidziano duże inwestycje prowadzone na Odrze granicznej w zakresie:

- remontów i modernizacji zabudowy regulacyjnej, polegających na odcinkowej odbudowie zniszczonej zabudowy regulacyjnej rzeki Odry (ostrogi, tamy, opaski brzegowe) oraz ujednoliceniu głębokości, z zastosowaniem naturalnych materiałów (kamień, faszyna, paliki drewniane);
- prac modernizacyjnych w celu zapewnienia zimowego lodołamania, polegających na umocnieniu brzegów i regulacji cieku.

Ponadto przewidziano szereg innych inwestycji, tj:

- odbudowę wału Mniszki-Gryfino,
- odbudowę wału w Radziszewie i Daleszewie (po analizie odstąpiono od realizacji tej inwestycji),

- modernizację wału Krajnik-Marwice,
- modernizację stacji pomp w Krajniku,
- budowę bazy postojowo-cumowniczej dla lodołamaczy,
- pogłębienie toru wodnego na długości ok. 15 km, celem poprawy przepływu,
- przebudowę zwodzonego mostu kolejowego na Regalicy (km 733,7) w Szczecinie, w celu zapewnienia minimalnego prześwitu dla prowadzenia akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy.

W warunkach potencjalnych zmian klimatycznych, mogących się przejawiać zwiększoną ilością występowania zjawisk ekstremalnych (m.in. deszcze nawalne), może dochodzić do coraz częstszych powodzi miejskich. Wzrost ryzyka wystąpienia powodzi miejskich, poza zmianą klimatu, wynika z coraz większego zasklepiania powierzchni ziemi. W wyniku czego zmniejszona zostaje naturalna retencja, a systemy kanalizacji deszczowej muszą przyjąć zwiększoną ilość wody opadowej.

3.3.8.5. Gospodarka odpadami

Obowiązującym dokumentem w zakresie gospodarki odpadami jest Wojewódzki Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2023-2028, zgodny z aktem prawnym regulującym gospodarkę odpadami, jakim jest ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2019 r. poz. 1579).

W województwie zachodniopomorskim system gospodarki odpadami komunalnymi opiera się na przetwarzaniu niesegregowanych (zmieszanych) odpadów komunalnych w instalacjach o statusie instalacji komunalnej. Obowiązek przekazywania odpadów do instalacji komunalnej nie ma zastosowania dla odpadów biodegradowalnych i selektywnie zebranych. W granicach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ośrodka Wojewódzkiego znajdują się:

- 3 instalacje do mechaniczno-biologicznego przetwarzania odpadów komunalnych (MPB): Leśno Górne, Szczecin – ul. J. Smoleńskiej ps. Jachna, Szczecin – ul. Ks. Anny,
- 2 kompostownie bioodpadów: Szczecin, ul. Ks. Anny, Leśno Górne,
- 3 sortownie zmieszanych odpadów komunalnych,
- 2 sortownie odpadów selektywnie zbieranych,
- 1 instalacja do przetwarzania odpadów na paliwo alternatywne typu RDF: Leśno Górne,
- 25 punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych (PSZOK),
- 1 składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne, na którym składowane są odpady komunalne: Gryfino,
- 1 instalacja do recyklingu zużytych opon (port morski Szczecin).

W 2018 r. w Szczecinie wybudowano spalarnię odpadów komunalnych, tj. Zakład Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów – EcoGenerator.

Odpady z sektora gospodarczego pochodzą głównie z przemysłu i deponowane są na sześciu składowiskach odpadów przemysłowych w powiatach policki i gryfiński oraz mieście Szczecin. Ponad 50% stanowią odpady wytworzone przez Grupę Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A. Do znaczących wytwórców odpadów należą także Elektrownia Dolna Odra, Elektrownia Szczecin i Elektrownia Pomorzany.

Stan gospodarki odpadami przemysłowymi w województwie zachodniopomorskim nie uległ istotnym zmianom w stosunku do lat ubiegłych. Brakuje ogólnodostępnego składowiska odpadów przemysłowych.

SPIS RYCIN

Ryc. 1. Województwo zachodniopomorskie w Polsce i w Europie ... 10
Ryc. 2. Podział administracyjny województwa zachodniopomorskiego ... 12
Ryc. 3. Odległość fizyczna i czasowa drogami kołowymi ze Szczecina do wybranych miast ... 13
Ryc. 4. Dostęp województwa zachodniopomorskiego do programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej 2014-2020 ... 20
Ryc. 5. Obszary koncentracji działań szczególnych IPPON ... 23
Ryc. 6. Szczegółowe cele i kierunki rozwoju Polski Zachodniej ... 24
Ryc. 7. Polskie obszary morskie ... 26
Ryc. 8. Scenariusz rozwoju terytorialnego dla Europy 2050 promujący sieć miast drugiego rzędu ... 29
Ryc. 9. Kierunki integracji polskiej przestrzeni do 2030 r. ... 31
Ryc. 10. Cele szczegółowe Krajowej Polityki Miejskiej ... 33
Ryc. 11. Hierarchia obowiązujących dokumentów planowania zintegrowanego ... 35
Ryc. 12. Struktura użytkowania ziemi w województwie zachodniopomorskim na tle kraju i innych województw ... 44
Ryc. 13. Strefy morfologiczno-krajobrazowe ... 46
Ryc. 14. Krainy klimatyczne na tle struktury glebowo-rolniczej ... 50
Ryc. 15. Rozkład średniej rocznej wartości temperatury powietrza [ºC] i rocznej sumy opadów atmosferycznych [mm] w województwie zachodniopomorskim w 2015 r. ... 51
Ryc. 16. Gęstość sieci rzecznej i jeziorność w układzie zlewni ... 53
Ryc. 17. Podział hydrograficzny ... 54
Ryc. 18. Średnioroczne odpływy jednostkowe w zlewniach rzek województwa zachodniopomorskiego wyznaczone dla wielolecia 1981-2000 ... 56
Ryc. 19. Procentowy udział rzek województwa zachodniopomorskiego w średnim rocznym odpływie wyznaczonym dla wielolecia 1981-2000 ... 57
Ryc. 20. Średnioroczne odpływy jednostkowe w zlewniach kontrolowanych rzek województwa zachodniopomorskiego wyznaczone dla wielolecia 2001-2015 ... 57
Ryc. 21. Procentowy udział obszarów chronionych ... 66
Ryc. 22. Procentowy udział obszarów Natura 2000 ... 68
Ryc. 23. Obszary ochrony przyrody ... 72
Ryc. 24. Obszary funkcjonalne zasobów środowiska ... 73
Ryc. 25. Zmiana liczby ludności województwa w latach 1998-2017 ... 78
Ryc. 26. Migracje międzywojewódzkie wybranych województw w latach 2007-2017 ... 80
Ryc. 27. Migracje międzywojewódzkie województwa zachodniopomorskiego wg wieku migrantów w 2017 r. ... 80
Ryc. 28. Saldo migracji w gminach województwa w latach 2003-2017 (w liczbach bezwzględnych) ... 81
Ryc. 29. Zmiany demograficzne w województwie zachodniopomorskim w latach 2003-2017 ... 82
Ryc. 30. Struktura płci i wieku ludności województwa w 2017 r. ... 84
Ryc. 31. Prognoza demograficzna do roku 2030 względem roku 2017 ... 85
Ryc. 32. Prognoza demograficzna do roku 2030 względem roku 2017 ... 86
Ryc. 33. Zmiana liczby ludności w wieku produkcyjnym przypadająca na ludność w wieku poprodukcyjnym ... 86
Ryc. 34. Sieć miast w województwie zachodniopomorskim oraz jego otoczeniu w 2017 r. ... 88
Ryc. 35. Rozkład wielkościowy miast województwa w 2018 r. ... 89
Ryc. 36. Odsetek ludności miejskiej w województwach w 2016 r. z uwzględnieniem wielkości miast ... 90
Ryc. 37. Hierarchia sieci osadniczej i dostępność do głównych miast ... 91
Ryc. 38. Wiejska sieć osadnicza w województwie zachodniopomorskim ... 92
Ryc. 39. Obszary realizacji celów szczegółowych polityki miejskiej - macierz wątków tematycznych ... 93
Ryc. 40. Obiekty sakralne z metryką do XV w. ... 95
Ryc. 41. Obiekty sakralne z metryką XVI-XVIII w. i późniejsze ... 97
Ryc. 42. Zabytki architektury obronnej i rezydencjonalnej ... 98
Ryc. 43. Zabytki architektury przemysłowej, technicznej i użyteczności publicznej ... 104
Ryc. 44. Obszary kulturowo-krajobrazowe na obszarze województwa ... 111
Ryc. 45. Powierzchnia użytkowa mieszkań w 2017 r. ... 115
Ryc. 46. Mieszkania oddane do użytku w latach 2007-2017 ... 117
Ryc. 47. Liczba studentów w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców w wieku 19-24 lat w latach 2004-2017 ... 119
Ryc. 48. Szpitale ogólne w województwie zachodniopomorskim w 2015 r. ... 123
Ryc. 49. Ratownictwo medyczne w województwie zachodniopomorskim ... 125
Ryc. 50. Średnia roczna liczba odwiedzających muzea i teatry w latach 2007-2015 (w mln) ... 130
Ryc. 51. Liczba zwiedzających galerie i salony sztuki w odniesieniu do liczby placówek w województwie zachodniopomorskim od 2000 r. ... 131
Ryc. 52. Poziom PKB na 1 mieszkańca względem średniej dla Polski w latach 2001-2017 ... 132
Ryc. 53. Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca (dane średnioroczne z lat 2008-2017) oraz wartość brutto środków trwałych w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca w 2017 r. ... 134
Ryc. 54. Przestrzenne rozmieszczenie Inteligentnych Specjalizacji Pomorza Zachodniego ... 137
Ryc. 55. Stan obecny i potencjalne zmiany w atrakcyjności inwestycyjnej gmin województwa zachodniopomorskiego ... 140
Ryc. 56. Atrakcyjność inwestycyjna gmin województwa zachodniopomorskiego ... 140
Ryc. 57. Rozmieszczenie podstref SSE na terenie województwa zachodniopomorskiego ... 142
Ryc. 58. Przeciętne zatrudnienie w województwie zachodniopomorskim w gospodarce narodowej wg sekcji PKD w 2017 r. . 145
Ryc. 59. Struktura zatrudnienia wg sektorów ekonomicznych w 2015 r. ... 146
Ryc. 60. Stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie w latach 2004-2018 ... 147
Ryc. 61. Wskaźnik bezrobocia w gminach w 2017 r. ... 148
Ryc. 62. Obroty ładunkowe w portach morskich według grup ładunków i portów w latach 2005-2017 ... 150

Ryc. 63. Przeładunki międzynarodowe w portach morskich w latach 1999-2017 ... 151
Ryc. 64. Maksymalne zanurzenie statku wpływającego do wybranych portów bałtyckich ... 152
Ryc. 65. Produkcja sprzedana przemysłu przetwórczego (w mln zł) w latach 2006-2017 ... 156
Ryc. 66. Przychód przedsiębiorstw w poszczególnych branżach przemysłowych w województwie zachodniopomorskim w 2015 r. ... 157
Ryc. 67. Zatrudnienie w poszczególnych działach produkcji przemysłowej w województwie zachodniopomorskim w okresie 2004-2015 ... 158
Ryc. 68. Struktura i wielkość produkcji przemysłowej w 2015 r. ... 158
Ryc. 69. Wielkość przychodu, w poszczególnych branżach przemysłu, na 1 pracownika w województwie zachodniopomorskim w 2015 r. ... 160
Ryc. 70. Struktura usług w 2015 r. ... 160
Ryc. 71. Baza noclegowa w gminach w 2017 r. ... 162
Ryc. 72. Rozkład ruchu turystycznego w województwach wg miesięcy roku 2018 ... 164
Ryc. 73. Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego ... 166
Ryc. 74. Intensywność ruchu turystycznego ... 168
Ryc. 75. Wartość produkcji towarowej w województwach w latach 2002-2016 ... 171
Ryc. 76. Struktura liczby gospodarstw rolnych wg grup obszarowych w 2016 r. ... 172
Ryc. 77. Powierzchnia użytków rolnych w gospodarstwach wg grup obszarowych w 2016 r. ... 173
Ryc. 78. Udział pracujących w sekcji A (rolnictwo, leśnictwo, rybactwo) w stosunku do wartości dodanej brutto tej sekcji w 2016 r. ... 174
Ryc. 79. Użytki rolne w województwie zachodniopomorskim ... 175
Ryc. 80. Struktura upraw ... 176
Ryc. 81. Chów i hodowla trzody chlewnej, bydła i drobiu ... 179
Ryc. 82. Sieć transportowa w umowach i dokumentach międzynarodowych ... 185
Ryc. 83. Mapa dostępności potencjałowej w Europie ... 186
Ryc. 84. Główne elementy sieci transportowej w 2011 r. i obszary o najgorszej dostępności czasowej wg KPZK 2030 ... 187
Ryc. 85. Diagnoza stanu dostępności potencjałowej krajowej w 2012 r. ... 188
Ryc. 86. Zróżnicowanie przestrzenne wartości wskaźnika MDT (międzygałęziowej dostępności transportowej) w 2010 r. w skali kraju ... 188
Ryc. 87. Syntetyczny wskaźnik peryferyjności czasowej wg gmin w 2012 r. ... 188
Ryc. 88. Krajowy potencjał dostępności towarowej ... 189
Ryc. 89. Infrastruktura transportowa – układ drogowy ... 190
Ryc. 90. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach wojewódzkich i krajowych w 2015 r. ... 192
Ryc. 91. Klasyfikacja techniczna sieci drogowej w 2019 r. ... 192
Ryc. 92. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 100 tys. ludności w województwach ... 195
Ryc. 93. Mapa ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w województwie zachodniopomorskim w latach 2010-2012 ... 195
Ryc. 94. Maksymalne prędkości rozkładowe na eksploatowanych liniach kolejowych (stan na 15.12.2015 r.) ... 198
Ryc. 95. Infrastruktura transportowa – kolejowa, lotnicza, morska, żeglugi śródlądowej ... 200
Ryc. 96. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej ... 201
Ryc. 97. Liczba pojazdów samochodowych osobowych na 1000 mieszkańców w latach 2006, 2010, 2014 ... 202
Ryc. 98. Liczba kolejowych połączeń pasażerskich na dobę w okresie szkolnym ... 203
Ryc. 99. Dostępność kolejowa do Szczecina w 2018 r. ... 204
Ryc. 100. Liczba pasażerów przewiezionych pociągami spółki Przewozy Regionalne w 2018 r. ... 205
Ryc. 101. Tory i trasy podejściowe do portów w Świnoujściu i Szczecinie ... 209
Ryc. 102. Gęstość ruchu statków na morzu i śródlądowych drogach wodnych ... 210
Ryc. 103. Europejski potencjał dostępności intermodalnej ... 215
Ryc. 104. Elektroenergetyka w województwie zachodniopomorskim ... 221
Ryc. 105. Gazownictwo w województwie zachodniopomorskim ... 223
Ryc. 106. Struktura produkcji ciepła z różnych rodzajów paliw, 2016 r. ... 228
Ryc. 107. Emisja zanieczyszczeń powietrza w województwie zachodniopomorskim w latach 2010-2016 ... 229
Ryc. 108. Emisja zanieczyszczeń według województw, 2016 r. ... 230
Ryc. 109. Systemy energetyczne i obszary rozwoju energetyki rozproszonej, 2030 r. ... 230
Ryc. 110. Moc zainstalowana w instalacjach odnawialnych źródeł energii według województw, stan na 30.09.2017 r. ... 232
Ryc. 111. Instalacje do produkcji energii ze źródeł odnawialnych w województwie zachodniopomorskim ... 236
Ryc. 112. Zasoby energii wiatrowej ... 236
Ryc. 113. Potencjał ekonomiczny energetyki wiatrowej w regionach Polski, z uwzględnieniem ograniczeń środowiskowych ... 237
Ryc. 114. Potencjał rynkowy energetyki wiatrowej w regionach Polski na rok 2020 i 2030 ... 238
Ryc. 115. Koncepcja Polskich Sieci Morskich ... 240
Ryc. 116. Zasoby energii wodnej ... 241
Ryc. 117. Zasoby energii geotermalnej. ... 242
Ryc. 118. Mapa temperatury w stropie utworów jury dolnej ... 243
Ryc. 119. Możliwości wykorzystania energii słonecznej ... 245
Ryc. 120. Potencjał energetyczny biomasy i biogazu ... 247
Ryc. 121. Nasycenie usługami internetu stacjonarnego w UE ... 249
Ryc. 122. Udział miejscowości, na terenie których przedsiębiorstwa telekomunikacyjne deklarują zasięgi swoich sieci telekomunikacyjnych (wraz z operatorami komórkowymi) w województwach ... 250
Ryc. 123. Penetracja lokalowa zasięgami internetu stacjonarnego ... 251
Ryc. 124. Punkty adresowe możliwe do dofinansowania w ramach drugiego i trzeciego konkursu działania 1.1 POPC oraz punkty adresowe uwzględnione w projektach w rozstrzygniętym konkursie ... 254

Ryc. 125. Przedsiębiorstwa wykorzystujące komputery i posiadające dostęp do internetu w 2018 r. ... 255
Ryc. 126. Pracownicy wykorzystujący komputery według województw [%] ... 255
Ryc. 127. Internet w gospodarstwach domowych ... 256
Ryc. 128. Wyposażenie gospodarstw domowych w komputery w 2013 r. ... 256
Ryc. 129. Zużycie wody w poszczególnych województwach w 2017 r. (w dam3) ... 258
Ryc. 130. Zużycie wody z wodociągów na 1 mieszkańca [m3] w 2017 r. ... 259
Ryc. 131. Długość sieci wodociągowej i kanalizacyjnej w latach 2000-2017 w województwie zachodniopomorskim [km] ... 260
Ryc. 132. Odsetek ludności korzystającej z sieci wodociągowej w 2017 r. ... 261
Ryc. 133. Odsetek ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej w 2017 r. ... 261
Ryc. 134. Ścieki przemysłowe i komunalne oczyszczane w % ścieków wymagających oczyszczenia w latach 2002-2017 ... 262
Ryc. 135. Aglomeracje Województwa Zachodniopomorskiego zgodnie z art. 5 ust. 2 dyrektywy 91/271/EWG – wg AKPOŚK 2017, stan na koniec 2016 r. ... 266
Ryc. 136. Zagrożenie powodziowe ... 270
Ryc. 137. Stopień narażenia na skutki suszy w gminach znajdujących się na obszarze administrowania RZGW w Szczecinie ... 272
Ryc. 138. Rozmieszczenie regionalnych instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych ... 275
Ryc. 139. Odpady komunalne zebrane selektywnie w 2017 r. z obszaru województwa zachodniopomorskiego ... 276
Ryc. 140. Lokalizacja składowisk odpadów, na których składowane są odpady komunalne ... 277
Ryc. 141. Rozmieszczenie składowisk odpadów, na których składowane są odpady z sektora gospodarczego – odpady przemysłowe ... 281
Ryc. 142. Terytorializacja polityki rozwoju wobec struktury przestrzennej województwa ... 286
Ryc. 143. Obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym ... 288
Ryc. 144. Dostępność drogowa do Szczecina lub Koszalina ... 291
Ryc. 145. Specjalna Strefa Włączenia (2017 r.) ... 292
Ryc. 146. OF Strefa Przybrzeżna ... 293
Ryc. 147. OF Strefy Przygranicznej (po stronie niemieckiej przestrzenny zasięg kompetencji związków planistycznych, uczestniczących w działaniach na rzecz TRMS) ... 295
Ryc. 148. Miejskie obszary funkcjonalne ośrodków regionalnych, subregionalnych i ponadlokalnych ... 297
Ryc. 149. Sumaryczny wskaźnik cech aglomeracyjnych ... 298
Ryc. 150. Wymeldowania z Koszalina i Kołobrzegu ... 298
Ryc. 151. Dojazdy do pracy do Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu ... 299
Ryc. 152. Zatrudnienie w powiatach koszalińskim, kołobrzeskim, białogardzkim i m. Koszalin wg Sekcji PKD w 2015 r. ... 299
Ryc. 153. Zatrudnienie w przemyśle w powiatach koszalińskim, kołobrzeskim, białogardzkim i m. Koszalin wg Sekcji PKD w 2015 r. ... 300
Ryc. 154. Wysokość przychodu w powiatach koszalińskim, kołobrzeskim, białogardzkim i m. Koszalin wg Sekcji PKD w 2015 r. ... 301
Ryc. 155. Obszary o najgorszej dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich ... 302
Ryc. 156. Dojazdy do pracy do Szczecinka i Wałcza ... 304
Ryc. 157. Zatrudnienie w powiecie szczecineckim wg Sekcji PKD w 2015 r. ... 305
Ryc. 158. Zatrudnienie w przemyśle w powiecie szczecineckim wg Sekcji PKD w 2015r. ... 306
Ryc. 159. Wysokość przychodu wg Sekcji PKD w 2015 r. ... 306
Ryc. 160. Zatrudnienie w powiecie wałeckim wg Sekcji PKD w 2015 r. ... 307
Ryc. 161. Zatrudnienie w przemyśle w powiecie wałeckim wg Sekcji PKD w 2015 r. ... 308
Ryc. 162. Wysokość przychodu w powiecie wałeckim wg Sekcji PKD w 2015 r. ... 308
Ryc. 163. Ludnościowy potencjał grawitacyjny ... 309
Ryc. 164. Dojazdy do pracy do miast Strefy Centralnej ... 309
Ryc. 165. Zatrudnienie w powiatach drawskim, łobeskim i świdwińskim wg Sekcji PKD w 2015r. ... 310
Ryc. 166. Zatrudnienie w przemyśle w powiatach drawskim, łobeskim i świdwińskim wg Sekcji PKD w 2015r. ... 311
Ryc. 167. Dojazdy do pracy do Barlinka, Myśliborza i Dębna ... 312
Ryc. 168. Zatrudnienie w powiecie myśliborskim wg Sekcji PKD w 2015r. ... 313
Ryc. 169. Zatrudnienie w przemyśle w powiecie myśliborskim wg Sekcji PKD w 2015 r. ... 313
Ryc. 170. Przychód przedsiębiorstw powyżej 50 mln PLN w powiecie myśliborskim wg Sekcji PKD w 2015 r. ... 314
Ryc. 171. Zasięg Planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (zasięg planu SOM) ... 324
Ryc. 172. Wielkoprzestrzenne osie rozwojowe, rozwój bilateralny i ponadgraniczny w stronę Polski ... 326
Ryc. 173. Wielkoprzestrzenne korytarze rozwojowe i obszary wpływów ... 326
Ryc. 174. Sieć osadnicza obszaru planu SOM ... 329
Ryc. 175. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Szczecina i jego strefy podmiejskiej ... 331
Ryc. 176. Projektowane strefy funkcjonalne, według studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i miast w obszarze planu SOM ... 333
Ryc. 177. Obszary i obiekty ochrony przyrody w obszarze planu SOM ... 336
Ryc. 178. Powiązania przyrodnicze obszarów prawnie chronionych ... 337
Ryc. 179. Zmiana liczby mieszkańców w gminach objętych planem SOM w latach 2003-2015 ... 340
Ryc. 180. Zmiana liczby mieszkańców w Szczecinie w latach 2001-2016 wg osiedli ... 340
Ryc. 181. Odsetek Polaków wśród mieszkańców gmin Brandenburgii i Meklemburgii-Pomorza Przedniego oraz mieszkańców Berlina w 2011 r. ... 341
Ryc. 182. Zmiana liczby ludności w gminach planu SOM w latach 1998-2014 ... 342
Ryc. 183. Zatrudnienie wg Sekcji PKD w powiatach w 2015 r. ... 345
Ryc. 184. Zatrudnienie wg Sekcji PKD w obszarze planu SOM w 2015 r. ... 346
Ryc. 185. Zatrudnienie w przemyśle wg Sekcji PKD w 2015r. ... 346

Ryc. 186. Liczba oświadczeń pracodawców zarejestrowanych w województwie zachodniopomorskim w latach 2009-2017... 348
Ryc. 187. Liczba firm z listy największych 500 przedsiębiorstw w kraju w województwach w latach 1999 i 2017 ... 349
Ryc. 188. Wartość eksportu z gmin, parki przemysłowe i specjalne strefy ekonomiczne w obszarze planu SOM ... 351
Ryc. 189. Intensywność zabudowy mieszkaniowej w obszarze planu SOM ... 352
Ryc. 190. Przedszkola oraz szkolnictwo podstawowe na obszarze objętym planem SOM w 2015 r. ... 354
Ryc. 191. Liczba studentów (w wieku 20-24 lata) w wybranych miastach na 10 tys. osób w latach 2004-2015 ... 355
Ryc. 192. Liczba cytowań artykułów z WoS oraz liczba wspólnych artykułów ... 356
Ryc. 193. Krajowa współpraca publikacyjna podregionu szczecińskiego ... 357
Ryc. 194. Model grawitacji ośrodków akademickich ... 358
Ryc. 195. Potencjał bazy żeglarskiej na obszarze objętym planem SOM ... 361
Ryc. 196. Infrastruktura komunikacyjna obszaru MOFOW – SOM ... 362
Ryc. 197. Szczecińska Kolej Metropolitalna oraz projektowane linie kolejowe na obszarze MOFOW ... 365
Ryc. 198. Liczba osób dojeżdżających do pracy do wskazanego miasta z obszaru gmin MOFOW ... 369
Ryc. 199. Zbiorowy transport kolejowy w obszarze planu ... 371
Ryc. 200. Zbiorowa komunikacja szynowa w Szczecinie ... 373
Ryc. 201. Zbiorowy transport drogowy na obszarze planu ... 374
Ryc. 202. Elektroenergetyka na obszarze planu SOM ... 377
Ryc. 203. Zużycie wody w poszczególnych gminach objętych planem SOM w 2017 r. [dam3] ... 380
Ryc. 204. Zużycie wody z wodociągów w gospodarstwach domowych na 1 mieszkańca [m3] w gminach objętych planem SOM w 2017 r. ... 381
Ryc. 205. Odsetek ludności korzystającej z sieci wodociągowej w 2017 r. w gminach objętych planem SOM ... 382
Ryc. 206. Odsetek ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej w 2017 r. w gminach objętych planem SOM ... 382
Ryc. 207. Gospodarka wodno-ściekowa w obszarze planu SOM ... 385
Ryc. 208. Zagrożenie powodziowe ... 387

SPIS TABEL

Tabela 1. Podstawowe dane o województwie zachodniopomorskim i regionach ościennych ... 11
Tabela 2. Krajowe priorytety planowania przestrzennego na obszarze województwa zachodniopomorskiego ... 37
Tabela 3. Charakterystyka krain klimatycznych w województwie zachodniopomorskim ... 49
Tabela 4. Średni roczny odpływ jednostkowy (Sq) z wielolecia 1981-2000 w zlewniach województwa zachodniopomorskiego 56
Tabela 5. Udział gleb poszczególnych klas bonitacyjnych ... 61
Tabela 6. Wielkość zasobów kopalin w województwie zachodniopomorskim ... 63
Tabela 7. Obszary chronionego krajobrazu w województwie zachodniopomorskim ... 67
Tabela 8. Obszary specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 w województwie zachodniopomorskim ... 68
Tabela 9. Obszary mające znaczenie dla Wspólnoty Natura 2000 w województwie zachodniopomorskim ... 69
Tabela 10. Przyrost naturalny w województwie zachodniopomorskim i w Polsce ... 82
Tabela 11. Wskaźnik obciążenia demograficznego dla poszczególnych województw ... 83
Tabela 12. Ludność miejska według województw w roku 2017 ... 87
Tabela 13. Wyposażenie mieszkań w podstawowe instalacje w 2017 r. w % ... 116
Tabela 14. Liczba zgłoszonych wynalazków i udzielonych patentów (według patentów udzielonych w 2015 r.) ... 121
Tabela 15. Zakłady lecznictwa uzdrowiskowego w województwie w 2015 r. ... 127
Tabela 16. Kierunki lecznictwa uzdrowiskowego ... 128
Tabela 17. Produkt krajowy brutto (2016) ... 133
Tabela 18. Wybrane instytucje otoczenia biznesu na terenie województwa zachodniopomorskiego (2016 r.) ... 143
Tabela 19. Podstawowe wskaźniki BAEL w latach 2000-2017 GUS (dane średnioroczne) ... 144
Tabela 20. Wybrane elementy prognozy demograficznej na lata 2014-2050 ... 149
Tabela 21. Gospodarka morska w województwach nadmorskich (2017 r.) ... 149
Tabela 22. Działalność portów morskich w województwie zachodniopomorskim w 2017 r. ... 150
Tabela 23. Powierzchnia użytków rolnych według rodzajów użytków w 2016 r. ... 175
Tabela 24. Użytki rolne w dobrej kulturze rolnej pod zasiewami w 2016 r. (w ha) ... 176
Tabela 25. Uprawy sadownicze w tys. ha ... 176
Tabela 26. Chów i hodowla (2017 r.) ... 178
Tabela 27. Główne elementy sieci transportowej województwa ... 181
Tabela 28. Publiczne drogi kołowe w Polsce w 2017 r. ... 190
Tabela 29. Liczba wypadków drogowych i ich ofiary w 2015r. ... 194
Tabela 30. Parametry Odrzańskiej Drogi Wodnej w województwie zachodniopomorskim ... 211
Tabela 31. Powierzchnie ograniczające zabudowę wokół urządzeń radionawigacyjnych (NAV) ... 215
Tabela 32. Podstawowe dane o województwie zachodniopomorskim w zakresie energetyki ... 218
Tabela 33. Struktura wiekowa linii napowietrznych 110 kV na obszarach działania operatorów, 2013 r. ... 222
Tabela 34. Długości sieci PSG Sp. z o.o. na obszarze województwa zachodniopomorskiego – stan na koniec 2017 r. ... 226
Tabela 35. Nakłady na inwestycje związane z modernizacją, rozwojem i ochroną środowiska w latach 2011-2016, w województwie zachodniopomorskim ... 229
Tabela 36. Instalacje odnawialnych źródeł energii w województwie zachodniopomorskim ... 232
Tabela 37. Istniejące farmy i elektrownie wiatrowe w województwie zachodniopomorskim w układzie powiatowym ... 234
Tabela 38. Istniejące małe elektrownie wodne w województwie zachodniopomorskim w układzie powiatowym ... 242
Tabela 39. Lista obszarów interwencji w ramach drugiego i trzeciego konkursu działania 1.1 POPC z maksymalną kwotą wsparcia dla projektu na danym obszarze oraz skala podłączenia punktów adresowych z uwzględnieniem realizacji projektów rekomendowanych do dofinansowania ... 252

Tabela 40. Oczyszczalnie ścieków w województwie zachodniopomorskim w latach: 2007, 2010, 2017 ... 263
Tabela 41. Podział aglomeracji ... 265
Tabela 42. Składowiska odpadów przemysłowych – odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne, na których nie są składowane odpady komunalne (stan na 31.12.2017) ... 279
Tabela 43. Obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym ... 285
Tabela 44. Porównanie istniejącej powierzchni zabudowy z powierzchnią proponowaną w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin pod nową zabudowę ... 332
Tabela 45. Złoża kopalin występujące w granicach planu SOM ... 335
Tabela 46. Wskaźnik bezrobocia w latach 2004-2016 na terenie objętym planem SOM ... 348
Tabela 47. Mieszkania w gminach SOM ... 353
Tabela 48. Linie kolejowe na obszarze planu SOM ... 365
Tabela 49. Aglomeracje kanalizacyjne na obszarze planu MOFOW wg AKPOŚK 2017, stan 2016 r. ... 384
Tabela 50. Miejscowości lub ich części zagrożone powodzią na obszarze planu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego . 386

Załącznik nr 2
do Uchwały Nr XVII/214/20 Sejmiku
Województwa Zachodniopomorskiego
z dnia 24 czerwca 2020 r.

MARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA
ZACHODNIOPOMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

TOM II

CELE I KIERUNKI KSZTAŁTOWANIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ WOJEWÓDZTWA

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej
Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie

Szczecin, czerwiec 2020 r.

Pomorze Zachodnie

Spis treści

1. **Polityka przestrzenna województwa** ... 2
1.1. Ogólny zarys polityki wobec struktury przestrzennej województwa ... 4
1.1.1. Ład przestrzenny jako cel nadrzędny polityki przestrzennej ... 5
1.1.2. Narzędzia realizacji polityki przestrzennej województwa ... 6
1.2. Struktura zapisów celów i kierunków polityki przestrzennej województwa w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego ... 9
2. **Cele i kierunki kształtowania polityki przestrzennej województwa** ... 11
2.1. Cel I. Wzmacnianie powiązań zewnętrznych województwa ... 11
2.2. Cel II. Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczego ... 14
2.3. Cel III. Rozwój potencjału ludnościowego ... 21
2.4. Cel IV. Przekształcenia sieci osadniczej ... 23
2.5. Cel V. Ochrona dziedzictwa i krajobrazu kulturowego ... 25
2.6. Cel VI. Rozwój infrastruktury społecznej ... 34
2.7. Cel VII. Wzrost i rozwój gospodarczy ... 38
2.8. Cel VIII. Poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej oraz sprawności systemu transportowego ... 49
2.9. Cel IX. Rozbudowa infrastruktury technicznej, poprawa gospodarki wodno-ściekowej, rozwój energetyki wykorzystującej odnawialne źródła energii i zwiększenie dostępności cyfrowej ... 62
2.10. Cel X. Rozwój infrastruktury obronności i bezpieczeństwa państwa ... 77
3. **Obszary funkcjonalne w polityce przestrzennej województwa** ... 79
3.1. Cel XI. Wykorzystanie wspólnego potencjału i integracja miejskich obszarów funkcjonalnych ... 80
3.2. Cel XII. Racjonalizacja rozwoju gospodarczego i ochrona zasobów w obszarze funkcjonalnym Strefy Przybrzeżnej ... 88
3.3. Cel XIII. Przeciwdziałanie marginalizacji i wsparcie rozwoju w obszarze funkcjonalnym Specjalnej Strefy Włączenia ... 91
3.4. Cel XIV. Poprawa spójności wewnętrznej i przełamywanie peryferyjności przygranicznego obszaru funkcjonalnego ... 94
4. **Plan zagospodarowania przestrzennego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego** ... 96
4.1. Cel XV. Rozwój funkcji metropolitalnych oraz roli Szczecina w europejskiej i krajowej sieci miast ... 96
4.2. Cel XVI. Racjonalizacja struktury funkcjonalno-przestrzennej i sieci osadniczej oraz wzmocnienie funkcji miejskich ... 97
4.3. Cel XVII. Poprawa standardów życia mieszkańców ... 99
4.4. Cel XVIII. Ochrona walorów przyrodniczych i dziedzictwa kulturowego ... 100
4.5. Cel XIX. Wzmacnianie szczecińskiego obszaru funkcjonalnego jako ośrodka wzrostu gospodarczego ... 101
4.6. Cel XX. Wzmacnianie wewnętrznych i zewnętrznych powiązań transportowych ... 103
4.7. Cel XXI. Utworzenie w SOM sprawnie działających systemów infrastruktury technicznej w dziedzinie energetyki, gospodarki odpadami i ochrony przeciwpowodziowej ... 106

5. **Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym** 110
5.1. Zadania rządowe 110
5.2. Zadania samorządowe 122
5.3. Inwestycje celu publicznego wynikające z dokumentów Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) 133
6. **Monitoring zagospodarowania przestrzennego województwa** 141

Załączniki graficzne do Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego oraz do Planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Szczecina (ośrodka wojewódzkiego), dalej Planu zagospodarowania przestrzennego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, stanowią odpowiednio mapy:

- PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO (mapa w skali 1:100 000 obejmująca obszar województwa w granicach administracyjnych),
- PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO (mapa w skali 1:75 000 obejmująca wyznaczony w PZPWZ zasięg planu zagospodarowania przestrzennego dla miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego – Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego).

1. POLITYKA PRZESTRZENNA WOJEWÓDZTWA

Politykę przestrzenną województwa stanowi zespół działań podejmowanych w sposób ciągły przez upoważnione organy publiczne, zmierzających do stworzenia pożądanego porządku zagospodarowania przestrzennego w sposób zgodny z ustalonymi celami i priorytetami społecznymi w danym okresie, przyjmując w tym procesie uporządkowany rozwój przestrzenny i ład zagospodarowania za podstawę tych działań.[1]

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa jest elementem regionalnego planowania strategicznego, w którym następuje konkretyzacja przestrzenna celów strategicznych województwa. Określa uwarunkowania, zasady i kierunki kształtowania struktury przestrzennej województwa, w taki sposób, aby stworzyć korzystne warunki dla rozwoju gospodarczego, wzrostu poziomu i jakości życia oraz konkurencyjności regionu, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Stanowi on podstawowy dokument polityki przestrzennej województwa odnoszący się do głównych elementów zagospodarowania przestrzennego oraz koordynacji zamierzeń organizacyjnych, społecznych, gospodarczych i innych, będących przedmiotem zainteresowania samorządu wojewódzkiego w wymiarze przestrzennym[2], ustalając ramy terytorializacji polityki rozwojowej województwa.

Zasadnicza zmiana paradygmatu krajowej polityki regionalnej (KSRR 2010-2020: regiony, miasta, obszary wiejskie) oparta na dorobku OECD[3] polega na:

1) silnym ukierunkowaniu interwencji publicznej na wzmacnianie konkurencyjności regionów oraz odblokowaniu procesów wzrostowych poprzez pełniejsze wykorzystanie przewag konkurencyjnych i potencjałów rozwojowych,
2) odejściu od modelu krótkoterminowych, odgórnie dystrybuowanych dotacji „dla najmniej uprzywilejowanych obszarów” do modelu wieloletnich, zdecentralizowanych polityk rozwojowych ukierunkowanych na wspieranie wszystkich regionów,
3) odejściu od rozproszonej interwencji do bardziej selektywnych (skoncentrowanych) inwestycji.

Nowe ujęcie problematyki zagospodarowania przestrzennego wskazane w KPZK 2030, polegające na zerwaniu z dychotomią planowania przestrzennego z planowaniem społeczno-gospodarczym na poziomie krajowym, wojewódzkim i lokalnym, wprowadza współzależność celów polityki przestrzennej i regionalnej, opartą o zasadę zintegrowanego podejścia terytorialnego.

Określenie polityki przestrzennej województwa przyjmującej ład przestrzenny za jej podstawę, wymaga więc wskazania (w ramach poszczególnych celów strategicznych):

- celów, działań i zasad zagospodarowania przestrzennego województwa,
- obszarów funkcjonalnych, czyli konkretnych przestrzeni województwa, wobec których prowadzone będą zróżnicowane działania, w tym:
  - obszarów o różnym potencjale, stopniu rozwoju i celach rozwojowych,
  - obszarów, które z uwagi na występujące zasoby przyrodnicze i kulturowo-krajobrazowe, wymagają równoważenia celów gospodarczych z celami ochronnymi,
  - obszarów konfliktów i zagrożeń,
- lokalizacji zadań inwestycyjnych, które realizują politykę województwa,
- narzędzi realizacji zapisanych działań lub zasad.

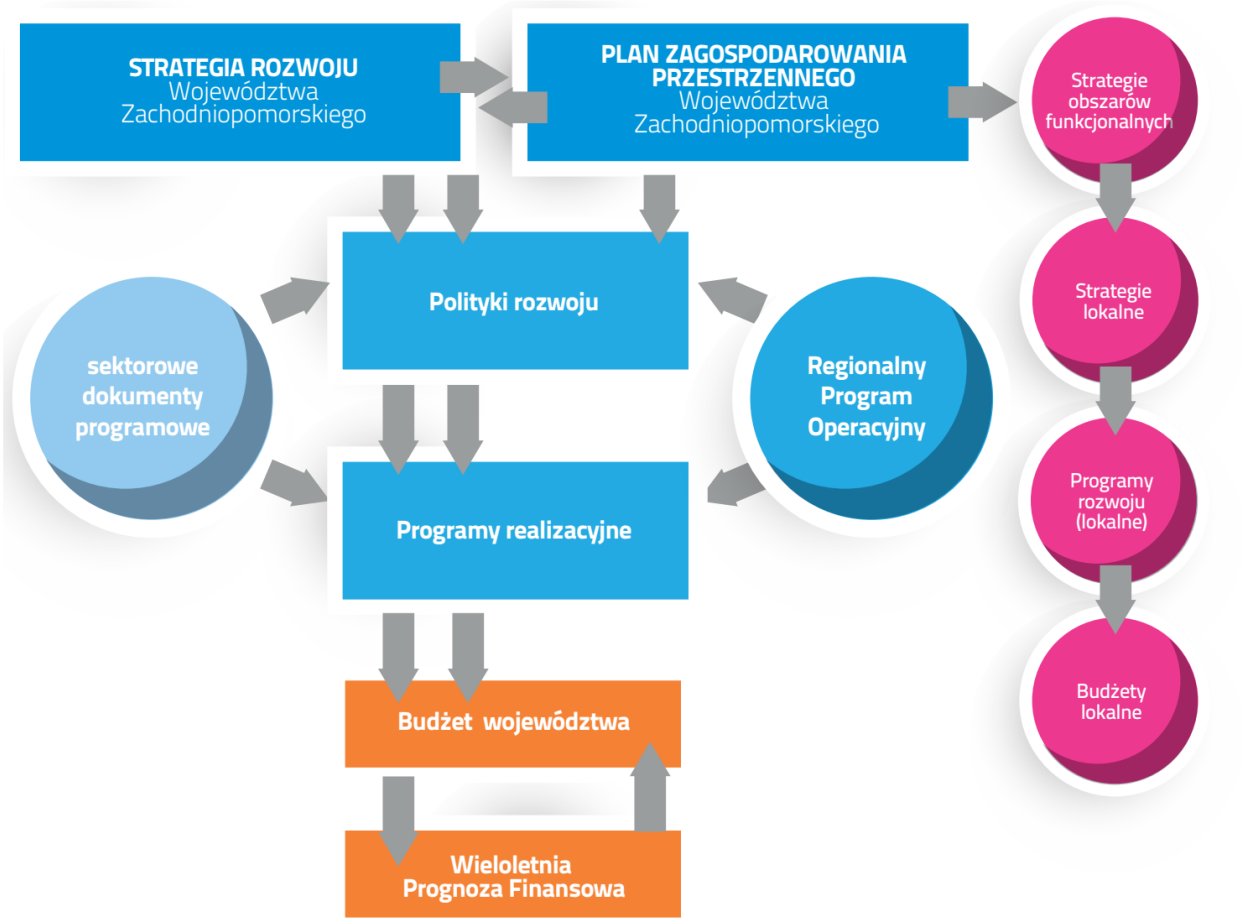
---

[1] Jędraszko A., Zagospodarowanie przestrzenne w Polsce. Drogi i bezdroża regulacji ustawowych, Warszawa 2005, str. 41.
[2] Bąkowski T., Komentarz do ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U.03.80.717), [w:] Bąkowski T., Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Komentarz, Zakamycze 2004.
[3] OECD – Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju.

Prowadzanie polityki regionalnej w oparciu o zasadę zintegrowanego podejścia terytorialnego zakłada ukierunkowanie na wykorzystanie endogenicznego potencjału oraz umożliwia realizację interwencji dostosowanych do lokalnych uwarunkowań.

Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030 (SRWZ) ustanawia nowy ład programowania i prowadzenia polityki rozwoju przesądzając między innymi o „Terytorialnej i funkcjonalnej koncentracji wsparcia" w celu stworzenia warunków dla zrównoważonego rozwoju obszarów funkcjonalnych i wsparcie ich wewnętrznej dynamiki. SRWZ określa terytorialny wymiar polityki rozwoju, wskazując, że koncentracja działań ukierunkowanych terytorialnie odbywa się w obszarach funkcjonalnych wskazanych w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa. W celu optymalizacji procesu programowania rozwoju regionalnego, w sposób uwzględniający również jego dynamikę, w SRWZ wypracowany został Zachodniopomorski Model Programowania Rozwoju. Strategia i niniejszy Plan stanowią pierwszy szczebel programowania strategicznego. Dokumenty te powstały w oparciu o jednolitą diagnozę uwarunkowań i posiadają pełną zgodność w zakresie terytorialnego wymiaru rozwoju, a rozstrzygnięcia pozostają spójne.

Ryc. 1 Zachodniopomorski Model Programowania Rozwoju



Źródło: Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030

1.1. Ogólny zarys polityki wobec struktury przestrzennej województwa

Przestrzeń województwa jest zróżnicowana pod względem społecznym, gospodarczym i przyrodniczym. Z tego powodu cele i działania polityki przestrzennej województwa muszą być również zróżnicowane – odpowiednie do zastanych uwarunkowań, istniejących potencjałów i barier rozwojowych, zidentyfikowanych na poszczególnych terytoriach. Terytorializacja realizowana jest przez wyznaczenie obszarów, w tym obszarów funkcjonalnych, w których ze względu na uwarunkowania lub potencjały konieczne jest zastosowanie zróżnicowanych celów i narzędzi. Ponadto istotne jest przypisanie konkretnym kierunkom polityki przestrzennej, geograficznych preferencji ich realizacji. Określa się więc wytyczne kształtowania polityki wobec konkretnych przestrzeni województwa. Pozwoli to na lepsze dostosowanie interwencji do potrzeb i predyspozycji konkretnych obszarów województwa oraz racjonalne wykorzystanie środków publicznych, dostosowane do lokalnych potrzeb i potencjałów.

W przestrzeni województwa zidentyfikowane są trzy silne obszary wzrostu.

Dwa z nich związane z największymi miastami (Szczecinem i Koszalinem):

- Szczeciński obszar funkcjonalny (metropolitalny) (SOM),
- Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki obszar funkcjonalny (KKBOF),

  (posiadają one potencjał rozwojowy związany z: kapitałem ludzkim, istniejącą infrastrukturą techniczną i transportową, instytucjami otoczenia biznesu, wielkością rynku zbytu oraz korzyściami aglomeracji),

Trzeci to związany z intensywną turystyką nadmorską i gospodarką morską:

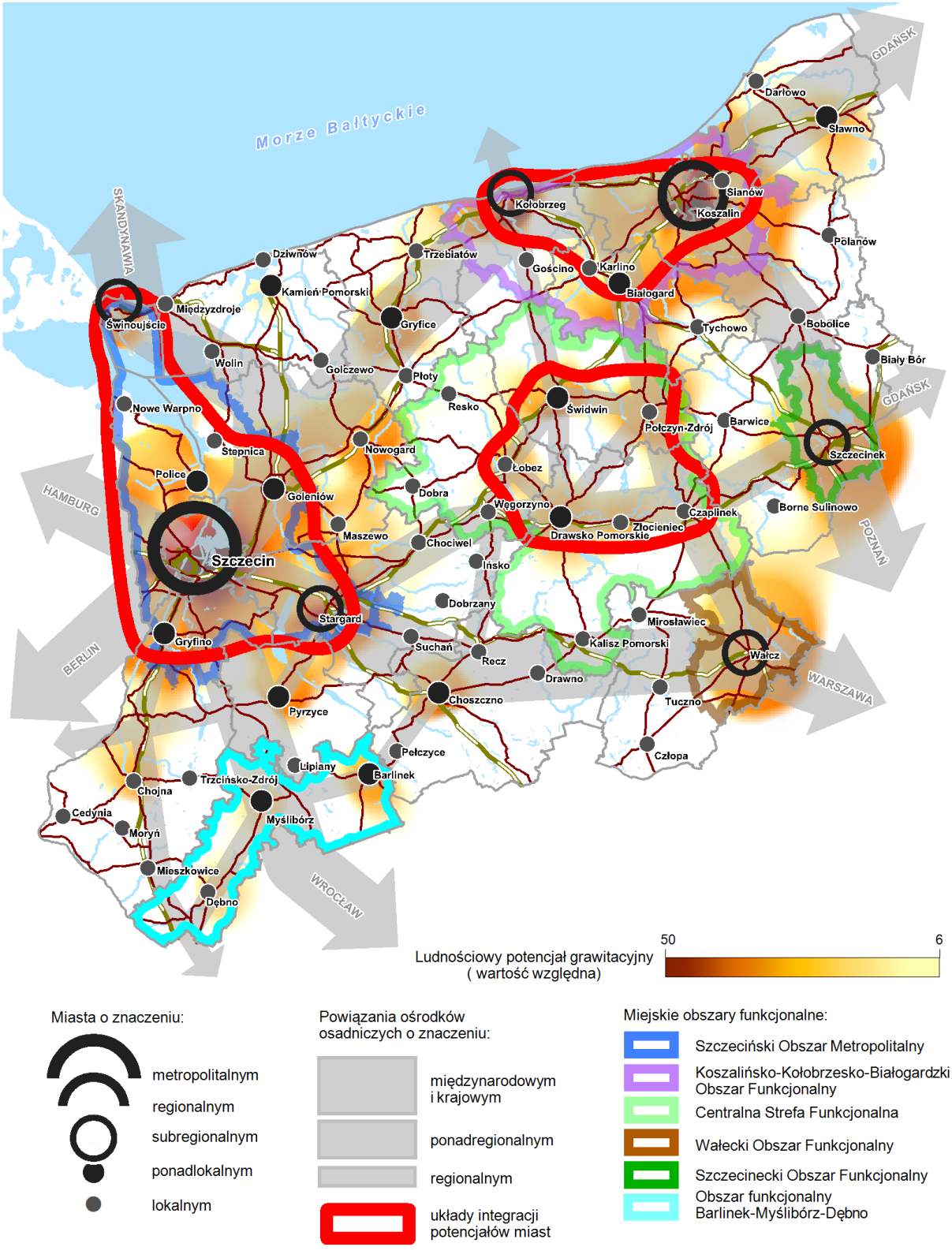
- Obszar nadmorski.

Obszary te zlokalizowane są przy zachodniej i północnej granicy województwa, a ich siła oddziaływania jest ograniczona, w związku z czym wschodnia, południowa i środkowa część Pomorza Zachodniego pozbawiona jest silnych impulsów wzrostu. Z tego powodu na zdecydowanej (ponad 70%) części województwa znajdują się obszary o niskim poziomie rozwoju z pogłębiającymi się procesami marginalizacji. Obszar ten charakteryzuje się niskim rozwojem gospodarczym, pogarszającymi się perspektywami rozwojowymi, słabym dostępem do usług oraz postępującą depopulacją. W związku z tym stanowi obszar funkcjonalny wymagający rozwoju nowych funkcji przy użyciu instrumentów właściwych polityce regionalnej. Istotnym narzędziem ukierunkowanym na przeciwdziałanie negatywnym procesom na tym terenie jest obszar strategicznej interwencji (OSI)[4] pod nazwą **Specjalna Stefa Włączenia**. Istniejące uwarunkowania, związane z rozmieszczeniem sieci osadniczej, skutkują dość specyficzną sytuacją, w której centrum województwa stało się obszarem peryferyjnym.

Specjalna Strefa Włączenia Pomorza Zachodniego nie stanowi jednorodnego obszaru pod względem potencjałów i przestrzennych uwarunkowań rozwojowych. Zasadne jest zatem wsparcie istniejących w tej strefie potencjałów, którymi bezsprzecznie są ośrodki posiadające istotny kapitał ludnościowy i gospodarczy, dzięki czemu możliwe jest wykreowanie na ich bazie subregionalnych motorów równoważących rozwój na tym obszarze. Ośrodkami takimi są miasta subregionalne Szczecinek i Wałcz, a z uwagi na brak większych miast w centralnej części województwa, układ 6 komplementarnych miast tzw. Centralnej Strefy Funkcjonalnej. W południowo-zachodniej części województwa tworzy się zespół miast Barlinek-Myślibórz-Dębno, pozostający pod oddziaływaniem lubuskiego ośrodka wojewódzkiego – Gorzowa Wielkopolskiego. Te miasta i zespoły miast wskazano jako miejskie obszary funkcjonalne o znaczeniu regionalnym.

[4] Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2016 r. poz. 383 z późn. zm).

Ryc. 2 Polityka wobec struktury przestrzennej województwa



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

1.1.1. Ład przestrzenny jako cel nadrzędny polityki przestrzennej

Kształtowanie i podtrzymywanie ładu przestrzennego stanowi podstawę zagospodarowania przestrzennego. Jest więc ład przestrzenny stawiany również za nadrzędny cel Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego. Ład przestrzenny to takie ukształtowanie przestrzeni,

które tworzy harmonijną całość i uwzględnia w uporządkowanych relacjach wszelkie uwarunkowania i wymagania funkcjonalne, społeczno--gospodarcze, środowiskowe, kulturowe i kompozycyjno-estetyczne. [5]

Ład przestrzenny obejmuje:

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

Ład przestrzenny jest więc pożądanym stanem zagospodarowania przestrzennego oraz sposobem jego funkcjonowania, który spełnia kryteria racjonalności społecznej, ekonomicznej, funkcjonalnej, technicznej, ekologicznej, kulturowo-estetycznej. Celem kształtowania ładu przestrzennego jest optymalizacja jakości życia i efektywności ekonomicznej struktur przestrzennych, zmniejszanie dysfunkcji, ograniczanie konfliktów przestrzennych i przeciwdziałanie degradacji środowiska przyrodniczego.

Ład przestrzenny przejawia się i powinien być realizowany w różnych skalach przestrzennych:

- ponadnarodowej (struktury ponadnarodowe, relacje globalnych metropolii, przepływy kontynentalne, obszary wzrostu, ponadnarodowa spójność terytorialna ,koncepcja Europy policentrycznej),
- krajowej (rozmieszczenie ludności i potencjału gospodarczego, przepływy towarów i migracje ludności, policentryczność sieci osadniczej, obszary wzrostu i peryferia, centralizacja kraju, obszary Natura 2000 itp., krajowa sieć transportowa i energetyczna),
- regionalnej (regionalna sieć osadnicza, dostępność do miast i usług, ponadlokalne obszary funkcjonalne, zależność centrów i peryferii, ochrona przyrody na poziomie regionalnym),
- lokalnej (struktura funkcjonalno-przestrzenna gminy, suburbanizacja, zależność rozmieszczenia względem siebie sposobów użytkowania poszczególnych terenów, minimalizacja konfliktów w terenach o różnym sposobie użytkowania),
- szczegółowej (dzielnica, kwartał, pierzeja, indywidualna działka: na tym poziomie realizowany jest wyraz estetyczny ładu przestrzennego – jakość architektury, kształtowanie przestrzeni publicznej, rozmieszczenie nośników reklamowych, wygląd elewacji, percepcja krajobrazu).

W związku z powyższym wszystkie cele, kierunki i działania zapisane w niniejszym planie przyczyniają się do budowania ładu przestrzennego województwa, a odpowiedzialność za ich realizację spoczywa na wszystkich poziomach zarządzania.

1.1.2. Narzędzia realizacji polityki przestrzennej województwa

Osiągnięcie celów polityki przestrzennej województwa, powinno być realizowane z pomocą całego spektrum działań, dla których plan zagospodarowania przestrzennego województwa pełni funkcję koordynacyjną. Możliwości prowadzenia polityki przestrzennej zależą od pozostających w dyspozycji samorządu województwa instrumentów. Narzędzia prowadzenia polityki przestrzennej podzielić można na bezpośrednie (prawne, w tym system planowania przestrzennego; inwestycje trwałe, gospodarka gruntami) oraz pośrednie (finansowe – stymulujące lub zachęcające do podejmowania działań, informacyjne, lobbing)[6i7]. W PZPWZ w zakresie realizacji polityki przestrzennej województwa wskazano następujące narzędzia, które zostały przypisane do konkretnych działań służących realizacji celów polityki przestrzennej:

[5] Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.
[6] Domański R., Podstawy planowania przestrzennego, Poznań 1989.
[7] Gorzym–Wilkowski W.A., Planowanie przestrzenne województwa. Teoria – Ustawodawstwo – Praktyka, Lublin 2013.

1) **Planowanie przestrzenne** – jedno z narzędzi polityki przestrzennej polegające na przenoszeniu ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego województwa na szczebel lokalny do studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, oraz odpowiednich zadań rządowych i samorządowych (wojewódzkich) do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planów rewitalizacji, a także do planów zagospodarowania przestrzennego obszarów funkcjonalnych. Narzędzie obejmuje również współpracę przy tworzeniu przez administrację rządową planów zagospodarowania obszarów morskich. Z uwagi na możliwość lokalizacji inwestycji na podstawie tzw. „specustaw", planowanie przestrzenne obejmuje również współpracę i opiniowanie decyzji wydawanych na podstawie tych ustaw.

2) **Zadania samorządowe** – inwestycje celu publicznego pozostające w kompetencji samorządu województwa, zapisane lub planowane do ujęcia w programach wojewódzkich lub wieloletniej prognozie finansowej. Zarząd województwa uzgadnia projekty miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wyłącznie w zakresie zadań, które maja zapewnione finasowanie lub wprowadza te zadania poprzez ustalenia planu do planów miejscowych na zasadach określonych w art. 44 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

3) **Zadania rządowe** – inwestycje celu publicznego pozostające w kompetencji rządu, bądź jednostek mu podległych, zapisane w dokumentach przyjętych przez organy władzy centralnej (sejm, rząd, minister).

4) **Inne inwestycje celu publicznego –** inne inwestycje realizujące cele publiczne o znaczeniu ponadlokalnym, niebędące zadaniami wojewódzkimi lub rządowymi, realizowane przez gminy, powiaty (lub ich grupy), operatorów lub w partnerstwie publiczno-prywatnym.

   Zadania samorządowe, zadania rządowe i inne inwestycje celu publicznego wprowadza się do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zgodnie z art. 15 ust. 3. pkt 4b UoPiZP w trybie art. 17 i art. 44 tejże ustawy.

5) **Terytorializacja polityki rozwoju** – narzędzie polityki regionalnej, polegające na ukierunkowaniu działań na konkretne terytoria. Narzędzie to wykorzystywane będzie w formie wsparcia dla konkretnych obszarów, w tym obszarów funkcjonalnych. Takie postępowanie pozwoli wspierać obszary, w których dane działanie przyniesie największe efekty, jak również wyeliminować działania niepożądane w określonych obszarach. W ramach terytorializacji polityki rozwoju stosowane są następujące instrumenty:

   - **Strategiczna interwencja** województwa zachodniopomorskiego obejmuje obszary, na których dochodzi do kumulacji negatywnych zjawisk o charakterze społeczno-gospodarczym, konfliktów przestrzennych związanych ze sposobem wykorzystania ich potencjału przyrodniczego i kulturowego. Jednym z nich jest Specjalna Strefa Włączenia, która stanowi instrument terytorializacji polityki rozwoju województwa służący wspieraniu obszarów o najbardziej niekorzystnych wskaźnikach rozwojowych. Adresowana jest do obszarów koncentracji deficytów rozwojowych w dziedzinie infrastrukturalnej, jak i społecznej, a także obszarów wiejskich, które w wyniku słabej dostępności do ośrodków wzrostu narażone są na stałą marginalizację i nieuczestniczenie w rozwoju. Wachlarz działań jest bardzo szeroki i koncentruje się wokół trzech obszarów tematycznych: aktywizacji infrastrukturalnej, gospodarczej i społecznej obszarów wymagających specjalnego wsparcia.

   - **Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT)** są podstawowym narzędziem skierowanym do głównych ośrodków wzrostu województwa, tj. obszarów funkcjonalnych miasta wojewódzkiego – Szczecina (Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego) oraz miasta o znaczeniu ponadregionalnym – Koszalina (Koszalińsko–Kołobrzesko–Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego) i innych obszarów miejskich. Zintegrowane Inwestycje Terytorialne to partnerstwa jednostek samorządu terytorialnego (JST) miast i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie (miasto i samorządy znajdujące się w jego oddziaływaniu), które mogą realizować wspólne przedsięwzięcia, łączące działania finansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego. Drugą kategorią są tereny i ośrodki o potencjale rozwojowym z największą zdolnością do kreowania wzrostu gospodarczego oraz dające największe szanse osiągnięcia oczekiwanego rezultatu. Celem ZIT jest zintegrowanie projektów odpowiadających kompleksowo na potrzeby i problemy, sprzyjanie integracji całego obszaru oraz promowanie partnerskiego modelu współpracy.

- **Kontrakt Samorządowy (KS)** to jedna z podstawowych form realizacji Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego (RPOWZ) 2014-2020, negocjacyjne narzędzie planowania i realizacji zintegrowanych przedsięwzięć istotnych dla rozwoju danego obszaru (a w konsekwencji całego regionu), tworzone w oparciu o współpracę wszystkich partnerów procesów rozwojowych obecnych na danym obszarze. KS realizowany będzie przede wszystkim w celu wzmocnienia rozwoju gospodarczego obszaru nim objętego, będącego podstawą do zapewnienia spójności społecznej i infrastrukturalnej.
- **Rozwój Lokalny Kierowany przez Społeczność**, którego celem jest zmniejszenie poziomu ubóstwa i wykluczenia społecznego, zwiększenie potencjału gospodarczego oraz aktywności społecznej i zawodowej. Instrument umożliwia lokalnym społecznościom inicjowanie i realizację w sposób partycypacyjny działań rozwojowych odpowiadających na wyzwania społeczne, środowiskowe i gospodarcze danego obszaru
- **preferencje dla konkretnych obszarów** w konkursach ogłaszanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego i innych programach, narzędziach i instrumentach, którymi dysponuje województwo, lub w których przedstawiciele samorządu województwa mają prawo głosu.

6) **Lobbing** – działanie decydentów, organów i instytucji samorządu województwa w politycznych organach sąsiednich samorządów, w organach państwa, państw ościennych bądź organach Unii Europejskiej, w celu uzyskania korzystnych dla rozwoju województwa rozstrzygnięć prawnych, organizacyjnych i finansowych, polegających np. na lokalizacji lub kontynuacji określonych inwestycji, decyzji 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.
7) **Działania programowe** – programy/inicjatywy nakierowane na rozwiązywanie konkretnych problemów, integrujące działania różnych partnerów, w oparciu o środki z różnych dostępnych źródeł.

Plan określa również **obszar działania** wskazujący lokalizację lub preferowany zasięg konkretnych działań. W tym miejscu, w przypadku inwestycji celu publicznego, wskazywane są gminy lub obszary, na których zlokalizowana będzie inwestycja. W pozostałych przypadkach, zwłaszcza w zakresie terytorializacji polityki, wskazuje się obszary, na których poszczególne działania powinny się koncentrować. Wskazanie obszaru działania w zależności od rodzaju działania oraz rodzaju użytego instrumentu oznacza:

- jedyny obszar, na którym działanie będzie mogło być realizowane (działania, konkursy, interwencje kierowane tylko dla tych obszarów) lub
- obszar preferowany dla działań, które mogą być realizowane na terenie całego województwa.

Obszar ten powinien być brany pod uwagę w pierwszej kolejności, dodatkowo punktowany w konkursach. Decyzja, czy wskazany obszar będzie jedynym na, którym będzie prowadzone konkretne działanie, czy preferowanym spośród całego obszaru województwa, podejmowana będzie indywidualnie w zależności od konkretnej sytuacji.

1.2. Struktura zapisów celów i kierunków polityki przestrzennej województwa w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego

Cele i kierunki wskazane w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego podzielono na 3 części: odnoszące się do całego obszaru województwa, do obszarów funkcjonalnych oraz obszaru Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego jako Plan zagospodarowania miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego[8].

W tych częściach wydzielono następujące cele polityki przestrzennej województwa:

Cel I. Wzmacnianie powiązań zewnętrznych województwa.

Cel II. Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczego.

Cel III. Rozwój potencjału ludnościowego.

Cel IV. Przekształcenia sieci osadniczej.

Cel V. Ochrona dziedzictwa i krajobrazu kulturowego.

Cel VI. Rozwój infrastruktury społecznej.

Cel VII. Wzrost i rozwój gospodarczy.

Cel VIII. Poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej oraz sprawności systemu transportowego.

Cel IX. Rozbudowa infrastruktury technicznej, poprawa gospodarki wodno-ściekowej, rozwój energetyki wykorzystującej odnawialne źródła energii i zwiększenie dostępności cyfrowej.

Cel X. Rozwój infrastruktury obronności i bezpieczeństwa państwa.

Obszary funkcjonalne w polityce przestrzennej województwa

Cel XI. Wykorzystanie wspólnego potencjału i integracja miejskich obszarów funkcjonalnych.

Cel XII. Racjonalizacja rozwoju gospodarczego i ochrona zasobów w obszarze funkcjonalnym Strefy Przybrzeżnej.

Cel XIII. Przeciwdziałanie marginalizacji i wsparcie rozwoju w obszarze funkcjonalnym Specjalnej Strefy Włączenia.

Cel XIV. Poprawa spójności wewnętrznej i przełamywanie peryferyjności przygranicznego obszaru funkcjonalnego.

Plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego ośrodka funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego

Cel XV. Rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina oraz jego roli w europejskiej i krajowej sieci miast.

Cel XVI. Racjonalizacja struktury funkcjonalno-przestrzennej i sieci osadniczej oraz wzmocnienie funkcji miejskich.

Cel XVII. Poprawa standardów życia mieszkańców.

Cel XVIII. Ochrona walorów przyrodniczych i dziedzictwa kulturowego.

[8] Zgodnie z art. 39 ust. 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym dla miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego uchwala się plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego jako część planu zagospodarowania przestrzennego województwa.

Cel XIX. Wzmacnianie szczecińskiego obszaru funkcjonalnego jako ośrodka wzrostu gospodarczego.

Cel XX. Wzmacnianie wewnętrznych i zewnętrznych powiązań transportowych.

Cel XXI. Utworzenie w SOM sprawnie działających systemów infrastruktury technicznej w dziedzinie energetyki, gospodarki odpadami i ochrony przeciwpowodziowej.

W obrębie poszczególnych celów wskazane są kierunki zagospodarowania przestrzennego, spełniające warunki ich realizacji.

Cele i kierunki zagospodarowania przestrzennego województwa sformułowane zostały w oparciu o istniejące uwarunkowania, z uwzględnieniem pożądanego kształtu przestrzeni regionalnej i rozwoju społeczno-gospodarczego regionu w perspektywie obowiązywania planu.

Integralnymi częściami Planu są:

- Mapa planu zagospodarowania przestrzennego województwa - kierunki rozwoju
- Mapa planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (SOM).

W ramach kierunków zagospodarowania przestrzennego wyodrębniono cztery kategorie działań: ustalenia, zalecenia, projekty i rekomendacje. Ustaleniom i zaleceniom przypisano narzędzia realizacji, natomiast projektom i rekomendacjom – podmioty odpowiedzialne i adresatów.

1) **Ustalenia** są to działania lub zasady, które będą zgłaszane w formie wniosków do wojewódzkich dokumentów planowania przestrzennego (planów zagospodarowania przestrzennego województw ościennych, planów zagospodarowania przestrzennego obszarów funkcjonalnych), gminnych dokumentów planistycznych (studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego), oraz do dokumentów krajowych i międzynarodowych odnoszących się do przestrzeni województwa. Skala ustaleń dotyczy merytorycznego zakresu tych dokumentów i obszaru, dla którego dokument będzie sporządzany. W przypadku dokumentów gminnych – wprowadzenie ustaleń do dokumentu planistycznego jest warunkiem uzgodnienia przez samorząd województwa.
2) **Zalecenia** to działania lub zasady polityki przestrzennej województwa, które powinny być brane pod uwagę przy sporządzaniu dokumentów dotyczących planowania przestrzennego i społeczno-gospodarczego i podejmowaniu działań innego typu, mających wpływ na ład przestrzenny na obszarze województwa. Zalecenia wskazują sposoby realizacji celów i kierunków polityki przestrzennej, zapewniających spójność polityki regionalnej i planowania przestrzennego. Zalecenia stanowią wytyczne prowadzenia polityki przestrzennej województwa, wymagające uwzględnienia przez organy samorządu województwa i jednostki im podległe. Dla pozostałych jednostek samorządu terytorialnego zalecenia nie są wiążące i nie mogą być podstawą odmowy uzgodnienia dokumentu, jednakże są informacją, że działania wbrew zaleceniom są sprzeczne z polityką przestrzenną województwa i jako takie nie będą przez województwo wspierane.
3) **Projekty** to propozycje sporządzenia dokumentów analitycznych, studialnych, planistycznych i strategicznych z dziedziny zagospodarowania przestrzennego województwa, dotyczących działań dotychczas niezrealizowanych lub realizowanych w niedostatecznym zakresie. Adresatami są: administracja rządowa, samorządy terytorialne, uczelnie i inne instytucje, w gestii których leży podejmowanie tych działań.
4) **Rekomendacje** to propozycje ustalenia zasad (np. norm prawnych) lub podjęcia działań dotyczących zagospodarowania przestrzennego województwa, skierowane według kompetencji do instytucji na zewnątrz lub wewnątrz województwa. Rekomendacje adresowane są do konkretnych podmiotów decyzyjnych.

W odniesieniu do poszczególnych działań wskazane są obszary województwa objęte ich zasięgiem.

Do każdego ustalenia i zalecenia wskazane zostały narzędzia ich realizacji opisane w rozdziale 1.1.2.

W przypadku projektów wskazano podmioty kompetentne do wykonania tych projektów.

W przypadku rekomendacji wskazane są również obszary wykraczające poza granice województwa oraz podmioty, do których rekomendacje są adresowane.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa, jako wojewódzki dokument planistyczny, ma charakter aktu kierownictwa wewnętrznego, dlatego wszystkie kategorie działań w nim zapisane są wiążące dla organów samorządu województwa i jednostek im podległych, szczególnie przy sporządzaniu i realizacji dokumentów strategicznych, programowych i operacyjnych.

2. CELE I KIERUNKI KSZTAŁTOWANIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ WOJEWÓDZTWA

Strategicznym celem polityki przestrzennej województwa zachodniopomorskiego jest zrównoważony rozwój województwa służący efektywnemu wykorzystaniu jego przestrzeni, w celu zwiększenia konkurencyjności, sprawności funkcjonowania, a także wzrostowi jakości życia mieszkańców oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym. Rozwój opierać się ma o terytorialnie zróżnicowane potencjały rozwojowe i przełamywanie zdiagnozowanych barier. Istotne jest podnoszenie konkurencyjności największych ośrodków miejskich w skali kraju i Regionu Morza Bałtyckiego, przy jednoczesnym przeciwdziałaniu marginalizacji obszarów peryferyjnych, leżących poza oddziaływaniem dużych miast. W tym celu konieczne jest zarówno podnoszenie poziomu rozwoju największych miast i ich obszarów funkcjonalnych, jak również wsparcie i integracja istniejących potencjałów na obszarach peryferyjnych.

2.1. Cel I. Wzmacnianie powiązań zewnętrznych województwa

Głównym celem rozwoju powiązań zewnętrznych województwa zachodniopomorskiego jest urzeczywistnienie aspiracji regionu związanych ze wznowieniem historycznej roli Szczecina jako wiodącego ośrodka morskiego i portowego w tej części basenu Morza Bałtyckiego, jak również wykorzystanie unikatowego położenia w przestrzeni Polski, dla budowania przewagi konkurencyjnej regionu. Realizacji tego celu służyć ma m.in. przejęcie roli krajowego lidera współpracy w Regionie Morza Bałtyckiego, zwłaszcza z najbliższymi światowymi metropoliami: Wielką Kopenhagą (Øresund), Berlinem i Hamburgiem. Utrzymywanie ścisłych relacji z innymi regionami, umożliwi podejmowanie wspólnych inicjatyw gospodarczych, społecznych, środowiskowych i naukowych. Współpraca taka ma być także instrumentem wdrożenia zasady spójności terytorialnej w obrębie Regionu Morza Bałtyckiego i Unii Europejskiej. Aspiracjom regionu sprzyja strategiczne położenie i bezpośrednie sąsiedztwo z niemieckimi Krajami Związkowymi oraz Skandynawią poprzez Bałtyk. Właśnie współpraca z regionami skandynawskimi wymaga szczególnego zacieśnienia z uwagi na nie w pełni wykorzystany potencjał działań w tym kierunku.

WOJEWÓDZTWO A OTOCZENIE ZEWNĘTRZNE SYNTEZA UWARUNKOWAŃ
• Położenie województwa w Regionie Morza Bałtyckiego, w sąsiedztwie Niemiec, Danii i Szwecji jako impuls do zwiększenia aktywności transgranicznej i bałtyckiej. • Bliskość Szczecina wobec metropolii: Berlina, Hamburga i Regionu Wielkiej Kopenhagi i Skanii determinantą zwiększenia aktywności Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w kontaktach gospodarczych i wymianie doświadczeń z północnymi Niemcami i Skandynawią. • Funkcjonowanie intensywnej współpracy międzyregionalnej z sąsiadującymi regionami niemieckimi. Postulowana współpraca z regionami duńskimi i szwedzkimi, po uprzedniej analizie potencjałów i barier współpracy. • Oddziaływanie funkcjonalne Szczecina na terytorium Niemiec w obszarze postulowanego Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina kierunkiem rozwoju integrującym przestrzennie sąsiadujące regiony niemieckie, przy jednoczesnej konieczności dalszych działań wdrożeniowych. Potrzeba zwiększonej, międzysektorowej analizy kierunków rozwoju regionalnej gospodarki, prowadzenia bieżącego monitoringu transgranicznego regionu metropolitalnego i działań na rzecz wzmocnienia otoczenia naukowo-badawczego, z uwagi na znaczącą pozycję województwa w systemie Transeuropejskich Sieci Transportowych TEN-T, funkcjonowanie portów morskich i śródlądowych oraz działalność terminalu LNG. • Spójne priorytety województwa zachodniopomorskiego z sąsiednimi regionami jako podstawa wspólnych działań lobbingowych, nakierowanych na integrację przestrzenną regionów sąsiadujących.

Kierunek 1. Rozwój współpracy w dziedzinie planowania przestrzennego i polityki regionalnej w Regionie Morza Bałtyckiego		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Wzmocnienie pozycji województwa w Regionie Morza Bałtyckiego poprzez aktywizację współpracy z regionami Republiki Federalnej Niemiec, Danii i Szwecji oraz dalszymi krajami nadbałtyckimi (Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia, Rosja)	Lobbing, działania programowe	Całe województwo
2. Przejęcie przez Szczecin roli krajowego lidera w dziedzinie współpracy z północnymi regionami Republiki Federalnej Niemiec i Skandynawią (w tym realizacja Wspólnej Wizji Przyszłości 2030 dla polsko-niemieckiego obszaru powiązań w odniesieniu do priorytetów rozwoju i rozpoznawalności TRMS)	Lobbing, działania programowe	Szczecin, Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina
3. Utworzenie w Szczecinie instytutu naukowo-badawczego zajmującego się gospodarką morską, współpracą transbałtycką, skandynawistyką	Lobbing, działania programowe	Szczecin
4. Umacnianie transgranicznego oddziaływania Szczecina przez aktywną współpracę z Kopenhagą oraz innymi miastami i regionami Skandynawii, zwłaszcza z regionem Wielkiej Kopenhagi (Region Øresund)	Lobbing, działania programowe	Szczecin
5. Nawiązanie współpracy naukowej i gospodarczej Szczecina z Hamburgiem	Lobbing, działania programowe	Całe województwo
6. Rozwój sieci współpracy miast bałtyckich	Lobbing, działania programowe	Całe województwo
Projekty	*Podmiot odpowiedzialny*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Wspólne projekty w ramach Regionu Morza Bałtyckiego dotyczące intensyfikacji transportu morskiego i współpracy naukowo-technicznej, gospodarczej, kulturalnej oraz w zakresie tworzenia polityki regionalnej	Uczelnie wyższe, administracja rządowa, samorządy terytorialne,	Całe województwo

Kierunek 2. Rozwój współpracy transgranicznej z Republiką Federalną Niemiec w dziedzinie planowania przestrzennego i polityki regionalnej		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Wzmocnienie międzyregionalnej i transgranicznej współpracy w dorzeczu Odry	Działania programowe	Całe województwo
2. Intensyfikacja współpracy Szczecina z Berlinem	Działania programowe	Szczecin
3. Współpraca z Meklemburgią-Pomorzem Przednim i Brandenburgią w zakresie transgranicznych obszarów chronionych, edukacji, kultury, logistyki, energetyki i planowania przestrzennego	Działania programowe	Całe województwo
4. Współpraca z Meklemburgią-Pomorzem Przednim i Brandenburgią w zakresie zagospodarowania turystycznego obszarów transgranicznych Dolnej Odry i Zalewu Szczecińskiego	Działania programowe	Szczecin, Świnoujście oraz gminy w powiatach: goleniowskim, gryfińskim, kamieńskim, policki m
5. Rozwój transgranicznego systemu informacji przestrzennej oraz stałego monitoringu TRMS	Działania programowe	Całe województwo
6. Wzmacnianie korzystnych powiązań komunikacyjnych i infrastrukturalnych pomiędzy województwem a Republiką Federalną Niemiec, a także rozwój systemu informacji	Lobbing, planowanie przestrzenne, działania programowe	Całe województwo

o transgranicznej ofercie transportowej		
Projekty	*Podmiot odpowiedzialny*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Opracowanie analiz i opracowań określonych do realizacji w Koncepcji Przyszłości 2030 dla polsko-niemieckiego obszaru powiązań	Rada Ministrów, samorządy województw	Całe województwo
2. Studium komunikacyjne w zakresie powiązań transgranicznych	Rada Ministrów, samorządy województw	Całe województwo
3. Studium Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina: realizacja kolejnych etapów Koncepcji	Samorządy terytorialne	Przygraniczny Obszar Funkcjonalny

Kierunek 3. Współpraca i koordynacja polityki przestrzennej z sąsiednimi województwami		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Współpraca z sąsiednimi województwami w zakresie lobbingu na rzecz priorytetów Strategii Rozwoju Polski Zachodniej	Lobbing	Województwa: zachodniopomorskie, lubuskie, pomorskie, wielkopolskie
2. Współpraca w zakresie leżących na styku województw obszarów chronionych	Planowanie przestrzenne, działania programowe	Województwa: zachodniopomorskie, lubuskie, pomorskie, wielkopolskie
3. Współpraca z województwem lubuskim w zakresie: • rozwoju Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC, w tym starania o ciągłość i podniesienie parametów infrastruktury transportu śródlądowego drogowego i kolejowego, • budowania strategii rozwoju obszarów funkcjonalnych miast leżących przy granicy województw (Gorzów Wielkopolski, Kostrzyn nad Odrą i zespół miast Barlinek – Myślibórz – Dębno), • długodystansowych tras rowerowych (w tym w szczególności Trasa Blue Velo – Odrzańska Trasa Rowerowa)	Lobbing, planowanie przestrzenne, działania programowe	Województwa zachodniopomorskie i lubuskie
4. Współpraca z województwem pomorskim w zakresie: • lobbingu na rzecz wsparcia, leżących na obszarze obu województw, obszarów o niższym poziomie rozwoju (terenów popegeerowskich), • obsługi mieszkańców w obszarach funkcjonalnych miast leżących przy granicy województw (Szczecinek, Słupsk, Człuchów), • długodystansowych tras rowerowych w szczególności trasy nadmorskiej (Velo Baltica) i Trasy Pojezierzy Zachodnich, • gospodarki morskiej	Działania programowe, lobbing	Województwa zachodniopomorskie i pomorskie
5. Współpraca z województwem wielkopolskim w zakresie: • lobbingu na rzecz budowy drogi S11 na odcinku Poznań – Kołobrzeg oraz drogi S-10 wraz z optymalizacją przebiegu tych dróg, • budowania wspólnego potencjału i współpracy miast przygranicznych (Wałcz– Piła), • turystyki, tras i szlaków turystycznych w szczególności: – przedłużenia do Poznania szlaku rowerowego Bałtyk–Wałcz („Stary Kolejowy Szlak”) – szlaków na rzekach przepływających przez oba województwa	Lobbing, działania programowe	Województwa zachodniopomorskie i wielkopolskie

2.2. Cel II. Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczego

Głównym celem w tym zakresie jest stworzenie optymalnych warunków podnoszących jakość życia człowieka, poprzez zachowanie walorów przyrodniczych i krajobrazowych. Realizacja koncepcji sieci obszarów chronionych powinna przyczynić się do rozwoju ponadregionalnych przyrodniczych powiązań zewnętrznych oraz utworzenia warunków do powstania szlaków migracyjnych dla zwierząt. Istotnym zagadnieniem jest prowadzenie analiz nad dynamiką zachodzących przemian w środowisku przyrodniczym, związanych ze zmianami klimatycznymi oraz prognozowanymi skutkami tych zmian. Priorytetowe jest racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych, takich jak wody powierzchniowe, wody podziemne oraz kopaliny, dla prawidłowego funkcjonowania środowiska życia człowieka, a także przeciwdziałanie zmianom klimatu i adaptacja do prognozowanych jego zmian. W obszarach silnie zurbanizowanych, zwłaszcza w funkcjonalnych obszarach miejskich, należy dążyć do rozbudowy i połączenia wewnątrzmiejskich układów ekologicznych z obszarami otwartymi poprzez system zielonych pierścieni i klinów.

ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE SYNTEZA UWARUNKOWAŃ
• Duża różnorodność krajobrazu związana z młodoglacjalną rzeźbą terenu, determinującą podstawowe funkcje użytkowania.
• Bardzo korzystne warunki pozyskiwania energii wiatrowej w obszarze wybrzeża Bałtyku, obrzeża Zalewu Szczecińskiego i wyższych partiach wzniesień Pojezierza Pomorskiego.
• Korzystne warunki do pozyskiwania energii słonecznej na obszarach wybrzeża Bałtyku (od Świnoujścia po Kołobrzeg), Pojezierza Wałeckiego oraz doliny Odry (od Kostrzyna po Cedynię).
• Najwyższy potencjał hydrotechniczny Drawy, Regi, Gwdy, Parsęty, spośród rzek przepływających przez województwo.
• Bogactwo jezior i naturalnych zbiorników: ponad 5% udziału wód powierzchniowych na obszarze województwa (średnia krajowa: 2%).
• Występowanie najżyźniejszych gleb (jak czarnoziemy i brunatne właściwe) w południowo-zachodniej części województwa m.in. w gminach Pyrzyce, Stargard, Cedynia, Chojna, Moryń, Kołbaskowo oraz w pasie nadmorskim w gminach Mielno, Będzino i Postomino.
• Kruszywa naturalne, piaski, torfy, ropa naftowa, gaz ziemny i kreda jeziorna – głównymi kopalinami eksploatowanymi w województwie.
• Wydobycie ropy naftowej i gazu ziemnego w województwie stanowiące 33,6% krajowego wydobycia ropy naftowej i 9,3% gazu ziemnego.
• Lokalizacja w województwie zachodniopomorskim jedynego eksploatowanego w Polsce złoża gazu azotowego – Cychry (gm. Dębno).
• Duża powierzchnia lasów (36,47% pow. województwa) istotnym potencjałem dla rozwoju przemysłu drzewnego, energetyki w oparciu o biomasę, turystyki, bioróżnorodności i roli ochronnej.
• Konflikty przestrzenne na obszarach nadmorskich w związku z występowaniem najkorzystniejszych warunków do pozyskiwania energii słonecznej i wiatrowej oraz wysokich walorów krajobrazowych i turystycznych.
• Prognozowany wzrost sztormowości i zagrożeń powodziowych w strefie brzegowej Bałtyku.
• Możliwy wzrost poziomu morza na południowym brzegu Bałtyku o 30-80 cm, a temperatury wody o 2°C do 2100r. (źródło: Second Assessment of Climate Change for the Baltic Sea Basin).
• Możliwy wpływ spadku zasolenia Morza Bałtyckiego na zmniejszenie populacji dorsza.
• Wpływ zeutrofizowanych wód Zalewu Szczecińskiego na jakość wód Zatoki Pomorskiej, a zanieczyszczeń wnoszonych przez Odrę – na wody Zalewu Szczecińskiego.
• Duża bioróżnorodność fauny i flory województwa zachodniopomorskiego. Główne obszary występowania gatunków chronionych i zagrożonych wyginięciem: obszar doliny Odry, pas nadmorski, pas pojezierzy.
• Rzeki Odra (zwłaszcza jej dolny odcinek wraz z estuarium i rejon ujścia Warty) oraz Drawa ze

swoim dopływem Płociczną – akwenami o najbogatszej ichtiofaunie.

- Cenne gatunki chronionych ssaków na terenie województwa: żubry (w Wolińskim Parku Narodowym oraz dziko żyjące w okolicach Mirosławca), wilki migrujące w okolicach Cedyni, Mirosławca, Puszczy Drawskiej, 14 gatunków nietoperzy oraz ssaki morskie, tj. foka szara, morświn.
- Największe bogactwo gatunków awifauny w obszarze Międzyodrza, będącego najważniejszą ostoją ptaków wodno-błotnych w Polsce wraz z terenami jeziora Dąbie i Zalewu Szczecińskiego.
- Około 47% powierzchni województwa objęte jest różnymi formami ochrony przyrody.

Kierunek 1. Zachowanie walorów przyrodniczych, krajobrazowych i przeciwdziałanie negatywnym skutkom antropopresji		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Zachowanie odmienności typów krajobrazów: ochrona krajobrazów na terenach silnej antropopresji	Planowanie przestrzenne	W szczególności dolina rzeki Odry, wybrzeże Bałtyku i Zalewu Szczecińskiego, na obszarach pojezierzy i w kompleksach leśnych
2. Zrównoważenie i dostosowanie rozwoju przestrzennego na obszarach rekreacyjno-wypoczynkowych strefy brzegowej Bałtyku, Zalewu Szczecińskiego i pojezierzy do warunków i stanu środowiska przyrodniczego: • rozdzielanie przestrzeni między jednostkami osadniczymi przez wprowadzanie terenów zielonych, • niedopuszczenie do nadmiernej koncentracji struktur osadniczych, • prowadzenie monitoringu chłonności turystycznej poszczególnych ekosystemów, • rezerwowanie terenów na systemy parkingów strategicznych	Planowanie przestrzenne	Świnoujście oraz gminy w powiatach: drawskim, goleniowskim, gryfickim, kamieńskim, kołobrzeskim, koszalińskim, policki, sławieńskim
3. Tworzenie warunków sprzyjających funkcjonowaniu korytarzy ekologicznych poprzez zapewnienie migracji zwierząt z ominięciem barier antropogenicznych, w szczególności komunikacyjnych	Planowanie przestrzenne	Całe województwo
4. Utrzymanie i tworzenie zielonych pierścieni wokół miast wraz z utrzymaniem i przywróceniem drożności miejskich systemów ciągów ekologicznych	Planowanie przestrzenne	SOM i KKBOF

Kierunek 2. Przeciwdziałanie niekorzystnym zmianom klimatycznym oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Zwiększenie obszarów zieleni na terenach zurbanizowanych	Planowanie przestrzenne	Miasta, obszary funkcjonalne miast
2. Zwiększanie retencji wód na obszarach zurbanizowanych przez: • ustanowienie zwiększania retencji, jako priorytetu projektowania systemów kanalizacji deszczowej, • wykorzystywanie zagłębień i oczek wodnych do retencji, • zwiększanie powierzchni biologicznie czynnej, przeciwdziałanie zasklepia-	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Miasta, obszary funkcjonalne miast

niu gruntu, w tym poprzez zwiększenie powierzchni biologicznie czynnej działek budowlanych, • wprowadzenie wtórnego wykorzystania wód w celach gospodarczych, zwłaszcza na terenach przeznaczonych pod funkcje usługowe i produkcyjne		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Kompleksowa modernizacja energetyczna obiektów użyteczności publicznej i wielorodzinnych budynków mieszkaniowych	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasta województwa
2. Zmniejszenie indywidualnego transportu samochodowego w centrach miast, za pomocą budowy zintegrowanego transportu publicznego	Terytorializacja polityki rozwoju	SOM, KKBOF, Szczecinecki OF i Wałecki OF
3. Zmniejszenie indywidualnego, sezonowego transportu samochodowego na obszarach turystycznych poprzez zapewnienie zrównoważonych rozwiązań transportowych, w tym w ramach ściśle powiązanych rozwiązań zrównoważonej mobilności	Terytorializacja polityki rozwoju	Strefa nadmorska i przybrzeżna
4. Rozwój systemów monitoringu i ostrzegania przed nadzwyczajnymi zjawiskami klimatycznymi	Działanie programowe	Całe województwo
5. Rozwój pozyskiwania energii odnawialnej (wykaz działań w rozdziale 2.9: cel IX, kierunki 4 i 5)	Działania programowe	Całe województwo
6. Prowadzenie monitoringu powietrza, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów przekroczeń w danej strefie	Działanie programowe	Całe województwo
7. Ograniczenie nowej zabudowy w obszarach zagrożonych potencjalnymi skutkami wzrostu poziomu morza	Planowanie przestrzenne	Gminy Zalewu Szczecińskiego i obszary nadmorskie
Projekty	*Podmiot odpowiedzialny*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Strategia dla strefy nadmorskiej i przybrzeżnej minimalizacji negatywnych skutków prawdopodobnego podniesienia się poziomu morza	Administracja rządowa we współpracy z samorządami terytorialnymi	Strefa nadmorska i przybrzeżna
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Wyznaczenie obszarów zagrożonych potencjalnymi skutkami zmian klimatu lub opracowanie metodyki ich wyznaczania, w szczególności podniesienia się poziomu morza	Administracja rządowa, instytucje naukowe	Strefa nadmorska i przybrzeżna
2. Monitoring wrażliwości ekosystemów na zmiany klimatyczne oraz wprowadzanie działań minimalizujących negatywny wpływ zmian klimatycznych w środowisku przyrodniczym	Administracja rządowa	Całe województwo

Kierunek 3. Ochrona i racjonalne korzystanie z zasobów wód powierzchniowych i podziemnych		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Ochrona jeziora Miedwie, jako głównego zbiornika wody pitnej	Planowanie przestrzenne	Zlewnia rzeki Płoni w powiatach: choszczeńskim, gryfińskim, myśliborskim, pyrzyckim, stargardzkim

2. Ochrona udokumentowanych Głównych Zbiorników Wód Podziemnych nr: 102, 118, 120, 122, 123, 125, 126, 127,134, 135,136	Planowanie przestrzenne	Gminy: Barlinek, Biały Bór, Bierzwnik, Bobolice, Boleszkowice, Borne Sulinowo, Czaplinek, Człopa, Wałcz (miejska i wiejska), Dębno, Dobra Szczecińska, Drawno, Drawsko Pomorskie, Goleniów, Grzmiąca, Kalisz Pomorski, Kobylanka, Kołbaskowo, Maszewo, Mieszkowice, Międzyzdroje, Mirosławiec, Pełczyce, Polanów, Police, Stara Dąbrowa, Stargard (miejska i wiejska), Szczecin, Szczecinek (miejska i wiejska), Tuczno, Tychowo, Wierzchowo, Wolin, Złocieniec
3. Poprawa bilansu wodnego zlewni oraz zwiększenie odporności na zagrożenia naturalne	Działania programowe	Całe województwo
4. Budowa lub modernizacja urządzeń wodnych małej retencji	Terytorializacja polityki rozwoju	Obszary najbardziej narażone na skutki suszy
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Zahamowanie wzrostu eutrofizacji poprzez ograniczenie wpływu substancji biogenicznych (azot i fosfor)	Działania programowe, terytorializacja polityki rozwoju	W szczególności rejony Pojezierza Drawskiego i Szczecineckiego oraz północno-zachodnia część wokół Zalewu Szczecińskiego i ujściowego odcinka Odry
2. Odtworzenie i ochrona istniejących systemów wodno-błotnych w celu polepszenia stosunków wodnych	Działania programowe, planowanie przestrzenne	Całe województwo
3. Budowa kanalizacji sanitarnej na terenach zabudowy nad brzegami akwenów	Planowanie przestrzenne, inwestycje celu publicznego	Całe województwo, a w szczególności wody Zalewu Szczecińskiego i jeziora Dąbie, inne jeziora w obrębie miast
4. Prowadzenie monitoringu wód przybrzeżnych i przejściowych	Działanie programowe	Całe województwo

Kierunek 4. Ochrona i racjonalne wykorzystanie strefy brzegowej morza		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa, rozbudowa i utrzymanie systemu zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów nadmorskich, w tym usuwanie uszkodzeń w systemie zabezpieczenia przeciwpowodziowego brzegów morskich	Zadania rządowe	Gminy nadmorskie
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Na terenach położonych poniżej 2,5 m n.p.m. – jako zagrożonych fizycznym zniszczeniem, powodziami odmorskimi i zabagnieniem terenu – ograniczanie stałego zainwestowania do terenów wyznaczonych już w gminnych dokumentach planistycznych	Planowanie przestrzenne	Gminy nadmorskie

2. Wyposażenie terenów zainwestowanych o rzędnej poniżej + 2,5 m n.p.m. w rozwiązania odwodnieniowe, neutralizujące skutki powodzi odmorskich i zabagnień lub likwidacja/relokacja zainwestowania	Planowanie przestrzenne, inwestycje celu publicznego	Gminy nadmorskie
3. Na zapleczu brzegów klifowych, zarówno aktualnie czynnych, jak i martwych, w odległości mniejszej niż 200 m od górnej krawędzi klifów należy ograniczać lokalizację trwałego zainwestowania do terenów wyznaczonych już w dokumentach planistycznych	Planowanie przestrzenne	Gminy nadmorskie
4. Zabezpieczenie nowych źródeł zaopatrzenia w wodę dla potrzeb komunalnych i gospodarczych w warunkach wzrostu ingresji wód morskich do użytkowych poziomów wodonośnych	Planowanie przestrzenne, inwestycje celu publicznego	Gminy nadmorskie
5. Ochrona terenów narażonych na zanieczyszczenia przed nadmiernym wykorzystaniem turystycznym	Działanie programowe	Gminy nadmorskie
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Podział strefy brzegowej morza na rejony zabezpieczane przed skutkami przewidywanych zagrożeń przyrodniczych (rejony inwestycyjne) i na rejony pozostawione oddziaływaniu naturalnych procesów przyrodniczych	Administracja rządowa i samorządowa	Gminy nadmorskie
2. Monitoring strefy brzegowej południowego Bałtyku	Urzędy Morskie, Państwowa Inspekcja Ochrony Środowiska w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska	Gminy nadmorskie

Kierunek 5. Ochrona powierzchni ziemi i racjonalne wykorzystanie gleb		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Wykluczenie obszarów osuwiskowych i obszarów predysponowanych do występowania ruchów masowych z zainwestowania i użytkowania osadniczego	Planowanie przestrzenne	Całe województwo
2. Pozostawienie obszarów osuwiskowych i obszarów predysponowanych do występowania ruchów masowych dla użytkowania leśnego (jako lasy glebochronne), pastwiskowego (ekstensywny wypas) lub ekologicznego (naturalna sukcesja)	Planowanie przestrzenne	Całe województwo
3. Ochrona gleb wysokiej jakości przed nierolniczym wykorzystaniem, zwłaszcza w pasie Pobrzeża Bałtyckiego, na Równinie Pyrzyckiej, w okolicy Kołbaskowa, Dobrej Szczecińskiej, Cedyni i Mieszkowic	Planowanie przestrzenne	Gminy w powiatach: gryfickim, gryfińskim, kołobrzeskim, koszalińskim, policki m, pyrzyckim
4. Zalesienia gruntów nieprzydanych dla innych celów z zachowaniem ochrony siedlisk przyrodniczych	Działanie programowe, planowanie przestrzenne	Całe województwo

5. Poprawa jakości gleb w wyniku regulacji stosunków wodnych	Działania programowe	Całe województwo
6. Wprowadzenie zadrzewień śródpolnych służących ochronie gleb przed erozją wietrzną oraz poprawie stosunków mikroklimatycznych i biocenotycznych	Działania programowe	Całe województwo
7. Uwzględnianie osuwisk oraz obszarów narażonych na osuwiska w aktualizowanych dokumentach planistycznych	Działanie programowe	Całe województwo
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Opracowanie szczegółowych map obszarów zagrożonych osuwiskami dla całego województwa	Administracja geologiczna	Całe województwo

Kierunek 6. Wykorzystanie kopalin uwzględniające potrzeby gospodarcze oraz ochronę środowiska		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Ochrona udokumentowanych złóż kopalin niezagospodarowanych, służąca potrzebom ich przyszłej eksploatacji	Planowanie przestrzenne	Obszary złóż kopalin na terenie całego województwa
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Projektowanie kopalni odkrywkowych z uwzględnieniem minimalizacji wpływu na krajobraz	Planowanie przestrzenne, plan zagospodarowania złoża, plan ruchu zakładu górniczego	Obszary zasobów złóż na terenie całego województwa
2. Rekultywacja i rewitalizacja obszarów poeksploatacyjnych	Działania programowe	Obszary poeksploatacyjne w województwie
3. Likwidacja i rekultywacja nielegalnych wyrobisk	Działania programowe	Całe województwo

Kierunek 7. Ochrona i powiększenie powierzchni obszarów leśnych oraz zadrzewionych		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Prowadzenie trwale zrównoważonej gospodarki leśnej	Działanie programowe	Całe województwo
2. Stopniowa przebudowa drzewostanu w celu dostosowania struktury lasu do istniejących warunków siedliskowych	Planowanie przestrzenne, działania programowe	Całe województwo
3. Wprowadzanie drzewostanów mieszanych	Planowanie przestrzenne, działanie programowe	Całe województwo
4. Zapewnienie nienaruszalności lasów ochronnych	Planowanie przestrzenne	Lasy ochronne w całym województwie

Kierunek 8. Zachowanie różnorodności biologicznej i rozwój systemu obszarów chronionych oraz jego integracja z systemami pozaregionalnymi		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Uwzględnienie wskazanych do ustanowienia parków krajobrazowych w polityce przestrzennej jednostek samorządu terytorialnego: • Widuchowskie Buczyny i Krzywińskie Łęgowisko (gm. Widuchowa), • Koszaliński Park Krajobrazowy (m. Koszalin, gm. Manowo, Sianów)	Planowanie przestrzenne	Widuchowa, Koszalin, Manowo, Sianów

2. Uwzględnienie wskazanych do ustanowienia na obszarze województwa obszarów chronionego krajobrazu (OChK) w polityce przestrzennej jednostek samorządu terytorialnego: • Rynna Wietszyńska (gm. Karlino), • kompleks lasów Tychowo-Poniki (gm. Tychowo), • Wierzchowo (gm. Wierzchowo), • Dolina Stepnicy (gm. Osina, Maszewo), • Osowo-Bieniczki (gm. Nowogard), • Dolina Pileszy (gm. Nowogard, Osina), • Jezioro Kościuszki (gm. Osina), • Krzywice (gm. Osina), • Węgorzyce (gm. Osina), • Dolina rzeki Lubieszowej (gm. Brojce, Gryfice, Płoty), • Dolina Otoczki (gm. Gryfice, Karnice, Trzebiatów), • Dolina Pniewy (gm. Płoty, Rymań), • Łąki koło Wicimic (gm. Płoty), • Obszar Chronionego Krajobrazu (gm. Chojna, Moryń, Trzcińsko-Zdrój), • Gryfiński Obszar Chronionego Krajobrazu (gm. Gryfino), • Dolina Błotnicy i Jezioro Kamienica (gm. Gościno, Kołobrzeg, Siemyśl), • Jezioro Dołgie (gm. Lipiany), • Sądów-Ziemomyśl (gm. Dolice), • Dolina Małej Iny (gm. Dolice), • Brzeziński Obszar Chronionego Krajobrazu (gm. Dolice), • Łąki nad Miedwiem (gm. Kobylanka, Stargard), • Dolina Iny (gm. Dolice, Stargard, Suchań), • Dolina Pęcinki (gm. Suchań), • Okolice Żydowo-Biały Bór, powiększenie istniejącego obszaru (gm. Biały Bór), • Wysoczyzna Kołacz-Białowąs (gm. Połczyn-Zdrój), • Wysoczyzna Buślary (gm. Połczyn-Zdrój), • Źródła Regi (gm. Połczyn-Zdrój), • Zlewnia Czernicy (gm. Sławoborze)	Planowanie przestrzenne	Gminy: Biały Bór, Brojce, Chojna, Dolice, Gościno, Gryfice, Gryfino, Karlino, Karnice, Kobylanka, Kołobrzeg, Lipiany, Maszewo, Moryń, Nowogard, Osina, Płoty, Połczyn-Zdrój, Rymań, Siemyśl, Sławoborze, Stargard, Suchań, Trzcińsko-Zdrój, Trzebiatów, Tychowo, Wierzchowo
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Opracowanie planów ochrony dla parków krajobrazowych	Terytorializacja polityki rozwoju	Parki krajobrazowe
2. Projekty w zakresie tworzenia centrów ochrony różnorodności biologicznej na obszarach miejskich i pozamiejskich w oparciu o gatunki rodzime, np. banki genowe, parki miejskie, ogrody botaniczne, ekoparki	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Całe województwo

3. Ujednolicenie zasad gospodarowania i doprowadzenie do spójności przestrzennej form ochrony przyrody z sąsiednimi województwami i przylegającymi obszarami po stronie niemieckiej	Planowanie przestrzenne, działania programowe	Całe województwo
4. Ochrona i monitoring siedlisk przyrodniczych i gatunków objętych ochroną	Działania programowe	Całe województwo
5. Zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych	Planowanie przestrzenne	Całe województwo
6. Edukacja ekologiczna oraz rozwój infrastruktury dydaktycznej i turystycznej w lasach oraz na terenach objętych ochroną	Działania programowe	Całe województwo
7. Zachowanie siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków na terenach podmokłych, w dolinach rzecznych, zbiornikach wodnych oraz strefie przybrzeżnej i na terenach zmeliorowanych w stanie niepogorszonym	Działania programowe	Całe województwo
8. Renaturyzacja i rekultywacja jezior oraz cieków	Działania programowe	Całe województwo
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Objęcie Wolińskiego Parku Narodowego (Bramy Świny, Wstecznej Delty Świny) ochroną przez wpisanie na listę światowego dziedzictwa UNESCO	Rada Ministrów	Świnoujście, Międzyzdroje

2.3. Cel III. Rozwój potencjału ludnościowego

Głównym wyzwaniem w zakresie potencjału ludnościowego jest zahamowanie spadku liczby ludności, przede wszystkim poprzez zahamowanie jej odpływu (zwłaszcza osób młodych), a także dążenie do wzrostu liczby urodzeń. Cel ten zrealizowany jest również poprzez inne działania zapisane w planie dotyczące atrakcyjności zamieszkania w województwie, zwłaszcza: nakierowane na poprawę sytuacji gospodarczej (w tym zwiększenie liczby, jakości i dostępności miejsc pracy), poprawę jakości życia (w tym jakości środowiska przyrodniczego, urbanistyczno-architektonicznego), a także zwiększenie dostępu do usług i mieszkań.

LUDNOŚĆ SYNTEZA UWARUNKOWAŃ
• Odpływ ludności, głównie osób młodych, do wszystkich sąsiednich województw i na Mazowsze.
• Spadek przyrostu naturalnego (głównie w dużych miastach).
• Starzenie się miast.
• Pogarszająca się struktura wiekowa ludności, duża liczba osób w późnym wieku produkcyjnym (najliczniejsze roczniki 50-65 lat, których nie ma kto zastąpić na rynku pracy).
• Skupianie się ludności wokół dużych miast, depopulacja większości miast i peryferyjnych obszarów wiejskich.
• Prognozowany spadek liczby ludności województwa do roku 2035 o 7% i o 15% do 2050 r. Najsilniejsza depopulacja prognozowana w centralnej i południowo-wschodniej części województwa i powiecie kamieńskim. Przewidywane zwiększenie ludności w otoczeniu dużych miast.

Kierunek 1. Wzrost atrakcyjności zamieszkania przez poprawę jakości życia mieszkańców		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Poprawa warunków mieszkaniowych w miastach przez rewitalizację, odpowiednią strukturę i intensywność zabudowy oraz modernizację i podniesienie standardów technicznych użytkowych historycznej zabudowy miejskiej	Terytorializacja polityki rozwoju, planowanie przestrzenne	Miasta województwa
2. Poprawa dostępności i jakości terenów rekreacyjnych na obszarach miejskich, zwiększenie skomasowanej powierzchni zielonej dla zespołów mieszkaniowych jako przydomowych terenów rekreacji i wypoczynku	Terytorializacja polityki rozwoju, planowanie przestrzenne	Miasta województwa

Kierunek 2. Wzmocnienie potencjału demograficznego województwa		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Poprawa dostępności usług opieki nad dziećmi	Działanie programowe	Całe województwo
2. Pomoc w powrocie na rynek pracy osobom sprawującym opiekę nad dziećmi	Działanie programowe	Całe województwo
3. Zapewnienie wsparcia dla rodzin wielodzietnych	Działanie programowe	Całe województwo
4. Podniesienie konkurencyjności uczelni wyższych	Działanie programowe, terytorializacja polityki rozwoju	Szczecin, Koszalin
5. Wsparcie lokalizacji inwestycji tworzących atrakcyjne miejsca pracy	Działanie programowe	Całe województwo

Kierunek 3. Dostosowanie do zmian demograficznych		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Adaptacja przestrzenna, komunikacyjna, instytucjonalna, usługowa i społeczna miejscowości do zmiany struktury wiekowej ludności	Działanie programowe, planowanie przestrzenne	Całe województwo
2. Wsparcie dla osób aktywnych zawodowo po 50. roku życia	Działanie programowe	Całe województwo
3. Wdrożenie programów zdrowotnych dla osób w wieku aktywności zawodowej, dotyczących chorób negatywnie wpływających na rynek pracy	Działanie programowe	Całe województwo
Kierunek 4. Przeciwdziałanie depopulacji centralnej i południowo-wschodniej części województwa		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Poprawa dostępności do usług publicznych, w tym zapewnienie zrównoważonych, elastycznych rozwiązań transportowych	Terytorializacja polityki rozwoju	Gminy w powiatach: choszczeńskim, drawskim, łobeskim, szczecineckim, świdwińskim i wałeckim
2. Integracja rynków pracy i poprawa dostępności komunikacyjnej do miejsc pracy	Terytorializacja polityki rozwoju	Gminy w powiatach: choszczeńskim, drawskim, łobeskim, szczecineckim, świdwińskim i wałeckim
3. Poprawa jakości edukacji i jej powiązanie z rynkiem pracy	Terytorializacja polityki rozwoju	Gminy w powiatach: choszczeńskim, drawskim, łobeskim, szczecineckim, świdwińskim i wałeckim

4. Wspieranie rozwoju gospodarczego i przedsiębiorczości	Terytorializacja polityki rozwoju	Gminy w powiatach: choszczeńskim, drawskim, łobeskim, szczecineckim, świdwińskim i wałeckim
5. Dążenie do wsparcia koncentracji ludności w słabszych ośrodkach miejskich	Terytorializacja polityki rozwoju	Gminy w powiatach: choszczeńskim, drawskim, łobeskim, szczecineckim, świdwińskim i wałeckim

2.4. Cel IV. Przekształcenia sieci osadniczej

W województwie występują 2 główne obszary koncentracji sieci osadniczej – SOM i KKBOF. Acentralne położenie tych obszarów skutkuje ich słabszym oddziaływaniem na terytorium województwa. W celu równoważenia rozwoju w przestrzeni województwa, konieczne jest wsparcie policentryczności układu osadniczego. Optymalizacja rozmieszczenia potencjałów oraz poprawa dostępności jak największej liczby ludności do dóbr i usług wymagają wsparcia ośrodków subregionalnych, leżących poza wymienionymi wyżej obszarami, tj. Szczecinka i Wałcza. Wobec braku miast subregionalnych w centralnej i południowej części województwa należy dążyć do wykreowania subregionalnego obszaru wzrostu w oparciu o komplementarne układy sześciu miast w strefie centralnej oraz trzech miast: Barlinek-Myślibórz-Dębno – w południowej części województwa.

SIEĆ OSADNICZA
SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Acentralny układ sieci osadniczej, polaryzacja sieci w dwóch obszarach położonych przy granicach województwa (SOM, KKBOF); słaba dostępność dużej części województwa do głównych miast.
- Istnienie w południowo-wschodniej części województwa dwóch istotnych ośrodków miejskich: Szczecinka i Wałcza, mających potencjał do pełnienia funkcji subregionalnych ośrodków równoważenia rozwoju.
- Słabe powiązania wschodniej części województwa (Wałcz, Szczecinek) ze Szczecinem.
- Niekontrolowane rozlewanie się miast i urbanizacja wsi podmiejskich, wzrost transportochłonności i kosztów kongestii obszarów aglomeracyjnych.
- Niedostosowanie infrastruktury technicznej drogowej i społecznej do kierunków przemieszczania się ludności.
- Wyludnianie się miast małych i średnich, peryferyjne położenie i słaba dostępność miast położonych poza szczecińskim obszarem funkcjonalnym i aglomeracją koszalińską.
- Dysproporcje (także wewnętrzne) w poziomie rozwoju miast spowodowane problemami społecznymi, zapaścią gospodarczą i słabą dostępnością.
- Pogarszająca się sytuacja małych miast, które pełnią ważną funkcję w równoważeniu tempa rozwoju regionu – stanowią one lokalne centra rozwoju i zapewniania usług dla obszarów wiejskich.
- Słaba miejska sieć osadnicza w centralnej części województwa, brak dużych ośrodków miejskich, ale znaczący potencjał zespołu sześciu miast (Drawsko Pomorskie, Złocieniec, Czaplinek. Połczyn-Zdrój, Świdwin, Łobez), tzw. strefy centralnej.
- Rozproszona wiejska sieć osadnicza w centralnej, południowej i wschodniej części województwa. Występowanie na tym terenie małych, oddalonych od siebie wsi, charakteryzujących się szczególnie niską dostępnością do usług – nawet najbardziej podstawowych.
- Silne skorelowanie sytuacji społeczno-gospodarczej gmin z ich odległością od dużych miast.

Kierunek 1. Rozwój i poprawa powiązań głównych biegunów wzrostu województwa (SOM i KKBOF) zdolnych do konkurowania w przestrzeni krajowej i europejskiej		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Wsparcie powiązań wewnętrznych między głównymi biegunami wzrostu SOM i KKBOF	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Pasmo gmin wzdłuż drogi krajowej nr 6 (planowana S6) oraz linii kolejowych Szczecin – Kołobrzeg i Szczecin – Białogard – Koszalin
2. Wspieranie powiązań zewnętrznych i wewnętrznych Szczecina i Koszalina	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju, lobbing	Szczecin, Koszalin
3. Zapewnienie usług podstawowych w ośrodkach lokalnych, w celu ograniczenia transportochłonności układu osadniczego (SOM i KKBOF)	Terytorializacja polityki rozwoju, planowanie przestrzenne	Gminy SOM i KKBOF
4. Planowanie zintegrowane w całych obszarach funkcjonalnych	Planowanie przestrzenne	Gminy SOM i KKBOF
5. Zahamowanie i przeciwdziałanie zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji	Planowanie przestrzenne	Gminy SOM i KKBOF

Kierunek 2. Rozwój policentrycznej sieci osadniczej województwa, umożliwiającej procesy dyfuzji rozwoju z biegunów wzrostu do pozostałych ośrodków i poprawę spójności przestrzennej wewnątrz województwa		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Poprawa dostępności ośrodków subregionalnych Wałcza, Szczecinka oraz Centralnej Strefy Funkcjonalnej przez: • budowę dróg ekspresowych: nr 10, 6, 11, • modernizację drogi wojewódzkiej nr 163, • modernizację linii kolejowej nr 210, • budowę obwodnicy Węgorzyna w ciągu drogi krajowej nr 20	Planowanie przestrzenne, zadania rządowe, zadania samorządowe	Gminy na przebiegu dróg i linii kolejowych
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Wsparcie ośrodków wzrostu o znaczeniu subregionalnym i subregionalnych zespołów miast: • Centralna Strefa Funkcjonalna, • Barlinek-Myślibórz-Dębno	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasta: Kołobrzeg, Stargard, Szczecinek, Świnoujście, Wałcz oraz miasta Centralnej Strefy Funkcjonalnej: Czaplinek, Drawsko Pomorskie, Łobez, Połczyn-Zdrój, Świdwin, Złocieniec oraz Barlinek, Myślibórz, Dębno
2. Realizacja polityki przestrzennej ośrodków ponadlokalnych wspomagających rozwój (Choszczno, Gryfice, Gryfino, Goleniów, Darłowo, Sławno, Pyrzyce) wraz z ich obszarami oddziaływania	Terytorializacja polityki rozwoju	Gminy powiatów: choszczeńskiego, goleniowskiego, gryfickiego, gryfińskiego, pyrzyckiego, sławieńskiego
3. Program dla małych i średnich miast: • wspieranie mieszkalnictwa społecznego i komunalnego, • wspieranie innowacyjnej gospodarki (biznes oparty o popyt pozalokalny, e-biznes), • rozwój usług publicznych w celu wsparcia funkcji miejskich i poprawy	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasta Specjalnej Strefy Włączenia

obsługi ludności, • rozwój zrównoważonego transportu publicznego i pozostałych rozwiązań mobilności, w tym z wykorzystaniem elastycznych systemów transportowych		
4. Kształtowanie terytorialnych i funkcjonalnych związków wsi i małych miast jako centrów obsługi ludności, głównie poprzez: • budowę lub modernizację infrastruktury społecznej w celu poprawy dostępności do dóbr i usług, • poprawę dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich do głównych ośrodków miejskich m.in. poprzez wdrażanie systemów transportu publicznego, w tym z zastosowaniem elastycznych systemów transportowych	Terytorializacja polityki rozwoju, planowanie przestrzenne, w tym plany obszarów funkcjonalnych	Miasta i ich funkcjonalnie powiązane obszary wiejskie
5. Stworzenie warunków do efektywnego zarządzania zrównoważonym rozwojem na obszarach wiejskich oraz do promowania idei partnerstwa miejsko-wiejskiego, w celu pobudzenia kontaktów i współpracy z sąsiadującymi obszarami miejskimi	Planowanie przestrzenne	Całe województwo
6. Wspieranie rozwoju subregionalnych centrów innowacyjności, inkubatorów przedsiębiorczości	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasta o znaczeniu regionalnym: Drawsko Pomorskie, Kołobrzeg, Koszalin, Stargard, Szczecinek, Świdwin, Świnoujście, Wałcz
7. Poprawa dostępności obszarów peryferyjnych do głównych miast województwa zarówno pod kątem infrastrukturalnym, jak i dostępności atrakcyjnej oferty transportowej	Zadanie samorządowe, zadanie rządowe	Świnoujście oraz gminy w powiatach: choszczeńskim, drawskim, gryfickim, gryfińskim, kamieńskim, łobeskim, myśliborskim, szczecineckim, świdwińskim, wałeckim
8. Wzrost atrakcyjności miast przez rewitalizację i tworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasta województwa
9. Rewitalizacja obszarów wiejskich i wsparcie pozarolniczych funkcji wsi.	Terytorializacja polityki rozwoju	Obszary wiejskie
10. Działania w kierunku włączenia społecznego na obszarach wiejskich	Terytorializacja polityki rozwoju	Specjalna strefa włączenia

Kierunki odnoszące się do konkretnych obszarów funkcjonalnych miast zapisane zostały w rozdziale 3.

2.5. Cel V. Ochrona dziedzictwa i krajobrazu kulturowego

Najważniejszym celem jest zahamowanie degradacji obiektów zabytkowych i dóbr kultury współczesnej oraz zachowanie i kształtowanie krajobrazu kulturowego jako cennego elementu kultury, przyczyniającego się do atrakcyjności obszaru, wpływającej na jakość życia mieszkańców i wzrost walorów turystycznych. Ochrona najcenniejszych obiektów i obszarów kulturowo-krajobrazowych przed degradacją oraz ich rewaloryzacja stanowią jedne z najistotniejszych działań budujących ład przestrzenny.

ZABYTKI I KRAJOBRAZ KULTUROWY SYNTEZA UWARUNKOWAŃ
• Trzy władztwa, pod jakimi funkcjonowały obszary województwa, miały bezpośredni wpływ na zróżnicowanie zabytkowej architektury i budownictwa lokalnego.

- Największa w Polsce koncentracja zabytków ryglowych i kamiennych.
- Duża różnorodność typologiczna i stylowa oraz wysoka wartość zachowanego dziedzictwa kulturowego.
- Identyfikacja 30 Obszarów Kulturowo-Krajobrazowych o wyróżniających się swoistych wartościach kulturowych i krajobrazowych.
- Niedostateczna popularyzacja wiedzy o wartościach dziedzictwa kulturowego, jego historii i wielokulturowości, szczególnie na poziomie podstawowego i średniego nauczania.
- Brak występowania na terenie województwa ochrony prawnej krajobrazu kulturowego w postaci parków kulturowych.
- Wiele układów urbanistycznych z zachowanymi współcześnie czytelnymi cechami pierwotnego rozplanowania.
- Powszechna realizacja inwestycji na podstawie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu – bez uwzględnienia szerszego kontekstu przestrzennego.
- Postępująca degradacja zabytkowego krajobrazu miejskiego przez nową zabudowę nieuwzględniającą kontekstu historycznego.
- Zmiana historycznych układów komunikacyjnych na obszarach staromiejskich i zabytkowych – likwidacja kamiennych nawierzchni (chodników i jezdni), zmiany przekroju ulic.
- Zagospodarowywanie zabytkowych centrów miejscowości w sposób nieuwzględniający historycznych wartości funkcjonalnych i przestrzennych.
- Zauważalna deformacja krajobrazu w wyniku niewłaściwej lokalizacji inwestycji wielkokubaturowych (np. hal, magazynów), wielkoprzestrzennych (np. nowych zespołów mieszkalnych), dominant wysokościowych (np. masztów, wież elektrowni wiatrowych) w centrach miast.
- Uniformizacja i degradacja zabytkowego krajobrazu w wyniku realizacji rozwiązań przestrzenno-architektonicznych obcych tradycji lokalnej: zanik indywidualnych cech krajobrazu historycznych regionów, zanik tradycyjnej wsi.
- Negatywny wpływ ruchu tranzytowego na stan zabudowy i korzystanie z przestrzeni – zwłaszcza na obszarach staromiejskich.
- Zauważalny zły stan techniczny zabytkowej zabudowy (brak emocjonalnej więzi z dziedzictwem kulturowym Pomorza Zachodniego i brak środków finansowych na właściwą renowację).
- Brak lub niedostateczne finansowanie obiektów wymagających natychmiastowego remontu i prac restauratorskich.
- Niewłaściwe realizacje remontowe w budowlach zabytkowych.
- Powszechne zanikanie tradycyjnych elementów i detali architektonicznych oraz zastępowanie ich nowymi – dysharmonijnymi.
- Zmniejszanie bądź całkowita likwidacja zasobów zieleni przydrożnej.
- Dewastacje terenów historycznych parków i cmentarzy.
- Zmiany w krajobrazie będące skutkiem transformacji społeczno-ekonomicznych (niszczejące zabudowania pofolwarczne dawnych PGR, tereny postoczniowe i poportowe).
- Popadające w ruinę wiejskie dwory i pałace.
- Postępująca degradacja terenów przyrzecznych wraz z elementami zabytkowej infrastruktury technicznej.
- Stopniowe zanikanie obiektów z infrastruktury kolejowej (lokomotywowni, wież ciśnień, magazynów i innych).
- Zanikanie charakterystycznych elementów historycznego krajobrazu (np. kolei wąskotorowych).
- Występowanie cennych obiektów współczesnych (dobra kultury współczesnej) niepodlegających ochronie prawnej, niewpisanych do rejestru zabytków (otwarta lista proponowanych 30 obiektów).

- Brak ewidencji obiektów współczesnego dziedzictwa kulturowego oraz niedostateczna popularyzacja wiedzy na jego temat.

Kierunek 1. Zahamowanie degradacji obiektów zabytkowych i dóbr kultury współczesnej, poprawa ich stanu i sposobu wykorzystania		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja obszar/działania*
1. Ustanowienie i ochrona dóbr kultury współczesnej przez wprowadzenie stosownych przepisów w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, w planach miejscowych i innych aktach prawa miejscowego dla następujących obiektów, figurujących w katalogu obiektów (lista otwarta do rozszerzenia): • zabudowa mieszkaniowa w ramach tzw. Śródmiejskiej Dzielnicy Mieszkaniowej: Szczecin, al. Papieża Jana Pawła II i pl. Lotników, • Szkoła podstawowa „Na Głębokiem” (dawna SP21): Szczecin, ul. Jaworowa 41, • Szczeciński Dom Sportu (dawny WDS): Szczecin, ul. Wąska 16, • budynek biurowo-handlowy Baltona: Szczecin, ul. Gdańska 40, • Aula Kopernikańska Pomorskiej Akademii Medycznej: Szczecin, ul. Powstańców Wielkopolskich 72, • Teatr Letni im. Heleny Majdaniec: Szczecin, Park Kasprowicza, • Kościół pw. Św. Krzyża: Szczecin, ul. Henryka Wieniawskiego 5a, • Pomnik Czynu Polaków: Szczecin, Park Kasprowicza, • Pomnik Zwrotniczego: Szczecin, ul. Krzysztofa Kolumba, • Pomnik Sternika: Szczecin, al. Papieża Jana Pawła II, • Pomnik Braterstwa Broni: Szczecin, Cmentarz Centralny, • cerkiew Narodzenia Przenajświętszej Bogurodzicy: Biały Bór, ul. Ks. Bazylego Hrynka, • mozaika u podnóży Góry Czcibora: Osinów Dolny (gm. Cedynia), Góra Czcibora, • pomnik upamiętniający bitwę pod Cedynią: Osinów Dolny (gm. Cedynia), Góra Czcibora, • polichromie w kościele pw. Św. Krzyża: Czaplinek, Rynek, • Pomnik Chwały Poległych Saperów: Gozdowice (gm. Mieszkowice), • cmentarz żołnierzy radzieckich: Gryfino, ul. Pomorska, • Pomnik Króla Maciusia Pierwszego: Szczecin, ul. Generała Ludomiła Rayskiego, przed Szkołą Podstawową nr 54 im. Janusza Korczaka, • Pomnik Zaślubin Polski z Morzem: Kołobrzeg, al. Nadmorska, • mozaika: Kołobrzeg, ul. Tadeusza Rafiń-	Planowanie przestrzenne	Gminy: Biały Bór, Cedynia, Czaplinek, Gryfino, Kołobrzeg (miejska i wiejska), Koszalin, Mieszkowice, Stargard (miasto), Szczecin, Świnoujście

skiego, • cmentarz wojenny: Kołobrzeg-Zieleniewo, • kościół i klasztor oo. Franciszkanów pw. Podwyższenia Krzyża Św.: Koszalin, ul. Franciszkańska, • ratusz: Koszalin, Rynek Staromiejski, • Dom Handlowy Saturn: Koszalin, ul. Połtawska, • Amfiteatr: Koszalin, ul. Piastowska 7, • Pomnik Dziewczyny z Mangustą: Koszalin, ul. Piastowska 37, • cmentarz wojenny żołnierzy I Armii Wojska Polskiego: Siekierki-Stare Łysogórski (gm. Mieszkowice), • witraże w kościele pw. św. Jana Chrzciciela: Stargard, ul. św. Jana Chrzciciela, • kościół pw. św. Wojciecha: Świnoujście Warszów, ul. Sosnowa, • wieża obserwacyjna: Świnoujście-Warszów, u wejścia na redę,		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Opracowanie przez samorządy terytorialne programów gospodarowania zabytkami, jako kompleksowej oferty łączącej potrzeby funkcjonalne i ochronę konserwatorską, w tym zasady sprzedaży dzierżawy i udostępniania	Działanie programowe	Całe województwo
2. Stworzenie obiektywnej listy zabytków wymagających najpilniejszych prac konserwatorskich (w tym ratunkowych), będącej narzędziem wsparcia decyzji o dofinansowaniu prac konserwatorskich	Działanie programowe	Całe województwo
3. Finansowe wspieranie i promowanie zagospodarowania zabytków na cele kulturalne, turystyczne i inne publiczne, z uwzględnieniem tworzenia miejsc pracy	Działania programowe	Całe województwo
4. Ochrona zabytków przed instalowaniem nośników reklamowych oraz nieprawidłową termomodernizacją	Planowanie przestrzenne	Obiekty zabytkowe
5. Rewaloryzacja i rewitalizacja zespołów parkowo-pałacowo-folwarcznych	Terytorializacja polityki rozwoju, planowanie przestrzenne	Całe województwo, w zinwentaryzowanych obiektach
6. Rewaloryzacja dziedzictwa kulturowego dla celów społecznych, gospodarczych i turystycznych – włączenie dziedzictwa kulturowego w obieg gospodarczy przy jednoczesnym priorytecie zachowania wartości zabytkowych	Działania programowe	Całe województwo
7. Zachowanie i odtworzenie historycznych założeń parkowych i cmentarzy	Planowanie przestrzenne	Całe województwo
8. Stworzenie programu modernizacji i wykorzystania zabytkowych budowli hydrotechnicznych	Działanie programowe	Całe województwo
9. Wykluczenie lokalizacji inwestycji wielkokubaturowych, wielkoprzestrzennych, dominat wysokościowych z obszarów zapewniających ekspozycję sylwetek historycznych jednostek osadniczych oraz dominant krajobrazowych	Planowanie przestrzenne	Całe województwo

10. Uwzględnianie w polityce przestrzennej jednostek samorządu terytorialnego ochrony wskazanych i rekomendowanych do ustanowienia pomników historii wraz z ich otoczeniem	Planowanie przestrzenne	Gminy: Boleszkowice, Chojna, Darłowo (miasto), Kołobrzeg (miasto), Sianów, Szczecin, Trzcińsko-Zdrój, Trzebiatów
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Ustanowienie pomników historii: • PH1. Cmentarz Centralny w Szczecinie, • PH2. kościół wraz z terenem dawnej komturii templariuszy i joanitów w Chwarszczanach (gm. Boleszkowice), • PH3. założenie staromiejskie w Darłowie, • PH4. założenie staromiejskie w Trzebiatowie, • PH5. Zamek Książąt Pomorskich w Szczecinie, • PH6. XIX-wieczny układ urbanistyczny w Szczecinie, • PH7. zespół średniowiecznych umocnień miejskich w Trzcińsku-Zdroju, • PH8. zespół średniowiecznych umocnień miejskich z kościołem klasztornym poaugustiańskim, kościołem Mariackim i ratuszem w Chojnie, • PH9. Zamek Książąt Pomorskich w Darłowie, • PH10. bazylika konkatedralna w Kołobrzegu, • PH11. kościół pw. Matki Boskiej Królowej Polski w Iwięcinie, • PH12 kościół pw. Matki Boskiej Ostrobramskiej w Krupach	Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, JST	Gminy: Boleszkowice, Chojna, Darłowo (miejska i wiejska), Kołobrzeg (miasto), Sianów, Szczecin, Trzcińsko-Zdrój, Trzebiatów

Kierunek 2. Obszarowa ochrona obiektów dziedzictwa i krajobrazu kulturowego		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Ochrona walorów wskazanych obszarów kulturowo-krajobrazowych, w tym zachowanie ich charakterystycznych cech kulturowych i krajobrazowych w drodze łącznego stosowania przepisów dotyczących ochrony zabytków, krajobrazu i środowiska przyrodniczego oraz poprzez: • ochronę historycznego układu siatki ulic, przestrzeni publicznych, linii zabudowy, gabarytów i formy obiektów budowlanych • odpowiednie utrzymanie, zagospodarowanie, oznakowanie i wyeksponowanie obiektów historycznych • ochrona otoczenia zabytków w celu właściwego wyeksponowania obiektu • uszanowanie lokalnych tradycji budowlanych, w zakresie używanych materiałów, technik i tradycji budowlanych, podczas remontów; renowacji, adaptacji, rozbudowy itp. • kształtowanie nowej zabudowy w nawiązaniu do lokalnej tradycji budowlanej • poprzedzanie lokalizacji obiektów wielkokubaturowych i dominant wysokościowych analizami wpływu tych inwestycji na	Planowanie przestrzenne, *Obszary funkcjonalne kształtowania potencjału rozwojowego – ochrony krajobrazów kulturowych (o których mowa w KPZK 2030)*	Gminy objęte zasięgiem obszarów OKK 1-30: Barlinek, Barwice, Będzino, Białogard, Biały Bór, Boleszkowice, Borne Sulinowo, Cedynia, Chociwel, Chojna, Czaplinek, Człopa, Darłowo, Dębno, Dobrzany, Dolice, Drawno, Drawsko Pomorskie, Dygowo, Dziwnów, Gościno, Gryfice, Gryfino, Grzmiąca, Kalisz Pomorski, Karlino, Karnice, Kołbaskowo, Kołobrzeg, Koszalin, Łobez, Malechowo, Manowo, Marianowo, Mielno, Mieszkowice, Międzyzdroje, Mirosławiec, Moryń, Myślibórz, Pełczyce, Płoty, Polanów, Police, Połczyn-Zdrój, Postomino, Przelewice, Pyrzyce, Radowo Małe, Recz,

krajobraz, w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania • ujednolicenie i dostosowanie elementów małej architektury, płotów, ogrodzeń, nawierzchni ciągów pieszych do lokalnej tradycji budowlanej • porządkowanie, utrzymywanie i uzupełnianie zespołów zieleni; ochrona obsadzeń alejowych wzdłuż ciągów komunikacyjnych oraz uzupełnianie ich brakujących fragmentów • zastosowanie zieleni izolacyjnej wzdłuż ciągów komunikacyjnych – zwłaszcza głównych wjazdów do miejscowości, w przypadku lokalizacji obiektów związanych z funkcją produkcyjną, magazynową itp. • ochronę sylwet miejscowości • odpowiednie ogrodzenie, uporządkowanie i oznakowanie cmentarzy • w obrębie obszarów występowania reliktów osadnictwa pradziejowego zachowanie układu topograficznego, ograniczenie niekontrolowanego rozprzestrzeniania się dzikiej zieleni, odpowiednie oznakowanie, okresowe monitorowanie stanu • ograniczenie zabudowy brzegów jezior i zbiorników wodnych poza miejscowościami oraz zapewnienie publicznego dostępu do ich brzegów • przywrócenie miejscowościom związków z wodą: rewitalizacja nabrzeży oraz kształtowanie nowej zabudowy nadwodnej • ochronę i utrzymanie historycznych elementów technicznej infrastruktury wodnej Ponadto:		Resko, Rewal, Sianów, Sławno, Stara Dąbrowa, Stargard, Suchań, Szczecin, Szczecinek, Świdwin, Świeszyno, Świnoujście, Trzcińsko-Zdrój, Trzebiatów, Tuczno, Ustronie Morskie, Wałcz, Warnice, Węgorzyno, Widuchowa, Wolin, Złocieniec
• w OKK 6-12: Ochrona krajobrazu krawędzi dolin, punktów widokowych i innych elementów krajobrazu rzecznego; ochrona i rewaloryzacja rzecznych budowli hydrotechnicznych wraz z dopuszczeniem w nich nowych funkcji; tworzenie nowych szlaków turystyczno-historycznych obejmujących zasób budowli hydrotechnicznych		Gminy: Dobrzany, Dolice, Recz, Stargard, Suchań, Boleszkowice, Dębno, Myślibórz, Gryfino, Kołbaskowo, Szczecin, Widuchowa, Darłowo, Malechowo, Polanów, Sławno, Barwice, Białogard, Dygowo, Gościno, Grzmiąca, Karlino, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Szczecinek, Barlinek, Pełczyce, Przelewice, Pyrzyce, Warnice, Gryfice, Łobez, Płoty, Resko, Świdwin, Trzebiatów
• w OKK 2-4, 15-18, 20, 22: Ochrona cech topografii terenu; ochrona punktów widokowych, sylwet miejscowości, dominant kulturowych oraz miejsc ich ekspozycji; utrzymanie rolniczego charakteru krajobrazu		Gminy: Myślibórz, Biały Bór, Cedynia, Chojna, Moryń, Trzcińsko-Zdrój, Kalisz Pomorski, Łobez, Radowo Małe, Węgorzyno, Darłowo, Malechowo, Postomino, Sianów, Sławno, Czaplinek, Złocieniec, Drawsko Pomorskie, Mieszkowice, Barwice, Połczyn-Zdrój

• w OKK 23 i 24: Utrzymanie historycznego składu gatunkowego zespołów zieleni komponowanej; utrzymanie i uzupełnianie obsadzeń wzdłuż ciągów komunikacyjnych; ochrona cech topografii terenu; ochrona i eksponowanie otwarć krajobrazowych		Gminy: Drawsko Pomorskie, Mirosławiec, Koszalin, Polanów, Sianów
• w OKK: 1, 19, 29: Ochrona ekspozycji liniowych elementów dziedzictwa kulturowego – z wyłączeniem punktowych obiektów związanych z obsługą ruchu; zapewnienie ekspozycji elementom dziedzictwa kulturowego		Gminy: Chociwel, Marianowo, Stara Dąbrowa, Gryfice, Karnice, Rewal, Trzebiatów, Koszalin, Manowo, Świeszyno
• w OKK25, OKK30: Utrzymanie w miarę możliwości funkcji portów i przystani rybackich z właściwymi atrybutami lub nadanie im nowych funkcji, przy jednoczesnym nawiązaniu do ich tradycyjnego wykorzystania; utrzymanie z wody i lądu ekspozycji historycznych dominant zespołów staromiejskich; ochrona i kształtowanie miejscowości nadmorskich poprzez: ochronę tradycyjnej zabudowy miejscowości nadmorskich oraz ochronę przestrzeni publicznej		Gminy: Police, Będzino, Darłowo, Dziwnów, Kołobrzeg, Koszalin, Mielno, Międzyzdroje, Postomino, Rewal, Świnoujście, Trzebiatów, Ustronie Morskie, Wolin
• w OKK: 1, 5, 13, 14, 15, 16, 21, 26, 28: Utrzymanie rolniczego charakteru krajobrazu; ochrona punktów widokowych i miejsc ekspozycji, odpowiednie utrzymanie zieleni; ochrona sylwet miejscowości; odpowiednie utrzymanie zieleni przy wjazdach do miejscowości; przeciwdziałanie suburbanizacji		Gminy: Chociwel, Marianowo, Stara Dąbrowa, Chojna, Drawno, Mieszkowice, Kalisz Pomorski, Łobez, Radowo Małe, Węgorzyno, Suchań, Tuczno, Wałcz
• w OKK27: Ochronę obiektów militarnych i ich ekspozycji, z dopuszczeniem zagospodarowania na funkcje turystyczne		Gminy: Biały Bór, Borne Sulinowo, Człopa, Drawno, Szczecinek, Tuczno, Wałcz
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Uwzględnienie w polityce gmin obszarów zwaloryzowanych jako spełniających kryteria parków kulturowych (PK):	Planowanie przestrzenne	Gminy:
• PK1 „Swobnica”		Banie
• PK2 „Strąpie”		Barlinek
• PK3 „Babiński”		Bielice
• PK4 „Bierzwnik”		Bierzwnik
• PK5 „Cedynia”		Cedynia
• PK6 „Nawodna”		Chojna
• PK7 „Rurka”		Chojna
• PK8 „Zatoń Dolna”		Chojna
• PK9 „Siemczyno”		Czaplinek
• PK10 „Stare Drawsko-Drahim”		Czaplinek
• PK11 „Krupianka”		Darłowo
• PK12 „Stolec”		Dobra
• PK13 „Szadzko”		Dobrzany
• PK14 „Krępcewo”		Dolice
• PK15 „Bardy”		Dygowo

• PK16 „Skarpa Nadodrzańska”		Gryfino
• PK17 „Kołobrzeg-Budzistowo”		Kołobrzeg
• PK18 „Sarbia”		Kołobrzeg
• PK19 „Borkowo”		Malechowo
• PK20 „Grzybnica”		Manowo
• PK21 „Marianowo”		Marianowo
• PK22 „Przemocze”		Maszewo
• PK23 „Lubin”		Międzyzdroje
• PK24 „Morzycko”		Moryń
• PK25 „Nowe Warpno”		Nowe Warpno
• PK26 „Pełczyce”		Pełczyce
• PK27 „Krąg”		Polanów
• PK28 „Żydowo”		Polanów
• PK29 „Stara Fabryka”		Police
• PK30 „Ostre Bardo”		Połczyn-Zdrój
• PK31 „Buślary”		Połczyn-Zdrój
• PK32 „Łącko”		Postomino
• PK33 „Przelewice”		Przelewice
• PK34 „Nieborowo”		Pyrzyce
• PK35 „Pomorskie Rezydencje”		Radowo Małe
• PK36 „Strzmiele”		Radowo Małe
• PK37 „Osieki”		Sianów
• PK38 „Pęzino”		Stargard
• PK39 „Lekowo”		Świdwin
• PK40 „Świnoujście”		Świnoujście
• PK41 „Trzebusz”		Trzebiatów
• PK42 „Strzaliny”		Tuczno
• PK43 „Wolin”		Wolin
• PK44 „Chwarszczany”		Boleszkowice
2. Utrzymanie zasad kompozycji przestrzenno-architektonicznej i jej różnorodności na terenach poszczególnych projektowanych parków kulturowych	Planowanie przestrzenne	Obszary PK1-PK44
3. Ochrona elementów kulturowych: obiektów budowlanych, komponowanej zieleni, stanowisk archeologicznych oraz przyrodniczych, tworzących specyfikę obszaru parków kulturowych	Planowanie przestrzenne	Obszary PK1-PK44
4. Zakaz wprowadzania na terenach obszarów wyznaczonych pod parki kulturowe elementów i form zagospodarowania degradujących krajobraz	Planowanie przestrzenne	Obszary PK1-PK44
5. Utrzymanie zasad kompozycji przestrzenno-architektonicznej i jej różnorodności na terenach potencjalnych parków kulturowych	Planowanie przestrzenne	Obszary PK1-PK44
6. Opracowanie i upowszechnianie regionalnych katalogów historycznej zabudowy i zagospodarowania terenu, wdrażanie ich do stosowania przez odpowiednie zapisy w prawie miejscowym	Działania programowe	Całe województwo

7. Studium przebiegu dróg o szczególnych walorach krajobrazowych jako wytyczne do wskazań i budowy systemu turystycznych tras komunikacyjnych regionu	Planowanie przestrzenne	Całe województwo
8. Uwzględnianie w polityce przestrzennej jednostek samorządu terytorialnego ochrony układów urbanistycznych i ruralistycznych wpisanych i wskazanych do wpisania do rejestru zabytków wraz z obowiązkiem sporządzania dla nich planów miejscowych	Planowanie przestrzenne	Całe województwo
9. Utrzymanie i eksponowanie otwarć krajobrazowych, punktów widokowych, miejsc ekspozycji wartościowych krajobrazów kulturowych i przyrodniczych	Planowanie przestrzenne	Całe województwo
10. Sporządzenie studiów historyczno-krajobrazowych (identyfikacja, delimitacja specyficznych wartości krajobrazu, w tym krajobrazu otwartego z uwzględnieniem otwarć krajobrazowych, panoram miejscowości, punktów widokowych, miejsc ekspozycji cennych krajobrazów kulturowych i przyrodniczych, naturalnych i kulturowych dominant terenu, granic krawędzi leśnych, topografii i „fizjonomii" układów przyrodniczych) dla wskazanych obszarów kulturowo-krajobrazowych wraz z wytycznymi do polityki przestrzennej gmin	Planowanie przestrzenne	Obszary OKK1-OKK30
11. Ochrona zielonych pierścieni i włączanie średniowiecznych fortyfikacji miejskich do planowanych tras turystycznych	Planowanie przestrzenne, działania programowe	Całe województwo
12. Inwentaryzacja i waloryzacja zieleni przydrożnej, wprowadzenie zakazu wycinki alejowych obsadzeń drogowych lub obowiązku stosownych kompensacji	Działania programowe	Całe województwo
13. Rewaloryzacja i rewitalizacja zespołów parkowo-pałacowo-folwarcznych	Terytorializacja polityki rozwoju	Zespoły parkowo-pałacowe na terenie całego województwa
14. Rewitalizacja zabytkowych układów przestrzennych, urbanistycznych i ruralistycznych	Terytorializacja polityki rozwoju, planowanie przestrzenne	Układy urbanistyczne i ruralistyczne na terenie całego województwa
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Objęcie ochroną układów urbanistycznych i ruralistycznych - przez wpisanie ich do rejestru zabytków (Rp):	Zachodniopomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków	Gminy:
• Rp1. Białowąs		Barwice
• Rp2. Cedynia		Cedynia
• Rp3. Dębno		Dębno
• Rp4. Gosław		Trzebiatów
• Rp5. Iwięcino		Sianów
• Rp6. Krupy		Darłowo
• Rp7. Łącko		Postomino
• Rp8. Międzyzdroje		Międzyzdroje
• Rp9. Mrzeżyno		Trzebiatów
• Rp10. Nowy Borek		Kołobrzeg (wiejska)
• Rp11. Rekowo		Kobylanka
• Rp12. Sępólno Małe		Biały Bór

• Rp13. Sławsko		Sławno
• Rp14. Słowino		Darłowo (wiejska)
• Rp15. Szczecin Pogodno		Szczecin
• Rp16. Szczecin Śródmieście		Szczecin
• Rp17 Szczecin Dąbie		Szczecin
• Rp18. Wałcz		Wałcz (miejska)

2.6. Cel VI. Rozwój infrastruktury społecznej

Głównym celem jest poprawa warunków życia w zakresie dostępności do mieszkań, wysokiej jakości przestrzeni publicznych, usług publicznych, w tym opieki zdrowotnej. Poprawa funkcjonowania szkolnictwa wyższego ma na celu wzmocnienie sektora badawczo-rozwojowego oraz przeciwdziałanie spadkowi funkcji akademickich Szczecina i Koszalina. Działania w tym zakresie sprzyjać będą decyzjom osiedleńczym, a także korzystnie oddziaływać na bazę ekonomiczną jednostek osadniczych.

INFRASTRUKTURA SPOŁECZNA SYNTEZA UWARUNKOWAŃ
• Mała powierzchnia mieszkań na 1 osobę, z wyjątkiem obszarów o dużej dynamice rozwoju budownictwa indywidualnego (pas nadmorski, tereny podmiejskie Szczecina i Koszalina); przy czym w pasie nadmorskim duża liczba mieszkań niezamieszkałych na stałe (wynajem dla turystów),
• Złe warunki mieszkaniowe, zwłaszcza w miastach i wsiach popegeerowskich.
• Rozwój funkcji mieszkaniowych z dala od centrów miast.
• Związek między sytuacją demograficzną a sytuacją mieszkaniową (migracje z miast na tereny podmiejskie).
• Duża aktywność deweloperska w największych miastach województwa i w pasie nadmorskim.
• Na terenach wokół dużych miast duża aktywność budownictwa indywidualnego.
• Spadek liczby studentów szkół wyższych.
• Niska konkurencyjność zachodniopomorskich uczelni na tle kraju.
• Wzrost zainteresowania studentów uczelniami o określonych specjalizacjach związanymi z medycyną i gospodarką morską.
• Brak instytutów PAN i jednostek badawczo-rozwojowych na obszarze województwa.
• Brak prestiżowej jednostki naukowej wyróżniającej się na tle kraju i Europy pod względem jakości prowadzenia badań naukowych i prac badawczo-rozwojowych.
• Niskie nakłady na działalność badawczo-rozwojową w województwie.
• Równomierne rozmieszczenie szpitali posiadających podstawowe oddziały chorób wewnętrznych, chirurgii ogólnej, ginekologiczno-położnicze i pediatryczne.
• Równomierne rozmieszczenie zespołów ratownictwa medycznego na obszarze województwa.
• Niedobór łóżek opieki długoterminowej, rehabilitacyjnej oraz leczenia onkologicznego i psychiatrycznego.
• Zlokalizowanie ośrodków leczenia wysokospecjalistycznego na bazie szpitali w Szczecinie i Koszalinie.
• Poprawa stanu infrastruktury i wyposażenia placówek w aparaturę oraz sprzęt medyczny, przy jednoczesnej potrzebie dalszej systematycznej modernizacji.
• Rozpoczęcie wdrażania skoordynowanej sieci teleinformatycznej w ochronie zdrowia umożliwiającej m.in. poprawę jakości i efektywności korzystania ze specjalistycznych procedur medycznych.
• Brak wojewódzkiego centrum urazowego.

- Dobrze rozwinięta sieć uzdrowisk i usług sanatoryjnych.
- Znacząca rola zachodniopomorskich uzdrowisk na rynku krajowym.
- Szeroki profil leczniczy uzdrowisk.
- Poprawa dostępności i rozwój oferty kulturalnej.

- Niska liczba odbiorców kultury wysokiej i niewielkie uczestnictwo społeczeństwa w życiu kulturalnym.

Kierunek 1. Poprawa standardu zasobów mieszkaniowych i procesu rozwoju mieszkalnictwa		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Rewitalizacja tkanki mieszkaniowej i przestrzeni publicznych	Planowanie przestrzenne, działania programowe	Całe województwo
2. Ograniczanie ekspansji zabudowy na obszary podmiejskie niezurbanizowane	Planowanie przestrzenne	Obszary funkcjonalne województwa
3. Kształtowanie zabudowy w formie zwartych ośrodków satelitarnych wokół dużych miast oraz spójnych i całościowych zespołów urbanistycznych	Planowanie przestrzenne	Miasta województwa oraz miejscowości położone w pobliżu dużych miast
4. Wykorzystanie aktywności deweloperskiej dla kształtowania odpowiedniej polityki przestrzennej, kreowanie przestrzeni publicznych, wnętrz urbanistycznych itp.	Planowanie przestrzenne	Miasta województwa
5. Podnoszenie jakości i atrakcyjności zabudowy mieszkaniowej w miastach oraz uzupełnianie deficytów w podstawowe usługi społeczne i infrastrukturę rekreacyjną na poziomie osiedli	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Miasta województwa
6. Kompleksowa modernizacja mieszkaniowej zabudowy śródmiejskiej, w tym podniesienie standardów technicznych i użytkowych zabudowy	Terytorializacja polityki rozwoju	Śródmieścia miast województwa

Kierunek 2. Rozwój ilościowy i jakościowy szkolnictwa oraz sfery naukowo-badawczej		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Rozbudowa i budowa nowych szkół podstawowych oraz infrastruktury przedszkolnej na terenach o rosnącej liczbie ludności	Terytorializacja polityki rozwoju	SOM, KKBOF
2. Zwiększenie dostępności do usług opieki nad dziećmi	Działania programowe	Całe województwo
3. Budowa, rozbudowa i modernizacja bazy dydaktycznej szkolnictwa ponadpodstawowego, w tym szkolnictwa zawodowego, na obszarach depresji społeczno-ekonomicznej, we współpracy z przedsiębiorcami	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasta w OF SSW
4. Rozwój centrów kształcenia ustawicznego	Działania programowe	Miasta województwa
5. Wspieranie powiązań szkolnictwa artystycznego z przedsiębiorstwami produkcyjnymi w branżach inteligentnych specjalizacji (m.in. opakowania, meble, wyroby metalowe) w zakresie wzornictwa przemysłowego	Terytorializacja polityki rozwoju	Szczecin, Koszalin

6. Wsparcie przedsięwzięć w zakresie szkolnictwa wyższego odzwierciedlających specyficzne potrzeby regionalne (wynikające z regionalnych i inteligentnych specjalizacji)	Działania programowe, lobbing	Szczecin, Koszalin
7. Tworzenie innowacyjnych jednostek badawczych współpracujących z podmiotami gospodarczymi	Lobbing, działania programowe	Całe województwo
8. Podnoszenie konkurencyjności zachodniopomorskich uczelni jako ośrodków akademickich	Terytorializacja polityki rozwoju, działania programowe, lobbing	Szczecin, Koszalin, Stargard, Wałcz
9. Rozwój jakościowy uczelni wyższych oraz infrastruktury dydaktycznej i naukowo-badawczej	Zadanie rządowe, terytorializacja polityki rozwoju	Szczecin, Koszalin, Stargard, Wałcz
10. Utworzenie w Szczecinie instytutu naukowo-badawczego zajmującego się gospodarką morską, współpracą transbałtycką, skandynawistyką	Lobbing	Szczecin
11. Wsparcie ośrodka badań genetycznych	Działania programowe, lobbing	Szczecin

Kierunek 3. Poprawa jakości i dostępności do usług opieki zdrowotnej		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie przy Specjalistycznym Zespole Gruźlicy i Chorób Płuc w Koszalinie	Zadanie samorządowe	Koszalin
2. Wdrożenie nowoczesnych technik diagnostyki radioizotopowej, radioterapii oraz e-usług w Zachodniopomorskim Centrum Onkologii w Szczecinie	Zadania rządowe	Szczecin
3. Budowa Stacji Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie i Modernizacja Filii Wojewódzkiej	Zadanie samorządowe	Szczecin
4. Podniesienie jakości i dostępności usług medycznych SPWSZ w Szczecinie poprzez budowę budynku na potrzeby Oddziału Nefrologii i Transplantacji Nerek, Stacji Dializ, Oddziału Neurologii wraz z Oddziałem Udarowym oraz Oddziału Chorób Wewnętrznych i Nadciśnienia Tętniczego wraz z wyposażeniem	Zadania samorządowe	Szczecin
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Utrzymanie istniejących szpitali z dostosowaniem ich infrastruktury i wyposażenia do aktualnych potrzeb ochrony zdrowia	Działania programowe	Całe województwo
2. Zapewnienie dostępności do oddziałów szpitalnych: • chorób wewnętrznych w obszarze działania obejmującym 50-100 tys. mieszkańców, • chirurgii ogólnej dla mieszkańców jednego lub grupy powiatów, • pediatrycznych w promieniu do 50 km	Działania programowe	Całe województwo
3. Zwiększenie bazy i dostępności usług opieki długoterminowej, paliatywnej, geriatrycznej, rehabilitacyjnej i psychiatrycznej	Działania programowe	Całe województwo

4. Poprawa dostępności do usług zdrowotnych na obszarach o najgorszej dostępności do dużych miast	Terytorializacja polityki rozwoju	Specjalna strefa włączenia
5. Wzmocnienie bazy lecznictwa onkologicznego	Terytorializacja polityki rozwoju	Koszalin, Szczecin
6. Utrzymanie działalności lotniczego pogotowia ratunkowego na lotnisku w Goleniowie	Zadanie rządowe	Całe województwo
7. Utworzenie stałej stacji lotniczego pogotowia ratunkowego w Zegrzu Pomorskim	Zadanie rządowe, lobbing	Zegrze Pomorskie (gm. Świeszyno)
8. Weryfikacja i przystosowanie lądowisk do nocnej pracy śmigłowców lotniczego pogotowia ratunkowego, oświetlenie lądowisk przyszpitalnych	Terytorializacja polityki rozwoju	Całe województwo
9. Stworzenie pełnej sieci szpitalnych oddziałów ratunkowych	Terytorializacja polityki rozwoju	Całe województwo
10. Utworzenie wojewódzkiego centrum urazowego	Terytorializacja polityki rozwoju	Szczecin
11. Wdrażanie rozwiązań z zakresu e -Zdrowia	Terytorializacja polityki rozwoju	Całe województwo
12. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury informatycznej i sieci szerokopasmowej w placówkach medycznych oraz edukacja personelu medycznego do potrzeb związanych z rozwojem ICT	Terytorializacja polityki rozwoju	Całe województwo
13. Realizacja programu rozwojowego dla uczelni medycznych uczestniczących w procesie praktycznego kształcenia studentów, w tym tworzenie centrów symulacji medycznej	Działania programowe	Całe województwo/Szczecin
14. Adaptacja systemu usług opieki zdrowotnej do zmian demograficznych i wynikających z nich potrzeb m.in. geriatrii, rozwoju ośrodków lokalnych opieki całodobowej i dziennej osób starszych, programów wsparcia dziennego osób starszych, w tym wsparcia społecznego i sąsiedzkiego	Działania programowe	Całe województwo

Kierunek 4. Poprawa wykorzystania potencjału uzdrowiskowego		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Przeciwdziałanie zjawiskom mającym zły wpływ na „fizjonomię” uzdrowisk i ich założenia przestrzenne oraz cechy klimatu	Planowanie przestrzenne	Dąbki (gm. Darłowo), Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Świnoujście
2. Ścisłe przestrzeganie warunków zabudowy w strefach ochronnych (A, B, C) obszarów uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej	Planowanie przestrzenne	Dąbki (gm. Darłowo), Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Świnoujście
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Modernizacja infrastruktury uzdrowiskowej, okołouzdrowiskowej i turystycznej	Terytorializacja polityki rozwoju	Dąbki (gm. Darłowo), Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Świnoujście
2. Ograniczanie ruchu samochodowego w uzdrowiskach, budowa parkingów buforowych i ulepszanie transportu zbiorowego, w tym zeroemisyjnego, wdrażanie ściśle powiązanych rozwiązań zrównoważonej mobilności	Terytorializacja polityki rozwoju	Dąbki (gm. Darłowo), Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Świnoujście

3. Przywrócenie lub nadanie funkcji uzdrowiskowej nowym ośrodkom	Terytorializacja polityki rozwoju, planowanie przestrzenne, lobbing	Borne Sulinowo, Trzcińsko-Zdrój, Ustronie Morskie

Kierunek 5. Poprawa dostępu i podniesienie jakości usług kulturalnych		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Rozwój jakościowy i ilościowy usług kulturalnych	Działania programowe	Całe województwo
2. Budowanie kompetencji kulturowych i zwiększenie uczestnictwa społeczeństwa w życiu kulturalnym	Działania programowe	Całe województwo
3. Wzmocnienie rangi Szczecina i Koszalina jako głównych ośrodków kultury o znaczeniu krajowym i europejskim	Terytorializacja polityki rozwoju, działania programowe	Koszalin, Szczecin
4. Budowa, rozbudowa i modernizacja instytucji kultury wyspecjalizowanej (m.in. teatrów i muzeów), istniejących obiektów kultury oraz sieci placówek kultury, a także obiektów wielofunkcyjnych i wielopokoleniowych, o dużej zdolności adaptacyjnej do potrzeb społecznych	Terytorializacja polityki rozwoju, działania programowe	Całe województwo
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Wzmocnienie pozycji Akademii Sztuki na arenie krajowej i wspieranie poziomu kształcenia na kierunkach artystycznych	Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego	Szczecin

2.7. Cel VII. Wzrost i rozwój gospodarczy

Podstawowym celem działań w zakresie wspierania wzrostu i rozwoju gospodarczego jest podniesienie poziomu konkurencyjności gospodarki województwa zachodniopomorskiego oraz zmniejszenie poziomu problemów społecznych, związanych z sytuacją gospodarczą województwa. Realizowane one będą przez wspieranie aktywności ekonomicznej, innowacyjności gospodarczej, reindustrializację oraz wsparcie firm w początkowej fazie ich działania. Rozwijane będą inteligentne specjalizacje województwa. Ze względu na nadmorskie położenie szczególne znaczenie ma rozwój gospodarki morskiej oraz działalności wymagającej łatwego dostępu do transportu morskiego. Skala problemów społecznych wywołanych sytuacją gospodarczą znacznej części województwa wiąże się z koniecznością prowadzenia intensywnych działań na rzecz poprawy funkcjonowania rynku pracy, w tym objęcia nimi wykluczonych grup społecznych.

Turystyka stanowiąc jedną z czołowych dziedzin gospodarczych regionu powinna zostać wspierana w zakresie niwelacji syndromu sezonowości i koncentracji przestrzennej na wybrzeżu bałtyckim. Dlatego należy stale podnosić jakość świadczonych usług oraz rozszerzyć ofertę turystyczną o nowe usługi w celu czasowej i przestrzennej dywersyfikacji turystyki. Ważnym zagadnieniem jest odpowiednie kreowanie zagospodarowania turystycznego na obszarach cennych przyrodniczo.

W zakresie rolnictwa, wykorzystującego największą przestrzeń województwa, celem jest ochrona najlepszej jakości rolniczej przestrzeni produkcyjnej przed niewłaściwym wykorzystaniem, dewastacją wiejskiego krajobrazu rolniczego. Zwiększanie produkcyjności i dochodowości gospodarki rolnej i przetwórstwa rolno-spożywczego powinno się odbywać przy minimalizowaniu wpływu na środowisko przyrodnicze.

W zakresie leśnictwa celem jest wyznaczenie działań, zmierzających do zachowania wielofunkcyjności lasów i ich wszechstronnej użyteczności oraz ochrony jako istotnego zasobu endogenicznego.

GOSPODARKA SYNTEZA UWARUNKOWAŃ
• Wolniejsza od pozostałych województw dynamika rozwoju gospodarczego, skutkująca systematycznym spadkiem poziomu PKB względem średniej krajowej.
• Niska aktywność ekonomiczna w centralnej, południowej i wschodniej części województwa, brak znaczących ośrodków wzrostu gospodarczego.
• Skupienie działalności gospodarczej, potencjału demograficznego i instytucji otoczenia biznesu w Szczecinie i Koszalinie i gminach sąsiadujących. Niska dostępność wsparcia instytucjonalnego dla przedsiębiorców z centralnej części województwa.
• Rozwój nowych przemysłów w oparciu o nowoczesne technologie (produkcja elementów budowlanych, urządzeń dla energetyki wiatrowej, górnictwa morskiego, teleinformatyki, przemysłu chemicznego), głównie w parkach przemysłowych i specjalnych strefach ekonomicznych.
• W strukturze PKB najwyższy odsetek wartości dodanej brutto zajmują usługi, następnie przemysł z budownictwem.
• Największa koncentracja przemysłu w Szczecinie i gminach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (60%). Możliwość ekonomicznego wykorzystania istniejącego potencjału terenów poprzemysłowych.
• Niewielka liczba znaczących podmiotów gospodarczych w skali kraju i Europy.
PRZESTRZENNE UWARUNKOWANIA I ATRAKCYJNOŚĆ PROWADZENIA DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ SYNTEZA UWARUNKOWAŃ
• Budowanie przewag konkurencyjnych w oparciu o położenie geograficzne, zasoby naturalne, infrastrukturę, warunki ekonomiczne i demograficzne.
• Nadmorskie i nadgraniczne predyspozycje do transportu morskiego, przemysłu budowy i remontu statków i jachtów, innych przemysłów, wymagających łatwej dostępności do transportu morskiego (np. firmy w łańcuchu dostaw przemysłu budowy elementów konstrukcyjnych do elektrowni wiatrowych na morzu), transportu, magazynowania i przesyłu paliw płynnych i gazowych, rybołówstwa morskiego i zalewowego oraz przetwórstwa rybnego, turystyki morskiej i nadmorskiej.
• Zasoby naturalne województwa stanowią o potencjale i możliwościach rozwoju turystyki, agroturystyki, lecznictwa uzdrowiskowego, energetyki opartej na zasobach gazu ziemnego, wód chłodniczych (elektrownia Dolna Odra koło Gryfina), górnictwa nafty i gazu, pozyskiwania i obróbki drewna, wydobycia kruszyw i opartego na nich przemysłu budowlanego i ceramicznego.
• Nie w pełni wykorzystany potencjał turystyczny w pasie pojezierzy.
• Niepełne, gospodarcze wykorzystanie renty położenia względem Niemiec i Skandynawii w zakresie współpracy transgranicznej.
• Stan infrastruktury transportowej obniża atrakcyjność inwestycyjną wschodniej części województwa.
RYNEK PRACY SYNTEZA UWARUNKOWAŃ
• Spadająca aktywność zawodowa ludności (przedostatnie miejsce w kraju), deficyt zawodów i niekorzystne zmiany demograficzne (prognozowany spadek liczby mieszkańców, w tym ludności w wieku produkcyjnym).
• Głównym sektorem zatrudnienia są usługi (64,4% – przy średniej krajowej 57,6%), następnie przemysł i budownictwo (29,3%) oraz rolnictwo, leśnictwo i rybactwo. Biorąc pod uwagę podział na sekcje PKD najwięcej zatrudnionych jest w przetwórstwie przemysłowym, następnie w handlu, edukacji oraz administracji publicznej.
• Duże znaczenie podmiotów publicznych (administracja publiczna, oświata, ochrona zdrowia, obrona narodowa) w zatrudnieniu ludności w województwie, w tym na obszarach peryferyjnych,

wynikające z problemów rozwoju działalności gospodarczej.

- Wyraźny obszar problemowy bezrobocia obejmujący centralną i wschodnią część województwa, a także kilka gmin części północno-zachodniej.
- Najniższy w województwie poziom bezrobocia w obszarach miejskich (Świnoujście, Szczecin, Koszalin, Kołobrzeg).

GOSPODARKA MORSKA
SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Niedostatecznie wykorzystany potencjał rozwoju gospodarki morskiej w województwie.
- Występowanie w polskiej strefie ekonomicznej nieeksploatowanych zasobów minerałów, mających potencjalne zastosowanie w przemyśle i budownictwie.
- Stagnacja przeładunków w portach województwa zachodniopomorskiego wynikająca ze słabej dostępności od strony lądu i morza.
- Wzrost konkurencyjności portów Szczecin i Świnoujście w związku z realizacją inwestycji pogłębienia toru wodnego Szczecin-Świnoujście do 12,5 m.
- Ograniczenie rybołówstwa bałtyckiego w związku z dużym zanieczyszczeniem Bałtyku i polityką UE ograniczającą flotę rybacką, przy jednoczesnym wzroście zatrudnienia w sektorze przetwórstwa ryb.
- Niewykorzystany potencjał rozwoju energetyki wiatrowej w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Bałtyku oraz niedostateczna rola portów morskich mogących stanowić zaplecze obsługi tej działalności.
- Niewystarczające wykorzystanie potencjału małych portów na wybrzeżu Bałtyku (funkcje turystyczne i komunikacyjne).
- Niewykorzystane możliwości rozwoju portu morskiego w Policach jako potencjalnego portu uniwersalnego.
- Wzrost potencjału portu w Policach w przypadku realizacji inwestycji Grupy Azoty Zakłady Chemiczne „Police” SA, związanej z budową instalacji do produkcji propylenu i polipropylenu z infrastrukturą towarzyszącą, w tym terminal chemikaliów płynnych.
- Znaczne możliwości rozwoju Portu w Świnoujściu, związane z funkcjonowaniem terminalu LNG oraz portu zewnętrznego.
- Wzrastająca konkurencja na rynku promowych przewozów przez Bałtyk w kierunku Skandynawii (w tym budowa tunelu Dania-Niemcy).
- Niewystarczający rozwój infrastruktury logistycznej związanej z przeładunkiem drobnicy skonteneryzowanej w Szczecinie.
- Duże rezerwy terenowe pod nowe inwestycje z zakresu gospodarki morskiej w Szczecinie.
- Poprawa infrastruktury transportowej do portu w Kołobrzegu warunkiem rozwoju rybołówstwa i przewozów pasażerskich.
- Rozwój funkcji rybackiej, turystycznej i handlowej portu w Darłowie.

PRZEMYSŁ
SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Systematyczny, powolny wzrost udziału województwa w produkcji przemysłowej kraju (z 2,9% do 3,4% w latach 2006-2015).
- Wzrost przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto.
- Największa wydajność w branży meblarskiej, chemicznej, elektromaszynowej i produkcji sprzętu transportowego (w tym stoczniowego). Najniższa w przemyśle odzieżowym.
- Największy wzrost zatrudnienia w przemyśle chemicznym, metalowym, mineralnym, maszynowym, elektrycznym oraz w produkcji energii elektrycznej.
- Specjalizacja przemysłowa obszaru Wałcza (przemysł metalowy).

- Specjalizacja przemysłowa obszaru Barlinka i Szczecinka (przemysł drzewno-meblarski).
- Specjalizacja przemysłowa Polic i Gryfina (przemysł chemiczny, energetyczny).
- Lokalizacja ponad 50% produkcji przemysłowej województwa w powiatach: szczecińskim, goleniowskim i policki.
- Niższa wydajność pracy w przemyśle – 89% średniej krajowej.
- Niepełne wykorzystanie szans – wynikających z nadwodnego położenia – dla funkcjonowania przemysłu (po załamaniu się przemysłu stoczniowego w Szczecinie).
- Istotna rola parków przemysłowych i specjalnych stref ekonomicznych dla podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej województwa.

USŁUGI
SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Zatrudnienie w usługach oraz udział wartości dodanej z usług w województwie wyższe niż średni poziom w Polsce.
- Dominacja małych i średnich przedsiębiorstw oraz tradycyjnego profilu świadczonych usług (znikomy udział usług inteligentnych i innowacyjnych).
- Koncentracja podmiotów usługowych (funkcja logistyczna, handlowa) w dużych miastach (Szczecin, Koszalin, Stargard, Kołobrzeg). Rozmieszczenie podmiotów sekcji H (hotele i restauracje) głównie w pasie nadmorskim, a sekcji I (transport, gospodarka magazynowa i łączność) – bardziej równomiernie na obszarze całego województwa.
- Koncentracja usług o wysokim udziale wiedzy w Szczecinie (wraz ze strefą podmiejską), Koszalinie, Stargardzie i Kołobrzegu.
- Koncentracja działalności związanej z logistyką i transportem w okolicach Szczecina, Stargardu, Gryfina i Świnoujścia.
- Koncentracja zatrudnienia w obsłudze ruchu turystycznego w obszarach nadmorskich.
- Zróżnicowana dynamika tworzenia nowych podmiotów sektora usług w poszczególnych powiatach (najmniejsze tempo w powiatach: łobeskim, świdwińskim, pyrzyckim i drawskim).
- Konkurencja dla niektórych typów usług ze strony rynku niemieckiego (m.in. usługi turystyczne, medyczne).
- Niski poziom wydatków na badania i rozwój w przedsiębiorstwach (w szczególności w sektorze usług) i niski poziom innowacyjności.
- Ukształtowane i przyjazne środowisko prowadzenia działalności gospodarczej (działalność badawcza i instytucje otoczenia biznesu) głównie w Szczecinie i Koszalinie, przy jednoczesnym jego deficycie na pozostałych obszarach województwa.
- Spodziewany wzrost popytu na usługi medyczne i rehabilitacyjne (zmiany demograficzne), opiekę nad dziećmi (wzrost aktywności zawodowej kobiet), usługi związane z rozrywką i odpoczynkiem (wzrost zamożności), komunikację i transport (suburbanizacja, migracja ludności) oraz usługi budowlane (inwestycje publiczne).

TURYSTYKA
SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Województwo w czołówce regionów turystycznych Polski (najwyższy wskaźnik intensywności ruchu turystycznego w Polsce).
- Sezonowy ruch turystyczny (najintensywniejszy w miesiącach lipiec-sierpień), skoncentrowany głównie w pasie nadmorskim oraz w mniejszym stopniu na pojezierzach.
- Deficyt pracowników obsługi turystyki.
- Wypoczynek główną motywacją ruchu turystycznego.
- Dynamiczny rozwój segmentu turystyki uzdrowiskowej, medycznej oraz wellness i SPA.
- Intensywny i skoncentrowany rozwój infrastruktury rowerowej na przebiegu tras priorytetowych

sieci tras Pomorza Zachodniego.

- Niewystarczające dla rozwoju żeglarstwa głębokości torów wodnych na Zalewie Szczecińskim, Zalewie Kamieńskim i Dziwnie oraz limitacja żeglugi przez mosty w Wolinie.
- Duża liczba niewykorzystanych akwenów śródlądowych i wewnętrznych wód morskich o dużej pojemności turystycznej, przy widocznej poprawie infrastruktury wodnej.
- Niedostatecznie wykorzystany potencjał turystyczny pasa pojezierzy.
- Wysoki odsetek obcokrajowców (głównie Niemców) w zagranicznym ruchu turystycznym.
- Duży odsetek nierejestrowanej bazy noclegowej.
- Dominacja tradycyjnych usług (niewielki udział usług opartych na technologiach cyfrowych).
- Niespójność i wyrywkowość pozyskiwania danych dotyczących turystyki w regionie na potrzeby realizacji działań strategicznych.

ROLNICTWO
SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Najkorzystniejsza struktura obszarowa gospodarstw rolnych w kraju (średnia wielkość gospodarstwa).
- Dominacja produkcji towarowej w sektorze rolniczym województwa (90% rolniczej produkcji końcowej trafia na rynek)
- Stała tendencja wzrostu areału roślin przemysłowych, przede wszystkim rzepaku i rzepiku.
- Czołowa pozycja regionu pod względem powierzchni upraw ekologicznych.
- Niski poziom produkcji zwierzęcej i przetwórstwa rolno-spożywczego przekładający się na niską dochodowość gospodarstw rolnych z hektara.
- Koncentracja ziemi rolniczej w podmiotach gospodarczych, posiadających osobowość prawną (spółki).
- Ok. 20% właścicieli zamieszkuje poza obszarami gmin, w których położone są ich gospodarstwa.
- Niski stan zatrudnienia w sektorze rolniczym (PKD sekcja A01) skutkujący najwyższą w kraju produktywnością (40 tys. zł./1os. zatrudniona w rolnictwie).
- Dominująca pozycja branży rolno-spożywczej (PKD sekcja C10) w strukturze zatrudnienia przemysłu przetwórczego.

GOSPODARKA LEŚNA
SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Największe w Polsce zasoby drzewne na pniu.
- Wzrost miąższości zasobów leśnych.
- Zagrożenie pełnej realizacji zalesiania na całym obszarze wskazanym w Krajowym Programie Zwiększenia Lesistości w okresie 2001-2020.
- Istotna rola Ośrodka Edukacji Przyrodniczo-Leśnej przy Nadleśnictwie Kliniska w realizowaniu edukacji przyrodniczej.

Kierunek 1. Wzrost aktywności ekonomicznej i poziomu innowacyjności w gospodarce województwa		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Wzmacnianie potencjału Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego jako lokomotyw rozwoju województwa	Terytorializacja polityki rozwoju	Szczeciński Obszar Metropolitalny, Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzki Obszar Funkcjonalny

2. Wzmocnienie potencjału kapitału ludzkiego, ukierunkowane działania na rzecz podnoszenia jakości edukacji, wzmocnienie sektora kreatywnego, wzmocnienie kompetencji technologicznych mieszkańców województwa	Terytorializacja polityki rozwoju, w tym kontrakty samorządowe	Miejskie Obszary Funkcjonalne oraz miasta ponadlokalne, wspomagające rozwój: Choszczno, Gryfice, Sławno
3. Przekształcanie terenów poprzemysłowych w strefy wielofunkcyjne z możliwością zachowania działalności gospodarczej	Planowanie przestrzenne	Całe województwo
4. Rozwój istniejących stref aktywności gospodarczej (parków przemysłowych, podstref specjalnych stref ekonomicznych) oraz instytucji otoczenia biznesu (parków naukowo-technologicznych, centrów transferu technologii, ośrodków doradczych)	Terytorializacja polityki rozwoju, planowanie przestrzenne, lobbing	Miejskie obszary funkcjonalne
5. Tworzenie inkubatorów przedsiębiorczości w powiązaniu ze wsparciem usług doradczych dla firm w początkowej fazie	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasta powiatowe
6. Wykorzystanie narzędzi ekonomii społecznej szczególnie na obszarach o niskiej aktywności gospodarczej i niskiej atrakcyjności inwestycyjnej	Terytorializacja polityki rozwoju	Specjalna Strefa Włączenia
7. Tworzenie warunków sprzyjających rozwojowi klastrów, zwłaszcza w obszarze inteligentnych specjalizacji	Działania programowe	Całe województwo
8. Wspieranie powiązań branży wzorniczej z przedsiębiorstwami w obszarze inteligentnych specjalizacji (m.in. opakowania, meble, wyroby metalowe) w zakresie wzornictwa przemysłowego	Działania programowe	Całe województwo
9. Wykreowanie znaczącego ośrodka wzrostu gospodarczego w centralnej strefie funkcjonalnej oraz wzmocnienie gospodarcze miast subregionalnych	Terytorializacja polityki rozwoju	Strefa Centralna, Wałcz, Szczecinek
10. Wsparcie tworzenia i rozwoju infrastruktury badawczo-rozwojowej w przedsiębiorstwach oraz procesu powstawania innowacji	Terytorializacja polityki rozwoju	Miejskie obszary funkcjonalne
11. Podniesienie potencjału jednostek naukowo-badawczych w obszarze inteligentnych specjalizacji	Terytorializacja polityki rozwoju	Szczeciński Obszar Metropolitalny, Koszalińsko--Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny
12. Nawiązanie i intensyfikacja współpracy między uczelniami, samorządem gospodarczym i zawodowym oraz podmiotami gospodarczymi w zakresie transferu usług i nowoczesnych technologii	Terytorializacja polityki rozwoju	Całe województwo
13. Preferencje dla lokalizacji w województwie innowacyjnych gałęzi przemysłu i usług oraz rozwój kreatywnego otoczenia dla tego typu działalności	Działania programowe	Całe województwo
14. Zwiększenie zastosowania innowacji w małych i średnich przedsiębiorstwach (MŚP)	Działania programowe	Całe województwo

15. Poprawa dostępności do Internetu szerokopasmowego, zapewnienie możliwości telepracy (pracy zdalnej), e-handlu i doradztwa na odległość oraz upowszechnienie techniki informacyjno-komunikacyjnej w przedsiębiorstwach	Terytorializacja polityki rozwoju	Całe województwo, preferencje: Specjalna Strefa Włączenia
16. Tworzenie warunków do lokalizacji na obszarach niskiej aktywności ekonomicznej podmiotów gospodarczych, specjalistycznej produkcji rolniczej, działalności pozarolniczej na obszarach wiejskich	Terytorializacja polityki rozwoju	Specjalna Strefa Włączenia
17. Wspieranie inteligentnej specjalizacji:	Terytorializacja polityki rozwoju	
• Wielkogabarytowe konstrukcje wodne i lądowe,		SOM, KKBOF, Wałecki OF, BMD OF
• Zaawansowane wyroby metalowe,		Całe województwo, w szczególności: SOM, KKBOF, Wałecki OF, Szczecinecki OF, CSF, powiat pyrzycki,
• Produkty drzewno-meblarskie,		Szczecinek, BMD OF, powiat goleniowski, Karlino, Sławno CSF
• Opakowania przyjazne środowisku,		Całe województwo
• Produkty inżynierii chemicznej i materiałowej,		Całe województwo
• Nowoczesne przetwórstwo rolno-spożywcze,		Całe województwo
• Multimodalny transport i logistyka,		SOM, KKBOF, BMD OF, Szczecinek, Wałcz
• Produkty oparte na technologiach informacyjnych		SOM, KKBOF, miasta powiatowe

Kierunek 2. Rozbudowa potencjału gospodarki morskiej w oparciu o porty morskie		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Ustalenia z rozdziału 2.8, Cel VIII., Kierunek 5. (Rozwój transportu morskiego)		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Wykorzystanie przewagi konkurencyjnej województwa, wynikającej z dobrego dostępu do portów, dla lokalizacji przemysłu wymagającego takiego dostępu	Działania programowe, lobbing	Całe województwo, w szczególności SOM i KKBOF
2. Wykorzystanie możliwości rozwoju portu zewnętrznego w Świnoujściu, w tym rozwój infrastruktury i suprastruktury oraz dalsza rozbudowa portu	Zadania rządowe, działania programowe, planowanie przestrzenne	Świnoujście
3. Restrukturyzacja portów i przystani rybackich w kierunku świadczenia usług turystycznych (rybactwa turystycznego i przewozów pasażerskich)	Terytorializacja polityki rozwoju	Gminy nad Zalewem Szczecińskim i na wybrzeżu Bałtyku
4. Utworzenie w Szczecinie terminalu lub stanowiska do obsługi dużych statków pasażerskich	Terytorializacja polityki rozwoju, planowanie przestrzenne	Szczecin
5. Dostosowanie wewnętrznej infrastruktury oraz technologii przeładunku w portach do standardów współczesnego transportu morskiego	Zadania rządowe, terytorializacja polityki rozwoju	Szczecin, Świnoujście, Police

6. Preferencje dla lokalizacji produkcji stoczniowej i przemysłów nowoczesnych technologii na terenach portowych	Terytorializacja polityki rozwoju, planowanie przestrzenne	Szczecin, Świnoujście
7. Tworzenie w portach morskich i w ich otoczeniu infrastruktury na potrzeby eksploatacji geologicznych zasobów morza	Zadania rządowe	Darłowo, Kołobrzeg, Szczecin, Świnoujście
8. Preferencje dla rozwoju produkcji wielkogabarytowych metalowych elementów konstrukcyjnych elektrowni wiatrowych na morzu	Terytorializacja polityki rozwoju	Szczecin
9. Zapewnienie odpowiednich standardów technicznych nabrzeży i dostępności od strony lądu dla drobnicy skonteneryzowanej w Szczecinie	Zadanie rządowe	Szczecin
10. Wykorzystanie regazyfikacji LNG do produkcji chłodniczej	Zadania rządowe, działania programowe	Świnoujście
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Pogłębienie toru wodnego do Świnoujścia do 17 m	Rada Ministrów	Świnoujście
2. Utworzenie ośrodka naukowo-badawczego zajmującego się problemami morza w oparciu o potencjał szkół wyższych lub jako niezależnej placówki	Rada Ministrów	Szczecin
3. Zapewnienie warunków dla rozwoju elektrowni wiatrowych w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Bałtyku	Urząd Morski	Gminy na wybrzeżu Bałtyku i wzdłuż korytarzy przesyłowych
4. Wzmacnianie powiązań portów morskich z ich lądowym zapleczem przez budowę i modernizację połączeń komunikacyjnych	Rada Ministrów, Województwo Dolnośląskie, Województwo Kujawsko-Pomorskie, Województwo Lubuskie, Województwo Pomorskie, Województwo Wielkopolskie, Rząd RFN	Korytarze transportowe w województwie i w innych województwach
5. Koordynowanie planów rozwojowych dużych portów ujścia Odry	Zarządy portów	Police, Szczecin, Świnoujście
6. Rozwój technologii wydobycia konkrecji polimetalicznych z dna morza	Rada Ministrów	Szczecin, Świnoujście

Kierunek 3. Jakościowy i ilościowy rozwój rynku pracy		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Zwiększenie efektywności systemu interwencji na rynku pracy, innowacyjne instrumenty rynku pracy	Działania programowe	Całe województwo
2. Aktywizacja osób w wieku powyżej 50 lat, ze szczególnym uwzględnieniem obszaru Specjalnej Strefy Włączenia	Działania programowe	Całe województwo
3. Ściślejsza współpraca powiatowych urzędów pracy z sąsiednich powiatów, w celu wymiany ofert i poszukiwania pracy dla bezrobotnych	Działania programowe	Całe województwo, Centralna Stefa Funkcjonalna
4. Wzrost liczby miejsc pracy w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, w tym w szczególności w innowacyjnym przemyśle (parki przemysłowe) i usługach (SSC/BPO/ IT)	Terytorializacja polityki rozwoju	Szczeciński Obszar Metropolitalny
5. Wzrost aktywności zawodowej kobiet, w tym przez poprawę dostępności opieki nad dziećmi	Działania programowe	Całe województwo

6. Utrzymanie podmiotów publicznych związanych z ochroną zdrowia (turystyka zdrowotna) oraz obroną narodową w obszarach peryferyjnych, ze względu na ich znaczenie dla lokalnych rynków pracy	Terytorializacja polityki rozwoju	Specjalna Strefa Włączenia
7. Zapewnienie warunków rozwoju usług związanych z opieką nad osobami starszymi oraz opieką nad dziećmi	Działania programowe	Całe województwo
8. Rozwój podmiotów sektora ekonomii społecznej	Terytorializacja polityki rozwoju, działania programowe	Specjalna Strefa Włączenia
9. Wspieranie rozwoju telepracy	Działania programowe	Całe województwo

Kierunek 4. Wspieranie wzrostu gospodarczego poprzez rozwój turystycznego potencjału endogenicznego województwa		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa Sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego	Zadania samorządowe, inwestycje celu publicznego, planowanie przestrzenne	Zgodnie z Koncepcją sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Podtrzymywanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego na terenach turystycznych	Terytorializacja polityki rozwoju	Gminy nadmorskie i obszary przyrodnicze chronione
2. Wpływanie na wydłużanie sezonu turystycznego, poprzez rozwój jakościowy oferty turystycznej	Terytorializacja polityki rozwoju	Całe województwo, preferowana Specjalna Strefa Włączenia
3. Wsparcie projektów z zakresu infrastruktury turystyki aktywnej i uzdrowiskowej bazującej na endogenicznych potencjałach obszaru, mających charakter prozatrudnieniowy	Terytorializacja polityki rozwoju	Specjalna Strefa Włączenia
4. Kanalizacja ruchu turystycznego na obszarach cennych przyrodniczo zagrożonych antropopresją	Terytorializacja polityki rozwoju	Obszary wraz z otulinami: Parków Narodowych, Parków Krajobrazowych, rezerwatów przyrody oraz obszary Natura 2000
5. Wzrost innowacyjności w usługach turystycznych	Terytorializacja polityki rozwoju	Preferowane obszary poza pasem nadmorskim
6. Rozwój funkcji turystycznych w portach morskich i przystaniach morskich	Terytorializacja polityki rozwoju, zadania rządowe	Porty morskie w: Trzebieży, Stepnicy, Nowym Warpnie, Wolinie, Kamieniu Pomorskim, Lubinie, Dziwnowie, Mrzeżynie, Kołobrzegu, Darłowie, Sierosławiu, Przytorze, Wapnicy i Dźwirzynie oraz przystanie morskie w: Karsiborze, Międzyzdrojach (dwie, w tym jedna pasażerska), Rewalu, Niechorzu, Ustroniu Morskim, Chłopach, Unieściu, Dąbkach i Jarosławcu
7. Wykorzystanie Półwyspu Nowowarpieńskiego do rozwoju windsurfingu i kitesurfingu	Planowanie przestrzenne	Gmina Nowe Warpno
8. Udrożnienie szlaku wodnego z Zalewu Szczecińskiego przez Dziwnę na Bałtyk	Zadanie rządowe	Gminy: Dziwnów, Kamień Pomorski, Wolin
9. Rewitalizacja przestrzeni nadwodnych miast, z uwzględnieniem funkcji turystycznej	Terytorializacja polityki rozwoju, planowanie przestrzenne	Miasta nadwodne
10. Podnoszenie atrakcyjności wizualnej frontów wodnych	Planowanie przestrzenne	Całe województwo

11. Promocja pojezierzy na rzecz intensyfikacji ruchu turystycznego na akwenach śródlądowych	Terytorializacja polityki rozwoju	Obszar pojezierzy
12. Wsparcie dla łączenia potencjałów turystycznych w układzie ponadgminnym	Terytorializacja polityki rozwoju	Całe województwo
13. Rozwój infrastruktury turystyki kajakowej	Terytorializacja polityki rozwoju	Całe województwo
14. Jakościowe rozszerzanie oferty turystycznej, o sektor usług zdrowotnych, medycznych wellness i SPA	Działania programowe	Całe województwo
15. Prace konserwatorskie, restauratorskie przy zabytkach, historycznych zespołach budowlanych, prowadzące do adaptacji tych obiektów do celów turystycznych	Działania programowe	Całe województwo
16. Tworzenie i rozwój szlaków turystyki kulturowej w oparciu o elementy dziedzictwa kulturowego	Działania programowe	Całe województwo
17. Wspieranie komplementarnej oferty turystyki miejskiej	Działania programowe	Całe województwo
18. Rozwój infrastruktury i oferty biznesowej i kulturowej	Terytorializacja polityki rozwoju	Całe województwo
19. Wprowadzanie nowych funkcji komercyjnych (w tym hotelowych o wysokim standardzie) w obiektach zabytkowych (pałace, dworki, forty, wieży ciśnień, latarnie morskie itp.)	Terytorializacja polityki rozwoju, działania programowe	Całe województwo
20. Zagospodarowanie turystyczne obiektów poprzemysłowych i pomilitarnych	Planowanie przestrzenne	Gmina Police, Świnoujście, Borne Sulinowo, Stargard, Mielno
21. Lobbowanie na rzecz ustanowienia Pomników Historii oraz umieszczania obiektów na liście światowego dziedzictwa UNESCO	Lobbing	Szczecin, Chwarszczany, Darłowo, Trzebiatów, Trzcińsko-Zdrój, Chojna, Kołobrzeg, Iwięcino
22. Organizacja cyklicznych imprez kulturalno-rozrywkowych o charakterze wizerunkowym	Działania programowe	Całe województwo
23. Wsparcie rozwiązań z zakresu zrównoważonego transportu i mobilności przeznaczonych dla obszarów turystycznych, w tym: • uwzględnianie problematyki „ostatniej mili" w dostępności transportowej do atrakcji lub obszaru turystycznego, • uwzględnianie w koncepcjach i planach rozwoju turystyki zagadnień związanych z komunikacyjną obsługą ruchu turystycznego (polityka parkingowa, oferta transportu publicznego, rozwiązania mobilności)	Terytorializacja polityki rozwoju	Całe województwo

Kierunek 5. Wykorzystanie potencjału rolniczej przestrzeni produkcyjnej województwa do rozwoju gospodarki żywnościowej i produkcji specjalistycznej		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Prowadzenie dalszej redystrybucji ziemi Zasobu Własności Rolnej Skarbu Państwa	Zadania rządowe	Całe województwo

2. Preferencje dla zwiększenia produkcji zwierzęcej, głównie chowu i hodowli bydła mięsnego i ochrona kierunku chowu i hodowli bydła mlecznego	Działania programowe	Całe województwo
3. Utrzymanie i rozwój hodowli drobiu oraz przetwórstwa mięsa drobiowego	Lobbing	Całe województwo
4. Zwiększenie upraw roślin przeznaczonych na cele energetyczne i na biomasę oraz wspieranie wytwarzania energii z biomasy oraz biogazu	Działania programowe	Całe województwo
5. Preferencje dla tworzenia gospodarstw ekologicznych	Terytorializacja polityki rozwoju	Specjalna Strefa Włączenia
6. Ograniczenie lokalizacji nowych wielkostadnych ferm chowu i hodowlanych na obszarach pojezierzy i na obszarach objętych dyrektywą azotanową i fosforanową	Planowanie przestrzenne	Gminy w powiatach: choszczeńskim, drawskim, gryfińskim, myśliborskim, pyrzyckim, stargardzkim, szczecineckim, świdwińskim, wałeckim
7. Tworzenie inkubatorów przetwórstwa lokalnego	Terytorializacja polityki rozwoju	Specjalna Strefa Włączenia
8. Tworzenie rolniczych grup producenckich i lokalnych grup działania, w tym rybackich	Terytorializacja polityki rozwoju	Specjalna Strefa Włączenia
9. Rozwój kadr i bazy materialnej doradztwa rolniczego, hodowli roślin i zwierząt oraz oceny odmian	Terytorializacja polityki rozwoju	Specjalna Strefa Włączenia
10. Ochrona gleb wysokiej jakości przed nierolniczym wykorzystaniem	Planowanie przestrzenne	Gminy na obszarach gleb wysokiej jakości w powiatach: gryfickim, gryfińskim, kołobrzeskim, koszalińskim, policki, pyrzyckim
11. Ochrona gleb przed zanieczyszczaniem, zmniejszaniem produktywności i naruszaniem warunków wodnych	Zadane rządowe, planowanie przestrzenne	Całe województwo
12. Prowadzenie produkcji rolniczej dostosowanej do warunków glebowych, przy uwzględnieniu wymogów ochrony środowiska	Działania programowe	Całe województwo
13. Ograniczenie odprowadzanych do wód substancji szkodliwych, w tym szczególnie odpływu związków azotu ze źródeł rolniczych	Działania programowe	Całe województwo
14. Zwiększenie zasobów wód powierzchniowych dla celów rolniczych poprzez poprawę zdolności retencyjnych na obszarach o deficytach wód powierzchniowych	Zadane rządowe, planowanie przestrzenne	Całe województwo
15. Regulacja stosunków wodnych w glebach poprzez prowadzenie prawidłowej melioracji	Zadania rządowe	Całe województwo
16. Wspieranie produkcji i przetwórstwa ekologicznego	Terytorializacja polityki rozwoju	Obszary o niekorzystnych warunkach gospodarowania
17. Wspieranie rozwoju agroturystyki i innych form rekreacji na obszarach wiejskich	Terytorializacja polityki rozwoju	Obszary o niekorzystnych warunkach gospodarowania
18. Zalesianie gruntów o niskiej produktywności rolnej	Planowanie przestrzenne	Obszary o niekorzystnych warunkach gospodarowania

19. Wspieranie praktyk mających na celu ograniczanie zanieczyszczeń środowiska ze źródeł rolniczych, w tym emisji gazów cieplarnianych do atmosfery	Działania programowe	Całe województwo

Kierunek 6. Prowadzenie trwale zróżnicowanej gospodarki leśnej		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Prowadzenie gospodarki leśnej w oparciu o zasady zrównoważonego rozwoju	Działania programowe	Całe województwo
2. Monitoring stanu infrastruktury rekreacyjnej w lasach	Działania programowe	Całe województwo
3. Propagowanie wizji wielofunkcyjności lasu (rola: gospodarcza, ekologiczna, społeczna)	Zadania rządowe, działania programowe	Całe województwo
4. Weryfikacja narzędzi wspierania zalesień	Działania programowe	Całe województwo
5. Dążenie do szerszej partycypacji obywateli w zakresie społecznego wykorzystaniu lasu	Działania programowe	Całe województwo
6. Wspieranie zrównoważonej współpracy gospodarki leśnej z przemysłem drzewno-meblarskim i budownictwem	Działania programowe	Całe województwo

2.8. Cel VIII. Poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej oraz sprawności systemu transportowego

Z uwagi na peryferyjne położenie województwa w przestrzeni Polski i acentralne położenie głównych miast województwa, głównym celem jest poprawa dostępności przestrzeni województwa, zarówno w układzie zewnętrznym – krajowym i europejskim, jak również w układzie wewnątrzwojewódzkim. Służyć to ma poprawie dostępności obszarów peryferyjnych do głównych ośrodków miejskich. Poprawa ta powinna być realizowana w zakresie wszystkich rodzajów transportu, zarówno w warstwie infrastruktury liniowej, punktowej, jak i w zakresie jakości środków transportu i usług, rozwiązań systemowych i zarządzania, co powinno przyczynić się do wzrostu bezpieczeństwa i ograniczania kongestii w transporcie. Działania w tym zakresie przyczynią się także do poprawy konkurencyjności województwa oraz wzrostu jakości i bezpieczeństwa życia mieszkańców.

Uwaga: Wskazane na mapie planowane przebiegi linii kolejowych, dróg i obejścia miejscowości nie stanowią przesądzenia lokalizacyjnego, a jedynie wariantowe kierunki działań w tym zakresie lub wskazania określone w wyniku przeprowadzonego postępowania w zakresie oceny oddziaływania na środowisko. Nie wyczerpują również możliwości planowania, projektowania i realizacji innych oprócz wymienionych enumeratywnie połączeń, obwodnic (w ciągu dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych), a także wprowadzania zmian w kategoryzacji dróg i linii kolejowych, w tym również w wyniku realizacji poszczególnych inwestycji lub ich wariantów.

INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Niedostateczny poziom konsolidacji na płaszczyźnie krajowych i unijnych dokumentów programowych oraz niewystarczający poziom wdrażania ustaleń w zakresie rozwoju infrastruktury transportu.
- Potencjał wynikający z położenia wzdłuż przebiegu infrastruktury transportowej łączącej Skandynawię z Południową Europą, stanowiącej podstawę budowy Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC – ROUTE65.
- Niedostosowanie sieci powiązań komunikacyjnych do zakładanych parametrów technicznych i wystarczająco sprawnych połączeń z ważnymi ośrodkami w kraju oraz Europie środkowej i południowo-wschodniej.
- Położenie w zasięgu oddziaływania i obsługi niemieckiej infrastruktury transportu lotniczego, sieci

śródlądowych dróg wodnych i autostrad.

- Otwarcie na odbudowę transgranicznych powiązań funkcjonalnych Szczecina i innych ośrodków przygranicznych.

Dostępność transportowa województwa
• Wysoki potencjał wynikający z funkcjonowania infrastruktury transportu drogowego, szynowego, wodnego morskiego i śródlądowego oraz lotniczego. • Osłabienie potencjału centralnej i południowo-wschodniej części województwa w wyniku nierównomiernego rozmieszczenia infrastruktury. • Wysoka (najlepsza w Polsce) dostępność zachodniej części województwa, w tym Szczecina, na tle potencjałowej dostępności europejskiej. • W dalszym ciągu słaba dostępność znacznej części regionu (poza Szczecinem i SOM) do centrum kraju, zarówno czasowa, jak i potencjałowa (drogowa i kolejowa) – pomimo zrealizowanego w całości połączenia Szczecina z Warszawą w ciągu S3/A2. • Słaba dostępność dużej części województwa do ośrodka wojewódzkiego (dla znacznej części województwa czas dostępu do Szczecina zawiera się w przedziale od 90 do 180 i więcej minut) – pomimo zauważalnych zmian jakościowych i ilościowych w infrastrukturze transportu. • Planowane obecnie przebiegi dróg ekspresowych nie dają perspektyw na poprawę dostępności centralnej części województwa, skutkując wzrostem znaczenia sieci kolejowej (konieczność modernizacji linii 210).
Sieć dróg kołowych
• Połączenie z ważniejszymi ośrodkami w województwie, kraju poprzez autostradę A6 w Europie Zachodniej dzięki wykształconej sieci dróg. • Niska gęstość dróg krajowych w układzie południkowym. • Stosunkowo wysoki wskaźnik gęstości demograficznej dróg w porównaniu do reszty kraju, przy relatywnie niższej dynamice zmian. • Stosunek ilości dróg utwardzonych do powierzchni województwa poniżej średniej krajowej – (61,3 km/100 km^2, przy średniej krajowej 93 km/100 km^2). • Niedostosowanie infrastruktury transportowej, w szczególności drogowej, do znacznego sezonowego wzrostu natężenia ruchu turystycznego. • Brak stałego połączenia drogowego z wyspą Uznam w Świnoujściu. • „Wąskie gardła” utrudniające ruch na głównych drogach krajowych (DK 3, DK 6, DK 10, DK 11, DK 20). Niedostateczna gęstość dróg krajowych w układzie północ–południe. • Zadowalający stan techniczny większości istniejących dróg krajowych. • Niezadowalający stan techniczny większości dróg wojewódzkich a także powiatowych i gminnych. • Zły stan obiektów mostowych na drogach wojewódzkich. • Niewystarczająca liczba obwodnic miejscowości. • Ograniczenie funkcjonowania i rozwoju sieci drogowej jako wynik wysokiego nasycenia przyrodniczymi obszarami chronionymi, w tym obszarami w sieci Natura 2000.
Bezpieczeństwo ruchu drogowego
• Wyraźna tendencja spadkowa dla wszystkich zdarzeń drogowych (w tym wypadków ze skutkiem śmiertelnym), przy jednoczesnym stałym wzroście liczby pojazdów mechanicznych i uczestników ruchu drogowego. • Wskaźniki wypadkowości, w tym liczba ofiar śmiertelnych, w dalszym ciągu powyżej średniej europejskiej. • W dalszym ciągu nieosiągnięty cel strategiczny Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 (zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o co najmniej 50% do roku 2020, tj. nie więcej niż 2000 ofiar śmiertelnych w roku 2020).

- Konieczność podejmowania dalszych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa infrastruktury transportu, budowy i przebudowy chodników, zatok autobusowych, elementów uspokojenia ruchu, wydzielonych dróg rowerowych i ciągów pieszych (minimalizujących styk rowerzystów i pieszych z ruchem samochodowym), a także na rzecz profilaktyki i edukacji.

Infrastruktura kolejowa

- Rozwinięta sieć połączeń kolejowych województwa z pozostałą częścią kraju, przy jednoczesnym złym stanie technicznym większości linii kolejowych.
- Wystarczająca gęstość linii kolejowych (poniżej średniej krajowej, jednak przy większej długości sieci przypadającej na mieszkańca województwa).
- Brak szybkiego, zelektryfikowanego połączenia z Niemcami – ograniczenia ruchu kolejowego na linii w kierunku Berlina.
- Brak bezpośrednich połączeń kolejowych z ważnymi ośrodkami jak Gorzów Wlkp. i Świnoujście Centrum oraz brak połączeń pasażerskich do miast powiatowych: Pyrzyce, Myślibórz i Police.
- Słaba dostępność kolejowa pasa nadmorskiego.
- Sukcesywna likwidacja połączeń i linii kolejowych.
- Luki w systemie transportowym wynikające z likwidacji połączeń i odcinków linii kolejowych.
- Wciąż za mały (choć rosnący od kilku lat) udział kolei w przewozach w transporcie publicznym.
- Występowanie zagrożenia wynikającego z przewozu ładunków niebezpiecznych z i do Polic przez centrum Szczecina; brak prac prowadzących do budowy obwodnicy kolejowej Szczecina.
- Zły stan techniczny dworców kolejowych i infrastruktury towarzyszącej, niespełniający wymaganych standardów.
- Ograniczenie rozwoju portów Szczecin i Świnoujście wynikające ze złego stanu obiektów infrastruktury kolejowej.
- Niewykorzystany potencjał wąskotorowych linii kolejowych np. jako produktu turystycznego.

Transport zbiorowy

- Odpływ pasażerów korzystających z kolei i środków transportu publicznego, przy jednoczesnej degradacji infrastruktury i poziomu usług oraz utrzymującym się wzroście wskaźnika motoryzacji, a także brak perspektyw na zmianę tego trendu.
- Niska konkurencyjność publicznego transportu zbiorowego (zły stan infrastruktury, ograniczona oferta operatorów, brak rozwiązań integrujących różne systemy transportu) w stosunku do transportu prywatnego.
- Możliwość uzupełnienia i uatrakcyjnienia transportu publicznego oraz zniwelowania problemu „ostatniej mili”, elastycznymi usługami transportowymi (bikesharing, systemy carpooling, transport na „żądanie”).

Transport morski

- Wysoki potencjał regionu wynikający z lokalizacji portów morskich i Odrzańskiej Drogi Wodnej.
- Funkcjonowanie największego polskiego terminalu promowego w Świnoujściu.
- Zbyt małe – w stosunku do możliwości – znaczenie portów Pomorza Zachodniego, ze względu na wciąż niewystarczającą jakość połączeń lądowych (kolejowych i drogowych) oraz wodnych śródlądowych.
- Ograniczone możliwości sprawnej obsługi zewnętrznego portu w Świnoujściu wraz z jego lądowym zapleczem.
- Parametry torów podejściowych i ograniczenia wynikające z lokalizacji infrastruktury (Nordstream) na ich przebiegu – barierą w przyjmowaniu statków o zanurzeniu 15 m (maksymalnym dla Cieśnin Duńskich) do portu w Świnoujściu.
- Niewystarczające wykorzystanie potencjału portu w Szczecinie z powodu zbyt małej głębokości toru podejściowego Świnoujście-Szczecin oraz ograniczonej obsługi drogowej od południa.

- Dekapitalizacja infrastruktury portów.

Transport wodny śródlądowy

- Wysoki potencjał i zdolność konkurencyjna portów ujścia Odry w stosunku do innych portów bałtyckich, wynikające z położenia na styku morskich i śródlądowych dróg wodnych (sprawniejsze połączenia transportowe z zapleczem portowym).
- Wymóg dostosowania Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów IV klasy żeglowności wynikający z ratyfikacji porozumienia AGN.
- Wysokie walory przyrodnicze szlaku.
- Konflikt przestrzenny pomiędzy funkcjonowaniem i rozwojem drogi wodnej na Odrze a uwarunkowaniami przyrodniczymi.
- Zagrożenie ograniczeniami w użytkowaniu drogi wodnej Odry (wynikającymi ze stanu technicznego i parametrów drogi wodnej) dla wykorzystania potencjału portów ujścia Odry.
- Niewykorzystany potencjał połączenia przez kanał Odra-Hawela z zachodnioeuropejską siecią dróg wodnych, wynikający częściowo z ograniczeń na drodze wodnej.
- Ograniczenie gospodarczego i turystycznego wykorzystania śródlądowych dróg wodnych wynikające z obniżonych parametrów obiektów mostowych.

Transport lotniczy

- Poprawa połączenia drogowego i kolejowego Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów ze Szczecinem i częścią zachodnią regionu (realizacja dróg ekspresowych 3 i 6, linia kolejowa nr 402 z łącznicą nr 434). Zwiększenie dostępności możliwe poprzez budowę na Odrze stałej przeprawy Police-Święta, oraz przedłużenie łącznicy kolejowej 434 do linii 401.
- Słaba dostępność wschodniej części województwa do portu lotniczego i brak uzasadnienia ekonomicznego dla uruchomienia portu lotniczego w Zegrzu Pomorskim.
- Położenie Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów w obszarze bezpośredniego oddziaływania lotnisk berlińskich jako determinanta funkcji i zasięgu oddziaływania.
- Ograniczony potencjał ludnościowy lotniska w Goleniowie (w buforze 100 km od lotniska mieszka zaledwie 1,48 mln osób).
- Ograniczona oferta połączeń portu lotniczego w Goleniowie (przewaga lotów do Warszawy i zagranicznych miast będących celem dojazdów do pracy).
- Niewystarczająca liczba kierunków połączeń lotniczych.

Transport intermodalny

- Niewykorzystany potencjał regionu w rozwoju systemów transportu intermodalnego.
- Szansa na rozbudowę intermodalnych systemów transportowych, wynikająca z dostępnych narzędzi UE.
- Realne zagrożenie w konkurencji ze stroną niemiecką.
- Nieznaczny udział usług/przewozów intermodalnych w ogólnym bilansie przewozów.
- Realizacja przewozu naczep w relacjach lądowych do/z województwa jak i z/do portów Szczecin i Świnoujście wdrażana wyłącznie transportem drogowym.

Kierunek 1. Wzmacnianie i kształtowanie systemu ponadregionalnych i transgranicznych powiązań drogowych województwa		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa drogi S3 Goleniów--Świnoujście na odcinkach: • Troszyn – Świnoujście, • Miękowo – koniec obwodnicy Brzozowa wraz z rozbudową odcinka Miękowo-Rzęśnica (w przetargu), • budowa obwodnicy m. Brzozowo na drodze S3 (w przetargu)	Planowanie przestrzenne, zadania rządowe, lobbing	Gminy: Wolin, Przybiernów, Goleniów, Międzyzdroje, Stepnica, Świnoujście
2. Przebudowa drogi krajowej nr 6 na odcinku od węzła Kijewo do węzła Rzęśnica do parametrów klasy A	Zadanie rządowe	Gminy: Goleniów, Szczecin
3. Budowa drogi ekspresowej S6 Koszalin–Słupsk na odcinkach: • obwodnica Koszalina i Sianowa – sekcja 2 • Sianów-Słupsk	Planowanie przestrzenne, zadania rządowe	Gminy na przebiegu planowanej drogi S6: Będzino, Biesiekierz, Brojce, Dygowo, Goleniów, Kołobrzeg (gmina miejska i wiejska), Koszalin, Malechowo, Nowogard, Płoty, Rymań, Sianów, Siemyśl, Sławno (gmina miejska i wiejska), Ustronie Morskie
4. Budowa drogi S10 (od węzła Kijewo w kierunku wschodnim) z budową obwodnic miejscowości położonych na jej przebiegu w klasie S, w tym:	Planowanie przestrzenne, zadanie rządowe (bez finansowania)	Gminy na przebiegu drogi krajowej nr 10: Drawno, Kalisz Pomorski, Kobylanka, Mirosławiec, Recz, Stargard (gmina wiejska), Suchań, Szczecin, Wałcz (miasto i gmina)
• budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniewa wraz z drogą wspomagającą na odcinku Niedźwiedź–Zdunowo w ciągu S10 (w realizacji), • budowa obwodnicy Wałcza (w realizacji), • budowa odcinka Stargard––obwodnica Wałcza–Piła (przewidziane do realizacji 2017-2023)	Zadanie rządowe (bez finansowania), planowanie przestrzenne, lobbing	
5. Budowa drogi ekspresowej S11, w tym:	Planowanie przestrzenne	Gminy na przebiegu drogi krajowej nr 11: Będzino, Biesiekierz, Bobolice, Dygowo, Kołobrzeg (miasto i gmina), Koszalin, Manowo, Szczecinek (miasto i gmina), Świeszyno, Ustronie Morskie
• budowa odcinka Kołobrzeg–Koszalin	Zadania rządowe	
• budowa drogi ekspresowej S11 na odcinku Koszalin–Szczecinek	Zadania rządowe (bez finansowania), planowanie przestrzenne, lobbing	
6. Budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina w relacji węzeł Goleniów na S3/S6 wraz z przeprawą tunelową Police–Święta do A6 w klasie S z połączeniem w kierunku autostrady A20 w Niemczech	Planowanie przestrzenne, zadanie rządowe	Gminy: Dobra (Szczecińska), Goleniów, Kołbaskowo, Police
7. Budowa stałego połączenia drogowego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu	Planowanie przestrzenne, zadanie rządowe	Miasto Świnoujście
8. Budowa obwodnicy Przecławia i Warzymic w ciągu drogi krajowej nr 13, wraz z nowym węzłem Kołbaskowo łączącym DK13 z A6 (droga dwujezdniowa w klasie GP)	Planowanie przestrzenne, zadanie rządowe	Gmina Kołbaskowo
9. Budowa obwodnicy Myśliborza w ciągu drogi krajowej nr 26	Planowanie przestrzenne, zadanie rządowe	Gmina Myślibórz

10. Budowa II etapu obwodnicy Węgorzyna w ciągu drogi krajowej nr 20	Planowanie przestrzenne, zadanie rządowe	Gmina Węgorzyno
11. Budowa obwodnicy Gryfina oraz nowego odcinka DK 31 Radziszewo–-Gryfino wraz z budową nowego węzła Radziszewo na A6	Planowanie przestrzenne, zadanie rządowe	Gmina Gryfino, Miasto Szczecin
12. Realizacja inwestycji Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych • Klasa ryzyka największa: 29 zadań na drogach krajowych nr 10 (1 zadanie), nr 20 (7), nr 22 (2), nr 23 (4), nr 25(1), nr 26 (1) nr 31(13) • Klasa ryzyka bardzo duża: 7 zadań (na drogach nr 13, 20, 31)	Zadania rządowe	W wyznaczonych w programie lokalizacjach
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Przebudowa drogi krajowej nr 10 do parametrów klasy GP (odcinek: granica państwa/Lubieszyn-granica m. Szczecina i dalej w granicach miasta w rejonie ulic Łukasińskiego i Ku Słońcu)	Planowanie przestrzenne, lobbing	Gmina Dobra, Miasto Szczecin
2. Zabezpieczenie rezerwy terenu pod budowę obwodnic miejscowości w ciągu głównych dróg krajowych: • nr 20 (Stargard, Drawsko Pomorskie, Złocieniec, Czaplinek), • nr 23 (Dębno), • nr 31 (Widuchowa, Chojna, Lisie Pole, Mieszkowice)	Planowanie przestrzenne, lobbing	Gminy na przebiegu poszczególnych dróg w powiatach: drawskim, gryfińskim, łobeskim, myśliborskim, policki, stargardzkim, szczecineckim, wałeckim
3. Ocena i weryfikacja przebiegu projektowanych obwodnic w stosunku do centrów miast, pod kątem obszarów obsługi oraz walorów krajobrazowych i środowiskowych	Planowanie przestrzenne	Całe województwo – gminy na przebiegu poszczególnych dróg
4. Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym: • budowa ciągów dróg rowerowych z maksymalną separacją ruchu rowerowego i pieszego od ruchu kołowego • 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	Zadania rządowe i samorządowe, planowanie przestrzenne	Całe województwo

Kierunek 2. Usprawnianie systemu dróg wojewódzkich, spójnego przestrzennie z systemem dróg krajowych		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa obejść miast Trzebiatów, Gryfice, Szczecinek, etap II	Zadanie samorządowe, planowanie przestrzenne	Gminy: Trzebiatów, Gryfice, Szczecinek (gminy miejska i wiejska)
2. Przebudowa dróg wojewódzkich nr:	Zadania samorządowe, planowanie przestrzenne	
• 163 (na odcinkach Połczyn–Zdrój––Czaplinek i Kołobrzeg–Białogard)		Gminy: Połczyn-Zdrój, Czaplinek, Kołobrzeg, Karlino, Dygowo, Białogard
• 203 (Darłowo–granica województwa)		Gminy: Darłowo, Postomino

• 109 (Trzebiatów–Płoty)		Gminy: Gryfice, Płoty, Trzebiatów,
• 111 (na odcinku Recław–Stepnica)		Gminy: Wolin, Stepnica
• 102(na odcinkach: Lędzin–Trzebiatów, Trzebiatów–Bezpraw)		Gminy: Karnice, Trzebiatów, Kołobrzeg (wiejska)
• 151 (na odcinku Recz–Choszczno)		Gminy: Choszczno, Recz
• 151 (na odcinku Świdwin Łobez)		Gminy: Świdwin (miejska i wiejska), Brzeźno, Łobez
• 152 (na odcinkach Starogard–Świdwin i Świdwin–Połczyn-Zdrój)		Gminy: Resko, Łobez, Świdwin (miejska i wiejska), Połczyn Zdrój
3. Przebudowa przejść dróg wojewódzkich przez miejscowości: • Tanowo (DW115)	Zadania samorządowe, planowanie przestrzenne	Gminy: Nowe Warpno, Police
4. Przebudowa dróg wojewódzkich nr:	Zadania bez zabezpieczenia finansowego (lista rezerwowa)	
• 163 na odcinku Białogard–-Połczyn-Zdrój		Gminy: Białogard (miejska i wiejska), Połczyn-Zdrój
• 103 na odcinku Świerzno–Trzebiatów		Gminy: Świerzno, Karnice, Trzebiatów
• 105 na odcinku Kiełpino–Rzesznikowo		Gminy: Rymań, Brojce
• 178 na odcinku Wałcz–Gostomia		Gmina Wałcz (miejska i wiejska)
• 173 na Połczyn-Zdrój–Drawsko Pomorskie		Gminy: Połczyn-Zdrój, Drawsko Pomorskie, Złocieniec
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Zabezpieczanie rezerwy terenu pod budowę obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich w miejscowościach: Białogard, Pyrzyce, Lipiany, Choszczno, Łobez, Świdwin, Golczewo, Pełczyce, Trzebież, Warnice/Barnim	Planowanie przestrzenne	Gminy: Białogard (miejska i wiejska), Pyrzyce, Lipiany, Choszczno, Łobez, Świdwin (miejska i wiejska), Golczewo, Pełczyce, Police, Warnice
2. Przebudowa odcinków szlakowych dróg wojewódzkich (nieobjętych szczegółowymi ustaleniami planu)	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Odcinki dróg o parametrach niespełniających wymaganych standardów
3. Weryfikacja przebiegu projektowanych obwodnic w stosunku do centrów miast pod kątem obszarów obsługi oraz walorów krajobrazowych i środowiskowych	Planowanie przestrzenne	W obszarze planowanych działań

Kierunek 3. Kształtowanie systemu zewnętrznych i wewnętrznych kolejowych powiązań transportowych		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Modernizacja linii kolejowej nr 351 Szczecin Główny–Stargard–Krzyż––Poznań	Zadanie rządowe	Gminy: Bierzwnik, Choszczno, Dolice, Kobylanka, Krzęcin, Stargard (miejska i wiejska) Szczecin
2. Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Szczecin Główny–Kostrzyn nad Odrą wraz z łącznicami 821 i 822	Zadanie rządowe	Gminy: Boleszkowice, Chojna, Gryfino, Mieszkowice, Moryń, Szczecin, Widuchowa
3. Modernizacja linii 408 i 409 (z elektryfikacją i budową drugiego toru); rozwój powiązań z Berlinem i Europą Zachodnią	Zadania rządowe, lobbing	Gminy: Dobra (Szczecińska), Kołbaskowo, Szczecin
4. Rewitalizacja linii kolejowej nr 210 granica województwa–Szczecinek––Runowo Pomorskie	Zadanie rządowe/ zadanie samorządowe, terytorializacja polityki rozwoju	Gminy: Borne Sulinowo, Czaplinek, Drawsko Pomorskie, Szczecinek, Węgorzyno, Zło-

		cieniec
5. Budowa kolejowego zachodniego obejścia Szczecina	Planowanie przestrzenne, zadanie rządowe, lobbing	Gminy: Dobra (Szczecińska), Police
6. Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących linii kolejowych nr 406, 273, 351	Zadanie rządowe, zadanie samorządowe, planowanie przestrzenne	Gminy: Szczecin, Police, Gryfino, Goleniów, Stargard (miejska i wiejska)
7. Rozszerzenie kolei metropolitalnej na linię nr 409 wraz z budową nowych stacji/ przystanków kolejowych w gminie Kołbaskowo	Zadanie rządowe, zadanie samorządowe, planowanie przestrzenne	Gminy Szczecin i Kołbaskowo
8. Modernizacja linii kolejowej nr 405 (odcinek Szczecinek–granica województwa)	Zadanie rządowe	Gminy na przebiegu linii
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa nowych lub zmiana lokalizacji istniejących stacji /przystanków kolejowych na istniejących liniach kolejowych, w celu optymalizacji obsługi podróżnych	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Miejscowości przy liniach kolejowych wg indywidualnych analiz
2. Modernizacja linii kolejowej 202 Stargard–Gdańsk Główny (budowa drugiego toru) z możliwą zmianą geometrii linii i możliwością pozyskania części działek gruntowych dla potrzeb inwestycji	Zadanie rządowe, planowanie przestrzenne, lobbing	Gminy: Białogard (miejska i wiejska), Biesiekierz, Chociwel, Darłowo (gmina), Koszalin, Łobez, Malechowo, Rąbino, Sianów, Sławno (miasto i gmina), Stara Dąbrowa, Stargard (miasto i gmina), Świdwin (miasto i gmina), Świeszyno, Węgorzyno
3. Modernizacja linii kolejowej nr 402 na odcinku Koszalin–Kołobrzeg z możliwą zmianą geometrii linii i możliwością pozyskania części działek gruntowych dla potrzeb inwestycji	Zadanie rządowe, planowanie przestrzenne, lobbing	Gminy: Będzino, Biesiekierz, Kołobrzeg, Koszalin, Ustronie Morskie
4. Modernizacja linii kolejowej nr 404 Szczecinek–Kołobrzeg	Zadanie rządowe, terytorializacja polityki rozwoju, lobbing	Gminy: Białogard (miejska i wiejska), Dygowo, Grzmiąca, Karlino, Kołobrzeg (miejska i wiejska), Szczecinek, Tychowo
5. Reaktywacja połączeń na liniach kolejowych:	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju, lobbing	
• nr 406 Szczecin–Police–Trzebież w ramach Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej		Gminy: Szczecin, Police, Nowe Warpno
• nr 415 Myślibórz–Gorzów Wlkp.		Gminy: Myślibórz, Nowogródek Pomorski
• nr 410 Złocieniec–Kalisz Pomorski		Gminy: Złocieniec, Wierzchowo, Mirosławiec, Kalisz Pomorski
• nr 420 Worowo–Płoty–Wysoka Kamieńska		Gminy: Golczewo, Gryfice, Płoty, Resko, Radowo Małe
6. Poprawa dostępności do pasa nadmorskiego przez przedłużenie linii kolejowej z Kamienia Pomorskiego do Dziwnówka i Rewala	Planowanie przestrzenne, inwestycja celu publicznego, lobbing	Gminy: Dziwnów, Kamień Pomorski, Rewal
7. Zachowanie śladu komunikacyjnego wraz z infrastrukturą wszystkich linii kolejowych, ochrona ciągów do odtworzenia lub wykorzystania do innych inwestycji liniowych	Planowanie przestrzenne	Całe województwo

8. Modernizacja dworców i stacji kolejowych, w tym dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych	Zadania rządowe	Całe województwo
9. Rewitalizacja linii wąskotorowych i dostosowanie ich do potrzeb ruchu turystycznego w relacjach: • Koszalin–Manowo–Świelino • Gryfice–Niechorze–Trzebiatów–Gryfice (na odc. Gryfice–Pogorzelica linia czynna sezonowo)	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju, lobbing	Gminy: Bobolice, Brojce, Chociwel, Dobra, Dobrzany, Gryfice, Ińsko, Koszalin, Manowo, Marianowo, Rewal, Stara Dąbrowa, Stargard (miejska i wiejska), Trzebiatów
10. Poprawa bezpieczeństwa na styku ruchu kolejowego i drogowego: budowa przejazdów bezkolizyjnych, przebudowa przejazdów kolejowych, modernizacja urządzeń sterowania ruchem	Zadanie rządowe	
Projekty	*Podmiot odpowiedzialny*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Analiza celowości i możliwości połączenia linii 401 i 402 przez przedłużenie łącznicy 434 prowadzącej na lotnisko Szczecin–Goleniów	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., samorząd województwa, SSOM	Gmina Goleniów
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Włączenie województwa do programu budowy linii wysokich prędkości na kierunku Szczecin–Poznań	Ministerstwo Infrastruktury, Dyrekcja Generalna PKP	Całe województwo
2. Poprawa i rozwój komunikacji pasażerskiej w relacjach regionalnych i ponadregionalnych dla Szczecina, Koszalina, Kołobrzegu, Stargardu, Szczecinka, Świnoujścia, Wałcza; budowa systemu Szybkiej Kolei Regionalnej	PKP, samorząd województwa	Całe województwo

Kierunek 4. Rozwój transportu zbiorowego		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego w Szczecinie, integrującego transport publiczny w rejonie dworca Szczecin Główny	Zadanie rządowe, zadanie samorządowe, planowanie przestrzenne	Miasto Szczecin
2. Przebudowa dróg lokalnych łączących centrum przesiadkowe w Gryfinie z siecią TEN-T	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju, inwestycje celu publicznego	Miasto Gryfino
3. Realizacja węzła przesiadkowego Głębokie w Szczecinie oraz budowa węzła przesiadkowego i pętli autobusowej w Policach	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju, inwestycje celu publicznego	Miasto Szczecin i gmina Police
4. Budowa infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo-promowo-autobusowego w Świnoujściu etap I i II	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju, inwestycje celu publicznego	Miasto Świnoujście
5. Budowa Zintegrowanych Centrów Przesiadkowych w Gryfinie, Stargardzie i Goleniowie	Terytorializacja polityki rozwoju, inwestycje celu publicznego	Miasta: Gryfino, Stargard, Goleniów
6. Budowa centrum przesiadkowego w dzielnicy Załom wraz z pętlą autobusową	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju, inwestycje celu publicznego	Miasto Szczecin, gmina Goleniów
7. Budowa miejsca przesiadkowego na skrzyżowaniu ulic Na Świdwie i Wschodniej w miejscowości Łęgi	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju, inwestycje celu publicznego	Gmina Dobra
8. Budowa punktu przesiadkowego wraz z zapleczem parkingowym przy stacji kolejowej w miejscowości Reptowo	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju, inwestycje celu publicznego	Gmina Kobylanka

9. Miasto Kołobrzeg: inteligentne systemy transportowe, ścieżki rowerowe, miejska wypożyczalnia rowerów oraz parkingi strategiczne Park & Ride	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju, inwestycje celu publicznego	Miasto Kołobrzeg
10. Miasto Koszalin: inwestycje w zakresie zintegrowanej infrastruktury związanej z transportem niskoemisyjnym na terenie Koszalina	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasto Koszalin
11. Gmina Mielno: budowa centrum przesiadkowego w Mielnie	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju, inwestycje celu publicznego	Gmina Mielno
12. Zakup taboru niskoemisyjnego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym i Koszalińsko – Kołobrzesko – Białogardzkim Obszarze Funkcjonalnym	Terytorializacja polityki rozwoju	Szczeciński Obszar Metropolitalny i Koszalińsko – Kołobrzesko – –Białogardzki Obszar Funkcjonalny
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Niwelowanie przewagi transportu indywidualnego nad transportem publicznym poprzez: • zwiększenie dostępności przestrzennej przystanków oraz ułatwienia dla zmiany środka transportu podróżnych • skrócenie czasu podróży transportu publicznego • optymalizację częstotliwości połączeń transportu publicznego • integrację systemów transportu kołowego (drogowego) i kolejowego • poprawę jakości taboru transportu publicznego • wsparcie tworzenia elastycznych usług transportowych • preferencje dla transportu publicznego w miastach • wsparcie na rzecz integrowania się organizatorów transportu w celu skoordynowanego prowadzenia polityk transportowych na danym obszarze	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasta i ich obszary funkcjonalne
2. Wspieranie rozwoju transportu zbiorowego i zrównoważonej mobilności w miejskich obszarach funkcjonalnych oraz w pasie nadmorskim	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasta i ich obszary funkcjonalne
3. Budowa systemów typu park & ride, bike & ride, czy kiss &ride przy dworcach kolejowych w miejscowościach będących siedzibami powiatów i gmin	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Miasta województwa
4. Utworzenie zintegrowanego systemu taryfowo–biletowego w skali województwa	Działania programowe	Miasta i ich obszary funkcjonalne
5. Zintegrowane działania na rzecz zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej w obszarze funkcjonalnym Szczecina poprzez budowę węzłów przesiadkowych wraz z drogami dojazdowymi	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju, inwestycje celu publicznego	Szczeciński Obszar Metropolitalny
6. Wsparcie dla systemowego pozyskiwania danych o dostępnej na obszarze województwa ofercie transportowej w celu koordynacji polityk transportowych i lepszej diagnozy obszarów wykluczonych transportowo	Działania programowe	Całe województwo

Kierunek 5. Rozwój transportu morskiego		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Pogłębienie toru wodnego Świnoujście––Szczecin do 12,5 m na całej długości wraz z lokalizacją pól odkładu urobku na Zalewie Szczecińskim	Zadanie rządowe	Morskie wody wewnętrzne w granicach gmin: Goleniów, Police, Stepnica, Szczecin, Świnoujście, Międzyzdroje
2. Poprawa dostępu do infrastruktury portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu od strony wody i lądu	Zadanie rządowe	Gminy: Szczecin, Świnoujście
3. Rozbudowa infrastruktury portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Szczecin i Świnoujście)	Zadanie rządowe	Gminy: Szczecin, Świnoujście
4. Budowa nabrzeża głębokowodnego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu	Zadanie rządowe	Świnoujście, obszary morskie
5. Rozbudowa infrastruktury lądowej terminalu promowego	Zadanie rządowe	Świnoujście
6. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	Zadanie rządowe	Gminy Świnoujście i Szczecin
7. Rozbudowa terminalu morskiego: poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży w Policach (budowa drogi i linii kolejowej do portu w Policach)	Zadanie rządowe	Gmina Police
8. Rozbudowa terminalu barkowego: poszerzenie toru dojściowego i budowa nabrzeży w porcie Police	Inwestycje celu publicznego	Gmina Police
9. Modernizacja infrastruktury i realizacja inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozwojem małych portów i przystani morskich, w tym: • terminal pasażerski: modernizacja podejścia promowego przy nabrzeżu Ro-Ro w Kołobrzegu • poprawa dostępu od strony lądu do portu w Kołobrzegu • modernizacja infrastruktury portu w Darłowie • przebudowa wejścia do Portu Darłowo • budowa nabrzeża refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo • poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Stepnicy, pogłębienie toru podejściowego do głębokości 4,5m oraz modernizacja obrotnicy	Zadania rządowe, inwestycje celu publicznego	Gminy: Darłowo, Kołobrzeg, Police, Stepnica, Świnoujście
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Rozwój funkcji małych portów i przystani morskich	Terytorializacja polityki rozwoju	Stepnica, Dziwnów, Kołobrzeg, Darłowo, Świnoujście-Karsibór
2. Poprawa dostępności portów przez modernizację połączeń kolejowych i drogowych	Planowanie przestrzenne	Całe województwo
3. Utworzenie na Zalewie Szczecińskim pól refulacyjnych dla urobku z pogłębionego toru wodnego	Planowanie przestrzenne	Morskie wody wewnętrzne w granicach gmin Wolin i Stepnica

Kierunek 6. Poprawa żeglowności na Odrze		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej (docelowo podnoszenie klasy żeglowności zgodnie z decyzjami Rządu	Zadanie rządowe	Gminy: Boleszkowice, Szczecin, Goleniów, Cedynia, Chojna, Gryfino, Widuchowa, Kołbasko-

RP), w tym: • przebudowa zwodzonego mostu kolejowego na Regalicy (km 733,7) w Szczecinie • prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania • remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej • pełne wdrożenie systemu informacji rzecznej (RIS) na dolnym odc. Odry		wo, Mieszkowice
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa portu rzecznego w Szczecinie, zintegrowanego z portem morskim	Inwestycje celu publicznego	Szczecin
2. Odbudowa nabrzeży i przystani rzecznych na potrzeby ruchu pasażerskiego	Inwestycje celu publicznego, terytorializacja polityki rozwoju	Miejscowości nad Odrą
3. Rozwój potencjału portowego dla obsługi jednostek żeglugi śródlądowej	Lobbing	Porty morskie i śródlądowe
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Wykorzystanie powiązań Odrzańskiej Drogi Wodnej z drogą wodną E-70, łączącą z europejską siecią dróg wodnych oraz rozwój połączeń z Centralną Polską (Warta-Noteć)	Rada Ministrów	Polska
Projekty	*Podmiot odpowiedzialny*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Analiza logistyczna i ekonomiczna dostaw paliw drogą wodną do wybranych lokalizacji PGE GiEK S.A. oraz studium wykonalności nabrzeży przeładunkowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą i oceną techniczno-ekonomiczną przedsięwzięcia	PGE	Gminy Szczecin i Gryfino

Kierunek 7. Rozwój i zapewnienie bezpiecznego funkcjonowania transportu lotniczego		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Utrzymanie ograniczeń zabudowy i zagospodarowania terenu w obszarze powierzchni ograniczających lotnisk i lądowisk	Planowanie przestrzenne	Gminy: Goleniów, Stepnica, Osina, Przybiernów, Maszewo, Szczecin, Kołbaskowo, Stare Czarnowo, Świnoujście, Darłowo (miejska i wiejska), Mirosławiec, Wierzchowo, Złocieniec, Drawsko Pomorskie, Kalisz Pomorski, Świdwin (miejska i wiejska), Brzeżno, Połczyn-Zdrój, Sławoborze, Rąbino
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Uwzględnienie w polityce przestrzennej gmin niezakłóconego funkcjonowania lotniczych urządzeń naziemnych (LUN), w tym służących temu celowi powierzchni ograniczających zabudowę (BRA); obowiązek uzgadniania z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) miejscowych planów zagospodarowania oraz studiów dla gmin, w granicach których zlokalizowane są lotniska, znajdują się lotnicze urządzenia naziemne lub wyznaczono BRA	Planowanie przestrzenne	Gminy: Barwice, Biały Bór, Borne Sulinowo, Chociwel, Czaplinek, Darłowo (miejska i wiejska), Goleniów, Grzmiąca, Maszewo, Nowogard, Osina, Przybiernów, Stepnica, Malechowo, Stargard (wiejska), Sławno, Szczecinek (miejska i wiejska), Świnoujście
2. Rozbudowa infrastruktury Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów na potrzeby ruchu pasażerskiego i towarowego	Inwestycje celu publicznego	Gmina Goleniów

3. Rozwój funkcji lotniska miejskiego Szczecin Dąbie na bazie istniejącego lotniska sportowego	Planowanie przestrzenne, inwestycje celu publicznego	Szczecin
4. Optymalizacja połączeń kolejowych z Portem lotniczym Szczecin-Goleniów, w ramach budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej	Terytorializacja polityki rozwoju	Szczeciński Obszar Metropolitalny
Projekty	*Podmiot odpowiedzialny*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Koncepcja wykorzystania nieczynnych, bądź niewykorzystanych na inne cele, lotnisk i lądowisk (do tego czasu ochrona obiektów przed degradacją i nieuprawnionym zagospodarowaniem)	Administracja rządowa i samorządowa	Całe województwo
2. Wytypowanie lotnisk i obiektów lotniskowych do wykorzystania przez lotnictwo cywilne (komunikacyjne, sportowe, specjalistyczne)	Administracja rządowa i samorządowa	Całe województwo

Kierunek 8. Rozwój transportu intermodalnego		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Przystosowanie infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego	Zadanie rządowe	Świnoujście
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa, rozbudowa nowoczesnych terminali kontenerowych w Szczecinie i w porcie zewnętrznym w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju, zadania rządowe	Szczecin, Świnoujście
2. Wdrożenie nowoczesnych systemów informatycznych w całym łańcuchu transportowym, obejmującym żeglugę, porty, spedytorów, przewoźników lądowych i operatorów terminali lądowych	Działania programowe	Całe województwo
3. Lokalizacja infrastruktury i suprastruktury logistycznej w obszarach węzłowych: • Szczeciński Obszar Metropolitalny • Koszalin-Kołobrzeg-Białogard • Szczecinek	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	SOM, KKBOF, Obszar Funkcjonalny Szczecinka
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Tworzenie warunków dla utworzenia operatora intermodalnego w województwie, konsolidacja przewoźników i spedytorów drogowych dla obsługi transportu intermodalnego	Samorząd województwa, zarządy portów morskich, PKP	Całe województwo
2. 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	Zarządy portów morskich, PKP	Całe województwo
3. Integracja żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w morsko-lądowych łańcuchach transportu intermodalnego	Zarządy portów morskich, PKP	Porty morskie

2.9. Cel IX. Rozbudowa infrastruktury technicznej, poprawa gospodarki wodno-ściekowej, rozwój energetyki wykorzystującej odnawialne źródła energii i zwiększenie dostępności cyfrowej

Podstawowym celem działań w zakresie energetycznej infrastruktury technicznej jest konieczność jej modernizacji celem dostosowania do zmieniających się standardów. W zakresie elektroenergetycznej infrastruktury wytwórczej jest to zastępowanie starej bazy wytwórczej nowoczesnymi jednostkami, spełniającymi zaostrzone normy środowiskowe, a w zakresie infrastruktury przesyłowej i dystrybucyjnej zapewnienie możliwości poprawy bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej, w tym pewność zasilania aglomeracji szczecińskiej, przyłączenie nowych odbiorców i rozproszonych źródeł energii ze źródeł konwencjonalnych i odnawialnych, co będzie miało przełożenie na wzrost aktywizacji gospodarczej województwa.

W zakresie wytwarzania i dostarczania ciepła celem jest modernizacja i budowa infrastruktury technicznej zapewniająca ograniczenie strat ciepła oraz poprawa jakości powietrza.

Strategicznym celem realizacji inwestycji w sektorze gazownictwa jest poprawa bezpieczeństwa energetycznego Polski, dywersyfikacja kierunków dostaw gazu do kraju, zapewnienie niezbędnej przepustowości sieci przesyłowej umożliwiające odbiór gazu z terminalu LNG w Świnoujściu i w przyszłości z gazociągu Baltic Pipe. Poprawie ulegną warunki zasilania województwa w paliwo gazowe, co powinno mieć swoje przełożenie na wzrost stopnia gazyfikacji zachodniopomorskich gmin oraz większe wykorzystanie gazu do produkcji energii elektrycznej i/lub ciepła.

Wspieranie rozwoju energetyki rozproszonej, sektora odnawialnych źródeł energii oraz rynku prosumenta (mikroinstalacji OZE), skutkować będzie ograniczeniem strat przesyłowych, poprawą lokalnego bezpieczeństwa dostaw energii, ograniczeniem emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzących zwłaszcza z tradycyjnej energetyki cieplnej, a także ograniczeniem zużycia paliw kopalnych.

W sektorze teleinformatyki niezwykle istotne jest wspieranie dalszego rozwoju sieci szerokopasmowych oraz technologii bezprzewodowych, jak również prowadzenie działań na rzecz upowszechnienia Internetu i przeciwdziałania wykluczeniu cyfrowemu. Wskazane jest także pełniejsze wykorzystanie funduszy unijnych.

W zakresie polityki wodnej, celem jest osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu i potencjału wód oraz związanych z nimi ekosystemów. Istotne jest zapewnienie dostępu do zasobów wodnych dla zaspokojenia potrzeb ludności, gospodarki narodowej oraz środowiska naturalnego. Ponadto należy dążyć do ograniczenia negatywnych skutków powodzi i suszy oraz minimalizowania ryzyka ich wystąpienia. Konieczne jest też odcięcie źródeł zanieczyszczeń wód poprzez racjonalne oczyszczanie ścieków. Niemniej ważne pozostają kwestie związane z nowoczesną gospodarką odpadami – zmierzającą do wyeliminowania składowania odpadów (zarówno przez zwiększanie ich recyklingu – jak również termiczną utylizację).

INFRASTRUKTURA ENERGETYCZNA SYNTEZA UWARUNKOWAŃ
Elektroenergetyka
• Konwencjonalne źródła energii w zdecydowanej większości oparte są na paliwie węglowym. • Długi okres eksploatacji urządzeń funkcjonujących w źródłach konwencjonalnych, potrzeba modernizacji w oparciu o nowe technologie oraz dostosowanie istniejących źródeł wytwarzania do konkluzji BAT. • Spadek mocy wytwórczych w Elektrowni Dolna Odra o 410 MW, wskutek wycofywania wyeksploatowanych bloków energetycznych (zasilanych paliwem węglowym) w latach 2012-2014. • Eksploatacja bloków nr 1 i 2 w Elektrowni Dolna Odra w ramach limitu derogacyjnego 17 500 h, obowiązującego od dnia 01.01.2016 do dnia 31.12.2023. • Wysoki stopień dekapitalizacji obiektów sieci przesyłowej. • Część obiektów sieci dystrybucyjnej 110 i 15 kV jest przestarzała i wymaga modernizacji.

- Sieci elektroenergetyczne w województwie są niedostosowane do odbioru energii powstającej z odnawialnych źródeł energii oraz ze źródeł rozproszonych. Zakończenie procesu przebudowy i modernizacji sieci dystrybucyjnych spowoduje wzrost bezpieczeństwa i ciągłości dostaw energii do odbiorców oraz możliwości rozwoju sektora energetycznego z OZE.
- Wzrost zainteresowania generacją prosumencką z mikroźródeł oraz przewidywany rozwój elektromobilności skutkujący koniecznością budowy nowej i modernizacji istniejącej infrastruktury sieciowej średniego i niskiego napięcia.

Gazownictwo

- Wzrost poziomu bezpieczeństwa energetycznego kraju (w tym również województwa) w związku z uruchomieniem Terminalu LNG w Świnoujściu oraz zakończeniem realizacji gazociągów przesyłowych umożliwiających odbiór i przesył gazu z terminalu w głąb Polski.
- Duża liczba podmiotów zajmujących się dystrybucją gazu ziemnego do odbiorców.
- Ponad 20% gmin nie ma dostępu do gazu sieciowego.
- Brak sieci dystrybucyjnej wysokiego ciśnienia, przede wszystkim w środkowej części województwa i sieci średniego ciśnienia w szczególności na obszarach wiejskich.

Ciepłownictwo

- Stała dominacja węgla kamiennego (ponad 80% udziału) w produkcji ciepła.
- Niska emisja pochodząca z indywidualnego ogrzewania mieszkań przyczynia się do przekroczeń dopuszczalnego poziomu pyłów PM10 w miesiącach zimowych.

Odnawialne źródła energii

- Województwo ma jedne z najlepszych warunków rozwoju energetyki wiatrowej w Polsce i jest liderem w tej dziedzinie– szczególnie w pasie nadmorskim. Rozwiązania prawne wprowadzone w życie w 2016 r. drastycznie ograniczyły możliwości dalszego jej rozwoju.
- Ingerencja elektrowni wiatrowych w krajobraz.
- Możliwości rozwoju przemysłu w województwie w związku z morską energetyką wiatrową.
- Ograniczone możliwości sieci elektroenergetycznych do odbioru dużych ilości energii produkowanej przez elektrownie wiatrowe.
- Ograniczone możliwości rozwoju energetyki wodnej wynikające z charakteru rzek o niskim potencjale energetycznym.
- W zachodniej części województwa korzystne warunki do eksploatacji wód geotermalnych.
- Korzystne warunki solarne na wielu obszarach województwa.
- Możliwości pozyskiwania biomasy (wysoki udział gruntów odłogowanych oraz użytków zielonych niewykorzystywanych gospodarczo, korzystna struktura agrarna).
- Potencjał pozyskiwania surowców biomasy jest mocno zróżnicowany przestrzennie, co wpływa na koszty ich transportu lub brak możliwości uruchomienia inwestycji.
- Ograniczone możliwości sprzedaży energii pochodzącej z OZE w miejscu jej wytworzenia (często ograniczony dostęp do lokalnych sieci odbiorczych na terenach wiejskich).

TELEKOMUNIKACJA I TELEINFORMATYKA
SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Stan sieci i zamierzenia inwestycyjne barierą w dostosowaniu infrastruktury teleinformatycznej województwa do celów zakładanych w Europejskiej Agendzie Cyfrowej (wszyscy mieszkańcy w zasięgu 30 Mb/s, a połowa w zasięgu 100 Mb/s).
- Niewystarczające pokrycie siecią dostępową i siecią szkieletową dla zapewnienia dostępu do internetu wszystkim mieszkańcom województwa, szczególnie na obszarach wiejskich w środkowej części województwa, a także w 21 miastach.

- Obszary najsłabszej dostępności cyfrowej pokrywające się z obszarami o najsłabszej dostępności transportowej.
- Pozytywny wpływ samorządowych punktów dostępu do internetu na podnoszenie atrakcyjności miejscowości pod względem turystycznym oraz obniżenie poziomu wykluczenia cyfrowego wśród ludności miejscowej.
- Komputeryzacja przedsiębiorstw niższa od średniej krajowej.
- Niewystarczający dostęp do internetu istotnym czynnikiem ograniczającym aktywizację zawodową na obszarach wiejskich.
- Wykluczenie cyfrowe powodujące dysproporcje w aktywności na rynku pracy i aktywności społecznej.

GOSPODARKA WODNA
SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- 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 przeszkodą w dogodnym retencjonowaniu wód.
- Deficyt wody do celów komunalnych na polskiej części wyspy Uznam (Świnoujście).
- Niedostateczna jakość wód powierzchniowych w zlewniach rzek województwa.
- Braki w infrastrukturze kanalizacyjnej, wodociągowej i oczyszczania ścieków, w tym szczególnie na obszarach wiejskich.

OCHRONA PRZED POWODZIĄ I SKUTKAMI SUSZY
SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Występowanie zagrożenia powodziowego na obszarach:
  - Doliny Odry,
  - dolin ujściowych odcinków rzek wpływających do Odry: Myśli, Kurzycy, Słubi, Rurzycy, Tywy, Płoni, Iny, Gunicy,
  - wokół jeziora Dąbie,
  - wokół Zalewu Szczecińskiego oraz w dolinach ujściowych odcinków dopływów Zalewu i rzeki Dziwny: Gowienicy, Wołczenicy, Świńca,
  - terenów przyujściowych i częściowo w środkowym biegu rzek: Regi, Parsęty i Wieprzy,
  - wokół jezior przymorskich,
  - dopływów Noteci (Drawa, Gwda z Piławą).
- Łączna długość wałów przeciwpowodziowych: około 600 km.
- Zmniejszenie zdolności retencyjnej Międzyodrza do 30% w stosunku do stanu pierwotnego (z I poł. XX w.).
- Sukcesywna realizacja zadań obejmujących ograniczenia zagrożenia powodziowego: rzeki Wieprza, Rega, Parsęta, Odra, Grabowa, Zalew Szczeciński, jeziora: Dąbie, Jamno, Liwia Łuża, Resko Przymorskie.

- Erozja odcinków brzegu morskiego.
- Stopień narażenia na skutki suszy w gminach: Dobra (Szczecińska), Gryfino, Malechowo, Widuchowa, określono jako bardzo znaczący.

ODPADY
SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Od 2018 roku w Szczecinie funkcjonuje Zakład Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów – Eco-Generator.
- Sukcesywny wzrost liczby stacjonarnych punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych PSZOK, dzięki czemu wzrasta ilość odpadów zebranych selektywnie, co w perspektywie pozwala na redukcję masy odpadów kierowanych na składowiska.
- Spadek ilości odpadów komunalnych zmieszanych poddanych składowaniu.
- Wyraźny trend zamykania składowisk niespełniających wymogów prawnych.
- Postęp w procesie rekultywacji nieeksploatowanych składowisk i w likwidacji „dzikich wysypisk".
- Niska efektywność selektywnego zbierania odpadów „u źródła".
- Niewystarczający system selektywnego zbierania odpadów komunalnych ulegających biodegradacji.
- Zbyt wolno przebiegający proces wycofywania z użytkowania urządzeń zawierających PCB.
- Zbyt wolne tempo usuwania wyrobów zawierających azbest w odniesieniu do wytycznych Programu Oczyszczania Kraju z Azbestu na lata 2009-2032.
- Brak instalacji do przetwarzania niektórych frakcji odpadów oraz niewystarczające moce przerobowe instalacji do recyklingu odpadów opakowaniowych po środkach niebezpiecznych.
- Nieselektywne zbieranie odpadów budowlanych i ich zanieczyszczenie innymi rodzajami odpadów.
- Brak ogólnodostępnego składowiska odpadów przemysłowych.

Kierunek 1. Budowa i rozwój konwencjonalnych źródeł energii		
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa nowych mocy wytwórczych w Elektrowni Dolna Odra w wariancie budowy bloków gazowo-parowych wraz z gazociągiem zasilającym 2. Dostosowanie w PGE GiEK Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra istniejących źródeł wytwarzania do konkluzji BAT 3. Budowa portu barkowego w PGE GiEK Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra, Elektrownia Dolna Odra oraz odtworzenie w Elektrowni Pomorzany nabrzeża i infrastruktury przeładunkowej	Rada Ministrów, PGE	Gminy Szczecin i Gryfino

Kierunek 2. Rozbudowa i modernizacja sieci i urządzeń elektroenergetycznych		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Połączenia transgraniczne ze Szwecją i z Niemcami oraz wyprowadzenie mocy z OZE na poziomie napięcia 400 kV: • budowa dwutorowej linii Dunowo–Żydowo Kierzkowo • budowa linii Żydowo Kierzkowo–Piła Krzewina	Planowanie przestrzenne, inwestycje celu publicznego	Gminy na przebiegu linii w powiatach: gryfińskim, koszalińskim, myśliborskim, szczecineckim, sławieńskim oraz gminy: Gryfino, Polanów, Świeszyno, Darłowo

• budowa linii Krajnik–Baczyna (m.in. lubuskie) • modernizacja linii Morzyczyn–Dunowo––Słupsk-Żarnowiec • modernizacja linii Krajnik–Morzyczyn w celu dostosowania do zwiększonych przesyłów mocy • modernizacja linii Krajnik–Vierraden w celu dostosowania do zwiększonych przesyłów mocy • uruchomienie na napięciu 400 kV toru linii 400 kV Krajnik Baczyna (pracującego czasowo na napięciu 220 KV) • modernizacja linii Krajnik–Baczyna na odcinkach wykorzystujących istniejące linie 400 kV Krajnik–Morzyczyn, Krajnik––Plewiska • rozbudowa rozdzielni 400 i 110 kV w SE Dunowo • modernizacja i rozbudowa stacji SE 400/220 kV Krajnik • instalacja przesuwników fazowych na linii Krajnik-Vierraden		
2. Bezpieczeństwo aglomeracji szczecińskiej na poziomie napięcia 220 kV: • budowa linii Pomorzany-nacięcie linii Krajnik-Glinki • przebudowa linii Krajnik-Glinki po nowej trasie • modernizacja linii Morzyczyn-Recław • modernizacja linii Krajnik-Morzyczyn • modernizacja linii Morzyczyn-Police – etap II • rozbudowa stacji SE 220/110 kV Glinki • rozbudowa stacji SE Pomorzany o rozdzielnię 220 kV	Planowanie przestrzenne, inwestycje celu publicznego	Gminy na przebiegu linii w powiatach: goleniowskim, gryfińskim, kamieńskim, policki m, stargardzkim oraz gminy: Szczecin, Wolin, Dobra, Kołbaskowo
3. Budowa, przebudowa i modernizacja sieci dystrybucyjnej wysokiego napięcia WN-110 kV: • budowa dwutorowej linii Grzmiąca ––Szczecinek Marcelin / Szczecinek Leśna • budowa dwutorowej linii proj. GPZ Jarosławiec do linii Gościno-Karlino-Białogard • budowa dwutorowej linii proj. GPZ Karlino II do linii Gościno-Karlino-Białogard • budowa linii kablowej Dąbie-Zdroje • budowa linii Łobez-Węgorzyno • budowa linii Zdroje-Żelechowo • budowa linii Krzęcin-Barlinek • budowa linii Niechorze-Skrobotowo––Kamień Pomorski • budowa dwutorowej linii proj. GPZ Mielno – do linii Dunowo-Darłowo • budowa linii kablowej Elektrownia Pomorzany – proj. GPZ Pomorzany • przebudowa linii – odgałęzienie jednotorowe do GPZ Świdwin, tworząc relację Łobez-Świdwin i Białogard-Świdwin • przebudowa linii Białogard-Dunowo	Planowanie przestrzenne, inwestycje celu publicznego	Gminy na przebiegu linii w powiatach: goleniowskim, gryfińskim, kamieńskim, gryfickim, policki m, stargardzkim, łobeskim, myśliborskim, pyrzyckim, drawieńskim, wałeckim, choszczeńskim, szczecineckim, kołobrzeskim, sławieńskim, świdwińskim, łobeskim, koszalińskim, białogardzkim oraz gminy: Szczecin, Wolin, Świnoujście, Choszczno, Koszalin, Kołobrzeg, Recz, Dobra Szczecińska, Kalisz Pomorski, Mielno, Świerzno, Polanów, Worowo, Resko, Łobez, Barlinek, Grzmiąca

• przebudowa linii Złocieniec-Czaplinek • przebudowa linii Morzyczyn-Dąbie • przebudowa linii Zdroje- EC Szczecin • przebudowa linii EC Pomorzany-SE Glinki • przebudowa linii Morzyczyn-Żydowce: zmiana konfiguracji pracy sieci dystrybucyjnej w obszarze Dolna Odra, GPZ Gryfino, GPZ Żydowce, GPZ Dąbie, SE Morzyczyn • przebudowa linii SE Morzyczyn-Chociwel • przebudowa linii Szczecinek Marcelin––Silnowo–Złocieniec • przebudowa linii SE Morzyczyn-Stargard Wschód-Dolice-Choszczno-Krzęcin––Dobiegniew • przebudowa linii Recław-Golczewo • przebudowa linii napowietrznej Golczewo-Nowogard • przebudowa linii Golczewo-Nowogard • przebudowa linii Nowogard-Maszewo • przebudowa linii Goleniów-Moracz––Recław • modernizacja linii EC Szczecin-EC Pomorzany • modernizacja linii Węgorzyno-Drawsko Pomorskie • modernizacja linii Międzyzdroje-Recław • modernizacja linii Świnoujście-Świnoport • modernizacja linii Świnoport––Międzyzdroje • modernizacja linii Wałcz-Wałcz Północ • modernizacja linii Wałcz-Piła Południe • modernizacja linii Wałcz-Mirosławiec • modernizacja linii Skrobotkowo- Kamień Pomorski • modernizacja linii Sławno-Sianów • modernizacja linii Sławno-Słupsk Wierzbięcino • modernizacja linii Koszalin Północ––Sianów • modernizacja linii Gościno-Karlino • modernizacja linii Karlino-Białogard • modernizacja linii Żydowo-Słupsk Poznańska • modernizacja linii Dunowo-Ustronie Morskie • modernizacja linii Kołobrzeg Koszalińska-Ustronie Morskie • modernizacja linii Żydowo-Białogard • modernizacja linii Żydowo-Grzmiąca • modernizacja linii Połczyn-Zdrój––Grzmiąca • modernizacja linii Dunowo-Koszalin Południe • modernizacja linii Darłowo-Dunowo • modernizacja linii Dunowo-Koszalin Strefa		

• modernizacja linii Gościno-Kołobrzeg Koszalińska • modernizacja linii Żydowo-Szczecinek Marcelin • modernizacja linii Szczecinek Leśna––Okonek • modernizacja linii Koszalin Przemysłowy-Koszalin Morska • modernizacja linii Koszalin Przemysłowy—Koszalin Strefa • modernizacja linii Szczecinek Leśna––Szczecinek Marcelin • modernizacja linii Ustka-Pieńkowo––Darłowo • budowa stacji 110/15 kV Karlino II • budowa stacji 110/15 kV Jarosławiec • budowa stacji 110/15 kV Mielno • budowa rozdzielni RS Rybice • budowa rozdzielni RS Polanów i w dalszej kolejności stacji 110/15 kV GPZ Polanów • przebudowa stacji SE Recław • przebudowa stacji SE Glinki • przebudowa stacji SE Pomorzany • przebudowa stacji 110/15 kV Żelechowo • rozbudowa stacji 110/15 kV Białogard • rozbudowa stacji 10/15 kV Świdwin • modernizacja stacji SE Dunowo • modernizacja stacji 110/15 kV Grzmiąca • modernizacja stacji 110/15 kV Drawsko Pomorskie • modernizacja stacji SE Żydowo • budowa stacji 110/15 kV PKP Energetyka Szczecin Dąbie • budowa stacji 110/15 kV Szczecin Tczewska • budowa stacji 110/15 kV Szczecin Port Centralny • budowa stacji 110/15 kV Pomorzany • budowa stacji 110/15 kV EC Szczecin • budowa stacji 110/15 kV PKP Energetyka Szczecin Wstowo • budowa stacji 110/15 kV PKP Energetyka Stargard		
4. Budowa, przebudowa i modernizacja sieci dystrybucyjnej średniego napięcia celem poprawy warunków zasilania odbiorców oraz odbioru energii ze źródeł rozproszonych	Planowanie przestrzenne, inwestycje celu publicznego	Całe województwo
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa linii dystrybucyjnych wysokiego napięcia WN-110 kV: • Recław-Stepnica-Łozienica • Mirosławiec-Tuczno-Człopa-Drawski Młyn • Chojna-Cedynia-Moryń	Planowanie przestrzenne, inwestycje celu publicznego	Gminy na przebiegu linii w powiatach: goleniowskim, kamieńskim, wałeckim, gryfińskim

2. Budowa stacji elektroenergetycznych 110/15 kV z liniami zasilającymi: Bobolice, Cedynia, Człopa, Gardno, Koszalin Jamno, Koszalin Mytnika, Koszalin Rokosowo, Stepnica, Szczecin Krzekowo, Szczecin Ostrów Grabowski, Szczecin Płonia, Świdwin Wschód, Świnoujście Północ, Trzebież, Tuczno, Tychowo, Szczecin Salomei	Planowanie przestrzenne, inwestycje celu publicznego	Gminy: Bobolice, Cedynia, Człopa, Gryfino, Koszalin, Mielno, Police, Stargard (miejska i wiejska), Stepnica, Szczecin, Świdwin (miejska i wiejska), Świnoujście, Tuczno, Tychowo
3. Rezerwowanie korytarzy dla skablowania elektroenergetycznych linii najwyższych i wysokich napięć	Planowanie przestrzenne	Gminy na przebiegu linii elektroenergetycznych
4. Budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury sieciowej średniego napięcia SN-15 kV i niskiego napięcia nn-0,4 kV zlokalizowanej na obszarach szczególnego rozwoju generacji prosumenckiej oraz elektromobilności	Planowanie przestrzenne	Całe województwo

Kierunek 3. Budowa i rozbudowa sieci gazowych		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa i rozbudowa sieci przesyłowych gazu oraz obiektów systemowych związanych z dywersyfikacją kierunków dostaw gazu do kraju: • gazociąg Szczecin-Gdańsk, etap V Goleniów-Płoty • gazociąg podmorski Baltic Pipe-Płoty (jeden z dwóch wariantów przebiegu części lądowej) • równoległy gazociąg Goleniów-Lwówek • rozbudowa tłoczni Goleniów • budowa stacji pomiarowej w Mirosławcu • modernizacja stacji gazowej SRP Świnoujście Karsiborska • modernizacja stacji gazowej SRP Przemocze • przebudowa gazociągu Dn 500 Goleniów-Police w rejonie rezerwatu Olszanka • modernizacja gazociągu Skwierzyna––Barlinek Dn 500 (Chełmsko) • kompleksowa modernizacja stacji gazowej Przywodzie Dolice • budowa gazociągu przesyłowego do Elektrowni Dolna Odra	Planowanie przestrzenne, inwestycje celu publicznego	Świnoujście, Mirosławiec, Przemocze (gm. Maszewo), Przelewice oraz gminy na przebiegu gazociągów w powiatach: goleniowskim, gryfickim, gryfińskim, policki m i pyrzyckim
2. Rozbudowa dystrybucyjnej sieci gazowej wysokiego ciśnienia: • rozbudowa sieci w relacjach: 1) Węzeł Stare Bielice-do sieci przesyłowej OGP Gaz-System 2) Nowogard-Dobra-Radowo Małe––Łobez; 3) Pyrzyce-Banie-Chojna-Mieszkowice 4) Świdwin-Połczyn-Zdrój • budowa stacji gazowych: 1) Stare Bielice, 2) Bienice, 3) Banie	Planowanie przestrzenne, inwestycje celu publicznego	Gminy na przebiegu gazociągów w powiatach: koszalińskim, łobeskim, goleniowskim, pyrzyckim, gryfińskim, świdwińskim oraz w gminach Biesiekierz, Dobra, Banie

3. Wykorzystanie korytarzy sieci przesyłowej dla budowy sieci dystrybucyjnej	Planowanie przestrzenne	Całe województwo
4. Budowa i rozbudowa sieci dystrybucyjnej średniego ciśnienia z uwzględnieniem możliwości przesyłu gazu do celów grzewczych	Planowanie przestrzenne	Całe województwo
5. Rozbudowa terminalu LNG w Świnoujściu	Planowanie przestrzenne, inwestycje celu publicznego	Świnoujście
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa sieci dystrybucyjnej wysokiego ciśnienia (gazociągi i stacje gazowe) na obszarach deficytowych: • gazociąg Police-Nowe Warpno • gazociąg Szczecin Podjuchy-Gryfino • gazociąg Myślibórz-Trzcińsko-Zdrój––Chojna • gazociąg Białogard-Połczyn-Zdrój––Tychowo • gazociąg Mirosławiec-Tuczno-Człopa	Planowanie przestrzenne, inwestycje celu publicznego	Gminy na przebiegu gazociągów w powiatach: gryfińskim, polickim, myśliborskim, białogardzkim, świdwińskim, wałeckim oraz w Szczecinie.
2. Budowa układów wyspowego zasilania w gaz, zaopatrywanych za pomocą dostaw LNG, LBG	Planowanie przestrzenne, inwestycje celu publicznego, terytorializacja polityki rozwoju	Gminy niezgazyfikowane: Banie, Bielice, Bierzwnik, Boleszkowice, Brojce, Cedynia, Człopa, Dobra Nowogardzka, Dobrzany, Grzmiąca, Kozielice, Marianowo, Moryń, Nowe Warpno, Nowogródek Pomorski, Polanów, Postomino, Radowo Małe, Sławno, Stara Dąbrowa, Suchań, Trzcińsko-Zdrój, Tuczno, Tychowo, Widuchowa oraz inne obszary w zależności od analiz zapotrzebowania i kosztów

Kierunek 4. Wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii oraz rozwój systemu rozproszonych źródeł energii		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Rozwój energetyki wiatrowej przy poszanowaniu wartości krajobrazowych	Planowanie przestrzenne	Całe województwo
2. Rozwój małej energetyki wodnej poprzez wykorzystanie istniejącej zabudowy hydrotechnicznej (budowli piętrzących) z jednoczesnym utrzymaniem lub poprawą drożności cieków wodnych jako korytarzy migracyjnych	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Rzeki województwa: Ina, Płonia, Tywa, Rurzyca, Myśla, Drawa, Wołczenica, Wieprza, Rega, wraz z dopływami
3. Dalszy rozwój energetyki geotermalnej do celów ciepłowniczych	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Gminy powiatu polickiego, goleniowskiego, szczecińskiego, pyrzyckiego, choszczeńskiego, stargardzkiego oraz części gmin powiatu gryfińskiego, łobeskiego, drawskiego, wałeckiego, myśliborskiego
4. Wykorzystanie wód geotermalnych do celów rekreacyjnych (akwaparki), w produkcji rolniczej (szklarnie) i innych	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Gminy powiatu polickiego, goleniowskiego, szczecińskiego, pyrzyckiego, choszczeńskiego, stargardzkiego oraz części gmin powiatu gryfińskiego, łobeskiego, drawskiego, wałeckiego, myśliborskiego

5. Rozwój mikro- i małych instalacji solarnych wykorzystujących konwersję energii słonecznej w energię cieplną lub elektryczną	Planowanie przestrzenne, działania programowe	Całe województwo
6. Budowa farm fotowoltaicznych	Planowanie przestrzenne, działania programowe	Całe województwo
7. Budowa, rozbudowa i modernizacja sieci energetycznych umożliwiająca przyłączenia powstających instalacji odnawialnych źródeł energii	Inwestycje celu publicznego, planowanie przestrzenne	Całe województwo
8. Rozwój produkcji energii opartej na kogeneracji	Planowanie przestrzenne, działania programowe	Całe województwo
9. Wzmacnianie bezpieczeństwa energetycznego poprzez wspieranie energetyki prosumenckiej	Planowanie przestrzenne, działania programowe	Całe województwo
10. Zabezpieczenie zaplecza infrastrukturalnego na potrzeby morskiej energetyki wiatrowej	Działania programowe	Polska wyłączna strefa ekonomiczna, obszary nadbrzeżne
11. Wspieranie rozwoju jednostek naukowych opracowujących nowe technologie wykorzystania OZE	Zadania rządowe	Całe województwo
12. Wdrażanie programów termomodernizacyjnych budynków mieszkalnych, usługowych i użyteczności publicznej oraz sieci ciepłowniczych	Inne inwestycje celu publicznego, działania programowe	Całe województwo
Projekty	*Podmiot odpowiedzialny*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Opracowywanie regionalnej koncepcji rozwoju sektora energetycznego OZE w oparciu o łączny potencjał gmin oraz jej wdrażanie z uwzględnieniem m.in.: • rozwoju klastrów energetycznych • rozwoju parków przemysłowych w oparciu o OZE • wykorzystania elektromobilności do budowania lokalnych magazynów energii • podnoszenia świadomości energetycznej	Samorząd województwa	Całe województwo

Kierunek 5. Działania na rzecz wykorzystania potencjału województwa w sektorze biogospodarki dla rozwoju energetyki odnawialnej		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Wykorzystanie potencjału biomasy, w tym: • potencjał biopaliw płynnych • potencjał biomasy stałej-leśnej i odpadowej • potencjał w postaci upraw roślin energetycznych • potencjał biogazu z odpadów komunalnych i ściekowych	Terytorializacja polityki rozwoju	Będzino, Białogard, Bielice, Brzeżno, Darłowo, Dygowo, Gościno, Karlino, Karnice, Kobylanka, Kołobrzeg, Koszalin, Kozielice, Malechowo, Maszewo, Pyrzyce Sławno, Stara Dąbrowa, Stare Czarnowo Stargard, Świdwin, Świerzno, Wałcz, Wierzchowo
2. Wykorzystanie potencjału biogazu rolniczego dla rozwoju biogazowni rolniczych	Terytorializacja polityki rozwoju	Barwice, Będzino, Białogard, Biesiekierz, Borne Sulinowo, Darłowo, Golczewo, Goleniów, Gryfino, Gryfice, Kamień Pomorski, Kobylanka, Maszewo, Nowogard, Pełczyce, Polanów, Połczyn-Zdrój, Przybiernów, Sławno, Stargard, Stare Czarnowo, Szczecin, Świdwin,

		Świerzno, Trzebiatów, Wierzchowo, Wolin
3. Wykorzystanie potencjału biogazu z odpadów komunalnych i oczyszczalni ścieków dla rozwoju biogazowni	Terytorializacja polityki rozwoju	Zakłady oczyszczania ścieków oraz składowania i unieszkodliwiania odpadów
4. Wykorzystanie terenów nieprzydatnych rolniczo na celowe uprawy roślin energetycznych o niskich wymaganiach glebowych i klimatycznych	Terytorializacja polityki rozwoju	Białogard, Darłowo, Drawsko Pomorskie, Goleniów, Gryfice, Kamień Pomorski, Karnice, Kołobrzeg, Malechowo, Myślibórz, Nowogard, Polanów, Police, Przybiernów, Sianów, Sławno, Stargard, Stare Czarnowo, Stepnica, Szczecinek, Świerzno, Trzebiatów, Wolin
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Produkcja biomasy z terenów niewykorzystywanych w rolnictwie a nadających się do produkcji biomasy	Terytorializacja polityki rozwoju	Białogard, Darłowo, Drawsko Pomorskie, Goleniów, Gryfice, Kamień Pomorski, Karnice, Kołobrzeg, Malechowo, Myślibórz, Nowogard, Polanów, Police, Przybiernów, Sianów, Sławno, Stargard, Stare Czarnowo, Stepnica, Szczecinek, Świerzno, Trzebiatów, Wolin
2. Propagowanie grup producenckich oraz inicjatyw klastrowych dotyczących energetyki odnawialnej	Terytorializacja polityki rozwoju	Wymienione wcześniej gminy o ponadprzeciętnym potencjale produkcji biomasy

Kierunek 6. Zwiększenie dostępności oraz zdolności wykorzystania technologii teleinformatycznych		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Wykorzystanie programów dostępnych w perspektywie finansowej 2014-2020 do budowy sieci szerokopasmowych na terenie województwa, szczególnie na obszarach, gdzie inwestycje na zasadach rynkowych są nieopłacalne	Terytorializacja polityki rozwoju	Całe województwo, szczególnie centralna i wschodnia część województwa
2. Budowa punktów dostępowych do Internetu w miejscowościach turystycznych	Terytorializacja polityki rozwoju	Miejscowości turystyczne
3. Wspomaganie rozwoju telepracy na obszarach problemowych, w tym o najgorszej dostępności do głównych obszarów miejskich	Terytorializacja polityki rozwoju	Gminy w powiatach: drawskim, białogardzkim, łobeskim, stargardzkim, szczecineckim, świdwińskim, wałeckim, choszczeńskim, Gminy SSW
4. Realizacja działań na rzecz włączenia cyfrowego	Działania programowe	Całe województwo
5. Tworzenie oraz rozwój e-usług publicznych oraz usług wewnątrzadministracyjnych niezbędnych dla świadczenia usług publicznych, mających służyć poszerzeniu zakresu spraw, które będą mogły być załatwiane w urzędach drogą internetową	Działania programowe	Całe województwo
6. Wzmocnienie zastosowań technologii informacyjno-komunikacyjnych dla e-administracji, e-uczenia się, e-włączenia społecznego, e-kultury, e-zdrowia i cyfrowych systemów informacji przestrzennej, w celu usprawnienia oraz obniżenia kosztów funkcjonowania usług publicznych	Działania programowe	Całe województwo

7. Upowszechnianie rozwiązań technologii informacyjno-komunikacyjnych, w tym handel elektroniczny, e-biznes i sieciowe procesy biznesowe w celu zwiększenia innowacyjności i konkurencyjności mikro, małych i średnich przedsiębiorstw	Działania programowe	Całe województwo

Kierunek 7. Racjonalne wykorzystanie zasobów wód do celów komunalnych, gospodarczych i przyrodniczych		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Stworzenie regionalnego systemu zaopatrzenia pasa nadmorskiego w wodę do spożycia, opartego na zasobach wód podziemnych i powierzchniowych, ze wskazaniem alternatywnego źródła z wód powierzchniowych jeziora Ostrowo i Piaski w zlewni Wołczenicy oraz udokumentowanych zasobów eksploatacyjnych wód podziemnych w rejonie Kodrąbka oraz Kołczewka lub ujęcia wody powierzchniowej na terenie starorzecza Mulnik	Planowanie przestrzenne, inwestycje celu publicznego	Golczewo, Kamień Pomorski, Nowogard, Osina, Wolin, Międzyzdroje, Świnoujście, Dziwnów
2. Ustanowienie zlewni rzeki Wołczenicy jako zlewni wód wysokiej jakości (w tym ochrony wód powierzchniowych jeziora Ostrowo i jeziora Piaski)	Planowanie przestrzenne	Golczewo, Kamień Pomorski, Nowogard, Osina, Przybiernów, Płoty, Stepnica, Wolin
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Zapewnienie dostępu do zasobów wodnych dla zaspokojenia potrzeb ludności, środowiska naturalnego oraz społecznie i ekonomicznie uzasadnionych potrzeb wodnych gospodarki	Działania programowe, planowanie przestrzenne	Całe województwo
2. Renaturyzacja rzek, zapewnienie przepływów nienaruszalnych w rzekach	Działania programowe	Całe województwo
3. Utrzymanie rzek oraz związanej z nimi infrastruktury w dobrym stanie (odbudowa, budowa oraz modernizacja budowli regulacyjnych) z uwzględnieniem wymogów Ramowej Dyrektywy Wodnej	Działania programowe	Całe województwo
4. Przywrócenie drożności biologicznej rzek poprzez realizację programu budowy przepławek	Działania programowe	Całe województwo

Kierunek 8. Budowa i rozbudowa systemów oczyszczania ścieków zgodnie z Krajowym Programem Oczyszczania Ścieków		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Realizacja inwestycji wynikających z Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych, ze wsparciem: • z Regionalnego Programu Operacyjnego WZ dla aglomeracji od 2 000 do 10 000 RLM • z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko dla aglomeracji powyżej 10 000 RLM	Inwestycje celu publicznego	Aglomeracje ściekowe zgodnie z KPOŚK

Kierunek 9: Zahamowanie wzrostu i obniżenie istniejącego ryzyka powodziowego oraz przeciwdziałanie skutkom suszy		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania: umocnienie brzegów i regulacja cieków	Zadania rządowe	Zlewnia Odry od ujścia rz. Warty do Roztoki Odrzańskiej

2. Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej: odcinkowa odbudowa zniszczonej zabudowy regulacyjnej Odry (ostrogi, tamy, opaski brzegowe itp.)	Zadania rządowe	Zlewnia Odry od ujścia rz. Warty do Roztoki Odrzańskiej
3. Poprawa przepływu wód powodziowych w okresie zimowym z Jeziora Dąbie: pogłębienie toru wodnego na dł. ok. 15 km.	Zadania rządowe	Jezioro Dąbie
4. Bagrowanie przekopu Klucz-Ustowo	Zadania rządowe	Szczecin
5. Budowa bądź odbudowa wałów przeciwpowodziowych w rejonie miejscowości: • Chlewice-Porzecze: budowa wału cofkowego rzeki Odry przy rzece Myśl na długości 2336 m • Mniszki-Gryfino: odbudowa wałów przeciwpowodziowych na długości 2116m. w km 720+935 – 718+850 • Krajnik-Marwice: odbudowa wałów przeciwpowodziowych na długości 3485m nad rzeką Odrą Wschodnią w km 712+100--708+862	Zadania rządowe	Gminy: Boleszkowice, Widuchowa, Gryfino, Świnoujście
6. Modernizacja stacji pomp Krajnik	Zadania rządowe	Gmina Gryfino
7. Przebudowa zwodzonego mostu kolejowego na Regalicy (km 733,7) w Szczecinie, w celu zapewnienia minimalnego prześwitu dla prowadzenia akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy	Zadania rządowe	Szczecin
8. Realizacja Programu ochrony brzegów morskich zakładającego: • budowę, rozbudowę, 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	Zadania rządowe	Gminy nadmorskie: – w rejonie przetoki jeziora Wicko – w rejonie Jarosławca – na mierzei jeziora Kopań – w rejonie Darłowa – na wschodniej części mierzei jeziora Bukowo – na zachodniej części mierzei jeziora Jamno – w rejonie Sarbinowa – w rejonie Ustronia Morskiego – w rejonie Kołobrzegu – w rejonie Dźwirzyna – we wschodniej części Mrzeżyna – w pasie Niechorze-Pobierowo – w rejonie Mierzei Dziwnowskiej – w rejonie Międzyzdrojów – Zalew Szczeciński wraz ze Świną, Dziwną oraz Zalewem Kamieńskim
9. Zwiększenie retencji jeziorowej i korytowej w województwie zachodniopomorskim – Etap I: – rzeka Stuchowska Struga, – rzeka Płonia, – Jamneński Nurt, – jezioro Morzycko,	Zadania rządowe	Gminy: Moryń, Osina, Lipiany, Choszczno, Gmina miejska Wałcz, Drawsko Pomorskie, Gryfice, Stargard, Przelewice, Miasto Szczecin, Barlinek, Pyrzyce, Warnice, Świerzno, Kamień Pomorski, Karnice, Mielno

– jezioro Kościuszki, – jezioro Kościelne, – jezioro Korytowo, – jezioro Raduń (– jezioro Gągnowo, – jezioro Trzygłowskie Drugie		
10. Zwiększenie retencji jeziorowej i korytowej w województwie zachodniopomorskim – Etap II – „Łabędzie Bagna” (gmina Kamień Pomorski, Świerzno). – Ina” (gmina Goleniów). – Radew” (gmina Białogard)	Zadania rządowe	Gminy: Kamień Pomorski, Świerzno, Goleniów, Białogard
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Zwiększenie retencji na obszarach zurbanizowanych, leśnych i rolniczych	Działania programowe, planowanie przestrzenne	Całe województwo
2. Budowa i usprawnienie lokalnych systemów ostrzegania przed powodziami; wprowadzenie Elektronicznego Systemu Ostrzegania Powodziowego (Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Szczecin, Świnoujście)	Zadania rządowe, terytorializacja polityki rozwoju	Szczecin, Świnoujście
3. Modernizacja konstrukcji istniejących budynków i budowa nowych o konstrukcjach odpornych na zalanie. Uszczelnianie budynków, stosowanie materiałów wodoodpornych. Trwałe zabezpieczenie terenu wokół budynków. Wdrożenie i realizacja programu dopłat dla właścicieli budynków przeznaczonych do umocnienia w obszarze zagrożenia powodzią o Q1%	Zadania rządowe	Szczecin, Goleniów (obszar wiejski), Świnoujście, Darłowo
4. Doskonalenie skuteczności reagowania ludzi, firm i instytucji publicznych na powódź	Działania programowe	Całe województwo
5. Na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, należy wykluczać zabudowę (z wyjątkiem infrastruktury technicznej)	Planowanie przestrzenne	Obszary zagrożenia powodzią na terenie województwa
6. Realizacja planów i programów przeciwdzia-łania skutkom suszy	Działania programowe, planowanie przestrzenne	Całe województwo
7. Zwiększenie dyspozycyjności zasobów wód powierzchniowych województwa przez realizację programu małej retencji	Działania programowe, planowanie przestrzenne	Całe województwo
8. Zwiększenie stopnia retencji gruntowej poprzez stosowanie nowoczesnych systemów zagospodarowania wód opadowych	Działania programowe, planowanie przestrzenne	Całe województwo
Projekty	*Podmiot odpowiedzialny*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Wykonanie dokumentacji koncepcyjno– –projektowej ochrony przeciwpowodziowej dla miejscowości: Dziwnów, Gryfice, Resko, Białogard, Sławno, Ustronie Morskie, Sianożęty	Samorządy gminne, administracja rządowa	Gmina Białogard, Dziwnów, Gryfice, Resko, Sławno, Ustronie Morskie
2. Program ograniczania ryzyka powodziowego miasta Świnoujście wraz z opracowaniem koncepcji/dokumentacji projektowej dla nowo zidentyfikowanych przedsięwzięć	Urząd Miasta Świnoujście	Miasto Świnoujście
3. Opracowanie szczegółowej analizy i projektu możliwości zwiększenia retencji obszarów zurbanizowanych (indywidualnie dla miasta powyżej 20 tys. mieszkańców), tj. Szczecin, Koszalin, Stargard, Kołobrzeg, Świnoujście, Police, Białogard, Goleniów,	Samorząd terytorialny	Szczecin, Koszalin, Stargard, Kołobrzeg, Świnoujście, Police, Białogard, Goleniów, Gryfino

Gryfino		
4. Szczegółowa analiza zagrożenia powodziowego miasta Świnoujście. Analiza metodyki określania falowania na potrzeby modelowania hydraulicznego zagrożenia powodziowego brzegu morskiego	Administracja rządowa	Świnoujście
5. Szczegółowa analiza zagrożenia powodziowego oraz program ograniczania ryzyka powodziowego w rejonie jeziora Bukowo, Jamno	Administracja rządowa	Gmina Darłowo, Mielno

Kierunek 10. Usprawnienie systemu gospodarki odpadami		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Gospodarowanie odpadami zgodnie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami, uwzględniając zrównoważony rozwój województwa zachodniopomorskiego	Zadania rządowe	Całe województwo
2. Optymalizacja transportu odpadów do instalacji termicznego unieszkodliwiania, w tym z wykorzystaniem transportu wodnego	Działania programowe, terytorializacja polityki rozwoju	Szczeciński Obszar Metropolitalny
3. Poprawa gospodarowania odpadami niebezpiecznymi oraz innymi niż komunalne	Działania programowe	Całe województwo
4. Utworzenie gminnych punktów zbierania odpadów niebezpiecznych i problemowych	Działania programowe	Całe województwo
5. Modernizacja, budowa punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych	Inwestycje celu publicznego	Całe województwo
6. Zmniejszanie ilości odpadów deponowanych na składowiskach	Działania programowe	Całe województwo
7. Całkowite wyeliminowanie składowisk odpadów niespełniających wymagań prawnych	Działania programowe	Całe województwo
8. Dążenie do maksymalnego zwiększenia masy odpadów komunalnych poddawanych recyklingowi	Działania programowe	Całe województwo
9. Prowadzenie monitoringu wpływu składowisk na wody powierzchniowe i podziemne	Działania programowe	Całe województwo
10. Przeciwdziałanie marnotrawieniu żywności; działania edukacyjne; tworzenie banków żywności	Działania programowe	Całe województwo
11. Realizacja zadań w zakresie gospodarowania azbestem, określonych w „Programie usuwania wyrobów zawierających azbest z terenu województwa zachodniopomorskiego”	Działania programowe	Całe województwo
12. Zwiększenie liczby nowoczesnych instalacji do odzysku, recyklingu oraz unieszkodliwiania odpadów komunalnych w sposób inny niż składowanie odpadów	Inwestycje celu publicznego	Całe województwo
13. Rekultywacja składowisk odpadów komunalnych, likwidacja nielegalnych składowisk	Działania programowe	Całe województwo
14. Wspieranie projektów z zakresu gospodarki o obiegu zamkniętym	Działania programowe	Całe województwo

2.10. Cel X. Rozwój infrastruktury obronności i bezpieczeństwa państwa

Zapewnienie bezpieczeństwa państwa jest jednym z podstawowych celów rozwoju społeczno-gospodarczego. Dotyczy to nie tylko przedsięwzięć w sferze militarnej, ale bezpieczeństwa w rozumieniu skutecznej ochrony przed zagrożeniami ze strony sił przyrody, awarii, katastrof i terroryzmu. Ministerstwo Obrony Narodowej dąży do utrzymania w regionie posiadanego potencjału sił i środków bojowych oraz do integracji zarządzania i administracji terenami zamkniętymi w ramach garnizonów: Choszczno, Drawsko Pomorskie, Kołobrzeg, Koszalin, Stargard, Szczecin, Trzebiatów, Złocieniec, Mirosławiec, Mrzeżyno, Świdwin, Darłowo, Dziwnów, Świnoujście, Mosty, Wałcz oraz w części garnizonów Ustka i Czarne.

Tereny zamknięte to tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone i ustalone w drodze decyzji przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych. Część terenów zamkniętych wymaga ustanowienia stref ochronnych, w granicach których w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego ustala się stosowne ograniczenia w zagospodarowaniu i użytkowaniu terenu, w tym zakaz zabudowy.

INFRASTRUKTURA BEZPIECZEŃSTWA PAŃSTWA; TERENY ZAMKNIĘTE

SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

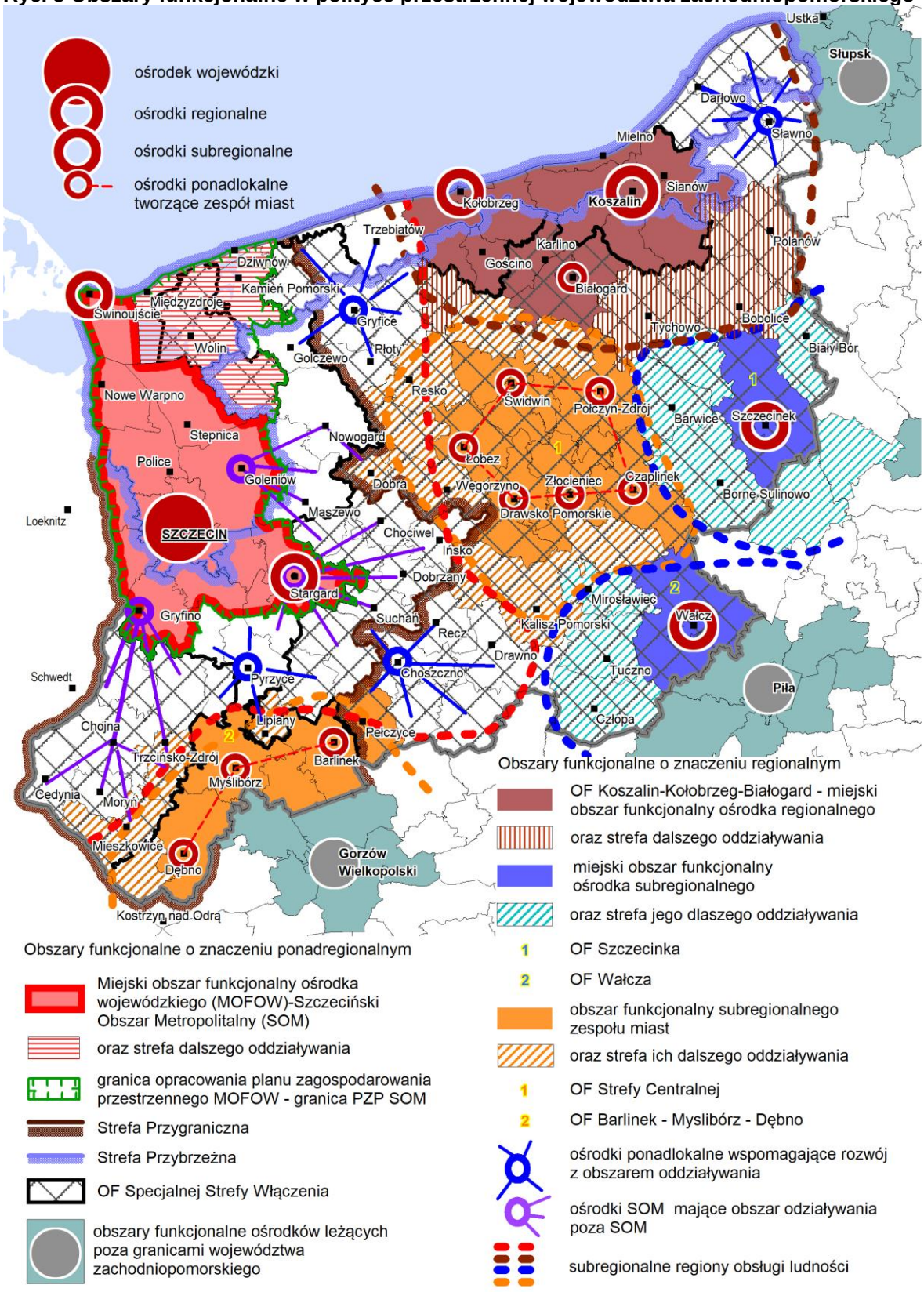
- Lokalizacja na terenie województwa trzech poligonów wojskowych: Drawsko Pomorskie, Wicko Morskie i Nadarzyce; trzech lotnisk wojskowych: Świdwin, Mirosławiec, Darłowo, lądowiska wojskowego Świnoujście, których powierzchnie ograniczające wykraczają poza granice kompleksów wojskowych oraz trzech portów wojennych w Świnoujściu, Kołobrzegu i Dziwnowie
- 33 kompleksy wojskowe, dla których z uwagi na potrzeby obronności państwa, na podstawie protokołu komisji powołanej do ustalania stref ochronnych terenu zamkniętego, wskazano konieczność wprowadzenia stałego lub czasowego ograniczenia w zagospodarowaniu lub korzystaniu z terenów
- 10 kompleksów wojskowych posiadających strefy ochronne dla terenów zamkniętych, ustalone w aktach planistycznych gmin wraz z akceptacją samorządów terytorialnych co do ich zakresu

Kierunek 1. Utrzymanie, funkcjonowanie i rozwój infrastruktury obronności i bezpieczeństwa państwa		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Realizacja zadań wynikających z członkostwa Polski w NATO (zadania z rejestru programów zawierających zadania rządowe służące realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym: Program Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa [NSIP]): • modernizacja lotniska Świdwin • modernizacja lotniska Mirosławiec	Zadania rządowe	Gminy: Mirosławiec, Świdwin
2. Uwzględnianie w dokumentach strategicznych i planistycznych samorządów terytorialnych i administracji rządowej (dla obszarów morskich) rozmieszczenia i bezkolizyjnego funkcjonowania obszarów, obiektów i urządzeń infrastruktury służącej obronności i bezpieczeństwu państwa (tereny zamknięte wraz z ich strefami ochronnymi) przy uwzględnieniu wytycznych *Strategii Bezpieczeństwa Narodowego RP*, *Strategii Obronności RP* oraz *Wizji Sił Zbrojnych RP do roku 2030* i przepisów odrębnych	Planowanie przestrzenne	Gminy: Będzino, Bobolice, Borne Sulinowo, Brojce, Czaplinek, Choszczno, Darłowo, Dobra (Szczecińska), Drawno, Drawsko Pomorskie, Dziwnów, Goleniów, Gryfino, Kalisz Pomorski, Kobylanka, Kołobrzeg, Koszalin, Manowo, Międzyzdroje, Mirosławiec, Postomino, Rąbino, Rewal, Stargard, Stare Czarnowo, Szczecin, Świdwin, Świnoujście, Trzebiatów, Ustronie Morskie, Wałcz, Złocieniec, obszary morskie

3. Uwzględnianie w dokumentach strategicznych i planistycznych samorządów terytorialnych granic pozostałych terenów zamkniętych oraz ich stref ochronnych	Planowanie przestrzenne	Całe województwo
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Uwzględnianie w dokumentach strategicznych i planistycznych samorządów terytorialnych obiektów szczególnie ważnych dla bezpieczeństwa i obronności państwa, elementów infrastruktury technicznej, w tym w szczególności transportowej, zabezpieczenia przeciwpowodziowego, zarządzania kryzysowego, zabezpieczenia granic jako spójnego systemu bezpieczeństwa państwa i obywateli	Planowanie przestrzenne	Całe województwo
2. Kształtowanie rozwiązań systemu transportowego (drogi kołowe, koleje, drogi wodne, porty, lotniska) w sposób minimalizujący zagrożenia wynikające z przewozów ładunków niebezpiecznych, przemieszczania i rozmieszczenia sił zbrojnych (w tym międzynarodowych jednostek sojuszniczych) w czasie pokoju i wojny, zjawisk naturalnych o charakterze katastroficznym a jednocześnie w sposób zapewniający bezpieczeństwo, sprawną ewakuację i prowadzenie akcji ratowniczych z zachowaniem możliwości zaopatrzenia w sytuacjach kryzysowych	Planowanie przestrzenne	Całe województwo
3. Porządkowanie stanu prawnego terenów zamkniętych i ich stref ochronnych przez wprowadzanie stosownych ograniczeń użytkowania terenu w planach miejscowych oraz ustanawianie obszarów ograniczonego użytkowania	Planowanie przestrzenne	Całe województwo
4. Uwzględnienie w polityce przestrzennej gmin funkcjonowania stacji radarowej Świdwin	Planowanie przestrzenne	Gminy: Brzeżno, Drawsko Pomorskie, Łobez, Połczyn-Zdrój, Rąbino, Resko, Sławoborze, Świdwin (miasto), Świdwin, Złocieniec
5. Konsekwentne wdrażanie systemu zintegrowanego ratownictwa przez integrację służb ratowniczych	Zadania rządowe	Całe województwo
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Analiza wpływu relokacji dużych jednostek wojskowych na funkcjonowanie sieci osadniczej regionów	Ministerstwo Obrony Narodowej	Całe województwo
2. Unormowanie zasad ustanawiania stref ochronnych	Ministerstwo Obrony Narodowej, Sejm RP	Całe województwo
3. Ustanowienie strefy ochronnej urządzeń pomiarowych stacji radarowej Świdwin	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, Rady Powiatów: świdwińskiego, łobeskiego, białogardzkiego i drawskiego	Powiaty: świdwiński, łobeski, białogardzki, drawski

3. OBSZARY FUNKCJONALNE W POLITYCE PRZESTRZENNEJ WOJEWÓDZTWA

Ryc. 3 Obszary funkcjonalne w polityce przestrzennej województwa zachodniopomorskiego



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

3.1. Cel XI. Wykorzystanie wspólnego potencjału i integracja miejskich obszarów funkcjonalnych

Podstawowym celem jest zwiększenie potencjału rozwojowego obszarów funkcjonalnych miast dla zwiększenia równowagi rozwoju w województwie. Powstanie regionalnego ośrodka wzrostu w oparciu o Koszalin, Kołobrzeg i Białogard pozwoli na efektywniejsze wykorzystanie przestrzeni województwa i stworzenie centrum aktywizującego jego wschodnią część. Obszary subregionalnych ośrodków wzrostu (miast i zespołów miast) mają szczególne znaczenie z uwagi na lokalizacje ich w oddaleniu od stolicy województwa, w dużym obszarze występowania problemów społeczno-gospodarczych. Wskazane obszary funkcjonalne powinny odgrywać rolę centrów społeczno–gospodarczych oddziałujących również na większy obszar. Wspólne prowadzenie polityki w obszarach funkcjonalnych pozwoli na zwiększenie możliwości rozwojowych i na wspólne rozwiązywanie problemów, takich jak rozlewanie się miast czy sprawna organizacja transportu w obszarze codziennych dojazdów.

KOSZALIŃSKO-KOŁOBRZESKO-BIAŁOGARDZKI OBSZAR FUNKCJONALNY SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- OF KKB to drugi po SOM obszar koncentracji działalności gospodarczej i potencjału demograficznego z silnie rozwijającym się rynkiem turystyki, w tym uzdrowiskowej i zdrowotnej.
- Duży potencjał zróżnicowanych usług, w tym usług wyższego rzędu oraz koncentracja usług turystycznych.
- Drugi po Szczecinie zachodniopomorski ośrodek akademicki w Koszalinie.
- Obszar koncentracji przemysłu, z dużym udziałem przemysłu spożywczego i ponadprzeciętnym mineralnego.
- Potencjał rozwojowy portu morskiego w Kołobrzegu.
- Duży potencjał przyrodniczy obszaru.
- Obecna struktura gospodarki i infrastruktura techniczna predysponuje obszar do rozwijania inteligentnych specjalizacji w zakresie:
  - nowoczesnego przetwórstwa rolno-spożywczego,
  - produktów opartych na technologiach informacyjnych,
  - multimodalnego transportu i logistyki,
  - produktów inżynierii chemicznej i materiałowej.
- Nadbałtyckie położenie, korzystne dla tworzenia relacji transbałtyckich i transnarodowych.
- Znaczne zróżnicowanie funkcjonalne gmin.
- Peryferyjne położenie względem Szczecina i innych miast wojewódzkich.
- Niewydolny układ komunikacyjny pasa wybrzeża w okresie letnim.
- Słaba dostępność komunikacyjna do ośrodków wojewódzkich (w tym jedna z najgorszych w kraju do Warszawy).
- Koncentracja konfliktów przestrzennych.
- Silna antropopresja na obszary cenne przyrodniczo i krajobrazowo, związana z procesem suburbanizacji i ruchem turystycznym.
- Zagrożenia związane z prognozowanymi zmianami klimatu.
- Niewykorzystany potencjał rozwoju gospodarki morskiej.
- Niekorzystne procesy migracyjne i demograficzne.

OBSZAR FUNKCJONALNY SUBREGIONALNEGO ZESPOŁU MIAST STREFY CENTRALNEJ SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Stosunkowo równorzędna rola miast – bez jednego dominującego ośrodka.
- Brak dużego miasta, ale znaczący potencjał ludnościowy leżących blisko siebie miast i całej strefy

centralnej (blisko 140 tys. mieszkańców, z czego ok. 80 tys. w miastach).

- Komplementarne wyposażenie miast strefy w usługi.
- Duży potencjał krajobrazowy, turystyczny i uzdrowiskowy.
- Znaczny udział obszarów chronionych w powierzchni obszaru.
- Słaba dostępność do głównych miast województwa – Szczecina i Koszalina.
- Niekorzystne zjawiska demograficzne, depopulacja.
- Brak większych zakładów przemysłowych i jednocześnie niekorzystne uwarunkowania dla rozwijania intensywnej gospodarki rolnej.
- Zaniedbania i zniszczenia w tkance urbanistycznej miast, przy wciąż wielu zachowanych wartościowych elementach architektury i urbanistyki.
- Niska aktywność społeczna i wysokie bezrobocie – szczególnie na obszarach byłych państwowych gospodarstw rolnych.

OBSZAR FUNKCJONALNY SUBREGIONALNEGO ZESPOŁU MIAST: BARLINEK-MYŚLIBÓRZ-DĘBNO

SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Obszar o względnie dobrej kondycji społeczno-gospodarczej.
- Silnie rozwinięta produkcja produktów drzewno-meblarskich, zaliczanych do inteligentnych specjalizacji oraz ponadprzeciętne znaczenie transportu i logistyki.
- Dość duża lesistość (42%).
- Ważny (w skali regionu i kraju) ośrodek przemysłu wydobywczego na bazie zasobów gazu i ropy naftowej.
- Zauważalne ciążenie w kierunku Gorzowa Wielkopolskiego i Kostrzyna nad Odrą.
- Znaczący spadek udziału zatrudnionych w przemyśle.

OBSZARY FUNKCJONALNE SZCZECINKA I WAŁCZA

SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Peryferyjne położenie względem Szczecina i Koszalina.
- Położenie w obszarze o jednej z najgorszych w Polsce dostępności do ośrodków wojewódzkich i do Warszawy.
- Względnie dobra kondycja społeczno-gospodarcza.
- Duża lesistość obszarów – powiat wałecki 55%, szczecinecki 45% i jeziorność (w zlewni Gwdy 4,87%).
- Funkcjonowanie obiektów sportowych o ponadlokalnym oddziaływaniu (Centralny Ośrodek Sportu w Wałczu, wyciąg do nart wodnych w Szczecinku).

OF Szczecinka

- Silnie rozwinięty przemysł drzewny w Szczecinku.
- Ograniczona dostępność do placówek przedszkolnych w całym powiecie.
- Koncentracja siły roboczej w przemyśle przetwórczym w jednym zakładzie.
- Szkolnictwo ukierunkowane na lokalne specjalizacje.

OF Wałcza

- Ciążenie Wałcza w kierunku Piły.
- Potencjał instytucjonalny Wałcza (szkolnictwo średnie i wyższe).
- Dość dobrze rozwinięty przemysł metalowy w Wałczu.
- Lokalizacja usług specjalistycznych w Wałczu i ponadprzeciętny odsetek zatrudnionych w sektorze usług publicznych, w tym w obronności.

- Utworzenie Centrum Badawczo-Rozwojowego, klaster metalowy METALIKA.
- Funkcjonowanie Wałeckiej Podstrefy Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Kierunek 1. Wzmocnienie powiązań Koszalina z Kołobrzegiem i Białogardem w celu zwiększenia potencjału rozwojowego i uzyskania efektu synergii		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa drogi S6 – Koszalin-Słupsk	Zadania rządowe, planowanie przestrzenne	Gminy na przebiegu drogi
2. Budowa S11 Koszalin-Piła (odcinki na terenie województwa zachodniopomorskiego)	Zadania rządowe, planowanie przestrzenne	Gminy na przebiegu drogi
3. Budowa obwodnicy Kołobrzegu (ul. Europejska) dwujezdniowej klasy GP	Inwestycje celu publicznego, planowanie przestrzenne	Miasto Kołobrzeg
4. Przebudowa i remont dróg (gminna i powiatowa) od węzła Borkowice na odcinkach Borkowice-Śmiechów-Kładno-Pleśna w zakresie powiązania z istniejącą drogą krajową nr 11 oraz planowaną drogą ekspresową S6	Inwestycje celu publicznego, planowanie przestrzenne	Gmina Będzino
5. Inwestycje w zintegrowaną infrastrukturę związaną z transportem niskoemisyjnym na terenie Koszalina	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasto Koszalin
6. Zakup taboru miejskiego na terenie miast Białogard, Kołobrzeg, Koszalin	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasto Białogard, Kołobrzeg, Koszalin
7. Budowa centrów przesiadkowych w: Koszalinie (ul. Wąwozowa), Mielnie, Grzybowie, Biesiekierzu	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Miasto Koszalin, gminy: Mielno, Kołobrzeg (gmina wiejska), Biesiekierz
8. Budowa spójnej sieci dróg rowerowych jako alternatywy dla transportu kołowego, w tym: • rozwój infrastruktury rowerowej w Koszalinie w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrum miasta • budowa dróg dla rowerów na terenie miasta Białogard • budowa drogi rowerowej Skoczów–Kłopotowo • budowa drogi rowerowej Mierzyn-Brzeźno oraz Czerwięcino-Lubiechowo • rozbudowa sieci dróg rowerowych na terenie Gminy i Miasta Sianów • budowa drogi pieszo-rowerowej Siemyśl–Charzyno oraz budowa centrum przesiadkowego w Charzynie • budowa dróg dla rowerów na terenie Gminy Świeszyno • budowa drogi pieszo-rowerowej w Tychowie oraz drogi rowerowej Tychowo–Borzysław • budowa drogi rowerowej i parkingu dla rowerów w Polanowie	Terytorializacja polityki rozwoju, inwestycje celu publicznego, planowanie przestrzenne	Miasto Koszalin, Kołobrzeg, Białogard, Gmina Dygowo, Karlino, Manowo, Polanów, Sianów, Siemyśl, Świerzyno, Tychowo
9. Utworzenie szpitalnego oddziału ratunkowego w Szpitalu Regionalnym w Kołobrzegu	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasto Kołobrzeg
10. Tworzenie warunków do rozwoju kluczowych sektorów w ramach regionalnej specjalizacji, w tym: • modernizacja nawierzchni torowej bocznicy kolejowej Portu Morskiego w Kołobrzegu wraz z przebudową ul. Towarowej prowadzącej do portu • poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu. Etap III	Terytorializacja polityki rozwoju, inwestycje celu publicznego	Kołobrzeg, Białogard, Koszalin, Bobolice

• terminal pasażerski: modernizacja podejścia promowego przy nabrzeżu Ro-Ro (Kołobrzeg) • uzbrojenie terenów Białogardzkiego Parku Inwestycyjnego w Białogardzie • uzbrojenie części strefy inwestycyjnej w Bobolicach, objętej patronatem SSSE – etap I • uzbrojenie terenów inwestycyjnych SSSE w Koszalinie		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Lokalizacja infrastruktury i suprastruktury logistycznej w obszarach węzłowych: Koszalin-Kołobrzeg-Białogard	Planowanie przestrzenne	Miasto Białogard, Kołobrzeg, Koszalin
2. Kreowanie pasma rozwoju Koszalin–Kołobrzeg wzdłuż dróg krajowych nr 6 i nr 11 (projektowanych S6 i S11)	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Będzino, Kołobrzeg (miasto i gmina), Koszalin, Ustronie Morskie, Mielno
3. Wykorzystanie potencjału ludzkiego Koszalina i Kołobrzegu: uelastycznienie rynku pracy w aglomeracji przez wzrost powiązań funkcjonalnych i administracyjnych	Terytorializacja polityki rozwoju	OF KKB
4. Wykorzystanie wspólnej oferty usługowej Koszalina, Kołobrzegu i innych gmin nadmorskich, w celu stworzenia warunków dla przedłużenia sezonu turystycznego	Terytorializacja polityki rozwoju	Kołobrzeg (miasto i gmina), Koszalin, Będzino, Mielno, Ustronie Morskie
5. Poprawa dostępności do usług zdrowotnych, w tym do: • Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie przy Specjalistycznym Zespole Gruźlicy i Chorób Płuc w Koszalinie • Przebudowa i dostosowanie do aktualnych wymogów Regionalnego Szpitala w Kołobrzegu	Zadania samorządowe, terytorializacja polityki rozwoju	Miasto Koszalin, Kołobrzeg
6. Wzmocnienie potencjału akademickiego obszaru funkcjonalnego	Terytorializacja polityki rozwoju, lobbing	OF KKB
7. Wspólne oferty turystyczne miast Koszalina i Kołobrzegu (m.in. w dziedzinie turystyki medycznej) oraz wspieranie szkolnictwa dla rozwoju kard w tej dziedzinie	Terytorializacja polityki rozwoju	Kołobrzeg, Koszalin
8. Wykorzystanie i wzmacnianie powiązań Kołobrzegu z Poznaniem, w tym w oparciu o potencjał portu w Kołobrzegu	Terytorializacja polityki rozwoju	Kołobrzeg
9. Rozwój funkcji logistycznych w oparciu o infrastrukturę transportową w układzie Koszalin-Kołobrzeg-Białogard	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Białogard (miasto i gmina), Kołobrzeg (miasto i gmina), Koszalin
10. Wspólny transport publiczny dla Koszalina i Kołobrzegu	Terytorializacja polityki rozwoju	Koszalin, Kołobrzeg oraz inne gminy obszaru funkcjonalnego
11. Zapobieganie rozlewaniu się miast Koszalina i Kołobrzegu i ochrona walorów przyrodniczych	Planowanie przestrzenne	OF KKB
12. Priorytet ochrony przyrody jeziora Jamno przy zagospodarowaniu turystycznym akwenu	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Gminy: Mielno, Koszalin , Będzino, Sianów
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Sporządzenie dokumentu planistycznego w zakresie zagospodarowania przestrzennego KKB OF12	Samorząd terytorialny	Gminy: Białogard (miasto i gmina), Będzino, Biesiekierz, Dygowo, Gościno, Karlino, Kołobrzeg (miasto i gmina), Koszalin, Mielno, Manowo, Świeszyno Sianów, Siemyśl, Ustronie Morskie

Kierunek 2. Wykreowanie nowego ośrodka wzrostu w centralnej części województwa – Obszar Funkcjonalny subregionalnego zespołu miast Strefy Centralnej (CSF)		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa obwodnicy m. Węgorzyno w ciągu drogi krajowej nr 20	Zadanie rządowe, planowanie przestrzenne	Miasto Węgorzyno
2. Rewitalizacja linii kolejowej Nr 210 na odcinku Szczecinek–Runowo Pomorskie	Zadania rządowe, zadania samorządowe, terytorializacja polityki rozwoju	Gminy: Borne Sulinowo, Czaplinek, Drawsko Pomorskie, Szczecinek, Węgorzyno, Złocieniec
3. Realizacja dróg rowerowych zgodnie z Koncepcją sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego na odcinku Ińsko––Drawsko Pomorskie–Złocieniec––Czaplinek	Zadania samorządowe, terytorializacja polityki rozwoju	Gminy: Ińsko, Drawsko Pomorskie, Złocieniec, Czaplinek
4. Stworzenie zintegrowanego niskoemisyjnego systemu publicznej komunikacji miejskiej na obszarze CSF	Terytorializacja polityki rozwoju	Cała strefa
5. Budowa zintegrowanego szkolnictwa zawodowego na terenie CSF, dostosowanego do potrzeb lokalnego rynku pracy	Terytorializacja polityki rozwoju	Powiat świdwiński, drawski, łobeski
6. Wygenerowanie nowych miejsc opieki nad dziećmi w wieku do lat 3 w gminach Złocieniec i Węgorzyno	Terytorializacja polityki rozwoju	Gminy: Złocieniec, Węgorzyno
7. Kompleksowy program rozwoju edukacji przedszkolnej	Terytorializacja polityki rozwoju	Powiat drawski, Gmina Resko, Rąbino
8. Podnoszenie poziomu kształcenia szkół podstawowych	Terytorializacja polityki rozwoju	Powiat drawski, łobeski, Gmina Świdwin, Połczyn-Zdrój
9. Stworzenie Centrum Popularyzującego Naukę na obszarze CSF w Świdwinie	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasto Świdwin
10. Tworzenie warunków do rozwoju kluczowych sektorów w ramach regionalnej specjalizacji, w tym: • uzbrojenie terenów inwestycyjnych przy ul. Pławieńskiej w Czaplinku (SSE) • podnoszenie konkurencyjności gospodarczej strefy centralnej poprzez dostosowanie infrastruktury technicznej SSE w Łobzie do potrzeb inwestorów strategicznych	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasta: Czaplinek, Łobez
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Planowanie zintegrowane w całym obszarze funkcjonalnym	Planowanie przestrzenne	Centralna Strefa Funkcjonalna
2. Budowa oferty inwestycyjnej obszaru w oparciu o integrację komplementarnych zasobów i potencjałów	Terytorializacja polityki rozwoju	Centralna Strefa Funkcjonalna
3. Integracja miast CSF: • poprawa dostępności do usług i uelastycznienie rynku pracy • zbliżenie czasowe miast • komplementarna obsługa ludności • lokalizacja usług publicznych • poprawa i integracja funkcjonowania komunikacji zbiorowej	Terytorializacja polityki rozwoju	Czaplinek, Drawsko Pomorskie, Łobez, Połczyn-Zdrój, Świdwin, Złocieniec
4. Wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do kreowania zrównoważonego rozwoju, zgodnie z założeniami Krajowej Polityki Miejskiej	Terytorializacja polityki rozwoju	Czaplinek, Drawsko Pomorskie, Łobez, Połczyn-Zdrój, Świdwin, Złocieniec

5. Lokalizacja uczelni wyższej w strefie centralnej	Lobbing	Jedno z miast Centralnej Strefy Funkcjonalnej
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Lobbing polityczny na rzecz przenoszenia jednostek wojskowych z centralnej Polski w okolice poligonu drawskiego, w ramach Programu Rozwoju Sił Zbrojnych RP	Rząd RP, MON	CSF (wg określonej wyżej delimitacji)

Kierunek 3. Rozwój subregionalnego zespołu miast: Barlinek-Myślibórz-Dębno wraz ze strefą dalszego oddziaływania		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa obwodnicy m. Myślibórz w ciągu drogi krajowej nr 26	Zadania rządowe, planowanie przestrzenne	Miasto Myślibórz
2. Budowa obwodnicy Barlinka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 151	Zadanie samorządowe, planowanie przestrzenne	Barlinek
3. Budowa spójnej sieci dróg rowerowych jako alternatywy dla transportu kołowego, w tym: • budowa centrum przesiadkowego oraz drogi dla rowerów z Barlinka do Pełczyc • budowa ścieżki rowerowej na odcinku Sarbinowo-Cychry wzdłuż drogi krajowej nr 23 • budowa ścieżki rowerowej na odcinku Dębno-Smolnica wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 126 • budowa ścieżki rowerowej na odcinku drogi wojewódzkiej nr 127 w kierunku Dargomyśla	Terytorializacja polityki rozwoju, planowanie przestrzenne	Gmina Barlinek, Dębno, Pełczyce
4. Podnoszenie poziomu kształcenia szkół podstawowych w Barlinku, Dębnie, Pełczycach, Będargowie, Cychrach, Smolnicy, Lubianie i Sarbinowie	Terytorializacja polityki rozwoju	Gmina Barlinek, Dębno, Pełczyce
5. Tworzenie warunków do rozwoju kluczowych sektorów w ramach regionalnej specjalizacji, w tym: • zwiększenie atrakcyjności strefy inwestycyjnej w Barlinku • zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej Strefy Przemysłowej w Dębnie w obszarze Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej poprzez dozbrojenie terenów • uzbrojenie terenów inwestycyjnych KSSSE Podstrefa Pełczyce • wzmocnienie terenów inwestycyjnych „Starego Tartaku" w Barlinku pod rozwój działalności turystycznej	Terytorializacja polityki rozwoju, planowanie przestrzenne	Gmina Barlinek, Dębno, Pełczyce
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Dostosowanie bazy dydaktycznej, w tym szkolnictwa zawodowego, do potrzeb lokalnego rynku pracy	Terytorializacja polityki rozwoju	Cały obszar funkcjonalny
2. Wspieranie rozwoju subregionalnych centrów innowacyjności i inkubatorów przedsiębiorczości	Terytorializacja polityki rozwoju	Barlinek, Dębno, Myślibórz

Kierunek 4. Rozwój obszaru funkcjonalnego Szczecinka jako miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka subregionalnego wraz ze strefą dalszego oddziaływania		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa obwodnicy Szczecinka w ciągu DK11 (w klasie S)	Zadania rządowe	Miasto i gmina Szczecinek
2. Modernizacja linii kolejowej Nr 210 na odcinku Szczecinek-Runowo Pomorskie	Zadanie rządowe, zadanie samorządowe, terytorializacja polityki rozwoju, planowanie przestrzenne	Gminy: Borne Sulinowo, Czaplinek, Drawsko Pomorskie, Szczecinek, Węgorzyno, Złocieniec
3. Modernizacja linii kolejowej nr 405 (Szczecinek-Ustka) wraz z elektryfikacją na odcinku Szczecinek-Słupsk	Zadanie rządowe, zadanie samorządowe, terytorializacja polityki rozwoju	Miasto Szczecinek, Gmina Szczecinek, Gmina Biały Bór
4. Usprawnienie funkcjonowania wewnętrznych połączeń komunikacyjnych w tym: • rozbudowa dynamicznego systemu informacji pasażerskiej wraz z modernizacją głównych przystanków autobusowych w Szczecinku • budowa dróg rowerowych po byłej linii kolejowej Połczyn-Zdrój-Barwice-Grzmiąca w celu zmiany środka transportu z indywidualnego samochodowego na indywidualny rowerowy jako środka dojazdu do miejsca przesiadkowego, miejsca pracy i szkoły • budowa przystanku autobusowego w Barwicach	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Miasto Szczecinek, Gmina Szczecinek, Barwice, Grzmiąca
5. Uzupełnienie sieci dróg rowerowych prowadzących do miejsc pracy i szkół w mieście Szczecinek	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Gmina Szczecinek, Miasto Szczecinek
6. Dostosowanie bazy dydaktycznej, w tym szkolnictwa zawodowego do potrzeb lokalnego rynku pracy: • rozbudowa Centrum Innowacji i Praktyk Zawodowych z ośrodkiem egzaminacyjnym dla zawodów w sektorach: drzewnym, budowlanym i mechanicznym w Szczecinku • zakup wyposażenia do Ośrodka Popularyzującego Naukę w Szczecinku	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Miasto Szczecinek
7. Wzrost atrakcyjności miejscowości przez rewitalizację i tworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych	Terytorializacja polityki rozwoju Planowanie przestrzenne,	Obszar funkcjonalny Szczecinka
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa S11 Koszalin-Piła: odcinki na terenie województwa zachodniopomorskiego	Zadania rządowe	Gminy na przebiegu poszczególnych dróg i linii kolejowych
2. Zabezpieczenie rezerwy terenu na budowę łącznika Obwodnicy Szczecinka z DW 172	Planowanie przestrzenne	Miasto Szczecinek, Gmina Szczecinek
3. Modernizacja drogi krajowej nr 20	Zadania rządowe	Gminy na przebiegu poszczególnych dróg i linii kolejowych
4. Poprawa powiązań komunikacyjnych Szczecinka ze Szczecinem i Koszalinem	Zadania rządowe, zadania samorządowe, terytorializacja polityki rozwoju	Gminy na przebiegu poszczególnych dróg i linii kolejowych
5. Rozwój usług publicznych w celu wsparcia funkcji miejskich i poprawy obsługi ludności	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasto Szczecinek
6. Wspieranie rozwoju subregionalnych	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasto Szczecinek

centrów innowacyjności i inkubatorów przedsiębiorczości		
7. Tworzenie warunków do rozwoju kluczowych sektorów, w tym przemysłu drzewno-meblarskiego w ramach regionalnej specjalizacji	Terytorializacja polityki rozwoju	Obszar Funkcjonalny Szczecinka
8. Rozwój instytucji otoczenia biznesu i wsparcie kooperacji w gospodarce	Terytorializacja polityki rozwoju	Obszar Funkcjonalny Szczecinka

Kierunek 5. Rozwój obszaru funkcjonalnego Wałcza jako miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka subregionalnego wraz ze strefą dalszego oddziaływania		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa obwodnicy Wałcza w ciągu drogi S10	Planowanie przestrzenne, zadania rządowe	Miasto i Gmina Wałcz
2. S10 Piła-Szczecin: odcinki na terenie województwa zachodniopomorskiego	Planowanie przestrzenne, zadania rządowe	Gminy na przebiegu planowanej drogi S10: Drawno, Kalisz Pomorski, Kobylanka, Mirosławiec, Recz, Stargard (gmina wiejska), Suchań, Szczecin, Wałcz (miasto i gmina)
3. Wymiana taboru miejskiego na niskoemisyjny	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasto Wałcz
4. Podnoszenie poziomu kształcenia szkół podstawowych i ponadpodstawowych	Terytorializacja polityki rozwoju	Gmina Wałcz (Staszyn, Chwiram)
5. Dostosowanie bazy dydaktycznej, w tym szkolnictwa zawodowego, do potrzeb lokalnego rynku pracy	Terytorializacja polityki rozwoju	Wałcz
6. Wspieranie rozwoju subregionalnych centrów innowacyjności i inkubatorów przedsiębiorczości w tym: • rozbudowa infrastruktury technicznej istniejącej strefy ekonomicznej w Wałczu • uzbrojenie terenów inwestycyjnych w mieście Wałcz	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Wałcz
7. Budowa ścieżki rowerowej w m. Tuczno w ciągu drogi wojewódzkiej nr 177 w granicy pasa drogowego	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Tuczno
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Wzmocnienie funkcji miastotwórczej Wałcza poprzez rozwój usług o znaczeniu subregionalnym	Terytorializacja polityki rozwoju	Wałcz
2. Poprawa stanu infrastruktury komunalnej i komunikacyjnej	Terytorializacja polityki rozwoju	Obszar funkcjonalny Wałcza
3. Poprawa powiązań komunikacyjnych Wałcza ze Szczecinem i Koszalinem przez: • usprawnienie i modernizację połączenia kolejowego na odcinku Szczecin–Wałcz—Piła, • rozbudowę sieci światłowodowych	Terytorializacja polityki rozwoju	Gminy na przebiegu poszczególnych dróg i linii kolejowych
4. Rozwój usług publicznych, w celu wsparcia funkcji miejskich i poprawy obsługi ludności	Terytorializacja polityki rozwoju	Wałcz
5. Rozwój instytucji otoczenia biznesu i wsparcie kooperacji w gospodarce	Terytorializacja polityki rozwoju	Wałcz
6. Rozwój kluczowych sektorów, w tym metalowego, w ramach regionalnej specjalizacji	Terytorializacja polityki rozwoju	Obszar funkcjonalny

3.2. Cel XII. Racjonalizacja rozwoju gospodarczego i ochrona zasobów w obszarze funkcjonalnym Strefy Przybrzeżnej

Głównym celem polityki przestrzennej wobec przybrzeżnego obszaru funkcjonalnego jest rozwijanie branż wynikających z endemicznego potencjału (turystyki, gospodarki morskiej), przy jednoczesnym ograniczaniu negatywnych skutków antropopresji. Działania w zakresie turystyki powinny skupić się na rozwoju jakościowym, zamiast ilościowym. Ogromna koncentracja ruchu turystycznego w okresie letnim na ograniczonym obszarze sprawia, że istotna jest przy tym dywersyfikacja czasowa i przestrzenna ruchu turystycznego. Ponadto należy dążyć do poprawy wewnętrznej spójności obszaru nadmorskiego w zakresie rozwoju powiązań komunikacyjnych i systemów transportowych komunikacji zbiorowej, jak również poprawy dostępności z ośrodków krajowych i wojewódzkich.

OBSZAR FUNKCJONALNY STREFY PRZYBRZEŻNEJ
SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Istniejący potencjał rozwoju gospodarki morskiej.
- Duży potencjał przyrodniczy obszaru.
- Ruch turystyczny skupiony w wąskim pasie przymorskim.
- Koncentracja konfliktów przestrzennych.
- Silna antropopresja związana z ruchem turystycznym i rozprzestrzenianiem zabudowy.
- Możliwe zagrożenia związane z prognozowanymi zmianami klimatu.
- Brak lub opóźnione działania administracji morskiej w zakresie planowania przestrzennego na obszarach morskich.

Kierunek 1. Rozwijanie regionalnych specjalizacji w oparciu o ochronę i wykorzystanie endogenicznych potencjałów przyrodniczych i kulturowych		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Realizacja Programu ochrony brzegów morskich: • 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	Zadania rządowe	Gminy nadmorskie – w rejonie przetoki jeziora Wicko – w rejonie Jarosławca – na mierzei jeziora Kopań – w rejonie Darłowa – na wschodniej części mierzei jeziora Bukowo – na zachodniej części mierzei jeziora Jamno – w rejonie Sarbinowa – w rejonie Ustronia Morskiego – w rejonie Kołobrzegu – w rejonie Dźwirzyna – we wschodniej części Mrzeżyna – w pasie Niechorze-Pobierowo – w rejonie Mierzei Dziwnowskiej – w rejonie Międzyzdrojów Zalew Szczeciński wraz ze Świną, Dziwną oraz Zalewem Kamieńskim

2. Rozwój branży morskiej, w tym: • budowa infrastruktury portowej, połączeń transportowych i infrastrukturalnych z zapleczem lądowym dla portu zewnętrznego w Świnoujściu • lokalizacja infrastruktury i suprastruktury logistycznej w obszarach węzłowych: Szczecin, Świnoujście, Koszalin–Kołobrzeg––Białogard • budowa, rozbudowa nowoczesnych terminali kontenerowych w Szczecinie i Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego • rozbudowa portu morsko-rzecznego w Policach • rozbudowa portu morsko-rzecznego w Darłowie	Planowanie przestrzenne, zadania rządowe	Morskie wody wewnętrzne w granicach gmin: Goleniów, Police, Stepnica, Szczecin, Świnoujście, Darłowo
3. Uzbrojenie terenów inwestycyjnych SSSE w Koszalinie	Inwestycja celu publicznego	Miasto Koszalin
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Zagospodarowanie nadmorskich obszarów portowych uwzględniające funkcje przeładunkową oraz rybacką	Planowanie przestrzenne	Szczecin, Świnoujście, Police, Trzebież, Stepnica, Nowe Warpno, Wolin, Kamień Pomorski, Lubin, Dziwnów, Mrzeżyno, Kołobrzeg i Darłowo, Sierosław, Przytor, Wapnica i Dźwirzyno
2. Zachowanie morskich przystani rybackich jako nieodzownego elementu dziedzictwa kulturowego i krajobrazowego strefy nadmorskiej	Planowanie przestrzenne	Gminy nadmorskie
3. Rozwój funkcji turystycznych w portach i przystaniach morskich	Planowanie przestrzenne, zadania rządowe	Chłopy, Dąbki (gm. Darłowo), Dźwirzyno (gm. Kołobrzeg), Jarosławiec (gm. Postomino), Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Mrzeżyno (gm. Trzebiatów), Niechorze (gm. Rewal), Rewal, Unieście (gm. Mielno), Szczecin, Świnoujście, Ustronie Morskie
4. Preferencja rozwoju jakościowego nad ilościowym w obszarze turystyki oraz działania na rzecz wydłużenia sezonu turystycznego	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Gminy nadmorskie
5. Rozwój sektora turystycznego na bazie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Gminy nad Zalewem Szczecińskim i na wybrzeżu Bałtyku
6. Ograniczanie zanieczyszczeń powietrza oraz poprawa efektywności energetycznej budynków	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Miejscowości nadmorskie
7. Rozwój turystyki zdrowotnej w oparciu o uzdrowiska nadmorskie	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Świnoujście, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Dąbki
8. Dostosowanie infrastruktury i zabudowy do prognozowanych zmian klimatycznych	Zadania rządowe, zadania samorządowe, terytorializacja polityki rozwoju	Gminy nad Zalewem Szczecińskim i na wybrzeżu Bałtyku
9. Rozwój turystyki wodnej w oparciu o Odrzańską Drogę Wodną oraz Zalew Szczeciński	Terytorializacja polityki rozwoju	Gminy nad Zalewem Szczecińskim i na wybrzeżu Bałtyku
10. Tworzenie przestrzeni sprzyjającej wypoczynkowi, w tym obszarów zielonych w miejscowościach nadmor-	Planowanie przestrzenne	Miejscowości nadmorskie

skich		
11. Ograniczenie inwestycji na obszarach cennych przyrodniczo, w tym w ochrona lasów pasa nadmorskiego	Planowanie przestrzenne	Gminy nadmorskie

Kierunek 2. Poprawa wewnętrznej spójności komunikacyjnej oraz dostępności do ośrodka wojewódzkiego		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Przebudowa drogi nr 3 do parametrów klasy S na odcinku od Goleniowa do Świnoujścia	Zadanie rządowe, planowanie przestrzenne	Gminy: Wolin, Przybiernów, Goleniów, Międzyzdroje, Świnoujście
2. Budowa stałej przeprawy (tunel) do Świnoujścia w ciągu drogi S3	Zadanie rządowe	Świnoujście
3. Budowa drogi S6 na odcinku Koszalin-Słupsk	Zadanie rządowe	Gminy na przebiegu drogi
4. Budowa obwodnicy Koszalina i Sianowa na S6 wraz z odcinkiem S11 od węzła Koszalin do węzła Szczecińska	Zadanie rządowe	Gminy na przebiegu drogi
5. Budowa drogi S11 na odcinku Kołobrzeg––Koszalin–granica województwa (kierunek Poznań)	Zadanie rządowe	Gminy na przebiegu drogi
6. Budowa obwodnicy Kołobrzegu (ul. Europejska) dwujezdniowej klasy GP	Zadanie rządowe we współpracy z m. Kołobrzeg	Miasto Kołobrzeg
7. Przebudowa i remont drogi od węzła Borkowice na odcinkach Borkowice––Śmiechów–Kładno–Pleśna w zakresie powiązania z istniejącą drogą krajową nr 11 oraz planowaną drogą ekspresową S6	Terytorializacja polityki rozwoju, zadania samorządowe	Gmina Będzino
8. Modernizacja dróg wojewódzkich w pasie bezpośredniej obsługi wybrzeża: nr 102, nr 203	Planowanie przestrzenne	Gminy: Darłowo, Dziwnów, Kołobrzeg (miasto i gmina), Międzyzdroje, Postomino, Rewal, Sianów, Trzebiatów, Wolin
9. Przedłużenie linii kolejowej z Kamienia Pomorskiego do Dziwnówka i Rewala	Planowanie przestrzenne	Gminy: Dziwnów, Kamień Pomorski, Rewal
10. Terminal pasażerski: modernizacja podejścia promowego przy nabrzeżu Ro-Ro (Kołobrzeg)	Terytorializacja polityki rozwoju, zadanie rządowe	Miasto Kołobrzeg
11. Modernizacja i pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5 m na całej długości	Zadania rządowe, terytorializacja polityki rozwoju	Morskie wody wewnętrzne w granicach gmin: Goleniów, Police, Stepnica, Szczecin, Świnoujście.
12. Budowa centrum przesiadkowego w Mielnie	Inwestycja celu publicznego	Gmina Mielno
13. Wspólny transport publiczny dla Koszalina i Kołobrzegu	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasto Kołobrzeg, Koszalin
14. Zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego dla Kołobrzegu i Koszalina	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasto Kołobrzeg, Koszalin
15. Budowa drogi rowerowej wzdłuż dróg powiatowych Kołobrzeg–Korzystno––Przećmino. Etap I i II	Inwestycja celu publicznego	Gmina Kołobrzeg
16. Rozwój spójnego systemu tras rowerowych w oparciu o Velo Baltica	Zadania samorządowe	Gminy pasa nadmorskiego
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Rewitalizacja linii wąskotorowych i dostosowanie ich do potrzeb ruchu turystycznego Koszalin-Manowo-Świelino	Terytorializacja polityki rozwoju, planowanie przestrzenne	Miasto Koszalin, gmina Bobolice
2. Budowa parkingów buforowych w bezpośrednim sąsiedztwie miejscowości nadmorskich oraz preferencja dla transportu publicznego	Terytorializacja polityki rozwoju, planowanie przestrzenne	Miejscowości nadmorskie

3.3. Cel XIII. Przeciwdziałanie marginalizacji i wsparcie rozwoju w obszarze funkcjonalnym Specjalnej Strefy Włączenia

Działania kierunkowe na rzecz poprawy spójności i integralności terytorialnej winny skupiać się z jednej strony na poprawie dostępności i budowie powiązań funkcjonalnych obszarów wiejskich z miejskimi ośrodkami wzrostu, z drugiej strony na przełamywaniu barier rozwojowych (przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu) i podnoszeniu potencjału rozwojowego terenów wiejskich (wraz z małymi miastami).Wymienione działania powinny być wsparte na bazie endogenicznych zasobów (ludzkich, materialnych i infrastrukturalnych). Szczególnie istotne z punktu widzenia eliminowania barier rozwojowych są lokalne i ponadlokalne ośrodki miejskie, które z definicji odznaczają się większym potencjałem wzrostowym, a przy ukierunkowanych terytorialnie działaniach będą mogły stać się katalizatorem procesów dyfuzyjnych na otaczające je obszary wiejskie.

OBSZAR FUNKCJONALNY SPECJALNEJ STREFY WŁĄCZENIA SYNTEZA UWARUNKOWAŃ
• Obszary kumulacji negatywnych zjawisk społeczno-gospodarczych, wprost skorelowane z odległością od dużych miast.
• Depopulacja – odpływ ludności do terenów o wyższym potencjale rozwojowym.
• Duży odsetek małych miast, w przeszłości obsługujących obszary wiejskie (PGR-y), obecnie zdegradowanych.
• Potencjalne miejsce rozwoju gałęzi biogospodarki (baza produkcyjna i surowcowa).
• Niewykorzystywany potencjał pojezierzy w rozwoju turystyki.
• Słaba dostępność komunikacyjna do ośrodków miejskich wszystkich poziomów poza ośrodkami lokalnymi.
• Słaba dostępność do usług publicznych.
• Znaczne oddalenie od ośrodka wojewódzkiego.

Kierunek 1. Aktywizacja gospodarcza obszaru w oparciu o wykorzystanie endogenicznych potencjałów		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Tworzenie warunków do rozwoju kluczowych sektorów w ramach regionalnej specjalizacji, w tym: • uzbrojenie terenów inwestycyjnych, znajdujących się pod patronatem Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, przy ul. Pławieńskiej w Czaplinku • podnoszenie konkurencyjności gospodarczej strefy centralnej poprzez dostosowanie infrastruktury technicznej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Łobzie (SSE) do potrzeb inwestorów strategicznych • Rozbudowa infrastruktury technicznej istniejącej strefy ekonomicznej w Wałczu • uzbrojenie terenów inwestycyjnych w mieście Wałcz	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasto Czaplinek, Łobez, Pełczyce, Wałcz
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Wsparcie ośrodków wzrostu o znaczeniu subregionalnym oraz ośrodków ponadlokalnych wspomagających rozwój z zastosowaniem celów i narzędzi Krajowej Polityki Miejskiej	Terytorializacja polityki rozwoju	Szczecinek, Świdwin, Wałcz, Choszczno, Gryfice, Pyrzyce, Sławno
2. Program dla małych i średnich miast: • rozwijanie powiązań funkcjonalnych miast małych i średnich z głównymi	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasta Specjalnej Strefy Włączenia

ośrodkami wzrostu, zwłaszcza w zakresie innowacyjności, edukacji i nauki • wspieranie mieszkalnictwa społecznego i komunalnego • wspieranie innowacyjnej gospodarki (biznes oparty o popyt pozalokalny, e-biznes) • rozwój usług publicznych, w celu wsparcia funkcji miejskich i poprawy obsługi ludności • utrzymanie i zwiększenie atrakcyjności tradycyjnej struktury miast poprzez uspokojenie ruchu w ich obszarach centralnych, przy zapewnieniu optymalnych warunków dostępu		
3. Rewitalizacja obszarów popegeerowskich	Terytorializacja polityki rozwoju, zadania rządowe, zadania samorządowe	Obszary wiejskie Specjalnej Strefy Włączenia
4. Uporządkowanie i przygotowanie terenów powojskowych, poprzemysłowych, pokolejowych i popegeerowskich, w celu nadania im nowych funkcji gospodarczych	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Obszary wiejskie Specjalnej Strefy Włączenia
5. Wsparcie programów związanych z produkcją żywności na potrzeby lokalnego rynku konsumentów	Terytorializacja polityki rozwoju, zadania rządowe	Obszary wiejskie Specjalnej Strefy Włączenia
6. Rozwój turystyki w oparciu o pojezierza oraz zasoby dziedzictwa kulturowego	Terytorializacja polityki rozwoju	Specjalna Strefa Włączenia
7. Rozwój dziedzin biogospodarki w oparciu o OZE	Terytorializacja polityki rozwoju	Specjalna Strefa Włączenia
8. Wspieranie przedsiębiorczości, samozatrudnienia i tworzenia nowych miejsc pracy, w tym telepracy	Zadania samorządowe, terytorializacja polityki rozwoju	Specjalna Strefa Włączenia
9. Zwiększenie dostępności cyfrowej	Terytorializacja polityki rozwoju	Specjalna Strefa Włączenia

Kierunek 2. Poprawa dostępności do Szczecina oraz regionalnych i subregionalnych ośrodków wzrostu		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Poprawa powiązań komunikacyjnych SSW ze Szczecinem, Koszalinem i innymi większymi ośrodkami: • budowa drogi S10 od A6 (Szczecin)-granica województwa (kierunek Piła) • budowa drogi S11 Kołobrzeg-Koszalin-granica województwa (kierunek Poznań) • budowa obwodnicy Szczecinka w ciągu S11 • modernizacja drogi krajowej nr 20 • budowa obwodnicy m. Węgorzyno w ciągu drogi krajowej nr 20 • modernizacja linii kolejowej Nr 210 na odcinku Szczecinek-Runowo Pomorskie • przebudowa drogi wojewódzkiej nr 142 na odcinku Szczecin-Krzywnica • usprawnienie połączeń kolejowych na linii nr 405 • budowa drogi rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 151 Ińsko-Storkówko	Zadania rządowe	Gminy na przebiegu drogi
2. Poprawa powiązań komunikacyjnych SSW z regionalnymi i subregionalnymi ośrodkami	Zadania rządowe, zadania samorządowe, terytorializacja polityki rozwoju	Specjalna Strefa Włączenia

3. Realizacja tras rowerowych zgodnie z Koncepcją sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego	Zadania samorządowe, terytorializacja polityki rozwoju	Gminy na przebiegu tras

Kierunek 3. Poprawa dostępności do podstawowych usług w zakresie edukacji i zdrowia		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Wygenerowanie nowych miejsc opieki nad dziećmi w wieku do lat 3 w Gminie Złocieniec, Węgorzyno, Wałcz	Terytorializacja polityki rozwoju	Gminy: Złocieniec, Węgorzyno, Wałcz
2. Kompleksowy program rozwoju edukacji przedszkolnej w Lipianach oraz w gminie Pyrzyce	Terytorializacja polityki rozwoju	Miasto Lipiany, gmina Pyrzyce
3. Podnoszenie poziomu kształcenia szkół podstawowych: • wsparcie uczniów i nauczycieli w SP w Strąszynie, Chwiramie • wsparcie Szkół Podstawowych w Gminie Przelewice • upowszechnianie wiedzy i edukacji szkolnej w szkołach podstawowych na terenie Gminy Banie	Terytorializacja polityki rozwoju	Gmina Wałcz, Przelewice, Banie
4. Dostosowanie bazy dydaktycznej, w tym szkolnictwa zawodowego, do potrzeb lokalnego rynku pracy: • modernizacja obiektów ZS nr 3 w Wałczu i dostosowanie bazy szkoleniowej do potrzeb lokalnego rynku pracy • wykorzystanie metody eksperymentu oraz technologii TIK w ZS nr 1 w Wałczu • rozbudowa Centrum Innowacji i Praktyk Zawodowych z ośrodkiem egzaminacyjnym dla zawodów w sektorach: drzewnym, budowlanym i mechanicznym w Szczecinku • zakup wyposażenia do Ośrodka Popularyzującego Naukę w Szczecinku • budowa zintegrowanego szkolnictwa zawodowego na terenie Strefy Centralnej dostosowanego do potrzeb lokalnego rynku pracy • wsparcie Zespołu Szkół w Lipianach, Warnicach, Bielicach	Terytorializacja polityki rozwoju	Wałcz, Szczecinek, Bielice, Lipiany, Warnice, powiaty: świdwiński, drawski, łobeski
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Programy zapewniania i zwiększania dostępu do opieki nad dziećmi w wieku do lat 3	Terytorializacja polityki rozwoju	OF Strefy Włączenia
2. Dostosowanie infrastruktury i usług do potrzeb ludności wynikających ze zmiany struktury wieku (wzrost liczby osób w podeszłym wieku), w tym: • lokowanie DPS, domów opieki, domów seniora na obszarach wiejskich • finansowanie pozainstytucjonalnej opieki nad osobami starszymi • adaptacja pomieszczeń dla osób niepełnosprawnych w SOSW w Pyrzycach	Terytorializacja polityki rozwoju	OF Strefy Włączenia

3.4. Cel XIV. Poprawa spójności wewnętrznej i przełamywanie peryferyjności przygranicznego obszaru funkcjonalnego

Optymalne wykorzystanie atutu położenia strefy przygranicznej oznacza konieczność równoczesnego podjęcia działań w dwóch zasadniczych kierunkach, tj. wzmocnienia spójności wewnętrznej oraz poprawy powiązań funkcjonalnych z ośrodkami krajowymi i zagranicznymi.

OBSZAR FUNKCJONALNY STREFY PRZYGRANICZNEJ SYNTEZA UWARUNKOWAŃ
• Peryferyjne położenie względem reszty kraju i miast centralnych o najwyższym potencjale rozwoju. • Brak współpracy polsko-niemieckiej generującej miejsca pracy (poza strefą nadmorską). • Zakłócone granicą państwową powiązania funkcjonalne, w tym w obszarze funkcjonalnym Szczecina. • Oddziaływanie polskich miast Szczecina i Świnoujścia na przygraniczne obszary niemieckie pozbawione dobrego dostępu do większych miast i ich usług (metropolitalnych, regionalnych i subregionalnych) oraz oddziaływanie niemieckiego miasta Schwedt na stronę polską. • Długi odcinek granicy na Odrze bez wystarczającej liczby mostów. • Bariery na poziomie wspólnego planowania rozwoju obszarów przygranicznych. • Bariera językowa we współpracy. • Nie w pełni wykorzystany potencjał wynikający z odziaływania światowej metropolii Berlina.

Kierunek 1. Przeciwdziałanie peryferyjności w przestrzeni kraju i wykorzystanie powiązań transgranicznych		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Modernizacja linii kolejowej nr 273 Szczecin-Wrocław	Zadania rządowe	Gminy na przebiegu linii kolejowej
2. Obniżenie istniejącego ryzyka powodziowego na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią, w tym: • prace modernizacyjne na Odrze granicznej, w celu zapewnienia zimowego lodołamania • remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej • poprawa przepływu wód powodziowych z Jeziora Dąbie w okresie zimowym	Zadania rządowe	Gminy doliny Odry
3. Modernizacja dróg wojewódzkich prowadzących do granicy z Niemcami na Odrze i/lub do węzłów drogi S3: nr 115, nr 120, nr 122, nr 124	Zadania rządowe, zadania samorządowe	Szczecin oraz gminy na przebiegu poszczególnych dróg w powiatach: gryfińskim, polickim, stargardzkim
4. Modernizacja linii kolejowej nr 409 Berlin–Passow–Szczecin (budowa drugiego toru i elektryfikacja)	Zadanie rządowe	Gminy: Dobra (Szczecińska), Kołbaskowo, Szczecin
5. Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej	Zadania rządowe	Boleszkowice, Cedynia, Chojna, Gryfino, Kołbaskowo, Mieszkowice, Szczecin, Widuchowa
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Rozwój oferty turystycznej, w tym transgranicznej, w oparciu o dolinę Odry i Zalew Szczeciński	Terytorializacja polityki rozwoju	Gminy doliny Odry i estuarium Odry

2. Wykorzystanie transgranicznego oddziaływania miast do obsługi ludności w zakresie usług i runku pracy	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Gminy doliny Odry
3. Odtwarzanie lub poprawa funkcjonowania transgranicznych powiązań komunikacyjnych	Planowanie przestrzenne, inwestycje celu publicznego	Gminy przygraniczne
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Odtworzenie połączenia na linii kolejowej łączącej Świnoujście z Berlinem przez Ducherow	Rządy RP i RFN	Meklemburgia-Pomorze Przednie, Świnoujście

4. PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

4.1. Cel XV. Rozwój funkcji metropolitalnych oraz roli Szczecina w europejskiej i krajowej sieci miast

Szczecin jako centrum obszaru metropolitalnego, jak również główne miasto Transgranicznego Regionu Metropolitalnego, wchodzi w relacje krajowe oraz międzynarodowe z innymi miastami metropolitalnymi, budując bezpośrednie powiązania m.in. gospodarcze, komunikacyjne, w dziedzinie wyższej kultury, nauki oraz turystyki.

MOFOW, ROZWÓJ FUNKCJI METROPOLITALNYCH ORAZ ROLI SZCZECINA
SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Nadbałtyckie położenie, korzystne dla tworzenia relacji transbałtyckich, stosunkowo słabo wykorzystywane.
- Przygraniczne położenie, z oddziaływaniem na przygraniczne obszary Meklemburgii-Pomorza Przedniego i Brandenburgii (Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina).
- Niska konkurencyjność i mała atrakcyjność szczecińskiego ośrodka naukowego i akademickiego w skali kraju.

Kierunek 1. Wzmacnianie roli Szczecina w europejskiej i krajowej sieci miast		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Współpraca gmin w ramach obszaru planu SOM, opracowanie dokumentów strategicznych i planistycznych	Terytorializacja polityki rozwoju	Obszar planu SOM
2. Wdrażanie celów i kierunków działań Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina	Terytorializacja polityki rozwoju	Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina
3. Wzrost rangi i specjalizacji szczecińskiego ośrodka akademickiego. Utworzenie w Szczecinie samodzielnego instytutu naukowego, zajmującego się problematyką morską i skandynawską; stworzenie krajowego centrum skandynawistyki	Terytorializacja polityki rozwoju, lobbing	Szczecin
4. Wspieranie ośrodków akademickich jako centrów ustawicznego kształcenia	Terytorializacja polityki rozwoju	Obszar planu SOM
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Wzmocnienie i poszerzenie współpracy z Berlinem, jako wiodącą metropolią europejską oddziałującą na województwo zachodniopomorskie, a w szczególności na obszar planu SOM	Władze samorządowe województwa oraz miast i gmin znajdujących się w obszarze SOM	Obszar planu SOM
2. Rozwój współpracy z krajami związkowymi RFN: Berlinem, Brandenburgią, Meklemburgią-Pomorzem Przednim w dziedzinie kultury, turystyki, transportu, planowania przestrzennego	Władze samorządowe województwa oraz miast i gmin SOM, a także Urząd Morski w Szczecinie	Obszar planu SOM oraz obszary morskie
3. Prowadzenie aktywnej i efektywnej współpracy z Kopenhagą i Regionem Wielkiej Kopenhagi i Skanii (dawniej Øresund) w dziedzinie nauki, transportu, gospodarki, turystyki	Władze samorządowe województwa i miasta Szczecina, uczelnie wyższe/ środowisko akademickie, zrzeszenia przedsiębiorców, a także Urząd Morski w Szczecinie	Obszar planu SOM oraz obszary morskie

4. Wzmacnianie naukowych i gospodarczych powiązań z krajowymi metropoliami, podejmowanie działań na rzecz poprawy dostępności transportowej i technologicznej z sąsiednich województw do portów morskich ujścia Odry	Władze samorządowe województwa i miasta Szczecina, władze samorządowe województw sąsiednich, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Obszar planu SOM

4.2. Cel XVI. Racjonalizacja struktury funkcjonalno-przestrzennej i sieci osadniczej oraz wzmocnienie funkcji miejskich

Konieczne jest stworzenie sprawnie funkcjonującej, komplementarnej sieci osadniczej, w której podstawowe usługi oferowane są jak najbliżej miejsca zamieszkania. Istnieje potrzeba wzmacniania powiązań pomiędzy głównymi ośrodkami sieci osadniczej w zakresie przepływu dóbr, informacji, wiedzy, kapitału, ludności/siły roboczej, innowacji. Chaotyczne rozrastanie się zabudowy wokół miast powoduje negatywne skutki dla funkcjonowania ładu przestrzennego obszaru. Zwiększa to transportochłonność i koszty kongestii układu, negatywnie oddziałuje na funkcjonowanie środowiska i jakość życia mieszkańców. Niezbędne jest przeciwdziałanie powstawaniu tego zjawiska i wzmocnienie funkcji i atrakcyjności centrów miast. Konieczna jest ochrona terenów otwartych i zieleni miejskiej. Powinna obowiązywać zasada pierwszeństwa rozwoju wewnętrznego przed rozwojem zewnętrznym oraz ochrony terenów otwartych i kompleksów przyrodniczych. Przyczyni się to do zrównoważonego rozwoju całego obszaru oraz zintegrowanego rozwoju obszarów wiejskich.

MOFOW, STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA I SIEĆ OSADNICZA
SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Policentryczny układ osadniczy z miastem rdzeniowym Szczecinem i 7 innymi miastami o różnej wielkości i funkcjach, z koncentracją terenów przemysłowych i portowych wzdłuż Odry oraz powstającymi parkami przemysłowymi.
- Znaczne zróżnicowanie funkcjonalne gmin, zróżnicowana intensywność ich powiązań z miastem rdzeniowym.
- Rozlewanie się miast, w przypadku Szczecina najsilniej obserwowane w kierunku zachodnim.
- Duże, fragmentarycznie zagospodarowane obszary przemysłowe w centrum Szczecina i w Stargardzie.
- Nadpodaż terenów wskazanych do zabudowy w dokumentach planistycznych, w stosunku do realnych potrzeb.

Kierunek 1. Wspieranie policentrycznej sieci osadniczej i funkcji miejskich		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Rozwój struktury policentrycznej, zwiększenie roli miast i ośrodków gminnych w dziedzinie świadczenia usług podstawowych i wyższych oraz rozwój komplementarnych funkcji metropolitalnych (przy zachowaniu różnorodności jednostek miejskich podobnej wielkości)	Planowanie przestrzenne	Miasta i ośrodki wiejskie I i II rzędu w granicach planu SOM
2. Utworzenie lokalnych subcentrów usługowych w osiedlach Szczecina (Warszewo, Stołczyn, Osiedle Zawadzkiego, Gumieńce, Pomorzany, Śródodrze, Podjuchy, Zdroje, Dąbie, Płonia, Załom) i w miejscowościach podszczecińskich (Bezrzecze, Mierzyn, Przecław, Pucice, Pilchowo, Przęsocin)	Planowanie przestrzenne	Szczecin, gminy: Dobra, Kołbaskowo, Goleniów

3. Kierowanie funkcji miejskich do centrów miast i przestrzeni nadwodnych	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Police, Gryfino, Goleniów, Stepnica, Wolin, Kamień Pomorski, Nowe Warpno
4. Rozwój funkcji miejskich w tym metropolitalnych Szczecina wzdłuż Odry i na wyspach Śródodrza w Szczecinie	Planowanie przestrzenne, działania programowe	Szczecin
5. Rozwój w prawobrzeżnej części Szczecina funkcji centrotwórczych i turystyczno-rekreacyjnej	Planowanie przestrzenne	Szczecin
6. Rozwój funkcji komplementarnych w stosunku do Szczecina w miastach SOM	Planowanie przestrzenne	Miasta SOM
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Zmiana granic portu morskiego w Szczecinie poprzez wyłączenie wskazanych do rewitalizacji obszarów Łasztowni	Administracja rządowa	Szczecin

Kierunek 2. Przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom rozlewania się miast		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Pierwszeństwo rozwoju wewnętrznego przed rozwojem zewnętrznym oraz ochrona terenów otwartych i kompleksów przyrodniczych	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Obszar planu SOM
2. Niedopuszczenie do zlewania się jednostek osadniczych oraz zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych poprzez zachowanie przestrzeni terenów otwartych i przyrodniczych, ze wskazaniem tych terenów pod funkcje ekologiczne, rekreacyjne, hydrologiczne, rolnicze (obszary ograniczania zabudowy – zgodnie z rysunkiem planu)	Planowanie przestrzenne	Obszar planu SOM (zgodnie z rysunkiem planu)
3. Kontrolowanie procesów suburbanizacji i minimalizacja konfliktów przestrzennych związanych z tym procesem m.in. poprzez: • kształtowanie jednostek osadniczych w sposób zwarty przestrzennie. Zapewnienie im pełnego wachlarza podstawowych usług, wraz z jednoczesnym powiązaniem z miastem rdzeniowym metropolii poprzez systemy transportowe (w tym transport zbiorowy) • niedopuszczanie do tworzenia niezorganizowanej zabudowy monofunkcyjnej, z niską dostępnością do usług i transportu publicznego	Planowanie przestrzenne	Obszar planu SOM
4. Koordynacja procesów planistycznych i rozwojowych z uwzględnieniem chłonności na obszarze planu SOM	Planowanie przestrzenne	Obszar planu SOM

Kierunek 3. Wspieranie rozwoju wysokiej jakości przestrzeni publicznych		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Kształtowanie wysokiej jakości miejskich przestrzeni publicznych o charakterze metropolitalnym i wielofunkcyjnym oraz łączenie ich ze sobą sprawnymi i wydajnymi systemami komunikacji publicznej	Planowanie przestrzenne	Miasta SOM

2. Rewitalizacja i tworzenie nowych przestrzeni publicznych o charakterze dospołecznym	Planowanie przestrzenne	Obszar SOM
3. Rewitalizacja i zagospodarowanie przestrzeni nadwodnych miast, relokacja z obszarów nadwodnych funkcji niewymagających takiej lokalizacji	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Miasta SOM
4. Zagospodarowanie w pierwszej kolejności terenów poprzemysłowych w miastach z odtworzeniem na nich działalności gospodarczej, zagospodarowanie pozostałych terenów powojskowych i zdegradowanych z nadaniem im funkcji gospodarczych i wprowadzeniem usług ogólnomiejskich; stosowanie zasady pierwszeństwa regeneracji zabudowy nad zajmowaniem nowych terenów pod zabudowę	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Miasta SOM
5. Stworzenie wysokiej jakości przestrzeni publicznej w Szczecinie Dąbiu w kwartałach ulic: E. Gierczak, A. Krzywoń, Mierniczej, Koszarowej oraz rynku starego miasta przy ulicy Mianowskiego	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Szczecin

4.3. Cel XVII. Poprawa standardów życia mieszkańców

Poprawa sytuacji gospodarczej jest jednym z czynników sprzyjających demograficznemu rozwojowi miast. Drugim istotnym czynnikiem jest wzrost jakości życia, w tym lepszy dostęp do usług publicznych i mieszkań. Oba czynniki umożliwiają konkurowanie o mieszkańców – zachęcając ich do pozostania, a także przyciągając nowych.

MOFOW, POPRAWA STANDARDÓW ŻYCIA MIESZKAŃCÓW
SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Spadek liczby ludności w centrum Szczecina z jednoczesnym wzrostem liczby mieszkańców w dzielnicach peryferyjnych i na obszarach podmiejskich.
- Nadmierne obciążenie szkół peryferyjnych względem centrum.
- Niezadowalający stan tkanki mieszkaniowej śródmieścia (liczne oficyny i brak przestrzeni publicznych).
- Sukcesywny wzrost powierzchni mieszkaniowej na 1 mieszkańca.

Kierunek 1. Poprawa sytuacji demograficznej i standardów życia mieszkańców		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Tworzenie nowych ośrodków szkolnictwa podstawowego i wychowania przedszkolnego w obszarach o wzrastającej liczbie mieszkańców	Terytorializacja polityki rozwoju	Obszar planu SOM
2. Wspieranie programowe mieszkalnictwa komunalnego i społecznego w centrach miast	Zadania rządowe, planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki przestrzennej	Centra miast
3. Podnoszenie standardu mieszkań; rewitalizacja tkanki mieszkaniowej i przestrzeni publicznych	Planowanie przestrzenne, działania programowe	Centra miast i obszary uchwalonych planów rewitalizacji
4. Wspieranie rozwoju infrastruktury związanej ze zorganizowanymi formami opieki nad dziećmi i ich dostępnością, wspomagającymi aktywność zawodową rodziców	Planowanie przestrzenne, działania programowe	Obszar SOM

4.4. Cel XVIII. Ochrona walorów przyrodniczych i dziedzictwa kulturowego

Zachowanie wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych wpływa na podnoszenie jakości życia i budowanie tożsamości regionu, a w rezultacie podniesie atrakcyjność osiedleńczą i turystyczną obszaru. Obserwowane zmiany klimatyczne stanowią duże wyzwanie dla planowania miast. Konieczne jest ograniczanie zasklepiania gruntów i rozbudowa systemów retencjonowania wody.

MOFOW, OCHRONA WALORÓW PRZYRODNICZYCH I DZIEDZICTWA KULTUROWEGO
SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Duża powierzchnia lasów, wód powierzchniowych, obszarów ochrony przyrody, gleb wysokiej jakości i zlewni wód wysokiej jakości, wpływających na znaczne ograniczenie dostępności inwestycyjnej terenów.
- Duży potencjał turystyczny, zwłaszcza w dziedzinie turystyki wodnej i pobytowo-uzdrowiskowej, ze stosunkowo słabą infrastrukturą turystyczną nadwodną i bazą sportową.
- Niezadowalający stan ochrony zabytkowych obiektów poza dużymi miastami i brak ochrony współczesnych dóbr kultury.
- Suburbanizacja powodująca przekształcenia terenów wiejskich w bezpośrednim sąsiedztwie miast, wprowadzanie jednofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej oraz antropopresja na obszary przyrodnicze i krajobraz.

Kierunek 1. Ochrona i zachowanie zasobów przyrodniczych i krajobrazu SOM		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Zwiększenie retencji wód na obszarach zurbanizowanych przez: • ustanowienie zwiększania retencji jako priorytetu projektowania odprowadzania wód opadowych • wykorzystanie zagłębień i oczek wodnych do retencji wody • zwiększanie powierzchni biologicznie czynnej	Planowanie przestrzenne	Obszar planu SOM
2. Ochrona terenów leśnych przed zmianą przeznaczenia, z wyjątkiem realizacji inwestycji celu publicznego	Planowanie przestrzenne	Obszar planu SOM
3. Zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych w procesach inwestycyjnych	Planowanie przestrzenne	Obszar planu SOM
4. Ochrona gleb wysokiej jakości dla celów rolniczych oraz ochrona złóż torfu	Planowanie przestrzenne	Obszar planu SOM
5. Podejmowanie działań ograniczających rozproszenie zabudowy na terenach otwartych o cennych walorach przyrodniczych i koncentrowanie jej w granicach zwartej zabudowy miejscowości	Planowanie przestrzenne	Obszar planu SOM
6. Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych ze zlewni rzeki Bukowej wraz z ochroną przed powodzią terenów gmin: Dobra, Kołbaskowo i Szczecin, leżących w zlewni rzeki Bukowej	Inwestycje celu publicznego	Gminy: Dobra, Kołbaskowo i Szczecin
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Zwiększenie zasobów zieleni miejskiej publicznie dostępnej	Planowanie przestrzenne	Miasta SOM
2. Zachowanie zrównoważonego i wielofunkcyjnego charakteru lasów	Działania programowe	Obszar planu SOM

3. Identyfikacja obszarów poeksploatacyjnych i gleb zdegradowanych i ich rekultywacja	Planowanie przestrzenne	Obszar planu SOM
Rekomendacje	Adresat	Lokalizacja/obszar działania
1. Utworzenie transgranicznego monitoringu zmian na obszarach chronionych i cennych pod względem przyrodniczym	Instytucje ochrony środowiska po stronie polskiej i niemieckiej	Obszar planu SOM
2. Opracowanie studium korytarzy i płatów ekologicznych w SOM	Instytucje ochrony środowiska	Obszar planu SOM

Kierunek 2. Ochrona i kształtowanie dziedzictwa kulturowego		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Uwzględnienie ochrony dóbr kultury współczesnej w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego	Planowanie przestrzenne	Obszar planu SOM
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Wspieranie merytoryczne i finansowe działań renowacyjnych obiektów zabytkowych i zabytkowej zieleni	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Obszar planu SOM
2. Rewitalizacja śródmiejskiej zabudowy mieszkaniowej w miastach oraz innych zdegradowanych obszarów miejskich	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Miasta SOM
3. Lobbowanie na rzecz ustanowienia Pomników Historii oraz umieszczania obiektów na liście światowego dziedzictwa UNESCO	Lobbing	Szczecin

4.5. Cel XIX. Wzmacnianie szczecińskiego obszaru funkcjonalnego jako ośrodka wzrostu gospodarczego

Szczecin wraz z obszarem funkcjonalnym posiada najważniejszy potencjał gospodarczy województwa zachodniopomorskiego. Zdolność konkurencyjna całego województwa zależna jest od siły najważniejszych ośrodków wzrostu gospodarczego, dlatego wzmacnianie potencjału gospodarczego Szczecina jest istotne nie tylko dla SOM, ale całego regionu. Jednym z najistotniejszych czynników lokalizacji działalności gospodarczej w obszarze budującym przewagę jest istnienie portów morskich i dostęp do morza. Dotyczy to szczególnie gospodarki morskiej, przemysłów wymagających bliskości portów oraz turystyki. Konkurencyjność uzależniona jest również od rozwoju innowacyjnych dziedzin gospodarki, szczególnie w obszarze inteligentnych specjalizacji regionu.

MOFOW, WMACNIANIE SOF JAKO OŚRODKA WZROSTU GOSPODARCZEGO
SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Dominująca rola Szczecina i MOFOW w województwie we wszystkich dziedzinach.
- Występowanie kopalin pospolitych, wód mineralnych i wód geotermalnych, eksploatowanych w ograniczonym zakresie.
- Skupienie funkcji metropolitalnych w centrum Szczecina; duże tereny do zagospodarowania na Śródodrzu i wzdłuż Odry oraz w dzielnicy Dąbie (prawobrzeże).
- Uzupełnianie oferty usługowej miasta rdzeniowego przez inne miasta SOM w ograniczonym zakresie.
- Znacząca rola gospodarki morskiej w SOM ze Świnoujściem i Szczecinem jako głównymi ośrodkami, z jednocześnie słabnącą konkurencyjnością portu w Szczecinie w stosunku do portów trój-

miejskich i niemieckich.

- Rozwój sektora usług w Szczecinie z jednoczesnym przenoszeniem działalności produkcyjnej poza Szczecin, do parków przemysłowych i specjalnych stref ekonomicznych.

Kierunek 1. Rozwój gospodarczy obszaru w oparciu o potencjał portów morskich		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Rozbudowa portów w Szczecinie, Świnoujściu i Policach zgodnie z ich specjalizacjami, zwiększenie w portach morskich potencjału przeładunkowego żeglugi śródlądowej	Zadania rządowe, terytorializacja polityki rozwoju	Szczecin, Świnoujście, Police
2. Rozbudowa zewnętrznego portu morskiego w Świnoujściu i terminalu LNG oraz lądowej infrastruktury transportowej	Zadania rządowe	Świnoujście
3. Pogłębienie morskiego toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5 m	Zadania rządowe	Szczecin, Świnoujście oraz gminy: Stepnica, Goleniów
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa w porcie szczecińskim nabrzeża dla pełnomorskich statków pasażerskich	Terytorializacja polityki rozwoju	Szczecin
2. Preferencje dla lokalizacji na terenach postoczniowych w Szczecinie działalności produkcyjnej, wspieranie rozwoju nowoczesnego przemysłu stoczniowego, morskiego i działalności pokrewnej	Terytorializacja polityki rozwoju	Szczecin
3. Rozbudowa infrastruktury portowej i okołoportowej w dużych portach morskich i w ich otoczeniu oraz poprawa dostępności do tych portów	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Police, Szczecin, Świnoujście
4. Aktywizacja małych portów przez intensyfikację funkcji istniejących lub nadanie nowych, w pierwszym rzędzie turystycznych	Terytorializacja polityki rozwoju, działania programowe	Gminy: Trzebież, Nowe Warpno, Stepnica, Kamień Pomorski, Wolin
5. Wykorzystanie przewagi konkurencyjnej obszaru wynikającej z dobrego dostępu do portów, dla lokalizacji przemysłu wymagającego takiego dostępu	Działania programowe, lobbing	SOM
6. Rozbudowa funkcji portowych w sposób zrównoważony, minimalizujący konflikty z innymi funkcjami	Planowanie przestrzenne	Police, Szczecin, Świnoujście
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Racjonalizacja granic portów, polegająca na włączeniu terenów rozwoju portów i wyłączeniu obszarów mogących pełnić funkcje ogólnomiejskie	Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej	Szczecin, Świnoujście

Kierunek 2. Wzrost aktywności gospodarczej i poziomu innowacyjności		
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Preferencje dla lokalizacji innowacyjnych gałęzi przemysłu i usług w branżach inteligentnych specjalizacji	Terytorializacja polityki rozwoju	Obszar planu SOM
2. Wykorzystywanie pod działalność inwestycyjną obszarów już częściowo zagospodarowanych, w tym terenów poprzemysłowych, powojskowych oraz popegeerowskiej zabudowy gospodarczej	Terytorializacja polityki rozwoju, planowanie przestrzenne	Obszar planu SOM

3. Rozwój istniejących parków przemysłowych i naukowo-technologicznych oraz SSE	Terytorializacja polityki rozwoju	Szczecin oraz gminy: Gryfino, Goleniów, Police, Stargard
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Pozyskiwanie lokalizacji siedzib dużych firm o zasięgu krajowym i europejskim	Władze samorządowe województwa oraz miast i gmin SOM, parlamentarzyści	Obszar planu SOM

Kierunek 3. Gospodarcze wykorzystanie potencjału turystycznego		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Rozwój sieci Tras Rowerowych Pomorza Zachodniego: • Velo Baltica • Trasa Pojezierzy Zachodnich • Trasa Zielonego Pogranicza • Stary Szlak Kolejowy	Terytorializacja polityki rozwoju, zadania samorządowe, inwestycje celu publicznego, planowanie przestrzenne	Gminy na przebiegu tras
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Rozbudowa infrastruktury turystyki wodnej na Odrze, Zalewie Szczecińskim i Bałtyku, z uruchomieniem tramwaju wodnego ze Szczecina do kąpielisk na jeziorze Dąbie i Zalewie Szczecińskim	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Szczecin, Świnoujście oraz gminy: Gryfino, Police, Kołbaskowo, Goleniów, Nowe Warpno, Międzyzdroje, Wolin, Kamień Pomorski
2. Zagospodarowanie Międzyodrza dla potrzeb turystyki wodnej, pieszej i rowerowej	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Szczecin i gminy: Gryfino, Widuchowa
3. Rewitalizacja przestrzeni nadwodnych miast z uwzględnieniem funkcji turystycznej	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Miasta w obszarze planu SOM
4. Rozwój ogólnodostępnej infrastruktury nadwodnej w centrum miasta, sieć pomostów, miniprzystani, miejsc cumowniczych dla kajaków, łódek, motorówek i mniejszych jednostek pływających	Planowanie przestrzenne	Szczecin
5. Tworzenie i rozwój szlaków turystyki kulturowej (tematyczne, militarne, kreatywne) w oparciu o elementy dziedzictwa kulturowego	Terytorializacja polityki rozwoju	Obszar planu SOM
6. Rozwój transgranicznego produktu turystycznego związanego z Odrą, Zalewem Szczecińskim i Międzyodrzem	Terytorializacja polityki rozwoju	Obszar planu SOM

4.6. Cel XX. Wzmacnianie wewnętrznych i zewnętrznych powiązań transportowych

Duży potencjał ludnościowy skupiony na obszarze oraz rosnące powiązania funkcjonalne, są dużym wyzwaniem dla systemu transportowego. Stała intensyfikacja transportu indywidualnego przyczynia się do wzrostu kongestii, zanieczyszczenia środowiska i zawłaszczania coraz większych powierzchni miast. Konieczne staje się zatem usprawnienie transportu publicznego, mobilności pieszej, rowerowej lub innej – o ile przyczyni się do oszczędności przestrzeni i ograniczy uciążliwość dla środowiska. Niezbędna jest również optymalizacja ruchu samochodowego, szczególnie na drogach wylotowych oraz ograniczanie go w centrach miast. Uwarunkowania przyrodnicze (Jezioro Dąbie, Roztoka Odrzańska i Zalew Szczeciński) wymuszają konieczność pokonywania dużych odległości do nieodległych miejsc. W związku z tym usprawnienie transportu wymaga budowy nowych przepraw i pełnego włączenia transportu wodnego w system transportowy MOFOW. Dodatkowym zadaniem jest wyeliminowanie transportu materiałów niebezpiecznych z obszarów gęsto zaludnionych.

MOFOW, WZMACNIANIE WEWNĘTRZNYCH I ZEWNĘTRZNYCH POWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Multimodalny węzeł komunikacyjny na skrzyżowaniu szlaków północ-południe i zachód-wschód, z decydującą rolą portów morskich.
- Rozbudowany układ sieci drogowej i kolejowej w obrębie planu, wymagający uzupełnień, zwiększenia przepustowości na drogach i odtworzenia ruchu na nieczynnych liniach kolejowych.
- Brak pasażerskich połączeń kolejowych Szczecina z gminami Police, Dobra i Kołbaskowo.
- Brak jednolitego systemu transportu metropolitalnego; trudności z dotarciem transportem publicznym do małych miejscowości.

Kierunek 1. Utworzenie w SOM sprawnie działających systemów transportu		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Stworzenie systemu kolei metropolitalnej w Szczecinie oraz łączącej Szczecin z Policami (w perspektywie z Trzebieżą), Gryfinem – elektrownią Dolna Odra, Portem Lotniczym Szczecin Goleniów, Stargardem (Stargard Kluczewo), Kołbaskowem oraz w perspektywie w układzie transgranicznym z Pasewalkiem i Angermünde wraz z budową nowych przystanków, bądź optymalizacją rozmieszczenia istniejących	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Gminy: Szczecin, Stargard (miejska i wiejska), Dobra, Kołbaskowo, Gryfino, Goleniów, Police, Kobylanka
2. Budowa zachodniej kolejowej obwodnicy Szczecina	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Szczecin oraz gminy: Dobra, Police
3. Budowa tunelu drogowego pod Świną między wyspami Uznam i Wolin	Terytorializacja polityki rozwoju, planowanie przestrzenne	Świnoujście
4. Modernizacja drogi S3 na odcinku Szczecin-Świnoujście	Zadanie rządowe, planowanie przestrzenne	Szczecin, Świnoujście oraz gminy: Goleniów, Kamień Pomorski
5. Budowa drogowego zachodniego obejścia Szczecina z przeprawą przez Odrę na północ od Szczecina oraz budowa połączeń uzupełniających	Terytorializacja polityki rozwoju, zadania rządowe, planowanie przestrzenne	Szczecin oraz gminy: Dobra, Police, Goleniów
6. Przebudowa węzłów i skrzyżowań dróg wylotowych ze Szczecina: • przebudowa ul. Floriana Krygiera w Szczecinie z budową nowego połączenia w relacji ul. Floriana Krygiera -A6 (węzeł Podjuchy) • budowa odcinka drogi krajowej nr 13 - Rondo Hakena-autostrada A6 (obwodnica Przecławia i Warzymic) • przebudowa skrzyżowania ulic: Wojska Polskiego / Miodowa/ Kupczyka	Planowanie przestrzenne, zadania rządowe, inwestycje celu publicznego	Gminy Szczecin i Kołbaskowo
7. Modernizacja drogi krajowej nr 10: • budowa po nowym przebiegu na odcinku Szczecin-Lubieszyn • przebudowa do klasy drogi ekspresowej DK 10 na odcinku: Węzeł Kijewo – granica miasta Szczecin	Planowanie przestrzenne, zadania rządowe	Gminy Szczecin, Dobra
8. Podniesienie standardu lotniska w Szczecinie Dąbiu	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Szczecin
9. Budowa ścieżek rowerowych z uwzględnieniem połączeń transgranicznych	Terytorializacja polityki rozwoju	SOM

Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Obszar działania*
1. Stworzenie jednolitego systemu transportu metropolitalnego: komunikacji miejskiej, podmiejskiej i kolei metropolitalnej, transportu elastycznego	Planowanie przestrzenne, działania programowe, terytorializacja polityki rozwoju	SOM
2. Rozbudowa sieci połączeń tramwajowych w Szczecinie z uwzględnieniem struktury przestrzennej miasta oraz miejscowości przyległych do granicy miasta: Mierzyna, Przecławia, Warzymic, Przęsocina	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Gminy: Szczecin, Dobra, Kołbaskowo, Police
3. Wykorzystanie systemu Park and Ride/ Bike and Ride w węzłach komunikacyjnych stref podmiejskich i w strefach peryferyjnych; ograniczenie powierzchni parkingów w centrach miast na rzecz parkingów podziemnych	Planowanie przestrzenne, działania programowe, terytorializacja polityki rozwoju	Obszar planu SOM
4. Ułatwianie transportu pieszego, w tym dojść do przystanków komunikacji zbiorowej	Planowanie przestrzenne, działania programowe, inwestycje celu publicznego	Obszar planu SOM
5. Optymalizacja rozmieszczenia stacji i przystanków komunikacji zbiorowej w celu lepszej obsługi ludności	Planowanie przestrzenne, działania programowe, inwestycje celu publicznego	Obszar planu SOM
6. Zachowanie rezerwy terenu pod budowę dróg łączących miasto Szczecin z zewnętrznym układem drogowym	Planowanie przestrzenne	Szczecin i gminy ościenne
7. Budowa obwodnic miejscowości leżących wzdłuż drogi nr 31	Planowanie przestrzenne, zadania rządowe	Gmina Gryfino
8. Wykorzystanie potencjału terenów w obszarze węzłów logistycznych, centrów przesiadkowych i przystanków zintegrowanych, lokowanie tam dodatkowych funkcji uzupełniających i podstawowych	Planowanie przestrzenne	SOM
9. Wsparcie rozwoju szybkich i bezpośrednich połączeń kolejowych Berlin–Szczecin oraz Berlin–Świnoujście	Planowanie przestrzenne, lobbing	SOM, kraje związkowe RFN: Berlin, Brandenburgia, Meklemburgia-Pomorze Przednie
10. Przywrócenie do eksploatacji linii kolejowej Stargard-Pyrzyce	Planowanie przestrzenne	Stargard (gmina miejska) oraz gminy: Stargard (gmina wiejska), Warnice
11. Przebudowa skrzyżowania drogi S3 z drogami podporządkowanymi w miejscowości Kliniska Wielkie	Planowanie przestrzenne	Gmina Goleniów
12. Utworzenie wodnego połączenia Szczecin-Świnoujście poprzez promowe połączenie Nowe Warpno-Świnoujście w systemie „Parkuj i płyń” (park&ferry) jako alternatywnego połączenia komunikacyjnego w obrębie zachodniej części SOM	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Szczecin, Nowe Warpno, Świnoujście
13. Połączenie wsi podmiejskich z ośrodkami miejskimi / węzłami przesiadkowymi/ dojazdowymi trasami rowerowymi z uwzględnieniem uwarunkowań „ostatniej mili” dla ruchu turystycznego i towarowego	Planowanie przestrzenne	Obszar planu SOM
14. Stworzenie w miastach hierarchicznego układu transportowego z liniami podstawowymi i uzupełniającymi oraz zintegrowanymi węzłami przesiadkowymi i parkingami z uwzględnieniem uwarunkowań „ostatniej mili” dla ruchu turystycznego i towarowego	Planowanie przestrzenne	Miasta SOM

Projekty	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Opracowanie studium wodnych śródlądowych powiązań komunikacyjnych w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina	Władze samorządowe województwa	SOM
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Stworzenie systemu punktów wejście/wyjście do metropolii (np. Dworzec kolejowy i autobusowy w Szczecinie, Lotnisko w Goleniowe, Terminal promowy w Świnoujściu) o wspólnym, czytelnym standardzie informacyjnym (punkty obsługi turystycznej i komunikacyjnej)	Zarządcy infrastruktury, Stowarzyszenie SOM	Miasta SOM

4.7. Cel XXI. Utworzenie w SOM sprawnie działających systemów infrastruktury technicznej w dziedzinie energetyki, gospodarki odpadami i ochrony przeciwpowodziowej

W związku ze stałym wzrostem zapotrzebowania na energię elektryczną (trend ogólnokrajowy), niezbędne są inwestycje mające zapewniać nie tylko nieprzerwalność dostaw w odpowiedniej ilości, ale również odpowiednią jej jakość. W zakresie produkcji energii elektrycznej celem jest utrzymanie energetyki zawodowej Zespołu Elektrowni Dolna Odra, z możliwą zmianą źródeł produkcji energii, a także rozwój kogeneracji oraz energetyki odnawialnej (fotowoltaicznej, wiatrowej oraz z biogazu). W najbliższej perspektywie niezbędne są do przeprowadzenia duże zmiany dostosowawcze w zakresie wytwarzania i dostarczania ciepła. Ograniczenie strat ciepła i zapewnienie źródeł niskoemisyjnych jest kluczowe dla zapewnienia czystego powietrza, co będą silnie wymuszały zmieniające się wymogi prawne z dedykowanymi programami wsparcia. Celami głównymi są: ograniczenie szeroko rozumianej energochłonności oraz niskiej emisji, zwłaszcza z indywidualnych gospodarstw domowych i lokalnych kotłowni węglowych. W dziedzinie gospodarki odpadami należy dążyć przede wszystkim do zapobiegania powstawaniu odpadów, poprawy efektywności selektywnej zbiórki odpadów oraz jak największego ich odzysku i wtórnego wykorzystania. Z uwagi na uwarunkowania przyrodnicze, ważnym zagadnieniem na obszarze SOM jest również obniżenie ryzyka powodziowego.

MOFOW, UTWORZENIE SPRAWNYCH SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ
SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

- Mankamenty systemu zaopatrzenia w energię: zły stan techniczny części obiektów elektroenergetycznej sieci przesyłowej i dystrybucyjnej, wciąż istniejące konflikty linii napowietrznych wysokich napięć z terenami inwestycyjnymi i mieszkaniowymi, brak gazowej sieci dystrybucyjnej średniego ciśnienia na obszarach wiejskich.
- Nie w pełni wykorzystany potencjał produkcji energii ze źródeł odnawialnych.
- Mankamenty systemu gospodarki odpadami: niewystarczający system selektywnego zbierania odpadów komunalnych ulegających biodegradacji, wolne tempo usuwania wyrobów zawierających azbest, niewystarczająca liczba oraz wydajność spalarni odpadów medycznych i weterynaryjnych, nieselektywne zbieranie odpadów budowlanych i ich zanieczyszczenie innymi rodzajami odpadów.
- Niebezpieczeństwo wystąpienia wszystkich typów powodzi (opadowych, roztopowych, zatorowych i sztormowych).

Kierunek 1. Budowa, przebudowa i modernizacja systemów energetycznych, w tym ze źródeł odnawialnych		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa, przebudowa i modernizacja elektroenergetycznej sieci przesyłowej i dystrybucyjnej	Inwestycje celu publicznego	Obszar planu SOM
2. Budowa, rozbudowa, przebudowa i modernizacja gazowych sieci przesyłowych oraz obiektów systemowych	Zadania rządowe, inwestycje celu publicznego	Obszar planu SOM

Zalecenia	Narzędzia realizacji	Lokalizacja/obszar działania
1. Wykorzystanie wód geotermalnych do celów ciepłowniczych, leczniczych, rekreacyjnych	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Obszar planu SOM
2. Wykorzystanie potencjału biogazu z odpadów komunalnych i oczyszczalni ścieków dla rozwoju biogazowni	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Obszar planu SOM
3. Wspieranie rozwoju jednostek naukowych opracowujących nowe technologie OZE	Zadanie rządowe	Obszar planu SOM
4. Wzmacnianie bezpieczeństwa energetycznego poprzez wspieranie energetyki prosumenckiej	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Obszar planu SOM
5. Poprawa jakości powietrza poprzez ograniczanie niskiej emisji, zwłaszcza z indywidualnych gospodarstw domowych i lokalnych kotłowni węglowych	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Obszar planu SOM
6. Budowa instalacji OZE	Planowanie przestrzenne, terytorializacja polityki rozwoju	Obszar planu SOM
7. Zmniejszenie zapotrzebowania i zużycia energii cieplnej poprzez termomodernizację budynków mieszkalnych, usługowych i użyteczności publicznej	Inwestycje celu publicznego, terytorializacja polityki rozwoju	Obszar planu SOM
8. Budowa, rozbudowa, przebudowa i modernizacja systemów ciepłowniczych (źródła, sieci)	Inwestycje celu publicznego	Obszar planu SOM
Rekomendacje	*Adresat*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Budowa nowych mocy wytwórczych w Elektrowni Dolna Odra w wariancie budowy bloków gazowo-parowych	Rada Ministrów, Polska Grupa Energetyczna	Gmina Gryfino
2. Dostosowanie w PGE GiEK Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra istniejących źródeł wytwarzania do konkluzji BAT	Rada Ministrów, Polska Grupa Energetyczna	Gmina Gryfino
3. Budowa portu barkowego w PGE GiEK Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra oraz odtworzenie w Elektrowni Pomorzany nabrzeża i infrastruktury przeładunkowej	Rada Ministrów, Polska Grupa Energetyczna	Gmina Gryfino

Kierunek 2. Zwiększenie efektywności gospodarowania odpadami		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Stworzenie systemu selektywnego zbierania i odbierania odpadów komunalnych, opakowań, odpadów ulegających biodegradacji, odpadów wielkogabarytowych, budowlanych i niebezpiecznych, tworzenie gminnych punktów zbierania odpadów niebezpiecznych i problemowych	Terytorializacja polityki rozwoju	SOM

Kierunek 3. Zahamowanie wzrostu i obniżenie istniejącego ryzyka powodziowego		
Ustalenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Prace modernizacyjne na Odrze granicznej, w celu zapewnienia zimowego lodołamania: umocnienie brzegów i regulacja cieków	Zadania rządowe	Zlewnia Odry od ujścia rz. Warty do Roztoki Odrzańskiej

2. Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej: odcinkowa odbudowa zniszczonej zabudowy regulacyjnej Odry (ostrogi, tamy, opaski brzegowe itp.)	Zadania rządowe	Zlewnia Odry od ujścia rz. Warty do Roztoki Odrzańskiej
3. Poprawa przepływu wód powodziowych w okresie zimowym z Jeziora Dąbie: pogłębienie toru wodnego na dł. ok. 15 km	Zadania rządowe	Jezioro Dąbie
4. Bagrowanie przekopu Klucz-Ustowo	Zadania rządowe	Szczecin
5. Odbudowa wałów przeciwpowodziowych w rejonie miejscowości: • Mniszki-Gryfino: odbudowa wałów przeciwpowodziowych na długości 2116m w km 720+935-718+850 • Krajnik-Marwice: odbudowa wałów przeciwpowodziowych na długości 3485m nad rzeką Odrą Wschodnią w km 712+100-708+862	Zadanie rządowe	Gminy: Gryfino, Widuchowa
6. Modernizacja stacji pomp Krajnik	Zadanie rządowe	Gmina Gryfino
7. Przebudowa zwodzonego mostu kolejowego na Regalicy (km 733,7) w Szczecinie, w celu zapewnienia minimalnego prześwitu dla prowadzenia akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy	Zadania rządowe	Szczecin
8. Realizacja Programu ochrony brzegów morskich zakładającego: • budowę, rozbudowę, 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	Zadania rządowe	Gminy nadmorskie: – w rejonie Międzyzdrojów – Zalew Szczeciński wraz ze Świną, Dziwną oraz Zalewem Kamieńskim
9. Stworzenie regionalnego systemu zaopatrzenia pasa nadmorskiego w wodę do spożycia, opartego na zasobach wód podziemnych i powierzchniowych. Wskazanie alternatywnego źródła z wód powierzchniowych jeziora Ostrowo i Piaski w zlewni Wołczenicy oraz udokumentowanych zasobów eksploatacyjnych wód podziemnych w rejonie Kodrąbka oraz Kołczewka lub ujęcia wody powierzchniowej na terenie starorzecza Mulnik	Planowanie przestrzenne, inwestycje celu publicznego	Kamień Pomorski, Wolin, Międzyzdroje, Świnoujście, Dziwnów
Zalecenia	*Narzędzia realizacji*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Ochrona lub zwiększenie retencji leśnej w zlewni, na terenach rolniczych oraz zurbanizowanych	Działania programowe, planowanie przestrzenne	Obszar planu SOM
2. Budowa i usprawnienie lokalnych systemów ostrzegania przed powodziami. Wprowadzenie Elektronicznego Systemu Ostrzegania Powodziowego	Zadania rządowe, terytorializacja polityki rozwoju	Szczecin, Świnoujście

3. Modernizacja konstrukcji istniejących budynków i budowa nowych o konstrukcjach odpornych na zalanie. Uszczelnianie budynków, stosowanie materiałów wodoodpornych. Trwałe zabezpieczenie terenu wokół budynków. Wdrożenie i realizacja programu dopłat dla właścicieli budynków przeznaczonych do umocnienia w obszarze zagrożenia powodzią o Q1%	Zadania rządowe i samorządowe	Szczecin, Goleniów (obszar wiejski), Świnoujście
4. Doskonalenie skuteczności reagowania ludzi, firm i instytucji publicznych na powódź	Działania programowe	Obszar planu SOM
Projekty	*Podmiot odpowiedzialny*	*Lokalizacja/obszar działania*
1. Program ograniczania ryzyka powodziowego miasta Świnoujście wraz z opracowaniem koncepcji/dokumentacji projektowej dla nowo zidentyfikowanych przedsięwzięć	Gmina Miasto Świnoujście, administracja rządowa	Miasto Świnoujście
2. Opracowanie szczegółowej analizy i projektu możliwości zwiększenia retencji obszarów zurbanizowanych (indywidualnie dla miasta powyżej 20 tys. mieszkańców) tj. Szczecin, Stargard, Świnoujście, Police, Goleniów, Gryfino	Samorząd gminny	Szczecin, Stargard, Świnoujście, Police, Goleniów, Gryfino
3. Szczegółowa analiza zagrożenia powodziowego miasta Świnoujście. Analiza metodyki określania falowania na potrzeby modelowania hydraulicznego zagrożenia powodziowego brzegu morskiego	Administracja rządowa	Świnoujście

5. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU PONADLOKALNYM

5.1. Zadania rządowe

Art.39 ust. 5. Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym mówi, że w planie zagospodarowania przestrzennego województwa umieszcza się te inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym (o których mowa w ust. 3 pkt 3), które zostały ustalone w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa, zgodnie z ich właściwością. Inwestycje celu publicznego ustalone przez organy władz centralnych na obszarze województwa określone zostały w następujących aktach i dokumentach:

1. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)[9],
2. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030[10],
3. Programy krajowe w ramach Polityki Spójności przygotowanej przez Komisję Europejską na lata 2014-2020:
   - Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko[11],
   - Program Operacyjny Wiedza, Edukacja, Rozwój[12],
   - Program Operacyjny Inteligentny Rozwój[13],
   - Program Operacyjny Polska Cyfrowa[14],
4. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 roku)[15],
5. Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)[16],
6. Ustawa o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu[17],
7. Ustawa o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych[18],
8. Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku[19],
9. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry[20],
10. Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry[21],
11. Program Ochrony Brzegów Morskich[22],
12. Strategia Rozwoju Polski Zachodniej[23],
13. Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego[24],
14. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi)[25],
15. Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030[26],

[9] Uchwała Nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. (M.P., Dz. Urz. RP, poz. 260).
[10] Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011r. (M.P., Dz. Urz. RP, poz. 252).
[11] Decyzja wykonawcza Komisji Europejskiej nr C(2018) 1654 z dnia 22 marca 2018 r.
[12] Decyzja wykonawcza Komisji Europejskiej nr C(2014) 10129 z dnia 17 grudnia 2014 r. (M.P.15.210).
[13] Decyzja wykonawcza Komisji Europejskiej nr C(2015) 885 z dnia 12 lutego 2015 r. (M.P.15.350).
[14] Decyzja wykonawcza Komisji Europejskiej nr C(2014) 9384 z dnia 5 grudnia 2014 r. (M.P.15.157).
[15] Uchwała nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015r.
[16] Uchwała nr 201/2014 Rady Ministrów z dnia 13 października 2014 r.
[17] Ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1554 z późn. zm).
[18] Ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. (Dziennik Ustaw z 2015 poz. 1265 z późn. zm).
[19] Uchwała nr 17/2019 Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2019 r.
[20] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz.U. z 2016 poz.1967 z późn.zm.).
[21] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszary dorzecza Odry (Dz.U. z 2016 poz. 1938).
[22] Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. (Dz.U. z 2003 poz. 621 z późn. zm.).
[23] Uchwała nr 60 Rady Ministrów z dnia 30.04.2014r.
[24] Uchwała Rady Ministrów nr 67 z dnia 5 maja 2017 r. (M.P. 2017 poz. 528).
[25] Uchwała Rady Ministrów z dnia 27 kwietnia 2015 r. (M.P. 2015 poz.1273).
[26] Uchwała Rady Ministrów nr 79 z dnia 14 czerwca 2016 r. (M.P. 2016 poz. 711).

16. Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej[27],
17. Założenia do Programu przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2021–2027 z perspektywą do roku 2030[28].

lp.	Nazwa projektu	Lokalizacja	*Dokument źródłowy*
Zadania rządowe			
I. Wzmacnianie powiązań zewnętrznych województwa			
II. Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczego			
1)	Stabilizacja poziomu wody w rzece Niemicy poprzez budowę zbiornika retencyjnego Benice-Koplino	Gmina Kamień Pomorski, Golczewo	*Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry*
2)	Przywrócenie walorów przyrodniczych i zapewnienie prawidłowej gospodarki wodnej w zlewni rzeki Stara Rega wraz z poprawą stanu ekologicznego jednolitych części wód	Rzeka Stara Rega	*Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry*
3)	Zapewnienie prawidłowego przepływu wód rzeki Górnej Liśnicy w gminie Tychowo	Gmina Tychowo	*Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry*
4)	Zabezpieczenie przeciwpowodziowe zlewni rzeki Płoni w tym w szczególności Miasta Szczecin	Gmina Miasto Szczecin	*Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry*
III. Rozwój potencjału ludnościowego			
IV. Przekształcenia sieci osadniczej			
V. Ochrona dziedzictwa i krajobrazu kulturowego			
VI. Rozwój infrastruktury społecznej			
1)	Utworzenie Instytutu Badawczego Innowacyjnych Metod Rehabilitacji Pacjentów po Urazach Rdzenia Kręgowego	Gmina Kamień Pomorski	*Program Operacyjny Inteligentny Rozwój*
2)	Rozwój szkolnictwa wyższego uwzględniającego potrzeby regionalne	Województwo zachodniopomorskie	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
VII. Wzrost i rozwój gospodarczy			
1)	Rozbudowa potencjału gospodarki morskiej w oparciu o porty morskie	Województwo zachodniopomorskie	*Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020*
VIII. Poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej oraz sprawności systemu transportowego			
1)	Budowa S3 Szczecin – Świnoujście, w tym:		*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)*
	Budowa drogi S3 na odcinku Troszyn––Świnoujście		*Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023*

[27] Uchwała Rady Ministrów nr 173 z dnia 7 listopada 2017 r.
[28] Uchwała nr 92 Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przyjęcia "Założeń do Programu przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2021-2027 z perspektywą do roku 2030" (M.P. 2019 poz. 941).

lp.	Nazwa projektu	Lokalizacja	*Dokument źródłowy*
			Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)
	Budowa drogi S3 Miękowo–koniec obwodnicy Brzozowa wraz z rozbudową odcinka Miękowo – Rzęśnica		*Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023*
	Brzozowo–Rurka		*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)*
	Rurka–Rzęśnica		*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)*
2)	S6 Koszalin–Słupsk	Gminy: Sianów, Malechowo, miejska i wiejska Sławno	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)* *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023* *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
3)	S10 Szczecin–Piła	Gmina Miasto Szczecin, gminy: Kobylanka, Stargard, Suchań, Recz, Drawno, Kalisz Pomorski, Mirosławiec, miejska i wiejska Wałcz	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)* *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023* *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
4)	S3/A6 na odcinku węzeł Kijewo-węzeł Rzęśnica	Gmina Miasto Szczecin, Goleniów	*Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023*
5)	S3 na odcinku Miękowo-koniec obwodnicy Brzozowa wraz z rozbudową odcinka Miękowo-Rzęśnica	Gminy: Goleniów, Przybiernów	*Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023* *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020*
6)	S11 Szczecinek-Piła	Gmina Szczecinek	*Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023* *Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
7)	S11 Koszalin–Szczecinek: odcinek Koszalin Zachód–węzeł Bobolice, odcinek Bobolice–Szczecinek	Gmina Miasto Koszalin, gminy: Manowo, Bobolice, miejska i wiejska Szczecinek	*Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023* *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020 (odcinek Koszalin Bobolice)* *Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*

lp.	Nazwa projektu	Lokalizacja	*Dokument źródłowy*
8)	Budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police–Święta w ciągu drogi nr 6, po nowym śladzie od Goleniowa do Kołbaskowa	Gminy: Goleniów, Police, Dobra, Kołbaskowo, Miasto Szczecin	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
9)	Usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin	Gmina Miasto Świnoujście	*Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
10)	Budowa obwodnicy Wałcza w ciągu drogi krajowej S10	Gmina Wałcz	*Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023* *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
11)	Budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniewa w ciągu drogi krajowej S10	Gminy Stargard i Kobylanka	*Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023*
12)	Budowa obwodnicy Przecławia i Warzymic (w ciągu drogi krajowej nr 13 na odcinku rondo Hakena w Szczecinie–węzeł Kołbaskowo–obwodnica Kołbaskowa)	Gmina Kołbaskowo	*Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
13)	Likwidacja „wąskich gardeł” na drogach krajowych poprzez budowę obwodnic Gryfina (DK nr 31), Myśliborza (DK nr 23/26) i Węgorzyna (DK nr 20)	Gminy: Gryfino, Myślibórz, Węgorzyno	*Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
14)	Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów–Zielona Góra––Rzepin–Dolna Odra wraz z łącznicami nr 821 i 822	Gminy: Boleszkowice, Mieszkowice, Moryń, Chojna, Widuchowa, Gryfino, Miasto Szczecin	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)* *Krajowy Program Kolejowy do 2023r.* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego (warunkowe)*
15)	Odbudowa linii kolejowej Szczecin Dąbie–Szczecin Główny	Miasto Szczecin	*Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej*
16)	Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 402 (Goleniów–Koszalin)	Gminy: Goleniów, Kołobrzeg, Gryfice, Nowogard, Koszalin	*Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej*
17)	Odtworzenie nadmorskiego połączenia Kamień Pomorski-Trzebiatów (w nowym przebiegu – blisko linii brzegowej)	Gminy: Kamień Pom., Dziwnów, Rewal, Trzebiatów	*Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej*
18)	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny–Szczecin Dąbie	Gminy: Bierzwnik, Krzęcin, Choszczno, Dolice, Warnice, miasto i gmina Stargard, Kobylanka, Miasto Szczecin	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)* *Krajowy Program Kolejowy do 2023 r.* *Connecting Europe Facility – CEF* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*

lp.	Nazwa projektu	Lokalizacja	*Dokument źródłowy*
19)	Modernizacje linii kolejowych nr 408 i 409 Szczecin Główny–granica państwa (Tantow)	Miasto Szczecin, Dobra, Kołbaskowo	*Krajowy Program Kolejowy do 2023 r.*
20)	Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 odcinek Szczecinek – granica województwa	Miasto Szczecinek	*Krajowy Program Kolejowy do 2023 r.*
21)	Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), etap I – Szczecin	Miasto Szczecin	*Krajowy Program Kolejowy do 2023 r.* *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020*
22)	Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5m	Miasto Szczecin, Police, Stepnica, miasto Świnoujście, Goleniów	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)* *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry* *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020* *Kontrakt terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
23)	Wdrożenie RIS (Systemu Informacji Rzecznej) Dolnej Odry	Rzeka Odra	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)* *Kontrakt terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
24)	Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania	Gminy: Mieszkowice, Cedynia	*Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi)* *Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)* *Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry* *Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
25)	Poprawa przepływu wód powodziowych w okresie zimowym z Jeziora Dąbie	Jezioro Dąbie, Gmina Szczecin	*Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi)* *Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry*
26)	Remont i modernizacja (likwidacja miejsc limitujących) zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej	Widuchowa, Chojna (obszar wiejski), Cedynia (obszar wiejski), Mieszkowice (obszar wiejski), Boleszkowice	*Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowo-*

lp.	Nazwa projektu	Lokalizacja	*Dokument źródłowy*
			dziowa, warunki przepływu i żeglugi) *Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030)* *Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
	W perspektywie długoterminowej: Przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów klasy Va	Rzeka Odra	*Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030*
27)	Budowa infrastruktury postojowo–cumowniczej na Odrze dolnej i granicznej oraz nowe oznakowanie szlaku żeglugowego	Rzeka Odra	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
28)	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	Port w Szczecinie, Port w Świnoujściu	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)* *Krajowy Program Kolejowy do 2023 r.* *Connecting Europe Facility – CEF* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
29)	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	Port w Szczecinie, Port w Świnoujściu	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
30)	Rozbudowa infrastruktury zespołu portowego Szczecin-Świnoujście	Port w Szczecinie, Port w Świnoujściu	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)*
31)	Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego	Port w Szczecinie	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)* *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020*
32)	Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego	Port w Szczecinie	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)*
33)	Rozbudowa infrastruktury portowej w Kanale Dębickim w porcie w Szczecinie	Port w Szczecinie	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)*
34)	Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza	Port w Szczecinie	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)*
35)	Budowa infrastruktury portowej w Basenie Górnośląskim w porcie w Szczecinie	Port w Szczecinie	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*

36)	Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego	Terminal promowy w Świnoujściu	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)*
37)	Budowa nabrzeża głębokowodnego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu	Port w Świnoujściu	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)* *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
38)	Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu – etap I	Port w Świnoujściu	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)*
39)	Rozbudowa terminalu morskiego – poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży w Policach	Port Police	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)*
40)	Rozbudowa terminalu barkowego – poszerzenie toru dojściowego i budowa nabrzeży	Port Police	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)*
41)	Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu. Etap III	Miasto Kołobrzeg	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)*
42)	Terminal pasażerski – modernizacja podejścia promowego przy nabrzeżu Ro-Ro	Port Kołobrzeg	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)*
43)	Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu – etap II	Port w Świnoujściu	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)*
44)	Przebudowa wejścia do Portu Darłowo	Port w Darłowie	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
45)	Przebudowa istniejących nabrzeży, budowa nabrzeża typu ciężkiego wraz z drogą dojazdową na potrzeby portu morskiego w Darłowie	Port w Darłowie	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)*
46)	Budowa Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo	Port w Darłowie	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego* *Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)*
47)	Bagrowanie Przekopu Klucz–Ustowo	Gminy: Kołbaskowo, Gryfino	*Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi)* *Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry Zadanie 1B.4/2*
IX. Rozbudowa infrastruktury technicznej, rozwój energetyki wykorzystującej odnawialne źródła energii i zwiększenie dostępności cyfrowej			
1)	Rozszerzenie funkcjonalności terminala LNG w Świnoujściu (Polskie LNG S.A.)	Terminal LNG Świnoujście	*Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020*

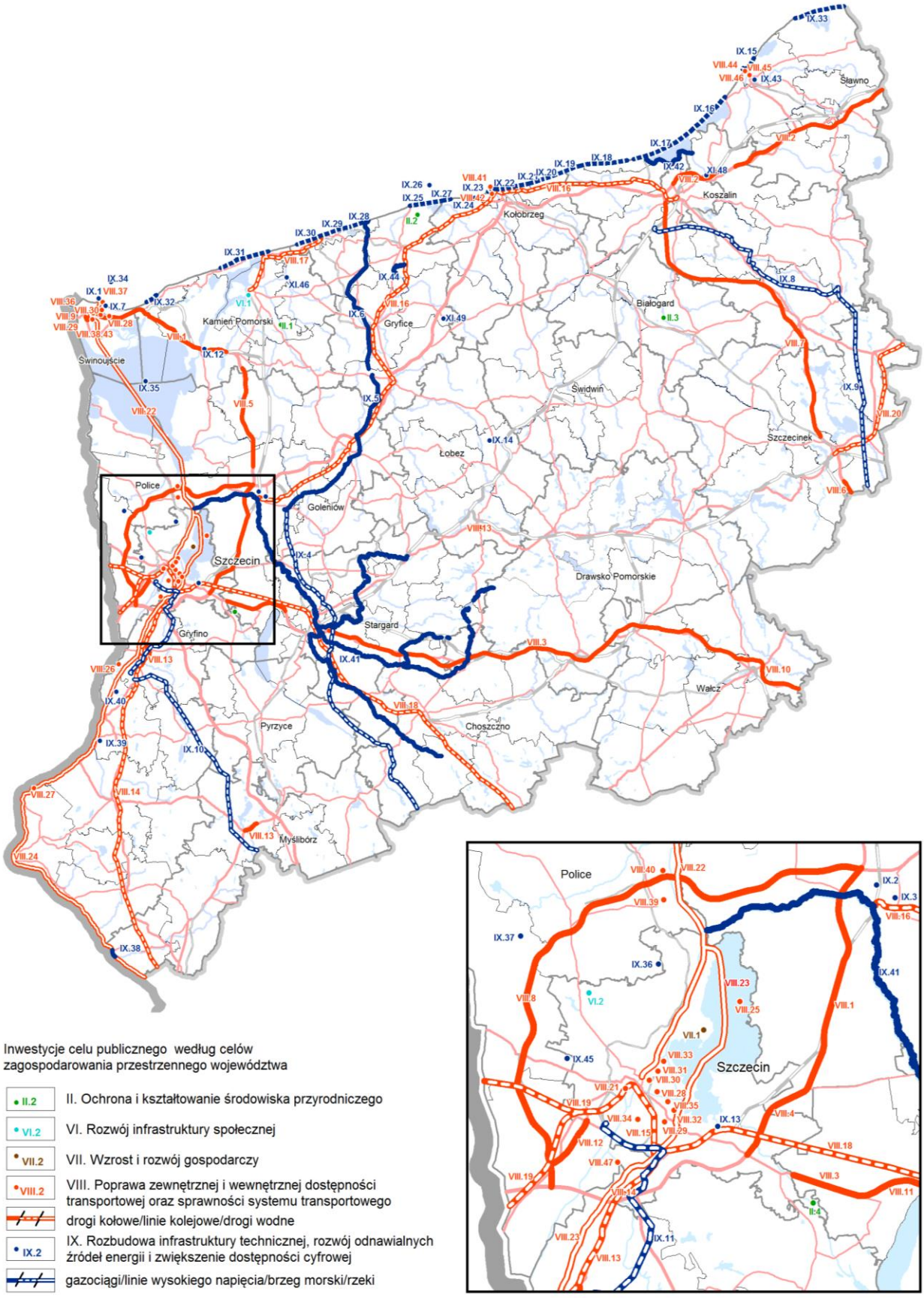
			Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego
2)	Budowa kawernowego podziemnego magazynu gazu Goleniów w tym: - instalacji ługowniczej - rurociągów i instalacji zrzutu solanki - komór magazynowych - naziemnej infrastruktury technicznej - gazociągów łączących obiekty instalacji magazynowej	Gmina Goleniów	*Ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. w inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu*
3)	Rozbudowa tłoczni gazu w Goleniowie	Gmina Goleniów	*Ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. w inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu*
4)	Budowa gazociągu Goleniów– –Lwówek Śląski	Gminy: Goleniów, Maszewo, Stargard, Dolice, Przelewice, Pełczyce	*Ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. w inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu*
5)	Gazociąg DN 700 Szczecin-Gdańsk odcinek V: Goleniów-Płoty, L=41 km	Gminy: Płoty, Nowogard, Osina, Goleniów	*Ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. w inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu*
6)	Budowa międzysystemowego Gazociągu Bałtyckiego (Baltic Pipe)	Gminy: Płoty, Gryfice, Karnice, Trzebiatów, Rewal	*Ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. w inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu*
7)	Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu	Port w Świnoujściu	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)*
8)	Budowa linii 400kV Dunowo-Żydowo Kierzkowo	Gminy: Świeszyno, Manowo, Bobolice, Polanów	*Ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych* *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020*
9)	Budowa linii 400kV Żydowo Kierzkowo –Piła Krzewina	Gminy: Polanów, Bobolice, Biały Bór, Szczecinek	*Ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych*
10)	Budowa linii 400kV Krajnik-Baczyna	Gminy: Gryfino, Banie, Kozielice, Myślibórz	*Ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych* *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020*
11)	Rozbudowa stacji Pomorzany oraz budowa linii 220kV Pomorzany (nacięcie linii Krajnik-Glinki)	Gmina Kołbaskowo, Miasto Szczecin	*Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*
12)	Rozbudowa stacji 110kV Recław o rozdzielnię 220kV	Gmina Wolin	*Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*
13)	Przebudowa stacji 110/15 kV Dąbie oraz zmiana zasilania stacji 110/15 kV Zdroje w celu poprawy zasilania aglomeracji szczecińskiej:	Miasto Szczecin	*Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020*

	1) Przebudowa stacji Dąbie 2) Zmiana zasilania stacji Zdroje		
14)	Sieci Energetyczne Polski Zachodniej	Województwo zachodniopomorskie	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
15)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe: Darłówek (km 267,0–270,6)	Gmina Darłowo	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
16)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi: Mierzeja Jeziora Bukowo (km 277,0–288,5)	Gmina Darłowo	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
17)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi: Mierzeja Jeziora Jamno (km 288,5–301,0)	Gmina Mielno	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
18)	Sarbinowo (km 304,0–309,5) / Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe	Gmina Mielno	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
19)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi: Ustronie Morskie 1 (km 309,5–313,5)	Gmina Ustronie Morskie	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
20)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi: Ustronie Morskie 2 (km 316,0–317,05)	Gmina Ustronie Morskie	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
21)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe: Ustronie Morskie 3 (km 319,0–324,0)	Gmina Ustronie Morskie	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
22)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi: Kołobrzeg 1 (km 324,0–327,0)	Gmina Kołobrzeg	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
23)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe: Kołobrzeg 2 (km 327,0–336,5)	Gmina Kołobrzeg	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
24)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi: Kołobrzeg 3 (km 338,0–339,5)	Gmina Kołobrzeg	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
25)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe: Dźwirzyno (km 343,0–345,4)	Gmina Kołobrzeg	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
26)	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego: otwarte morze (km 175,33–345,5)	Morze Bałtyckie	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
27)	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe: Mrzeżyno (km 345,5–352,2)	Gmina Trzebiatów	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
28)	Sztuczne zasilanie: Niechorze 1 (km 360,7–364,0)	Gmina Rewal	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
29)	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe: Niechorze 2 (km 364,0–368,3)	Gmina Rewal	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
30)	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe: Niechorze – Pobierowo (km 368,3–379,5)	Gmina Rewal	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
31)	Sztuczne zasilanie, umocnienia brzegowe: Mierzeja Dziwnowska (km 385,4–396,2)	Gmina Dziwnów	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
32)	Sztuczne zasilanie: Międzyzdroje (km 411,6–413,5)	Gmina Międzyzdroje	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
33)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi, umocnienia brzegowe dla lokalizacji: Jarosławiec 2 (km 244,6 – 246,6), Jarosławiec 3 (km 247,8-248,8), Jarosławiec 4 (km 249,5-250,9), Jarosławiec 5 (km 253,8-256,5)	Gmina Postomino	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
34)	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego: otwarte morze (km 345,5–428,1)	Morze Bałtyckie	*Program Ochrony Brzegów Morskich*
35)	Sztuczne zasilanie; umocnienia brze-	Zalew Szczeciński,	*Program Ochrony Brzegów Morskich*

	gowe; monitoring i badania dotyczące aktualnego stanu brzegu morskiego: Zalew Szczeciński wraz ze Świną, Dziwną oraz Zalewem Kamieńskim	Świna, Dziwna, Zalew Kamieński	
36)	Wsparcie działań z zakresu efektywności energetycznej zgodnie z podziałem interwencji pomiędzy programami krajowymi i regionalnymi	Województwo zachodniopomorskie	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
37)	Wsparcie selektywne przedsięwzięć dotyczących sieci ciepłowniczych i chłodniczych	Województwo zachodniopomorskie	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
38)	Chlewice-Porzecze. Wał cofkowy rzeki Odry przy rzece Myśli	Gmina Boleszkowice	*Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry*
39)	Zabezpieczenie przeciwpowodziowe miejscowości Ognicy nad rzeką Odrą	Gmina Widuchowa	*Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry*
40)	Modernizacja polderu Marwickiego – etap I, II, III - stacja pomp	Gmina Widuchowa	*Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry*
41)	Zabezpieczenie przeciwpowodziowe zlewni rzeki Iny z uwzględnieniem środowiskowych uwarunkowań jednolitych części wód powierzchniowych	Gminy: Goleniów, Stargard, Ińsko, Dobrzany, Recz, Choszczno	*Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
42)	Zabezpieczenie przeciwpowodziowe zlewni jeziora Jamno: przywrócenie parametrów technicznych wałów przeciwpowodziowych na południowym brzegu jeziora Jamno	Gminy: Mielno, Będzino, Miasto Koszalin, Sianów	*Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
43)	Poprawa warunków przepływu wody w obrębie m. i gm. Darłowo wraz z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym m. i gm. Darłowo	Gmina Darłowo	*Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
44)	Budowla regulująca przepływ wód rzeki Regi na odcinku Kłodkowo-–Gąbin –retencja dolinowa	Gmina Trzebiatów	*Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
45)	Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych ze zlewni rzeki Bukowej wraz z ochroną przed powodzią terenów gminy Dobra, Kołbaskowo i Szczecin, leżących w zlewni rzeki Bukowej	Gminy: Dobra, Kołbaskowo i Szczecin	*Założenia do Programu przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2021–2027 z perspektywą do roku 2030*
46)	Zwiększenie retencji jeziorowej i korytowej w Województwie Zachodniopomorskim – Etap I Zwiększenie retencji jeziorowej i korytowej w Województwie Zachodniopomorskim – Etap I - rzeka Stuchowska Struga, - rzeka Płonia, - Jamneński Nurt, - jezioro Morzycko, - jezioro Kościuszki, - jezioro Kościelne, - jezioro Korytowo, - jezioro Raduń (- jezioro Gągnowo, - jezioro Trzygłowskie Drugie	Gminy: Moryń, Osina, Lipiany, Choszczno, Gmina miejska Wałcz, Drawsko Pomorskie, Gryfice, Stargard, Przelewice, Miasto Szczecin, Barlinek, Pyrzyce, Warnice, Świerzno, Kamień Pomorski, Karnice, Mielno	*Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020* *Założenia do Programu przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2021–2027 z perspektywą do roku 2030*
47)	Zwiększenie retencji jeziorowej i korytowej w województwie zachodniopomorskim – Etap II - „Łabędzie Bagna” (gminy Kamień Pomorski i Świerzno).	Gminy: Kamień Pomorski, Świerzno, Goleniów, Białogard	*Założenia do Programu przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2021–2027 z perspektywą do roku 2030*

	- „Ina” (gmina Goleniów). - „Radew” (gmina Białogard)		
48)	Retencja w zlewni rzek Uniesty i Polnicy	Rzeki Uniesta i Polnica	*Założenia do Programu przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2021–2027 z perspektywą do roku 2030*
49)	Stabilizacja poziomu lustra wody w Jeziorze Kiełpino	Jezioro Kiełpino	*Założenia do Programu przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2021–2027 z perspektywą do roku 2030*
X. Rozwój infrastruktury obronności i bezpieczeństwa państwa			

Ryc. 4 Inwestycje celu publicznego wynikające z dokumentów rządowych



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

5.2. Zadania samorządowe

Art.39 ust. 5. Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym mówi, że w planie zagospodarowania przestrzennego województwa umieszcza się te inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, o których mowa w ust. 3 pkt 3. Zostały one ustalone w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa, zgodnie z ich właściwością.

Inwestycje celu publicznego ustalone przez organy sejmiku województwa na obszarze województwa określone zostały w następujących aktach i dokumentach:

1. Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030[29]
2. Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2018-2038[30]
3. Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020[31]
4. Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego[32]
5. Program Ochrony Środowiska Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2020 z uwzględnieniem perspektywy do 2024[33]
6. Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2023-2028[34][35]
7. Polityka kulturalna województwa zachodniopomorskiego[36]
8. Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego[37].

Wspomniane inwestycje wynikają także częściowo z dokumentów władz centralnych wymienionych na stronie 111.

[29] Uchwała nr VIII/100/19 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 28 czerwca 2019 r.
[30] Uchwała nr XIII/171/20 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 24 stycznia 2020 r.
[31] Decyzja wykonawcza Komisji Europejskiej nr C(2018) 5076 z dnia 26 lipca 2018 r.
[32] Uchwała nr 1096/16 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 5 lipca 2016 r.
[33] Uchwała nr XVI/298/16 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 15 listopada 2016 r.
[34] Uchwała nr XVIII/321/16 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 27 grudnia 2016 r.
[35] Został sporządzony Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2027-2032 (z dnia 26.03.2020 r.), który w momencie uchwalania Planu nie został jeszcze przyjęty przez Sejmik WZ, jednak z uwagi na zmiany prawne, inwestycje tam zawarte zostały także uwzględnione
[36] Uchwała nr 1394/16 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 30 sierpnia 2016 r.
[37] Uchwała Rady Ministrów nr 67 z dnia 5 maja 2017 r. (M.P. 2017 poz. 528)

lp.	Nazwa projektu	Lokalizacja	*Dokument źródłowy*
Zadania samorządowe			
	I. Wzmacnianie powiązań zewnętrznych województwa		
	II. Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczego		
1)	Budowa kanalizacji deszczowej, modernizacja kanalizacji w celu wydzielenia kanalizacji deszczowej, budowa osadników i separatorów wód opadowych i roztopowych na wylotach sieci deszczowej do odbiorników	Gminy województwa, przedsiębiorstwa wod.-kan.	*Program Ochrony Środowiska Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2020 z uwzględnieniem perspektywy do 2024*
2)	Budowa infrastruktury turystycznej w Parkach Krajobrazowych województwa zachodniopomorskiego w celu zmniejszenia antropopresji – II etap	Województwo zachodniopomorskie	*Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
	III. Rozwój potencjału ludnościowego		
	IV. Przekształcenia sieci osadniczej		
	V. Ochrona dziedzictwa i krajobrazu kulturowego		
1)	Modernizacja i remont dziedzińców Zamku Książąt Pomorskich w Szczecinie	Miasto Szczecin	*Wieloletnia prognoza finansowa Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2017-2038*
2)	Wsparcie obszaru kultury w województwie zachodniopomorskim poprzez realizację projektów infrastrukturalnych, kluczowych dla rozwoju regionu i państwa, służących rozwojowi kultury i dziedzictwa kulturowego	Województwo zachodniopomorskie	*Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
3)	Kompleksowe zagospodarowanie tarasów Zamku Książąt Pomorskich w Szczecinie – wykonanie nowego zagospodarowania terenu wokół budynku Zamku Książąt Pomorskich w Szczecinie	Miasto Szczecin	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa ZachodniopomorskiegoAneks nr 2* *Wieloletnia prognoza finansowa Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2017-2038*
4)	Szczecińskie Centrum Solidarności: ochrona zabytkowego obiektu wraz z historyczną świetlicą stoczniową (miejsce podpisania Porozumienia w Sierpniu 1980)	Miasto Szczecin	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskieg Aneks nr 2*
	VI. Rozwój infrastruktury społecznej i zdrowia		
1)	Dostosowanie SPWSZ do potrzeb szybko rosnącej populacji osób starszych – zwiększenie liczby łóżek w Oddziale Geriatrii i Przewlekle Chorych	Miasto Szczecin	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
2)	Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie przy Specjalistycznym Zespole Gruźlicy i Chorób Płuc w Koszalinie	Miasto Koszalin	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
3)	Rozbudowa budynku na potrzeby Oddziałów Zakaźnych oraz Poradni Specjalistycznych wraz z wyposażeniem na terenie SPWSZ w Szczecinie	Miasto Szczecin	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
4)	Utworzenie szpitalnego oddziału ratunkowego w Szpitalu Regionalnym w Kołobrzegu	Miasto Kołobrzeg	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*

lp.	Nazwa projektu	Lokalizacja	*Dokument źródłowy*
5)	Budowa i Modernizacja Filii Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie	Miasto Szczecin	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
6)	Przebudowa i dostosowanie do aktualnych wymogów Regionalnego Szpitala w Kołobrzegu wraz z niezbędnym wyposażeniem	Miasto Kołobrzeg	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
7)	Podniesienie jakości i dostępności usług medycznych SPWSZ w Szczecinie poprzez budowę budynku na potrzeby Oddziału Nefrologii i Transplantacji Nerek, Stacji Dializ, Oddziału Neurologii wraz z Oddziałem Udarowym oraz Oddziału Chorób Wewnętrznych i Nadciśnienia Tętniczego wraz z wyposażeniem	Miasto Szczecin	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
8)	Rozbudowa wraz z przebudową budynku szpitala SPZZOZ w Gryficach dla bloku operacyjnego, oddziałów zabiegowych, ortopedyczno-urazowego i chirurgicznego, apteki centralnej, sterylizatorni wraz z wyposażeniem	Gryfice	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
9)	Rozwój bazy uzdrowiskowej w województwie zachodniopomorskim	Województwo zachodniopomorskie	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
10)	Budowa Morskiego Centrum Nauki w Szczecinie	Miasto Szczecin	*Wieloletnia prognoza finansowa Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2017-2038*
11)	Rozbudowa Teatru Polskiego	Miasto Szczecin	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020* *Polityka kulturalna województwa zachodniopomorskiego*
VII. Wzrost i rozwój gospodarczy			
1)	Budowa sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego: Trasa Pojezierna	Gminy: Miasto Szczecin, miejska i wiejska Stargard, Ińsko, Dobrzany, Trzcińsko -Zdrój, Stare Czarnowo, Moryń, Chojna, Cedynia, Boleszkowice, Dębno, Węgorzyno, Myślibórz, Barlinek, Choszczno, Drawsko Pomorskie, Złocieniec, Czaplinek, miejska i wiejska Szczecinek, Biały Bór	*Wieloletnia prognoza finansowa Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2017-2038* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
2)	Budowa sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego: Trasa Nadmorska	Gminy: Świnoujście, Międzyzdroje, Wolin, Dziwnów, Rewal, Trzebiatów, miejska i wiejska Kołobrzeg, Ustronie Morskie, Będzino, Mielno, Sianów, miejska i wiejska Darłowo, Postomino	*Wieloletnia prognoza finansowa Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2017-2038* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
3)	Realizacja Koncepcji sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego	Województwo zachodniopomorskie	*Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*

lp.	Nazwa projektu	Lokalizacja	*Dokument źródłowy*
4)	Zaprojektowanie i wykonanie szlaku rowerowego na wale przeciwpowodziowym wzdłuż rzeki Chełszcząca i jeziora Dąbie (na odcinku wzdłuż rzeki Chełszcząca od mostu w ciągu ulicy Jeziornej w Szczecinie do jej ujścia do jeziora Dąbie, a następnie wzdłuż brzegu jeziora do miejsca dowiązania wału wstecznego nad rzeką Iną)	Gmina Miasto Szczecin, Gmina Goleniów	*Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
5)	Zaprojektowanie i wykonanie szlaku rowerowego na wale przeciwpowodziowym nad rzeką Iną, wale Skoszewo i Skoszewo-Czarnocin. Element sieci tras rowerowych Województwa Zachodniopomorskiego, Trasy Zielonego Pogranicza	Gmina Goleniów, Stepnica, Wolin	*Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
6)	Przystosowanie mostu europejskiego Siekierki-Neurudnitz do ruchu turystycznego	Gmina Cedynia	*Wieloletnia prognoza finansowa Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2017-2038*
7)	Wspieranie działań wzmacniających innowacyjność i kreatywność w regionie, Pomorze Zachodnie – Ster na innowacje	Województwo zachodniopomorskie	*Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
VIII. Poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej oraz sprawności systemu transportowego			
BUDOWY I PRZEBUDOWY			
1)	Przebudowa ciągów komunikacyjnych sieci TEN-T: DK Nr 31 pod nazwą „ul. Floriana Krygiera” w połączeniu z A6 i S3	Gmina Miasto Szczecin	*Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
2)	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 163 na odcinku Połczyn-Zdrój-Czaplinek	Gminy Połczyn Zdrój, Czaplinek	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
3)	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 163 na odcinku Kołobrzeg-Białogard	Gminy: miejska i wiejska Kołobrzeg, Karlino, Dygowo, miejska i wiejska Białogard	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
4)	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 203 na odcinku od Darłowa do granicy województwa	Gminy: miejska i wiejska Darłowo, Postomino	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
5)	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 109 na odcinku Trzebiatów-Płoty	Gminy Trzebiatów, Gryfice, Płoty	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego* *Wieloletnia prognoza finansowa Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2017-2038* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
6)	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 111 na odcinku Recław-Stepnica	Gminy Wolin, Stepnica	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego* *Wieloletnia prognoza finansowa Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2017-2038*

7)	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 102 Lędzin-Trzebiatów	Gmina Karnice, Trzebiatów	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
8)	Przebudowa drogi nr 102 Trzebiatów-Bezpraw	Gmina Trzebiatów, Kołobrzeg	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
9)	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 151 na odcinku Recz-Choszczno	Gminy Choszczno, Recz	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
10)	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 152 na odcinku Starogard-Świdwin	Gminy Łobez, Świdwin	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
11)	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 152 na odcinku Świdwin-Połczyn-Zdrój	Gminy Świdwin, Połczyn Zdrój	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
12)	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 151 na odcinku Świdwin–Łobez	Gminy: Świdwin, Brzeżno, Łobez	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
13)	Przebudowa i rozbudowa przejścia drogi wojewódzkiej nr 115 przez m. Tanowo	Gmina Police	*Wieloletnia prognoza finansowa Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2017-2038* *Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
14)	Budowa i przebudowa drogi wojewódzkiej nr 167 – ul. Władysława IV w Koszalinie, na odcinku od Ronda gen. S. Maczka do węzła drogi ekspresowej S-6	Gmina Miasto Koszalin	*Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020* *Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
OBWODNICE			
15)	Budowa obejścia m. Trzebiatów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 109	Gmina Trzebiatów	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
16)	Budowa obejścia miasta Szczecinek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 172	Gmina Szczecinek	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
17)	Budowa obejścia m. Gryfice	Gmina Gryfice	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
KOLEJ			
18)	Rewitalizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku Szczecinek-Runowo Pomorskie (zadanie rządowe realizowane na podstawie KT przez samorząd województwa ze środków RPO WZ)	Gminy: Miasto Szczecinek, Borne Sulinowo, Czaplinek, Złocieniec, Drawsko Pomorskie, Węgorzyno	*Krajowy Program Kolejowy do 2023 r.* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego* *Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
19)	Rewitalizacja linii kolejowych nr 403 i 405 odcinek Szczecinek – granica województwa	Gmina Szczecinek	*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego* *Krajowy Program Kolejowy do 2023 r.*

PROJEKTY REZERWOWE			
20)	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 163 na odcinku Białogard-Połczyn-Zdrój (lista rezerwowa bez finansowania)	Gminy Białogard, Połczyn-Zdrój	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
21)	Rozbudowa drogi woj. nr 103 na odcinku Świerzno-Trzebiatów (lista rezerwowa bez finansowania)	Gminy Świerzno, Karnice, Trzebiatów	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
22)	Rozbudowa drogi woj. nr 105 na odcinku Kiełpino-Rzesznikowo (lista rezerwowa bez finansowania)	Gminy Rymań, Brojce	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
23)	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 178 na odcinku Wałcz-Gostomia (lista rezerwowa bez finansowania)	Gmina Wałcz	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
24)	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 173 na odcinku Połczyn-Zdrój-Drawsko Pomorskie	Gminy Połczyn-Zdrój, Drawsko Pomorskie, Złocieniec	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
25)	Rozbudowa ul. Przemysłowej i ul. Bocznej w miejscowości Łobez	Gmina Łobez	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
26)	Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Policach	Gmina Police	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
27)	Rozbudowa terminalu morskiego: poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży w Policach	Port Police	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
28)	Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Stepnicy	Gmina Stepnica	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
29)	Modernizacja nawierzchni torowej bocznicy kolejowej Portu Morskiego w Kołobrzegu wraz z przebudową ul. Towarowej prowadzącej do portu	Gmina Miasto Kołobrzeg	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)*
30)	Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (etap III)	Port Kołobrzeg	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
31)	Terminal pasażerski – modernizacja podejścia promowego przy nabrzeżu Ro-Ro	Port Kołobrzeg	*Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego*
32)	Prace modernizacyjne (pogłębiarskie) na rzece Gunica	Gmina Police	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
33)	Modernizacja systemu monitoringu wizyjnego śródlądowych dróg wodnych systemu RIS	Rzeka Odra, Jezioro Dąbie, Przekop Klucz-Ustowo, Rzeka Parnica, Przekop Parnicki	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
34)	Modernizacja systemu monitorowania ruchu statków w oparciu o system AIS	Województwo zachodniopomorskie	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*

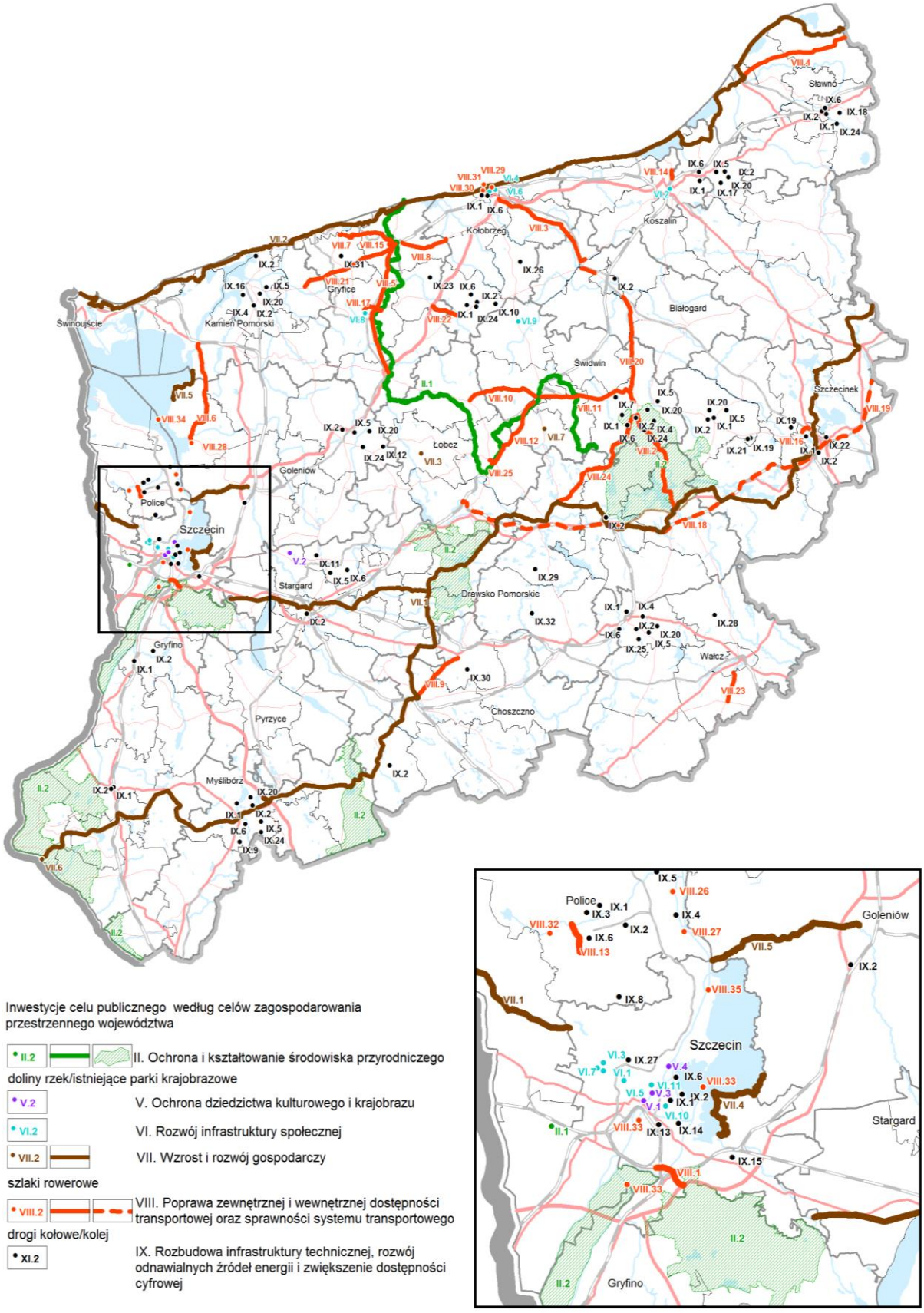
35)	Modernizacja oznakowania nawigacyjnego szlaków żeglownych na śródlądowych drogach wodnych Szczecińskiego Węzła Wodnego wraz ze sprzętem do obsługi	Gmina Szczecin	*Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
IX. Rozbudowa infrastruktury technicznej, rozwój energetyki wykorzystującej odnawialne źródła energii i zwiększenie dostępności cyfrowej			
1)	Rozbudowa/modernizacja oraz planowane nowe instalacje do doczyszczania selektywnie zebranych frakcji odpadów	Gminy: Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Szczecin, Rymań, Police, Myślibórz, Barwice, Szczecinek, Sławno, Chojna, Sianów, Mirosławiec, Gryfino	*Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022* *Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
2)	Rozbudowa/modernizacja oraz planowane nowe instalacje do przetwarzania odpadów zielonych lub/i innych bioodpadów	Gminy: Stargard, Szczecin, Rymań, Sławno, Połczyn-Zdrój, Nowogard, Kamień Pomorski, Goleniów, Pełczyce, Sianów, Szczecinek, Barwice, Myślibórz, Złocieniec, Police, Chojna, Mirosławiec, Dziwnów, Białogard, Gryfino	*Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022* *Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
3)	Rozbudowa instalacji do recyklingu odpadów w Tanowie	Gmina Police	*Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022* *Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
4)	Budowa instalacji do recyklingu odpadów	Gminy: Police, Kamień Pomorski Mirosławiec, Połczyn-Zdrój	*Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
5)	Rozbudowa/modernizacja instalacji do recyklingu odpadów budowlanych i rozbiórkowych w Starej Dąbrowie oraz planowane nowe instalacje	Gminy: Stara Dąbrowa, Kamień Pomorski, Nowogard, Myślibórz	*Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022*
	Rozbudowa/modernizacja oraz planowane nowe instalacje do odzysku innego niż recykling odpadów budowlanych i rozbiórkowych	Gminy: Mirosławiec, Sianów, Połczyn-Zdrój, Barwice, Police	*Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
6)	Rozbudowa/modernizacja instalacji o statusie instalacji komunalnej do mechaniczno-biologicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych	Gminy: Police, Stara Dąbrowa, Szczecin, Rymań, Sianów, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Sławno, Myślibórz, Mirosławiec	*Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022* *Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
7)	Budowa/modernizacja w obrębie instalacji komunalnej Wardyń Górny w zakresie: – budowa instalacji do recyklingu zużytych opon, – budowa instalacji fotowoltaicznej, – rozbudowa i modernizacja miejsc magazynowania i przetwarzania odpadów.	Gmina Połczyn-Zdrój	*Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022* *Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*

	Budowa punktu zbierania odpadów selektywnych w Połczynie-Zdrój		
8)	Modernizacja w obrębie instalacji komunalnej Leśno Górne w zakresie instalacji do odzysku odpadów z zastosowaniem wysokosprawnej kogeneracji	Gmina Police	*Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
9)	Modernizacja w obrębie instalacji komunalnej Dalsze w zakresie instalacji do przetwarzania osadów ściekowych	Gmina Myślibórz	*Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022* *Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
10)	Budowa/modernizacja w obrębie instalacji komunalnej Mirowo w zakresie: - pola i infrastruktury do remediacji gruntu, - instalacji do fotowoltaiki o mocy zainstalowanej 3,0 MW, - instalacji do zestalania popiołów i żużli zawierających substancje niebezpieczne, - instalacji do produkcji pelletu lub półproduktu na bazie własnego surowca, - instalacji do podczyszczania/ oczyszczania odcieków, - spalarni odpadów niebezpiecznych.	Gmina Rymań	*Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022* *Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
11)	Modernizacja w obrębie instalacji komunalnej Łęczyca: - instalacja fotowoltaiczna do produkcji, energii elektrycznej wraz z infrastrukturą, - oczyszczalnia wód odciekowych.	Gmina Stara Dąbrowa	*Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022* *Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
12)	Budowa w obrębie instalacji komunalnej Słajsino: - instalacji fotowoltaicznej o mocy 2MW, - instalacji do przetwarzania zużytych opon, - systemu odgazowania kwater składowiska z wsparciem systemu podczyszczania odcieków poprzez instalację "wyparki" zasilanej energią elektryczną / cieplną z biogazu (opcja kogeneracji), - wiaty i placów do magazynowania odpadów 19 12 12 i 20 03 01 - budowa boksów magazynowych na surowce wtórne i opakowania z selektywnej zbiórki w RZGO, - bazy transportowej z wyposażeniem w specjalistyczne pojazdy do zbierania odpadów, systemu oczyszczania ścieków przemysłowych dla instalacji i placów RZGO Słajsino.	Gmina Nowogard	*Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022* *Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
13)	Modernizacja i rozbudowa instalacji do termicznego przekształcenia odpadów niebezpiecznych	Miasto Szczecin	*Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*

14)	Budowa spalarni odpadów medycznych i niebezpiecznych	Miasto Szczecin (Ostrów Grabowski)	*Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
15)	Budowa instalacji pirolizy opon, przetwórstwa tworzyw sztucznych oraz przetwórstwa kabli	Miasto Szczecin	*Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
16)	Budowa placu do magazynowania odpadów wielkogabarytowych zielonych i budowlanych oraz przetwarzania	Gmina Kamień Pomorski	*Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022* *Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
17)	Budowa/modernizacja w obrębie instalacji komunalnej w Sianowie: - budowa instalacji podczyszczania i odprowadzania odcieków do kanalizacji miejskiej, - rozbudowa instalacji paneli fotowoltaicznych, - wydobycie i przygotowanie frakcji energetycznej do odzysku energetycznego - budowa sali edukacyjnej wraz z laboratorium analitycznym, - budowa systemu wentylacji i odpylania posiadanych instalacji.	Gmina Sianów	*Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
18)	Budowa/modernizacja w obrębie instalacji komunalnej w Gwiazdowie: - modernizacja/zakup sita do przesiewania odpadów o oczkach 20 mm - modernizacja/zakup rozdrabniacza - modernizacja składowiska polegająca na dostosowaniu infrastruktury ppoż.	Gmina Sławno	*Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
19)	Budowa stacji przeładunku odpadów komunalnych wraz z infrastrukturą	Gminy: Barwice/Jeziorki, Szczecinek	*Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022* *Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
20)	Planowane nowe instalacje do przetwarzania odpadów komunalnych i rozbudowa/ modernizacja instalacji w Sianowie	Gminy: Połczyn-Zdrój, Barwice, Myślibórz, Nowogard, Kamień Pomorski, Sianów, Mirosławiec	*Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022* *Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
21)	Budowa składowiska odpadów niebezpiecznych- azbestowych wraz z infrastrukturą	Gmina Barwice/Jeziorki	*Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022* *Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
22)	Rozbudowa półpodziemnych gniazd na odpady komunalne	Teren miasta Szczecinek	*Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*

23)	Likwidacja składowiska odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne w m. Dargosław gm. Brojce (0,44 ha)	Dargosław (gmina Brojce)	*Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
24)	Rozbudowa/modernizacja składowisk odpadów o statusie instalacji komunalnej	Gminy: Rymań, Myślibórz, Nowogard, Połczyn-Zdrój, Sławno	*Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
25)	Budowa/modernizacja w obrębie instalacji komunalnej w Mirosławcu w zakresie: – instalacji fotowoltaicznej, – laboratorium analitycznego, – interaktywnej Sali edukacyjnej i warsztatowej, – modernizacja instalacji odgazowania składowiska odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne, w tym budowa instalacji do odzysku gazu składowiskowego oraz instalacji do produkcji energii elektrycznej. Budowa punktu zbierania odpadów selektywnych w Mirosławcu	Gmina Mirosławiec	*Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
26)	Doposażenie/modernizacja zrekultywowanego składowiska odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne	Gmina Gościno	*Projekt Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2020-2026*
27)	Regionalna Infrastruktura Informacji Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego	Województwo zachodniopomorskie	*Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
28)	Zapewnienie dostępu do szerokopasmowego internetu w technologii światłowodowej na obszarze powiatu wałeckiego	Powiat wałecki	*Program Operacyjny Polska Cyfrowa 2014-2020*
29)	Zapewnienie dostępu do szerokopasmowego internetu w technologii światłowodowej na obszarze powiatu drawskiego	Powiat drawski	*Program Operacyjny Polska Cyfrowa 2014-2020*
30)	Zapewnienie dostępu do szerokopasmowego internetu w technologii światłowodowej na obszarze powiatu choszczeńskiego	Powiat choszczeński	*Program Operacyjny Polska Cyfrowa 2014-2020*
31)	Wyeliminowanie terytorialnych różnic w możliwości dostępu do szerokopasmowego internetu o wysokich przepustowościach w powiecie gryfickim, POPC01_321265	Powiat gryficki	*Program Operacyjny Polska Cyfrowa 2014-2020*
32)	Modernizacja elektrowni wodnej w Borowie (zwiększenie wolumenu energii elektrycznej wytwarzanej w elektrowni wodnej Borowo o ok. 757,58 MWh/rok)	Gmina Kalisz Pomorski	*Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
X. Rozwój infrastruktury obronności i bezpieczeństwa państwa			

Ryc. 5 Inwestycje celu publicznego wynikające z dokumentów wojewódzkich oraz częściowo wynikające z dokumentów władz centralnych



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

5.3. Inwestycje celu publicznego wynikające z dokumentów Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT)

1. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko–Kołobrzesko–Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego
2. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego[38]

➢ ZIT Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego

lp.	Nazwa projektu	Lokalizacja	*Dokument źródłowy*
XI.	***Wykorzystanie wspólnego potencjału i integracja miejskich obszarów funkcjonalnych***		
1)	Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego poprzez budowę dróg dla rowerów na terenie miasta Białogard	Miasto Białogard	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.*
2)	Budowa centrum przesiadkowego w Grzybowie	Gmina Kołobrzeg	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.*
3)	Budowa centrum przesiadkowego w Biesiekierzu	Gmina Biesiekierz	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.*
4)	Uzbrojenie terenów inwestycyjnych SSSE w Koszalinie	Gmina Miasto Koszalin	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.*
5)	Budowa drogi rowerowej na ul. Dworcowej w Białogardzie	Miasto Białogard	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.*
6)	Budowa drogi pieszo-rowerowej Siemyśl–Charzyno oraz budowa centrum przesiadkowego w Charzynie	Gmina Siemyśl	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.*
7)	Budowa dróg dla rowerów na terenie Gminy Świeszyno	Gmina Świeszyno	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.*
8)	Budowa drogi rowerowej i parkingu dla rowerów w Polanowie	Gmina Polanów	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko-*

[38] Uchwała nr 9/II/2016 z dnia 15 marca 2016 r. Walnego Zebrania Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z siedzibą w Szczecinie.

lp.	Nazwa projektu	Lokalizacja	*Dokument źródłowy*
			-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.
9)	Uzbrojenie części strefy inwestycyjnej w Bobolicach, objętej patronatem SSSE – etap I	Gmina Bobolice	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.*
10)	Budowa gminnej drogi publicznej do strefy inwestycyjnej w Bobolicach	Gmina Bobolice	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.*
11)	Budowa drogi gminnej ul. Władysława IV w Koszalinie	Miasto Koszalin	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.*
12)	Inteligentne systemy transportowe, ścieżki rowerowe, miejska wypożyczalnia rowerów oraz parkingi strategiczne Park&Ride	Gmina Miasto Kołobrzeg	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.*
13)	Przebudowa i remont drogi od węzła Borkowice na odcinkach Borkowice--Śmiechów-Kładno-Pleśna w zakresie powiązania z istniejącą drogą krajową nr 11 oraz planowaną drogą ekspresową S6 etap I: przebudowa drogi Borkowice, Śmiechów	Gmina Będzino	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.* *Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
14)	Rozwój infrastruktury rowerowej w Koszalinie w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrum miasta	Miasto Koszalin	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.*
15)	Budowa drogi rowerowej: odcinek od granicy z gminą Dygowo w m. Mierzyn do istniejącej drogi rowerowej w pasie drogi wojewódzkiej nr 163 oraz odcinek od granicy z gminą Dygowo w m. Czerwięcino do istniejącej drogi rowerowej w m. Lubiechowo	Gmina Karlino	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.*
16)	Publiczny transport niskoemisyjny na terenie KKBOF: zakup taboru miejskiego na terenie miasta Białogard	Miasto Białogard	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.*
17)	Budowa drogi rowerowej w miejscowości Sianów w ulicach Strzeleckiej i Spółdzielczej	Gmina Sianów	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.*
18)	Budowa centrum przesiadkowego w Mielnie	Gmina Mielno	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.*

19)	Budowa drogi rowerowej z centrum miejscowości Tychowo do miejscowości Borzysław (gminaTychowo)	Gmina Tychowo	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.*
20)	Inwestycje w zintegrowaną infrastrukturę związaną z transportem niskoemisyjnym na terenie Koszalina	Miasto Koszalin	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.*
21)	Budowa drogi rowerowej: odcinek od granicy z gminą Karlino w m. Skoczów, z odgałęzieniem wzdłuż drogi powiatowej nr 3341Z do m. Skoczów, przez m. Wrzosowo i Kłopotowo, z odgałęzieniem do m. Włościbórz, do granicy z gminą Karlino w m. Kłopotowo	Gmina Dygowo	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.*
22)	Podniesienie atrakcyjności oraz poprawa dostępności regionu poprzez usprawnienie połączeń drogi gminnej nr 871022Z do istniejącej i projektowanej zabudowy produkcyjnej oraz usługowej wraz z wprowadzeniem alternatywnych rozwiązań transportowych	Gmina Ustronie Morskie	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.* *Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
23)	Publiczny transport niskoemisyjny na terenie Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego – zakup taboru miejskiego na terenie miasta Białogard	Miasto Białogard	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko--Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego Aktualizacja Strategii ZIT KKBOF z dnia 24.10.2019 r.* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*

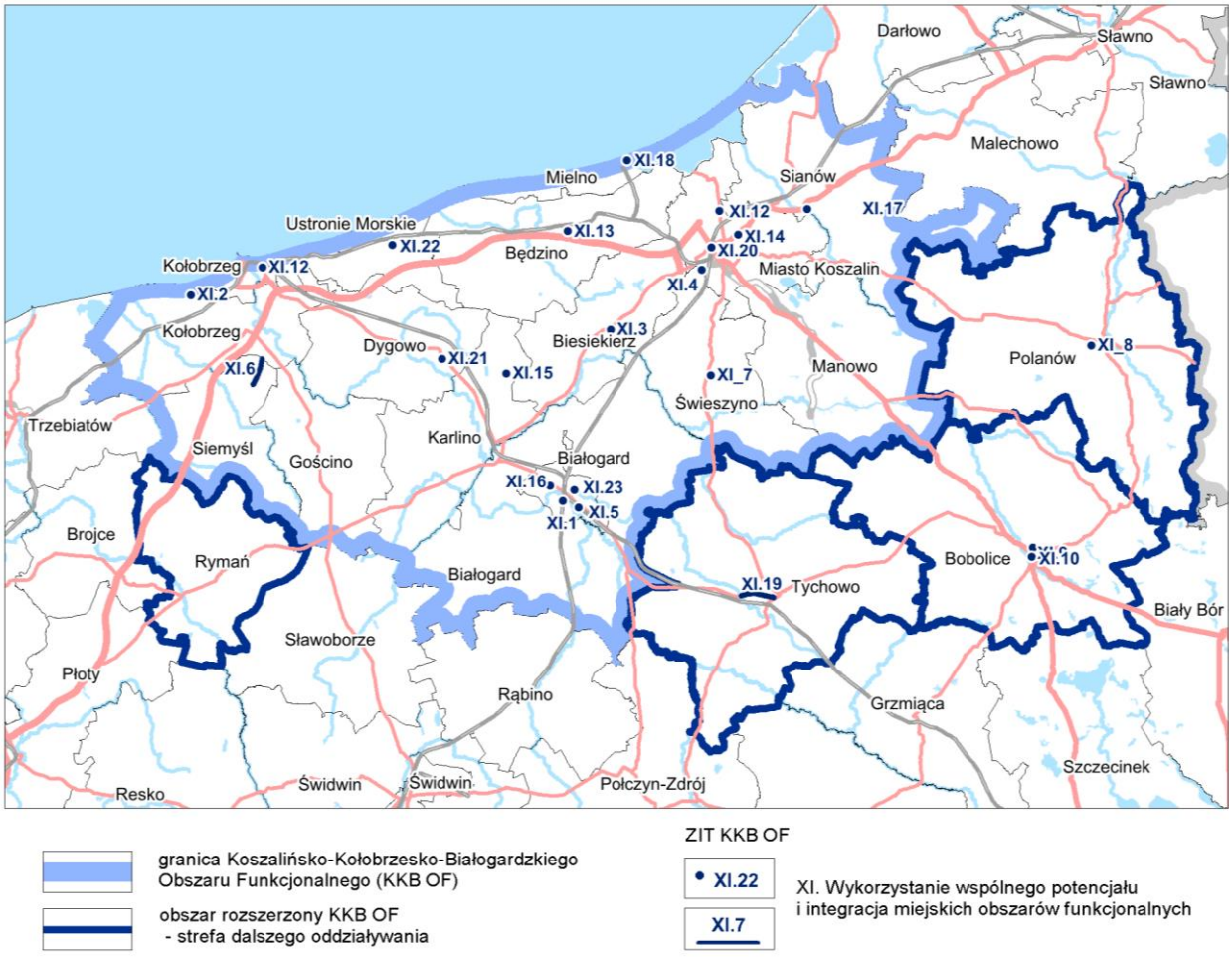
- ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

lp.	Nazwa projektu	Lokalizacja	*Dokument źródłowy*
XIX. Wzmacnianie szczecińskiego obszaru funkcjonalnego jako ośrodka wzrostu gospodarczego			
1)	Wsparcie rozwoju gospodarczego obszaru SOM poprzez poprawę dostępności terenów inwestycyjnych: przebudowa drogi Police-Szczecin	Powiat policki	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* *Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
2)	Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie – etap I, II	Miasto Stargard	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*
3)	Rewitalizacja powojskowych terenów w celu utworzenia centrum usług „Mulnik" w Świnoujściu	Miasto Świnoujście	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*
XX. Wzmacnianie wewnętrznych i zewnętrznych powiązań transportowych			
1)	Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w Szczecinie z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351	Gmina Miasto Szczecin, Stargard (gmina miejska), Dobra, Kołbaskowo, Gryfino, Stargard (gmina wiejska), Goleniów, Police, Kobylanka	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego* *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku* *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-202*
2)	Przebudowa dróg lokalnych łączących centrum przesiadkowe w Gryfinie z siecią TEN-T	Gmina Gryfino	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* *Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
3)	Budowa węzła przesiadkowego i pętli autobusowej w Policach	Gmina Police	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*
4)	Modernizacja ulicy Spółdzielców w Mierzynie w gminie Dobra	Gmina Dobra	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* *Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
5)	Węzeł przesiadkowy Głębokie	Gmina Miasto Szczecin	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* *Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
6)	Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łękno wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie	Gmina Miasto Szczecin	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*

7)	Budowa infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo-promowo-autobusowego w Świnoujściu	Miasto Świnoujście	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
8)	Zintegrowane Centrum Przesiadkowe w Gryfinie	Gmina Gryfino	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* *Plan inwestycji transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego*
9)	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z wielofunkcyjnym dworcem kolejowo-autobusowym w Goleniowie	Gmina Goleniów	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
10)	Budowa centrum przesiadkowego w miejscowości Załom wraz z pętlą autobusową	Gmina Goleniów	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
11)	Budowa punktu przesiadkowego wraz z zapleczem parkingowym przy stacji kolejowej w miejscowości Reptowo	Gmina Kobylanka	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*
12)	Budowa dróg rowerowych w Policach	Gmina Police	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
13)	Budowa układu dróg rowerowych w celu umożliwienia dojazdu do węzła przesiadkowego przy ul. Dworcowej / Barlickiego w Świnoujściu	Miasto Świnoujście	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
14)	Budowa dróg rowerowych w Policach w celu zapewnienia dostępności komunikacyjnej do terenów przemysłowych Polic	Gmina Police	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* *Regionalny Program Operacyjny WZ 2014-2020*
15)	Budowa ścieżki rowerowej Gryfino - Wełtyń	Gmina Gryfino	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*
16)	Budowa ścieżki rowerowej Wełtyń – strefa Przemysłowa w Gardnie	Gmina Gryfino	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*
17)	Działania na rzecz zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej w obszarze funkcjonalnym Szczecina poprzez budowę ciągu pieszo–rowerowego wzdłuż drogi powiatowej 3923Z Szczecin–Warnik do skrzyżowania z drogą powiatową nr 3922Z Mierzyn–Stobno	Powiat policki	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*

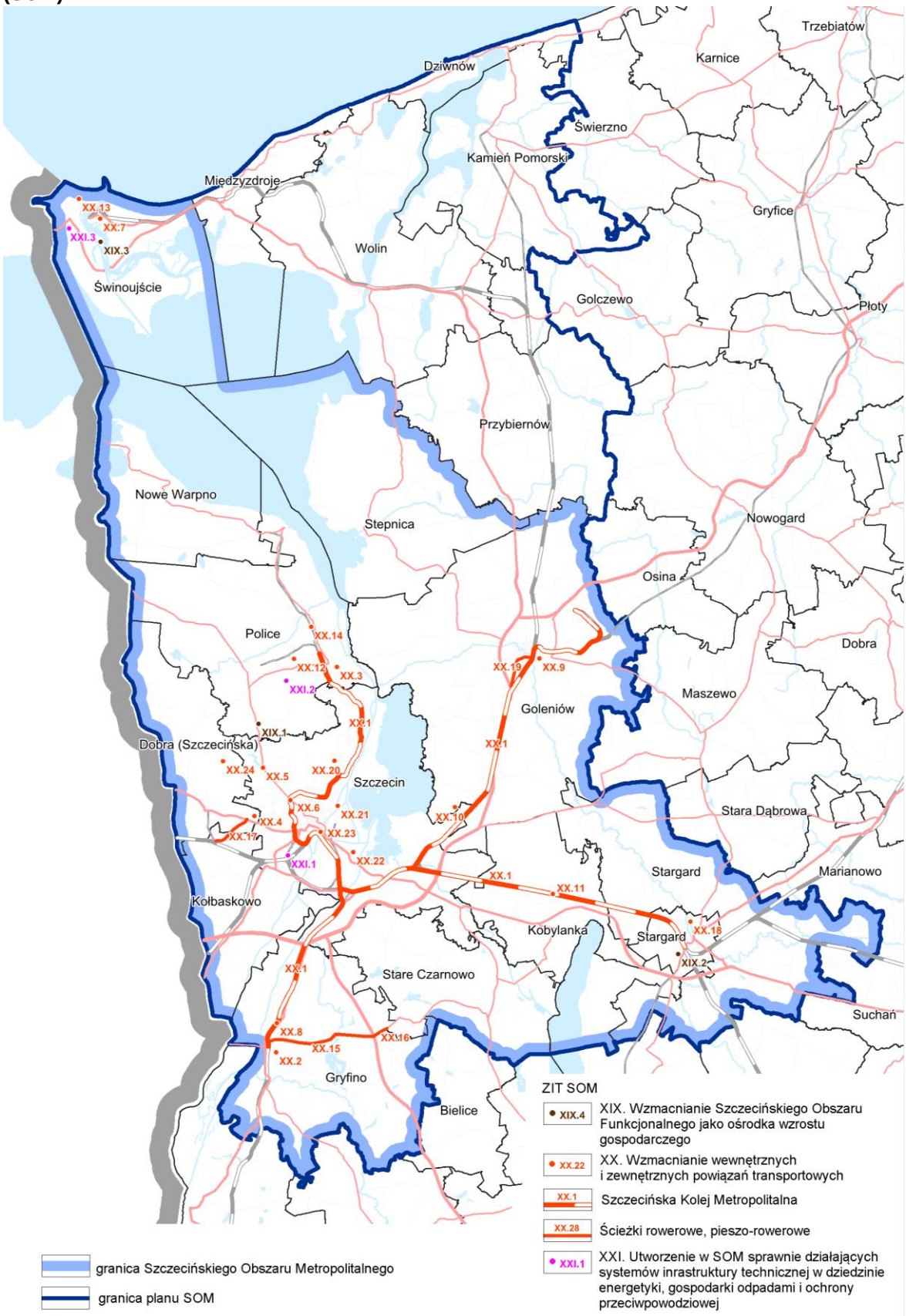
18)	Budowa sieci dróg rowerowych wraz z przebudową ul. Barnima w Stargardzie w celu zintegrowania systemu transportu publicznego	Gmina Miasto Stargard	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*
19)	Integracja transportu publicznego poprzez budowę ścieżki pieszo–rowerowej od węzła komunikacyjnego Goleniowski Parki Przemysłowy do systemu ścieżek pieszo-rowerowych w kierunku Dworca Kolejowego „Goleniów”	Gmina Goleniów	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*
20)	Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie, etap II	Gmina Miasto Szczecin	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*
21)	Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie	Gmina Miasto Szczecin	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*
22)	Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju, etap II	Gmina Miasto Szczecin	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*
23)	Dworzec górny (kolejowo–autobusowy) – centrum przesiadkowe ul. Owocowa – ul. Korzeniowskiego wraz z infrastrukturą w Szczecinie	Gmina Miasto Szczecin	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*
24)	Budowa infrastruktury komunikacyjnej, w tym trasy rowerowej łączącej miejscowość Dobra z węzłem przesiadkowym Głębokie w Szczecinie, wraz z promocją rozwiązań alternatywnych wobec transportu indywidualnego	Gmina Dobra	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*
XXI.	***Utworzenie w SOM sprawnie działających systemów infrastruktury technicznej w dziedzinie energetyki, gospodarki odpadami i ochrony przeciwpowodziowej***		
1)	Przebudowa istniejących i budowa nowych systemów ciepłowniczych - etap I i II /SEC Sp. z o.o.	Gmina Miasto Szczecin	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko*
2)	Rozbudowa i modernizacja sieci ciepłowniczych w Policach /PEC SA z siedzibą w Policach	Gmina Police	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko*
3)	Redukcja emisji poprzez rozbudowę i modernizację sieci ciepłowniczej w Świnoujściu - Etap I i II /PEC Sp. z o.o. w Świnoujściu	Gmina Miasto Świnoujście	*Strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko*

Ryc. 6 Inwestycje celu publicznego wynikające z dokumentów zintegrowanych inwestycji terytorialnych (ZIT) – Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Ryc. 7 Inwestycje celu publicznego wynikające z dokumentów zintegrowanych inwestycji terytorialnych (ZIT) – Zintegrowane inwestycje terytorialne Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM)



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

6. MONITORING ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA

Podstawą dla prowadzenia monitoringu przestrzeni województwa jest treść art.45 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Wymaga on, aby Zarząd Województwa co najmniej raz w czasie kadencji sejmiku dokonał **przeglądu zmian** w zagospodarowaniu przestrzennym, opracował raport o jego stanie oraz sporządził ocenę stanu realizacji inwestycji. Raport wraz z okresową oceną przekazywany jest do wiadomości ministrowi właściwemu do spraw rozwoju regionalnego.

Wymagany przez ustawę okresowy przegląd zmian w zagospodarowaniu przestrzennym oraz ocena stanu realizacji inwestycji są jedynym instrumentem monitoringu planu. Występuje jednak potrzeba – choćby ze względu na bieżące zarządzanie polityką regionalną i procesami inwestycyjnymi – prowadzenia monitoringu zagospodarowania przestrzennego dostarczającego danych z większą częstotliwością niż raz na 4 lata.

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.

Monitoring realizacji planu powinien być jednym z powiązanych elementów szerszego systemu **monitoringu rozwoju regionalnego i przestrzennego**, uwzględniającego zagadnienia monitoringu strategii i programów realizowanych przez województwo. We wstępnej fazie należy dążyć co najmniej 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.

Przedmiot monitoringu obejmować powinien również szczegółową analizę wyznaczonych obszarów funkcjonalnych, pod względem analizy wskaźników, które służyły ich delimitacji. Monitoring pozwoli obserwować efekty prowadzonych interwencji zarówno w zakresie zmian wewnątrz tych obszarów, jak i zmian ich granic. Niektóre mierniki odzwierciedlające problematykę przestrzenną już na obecnym etapie stanowią element monitoringu regionalnego, prowadzonego na stronie województwa zachodniopomorskiego: www.eregion.wzp.pl.

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. Pozwolą one na ocenę realizacji celów, kierunków, działań i zadań rozwoju oraz formułowanie propozycji działań koncepcyjno-naprawczych.

Próby zorganizowania takiego instrumentu dotychczas się nie powiodły. Obecnie jednak zadanie to może wypełniać **Regionalne Obserwatorium Terytorialne** we współpracy z wydziałami i jednostkami organizacyjnymi Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.

System monitoringu powinien wykorzystywać, w odpowiednim zakresie, wskaźniki monitoringu i oceny realizacji strategii, planu zagospodarowania przestrzennego województwa, Regionalnego Programu Operacyjnego oraz kontraktu terytorialnego. Zintegrowany system zapewniałby powszechny dostęp do baz danych i wyników prac realizowanych w ramach monitoringu.

Udział Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego we współpracy z Regionalnym Obserwatorium Terytorialnym polegać będzie na przekazywaniu do bazy danych:

- ukończonych i kompletnych planów, studiów, programów, analiz i publikacji wykonanych w Biurze we własnym zakresie i we współpracy z innymi jednostkami,
- bieżących informacji o stanie zagospodarowania przestrzennego (inwestycje rozpoczęte, w toku i zakończone, dane statystyczne, wskaźniki),
- informacji i opracowań systemu GIS (system informacji geograficznej),
- innych materiałów, których zakres zostanie ustalony w wyniku rozwoju systemu monitoringu.

Dane, którymi dysponować będzie ROT, powinny być stale dostępne w systemie informatycznym Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.

Szczecin, 24 czerwca 2020 r.

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

SKALA 1:100 000

0 5 10 15 20 km

Załącznik nr 3
do Uchwały Nr XVII/214/20 Sejmiku
Województwa Zachodniopomorskiego
z dnia 24 czerwca 2020 r

SKANDYNAWIA
BORNHOLM
HAMBURG
BERLIN
GDAŃSK
POZNAŃ
WARSZAWA
WROCŁAW
GORZÓW WLKP.

Ustka
Słupsk
Kobylnica
Kępice
Trzebielino
Miastko
Koczała
Rzeczenica
Czarne
Okonek
Debrzno
Złotów
Tarnowka
Krajenka
Wysoka
Trzcianka
Ujście
Dobiegniew
Strzelce Krajeńskie
Kłodawa
Gorzów Wielkopolski
Witnica
Bogdaniec
Deszczno
Kostrzyn nad Odrą
Słońsk
Krzeszyce
Gozdowice
Seelow
Munchenberg
Gorzyca
Osno Lubuskie
Schwedt
Pasewalk
Torgelow
Ueckermunde
Locknitz
Wrizen
Bienwalde
Torgelow

Urząd Morski w Szczecinie
Urząd Morski w Gdyni

Postomino
Darłowo
Sławno
Malechowo
Mielno
Ustronie Morskie
Bedzino
Sianów
Koszalin
Dygowo
Biesiekierz
Swieszyno
Manowo
Polanów
Kołobrzeg
Rewal
Dziwnów
Trzebiatów
Karnice
Goscino
Siemyśl
Karlino
Białogard
Bobolice
Tychowo
Karnice
Kamień Pomorski
Międzyzdroje
Świnoujście
Świerzno
Brojce
Ryman
Gryfice
Sławoborze
Rąbino
Wolin
Golczewo
Ploty
Reska
Grzmiąca
Biały Bór
Przybiernów
Nowe Warpno
Świdwin
Połczyn-Zdrój
Barwice
Nowogard
Radowo Małe
Brzeżno
Szczecinek
Stepnica
Lobez
Osina
Dobra
Goleniów
Police
Borne Sulinowo
Węgorzyno
Drawsko Pomorskie
Czaplinek
Złocieniec
Dobra (Szczecińska)
SZCZECIN
Maszewo
Chociwel
Wierzchowo
Insko
Stara Dąbrowa
Marienowo
Kołbaskowo
Kobylanka
Stargard
Dobrzany
Mirosławiec
Stare Czarnowo
Gryfino
Suchań
Recz
Kalisz Pomorski
Walcz
Warnice
Bielice
Dolice
Drawno
Tuczno
Pyrzyce
Widuchowa
Choszczno
Banie
Koziełice
Przelewice
Krzecin
Pełczyce
Człopa
Chojna
Trzcinsko-Zdrój
Lipiany
Barlinek
Bierzwnik
Cedynia
Myślibórz
Nowogródek Pomorski
Moryń
Mieszkowice
Boleszkowice
Dębno

REGIONALNE BIURO GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ
WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO
www.rbgp.pl, e-mail: biuro@rbgp.pl

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

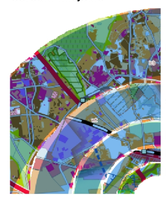
SKALA 1:75 000

2 0 2 4 6 8 km

Załącznik nr 4
do uchwały nr XVII/214/20
Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego
z dnia 24 czerwca 2020 roku

SIEĆ OosADNICZA

Struktura hierarchiczna sieci osadniczej



ośrodki miejskie	ośrodki wiejskie
metropolitalny	I rzędu
subregionalne	II rzędu
ponadlokalne	III rzędu
lokalne	
podstawowe	IV rzędu

Siedziby władz administracyjnych

SZCZECIN
Świnoujście
Gryfino
Wolin
Stare Czarnowo

- województwa / miasta na prawach powiatu
- miasta na prawach powiatu (powiatu grodzkiego)
- powiatu (ziemskiego)
- gminy miejskiej i miejsko-wiejskiej
- gminy wiejskiej

STRUKTURA UŻYTKOWANIA TERENU

Użytkowanie terenu według funkcji

tereny zabudowane
- mieszkaniowe wielorodzinne
- mieszkaniowe jednorodzinne
- przemysłowe
- usługowe

tereny niezabudowane
- lasy
- wody
- pozostałe użytki gruntowe

Projektowane (według SUiKZP gmin) strefy wg funkcji
- mieszkaniowe
- przemysłowe
- usługowe
- usług turystycznych i rekreacyjnych

Zalecanie kształtowania zagospodarowania przestrzeni

	proponowane
strefy ograniczania zabudowy	
strefy kreowania funkcji miejskich w przestrzeniach nadwodnych	

ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

Formy ochrony przyrody na podstawie ustawy o ochronie przyrody

istniejące	proponowane
park narodowy	
rezerwaty przyrody	
parki krajobrazowe	
otuliny	
Natura 2000 obszary specjalnej ochrony ptaków	
Natura 2000 obszary mające znaczenie dla Wspólnoty	
obszary chronionego krajobrazu	
zespoły przyrodniczo-krajobrazowe	
użytki ekologiczne	
stanowiska dokumentacyjne	

Obszary chronione na podstawie innych ustaw i przepisów szczególnych

istniejące	projektowane
lasy ochronne	
leśny kompleks promocyjny	
kompleksy glebowe o najwyższej przydatności rolniczej (pszenny bardzo dobry i pszenny dobry)	
uzdrowiska	
obszary stref ochrony uzdrowiskowej	
główne zbiorniki wód podziemnych (GZWP)	
obszary ochronne GZWP	

Pas nadbrzeżny
- granica pasa technicznego
- granica pasa ochronnego

Kopaliny

eksploatowane	nieeksploatowane
udokumentowane złoża surowców mineralnych	
udokumentowane złoża wody podziemnej	
perspektywiczne złoża surowców mineralnych	

rodzaj kopaliny:
rn - ropa naftowa; gz - gaz ziemny; idb - surowce ilaste; kj - kreda jezioma; p - piasek; pf - piasek formierski; pk - piasek kwarcowy; pż - piasek ze żwirem; ż - żwir; t - torf; wma - wapienie i margle; kn - kruszywa naturalne; wł - wody lecznicze; wt - wody termalne

istniejące
- tereny górnicze

Zagrożenia naturalne
- osuwiska
- odcinki wybrzeża zagrożone abrazją
- obszary szczególnego zagrożenia powodzią

Infrastruktura zapobiegania zagrożeniom

istniejące	proponowane
wały przeciwpowodziowe	
techniczna ochrona brzegów morskich	
zbiorniki retencyjne	

ZABYTKI I KRAJOBRAZ KULTUROWY

Formy ochrony zabytków

istniejące	proponowane
historyczne układy urbanistyczne i ruralistyczne	
pomniki historii	
parki kulturowe	

Krajobraz kulturowy
- obszary kulturowo-krajobrazowe (OKK)

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

Drogowy

istniejące	projektowane /planowane
węzły drogowe	
drogi międzynarodowe (E)	
autostrada (A)	
drogi ekspresowe (S)	
pozostałe drogi krajowe (GP, G)	
drogi wojewódzkie (GP, G, Z)	
drogi powiatowe	

w realizacji
- węzły drogowe
- autostrada (A)
- drogi ekspresowe (S)

do likwidacji lub przebudowy
- węzły drogowe

Kolejowy

istniejące	projektowane
stacje i przystanki kolejowe	
czynne	
nieczynne	
terminale transportu kombinowanego AGTC	
międzynarodowe linie kolejowe	
AGC i AGTC	
linie magistralne	
linie pierwszorzędne	
linie drugorzędne	
linie znaczenia miejscowego	
Uznamska Kolej Nadmorska (UBB)	
zawieszony ruch pociągów pasażerskich	
linia nieczynna	
linia nieprzejezdna	
Szczecińska Kolej Metropolitalna (SKM)	
przystanki SKM	
postulowane	
SKM - kierunki rozwoju zasięgu obsługi	
przystanki SKM	

Morski i śródlądowy

istniejące	projektowane
porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej	
porty morskie	
morskie porty rybackie	
przystanie morskie	
nabrzeża	
obszary portów Szczecin, Świnoujście, Police	
pola refulacyjne	
morskie tory wodne	

Śródlądowe drogi wodne (według klas żeglowności)

istniejące	planowane
III klasa drogi wodnej /z planowanym podniesieniem do V klasy	
V klasa drogi wodnej	

Lotniczy
- międzynarodowy Port Lotniczy Szczecin-Goleniów
- lotnisko
- powierzchnie ograniczające lotnisk i lądowisk
- obszar lotniska
- lotnicze urządzenia naziemne (LUN), wraz ze strefami ograniczonej zabudowy

OZNACZENIA OGÓLNE
- miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego (MOFOW) - Szczeciński Obszar Metropolitalny (SOM)
- zasięg opracowania planu SOM
- granica państwa (lądowa)
- granica państwa (morska)
- granice powiatów
- granice gmin
- granice miast
- morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne RP

INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

Elektroenergetyka

konwencjonalne źródła energii elektrycznej
- elektrownie, elektrociepłownie

obiekty elektroenergetycznej sieci przesyłowej

istniejące	planowane
stacje elektroenergetyczne	
linie elektroenergetyczne	
schemat powiązań nowej linii 220 kV Krajnik-Glinki	
odcinek linii 220 kV Krajnik-Glinki do likwidacji	

obiekty elektroenergetycznej sieci dystrybucyjnej

istniejące	planowane
stacje elektroenergetyczne	
linie elektroenergetyczne	

Gazownictwo

istniejące	planowane
terminal gazu skroplonego (LNG)	
tłocznia gazu	
jednostki eksploatujące złoża gazowe, ropne i gazowo-ropne	
stacje gazowe	
gazociągi wysokiego ciśnienia	

Odnawialne źródła energii (OZE)

istniejące	planowane
farmy wiatrowe	
obszar dziesięciokrotności wysokości turbin wiatrowych	
instalacje biogazowe	
ciepłownie geotermalne	
instalacje spalające biomasę	
instalacje współspalające biomasę	
farmy fotowoltaiczne powyżej 0,75 MW	
małe elektrownie wodne powyżej 50 kW	

Gospodarka wodno-ściekowa

istniejące	planowane
magistrale wodociągowe	
alternatywna magistrala wodociągowa	
strefy ochronne ujęć wody	

Gospodarka odpadami
- instalacje komunalne do przetwarzania odpadów komunalnych
- instalacje do przetwarzania bioodpadów
- składowiska odpadów komunalnych
- składowiska odpadów przemysłowych

GOSPODARKA

istniejące	planowane
główne centra logistyczne i dystrybucyjne	
parki naukowo-technologiczne	
instytucje otoczenia biznesu	
targi miedzynarodowe i krajowe	
parki przemysłowe	
podstrefy specjalnych stref ekonomicznych	

TURYSTYKA

istniejące	planowane
przystanie i nabrzeża turystyczne (według liczby miejsc postojowych)	
8 - 60	
60 - 140	
140 - 401	
401 - 665	
przystanie i nabrzeża turystyczne	
sieć priorytetowych tras rowerowych Pomorza Zachodniego	
rzeki predysponowane do rozwoju szlaków kajakowych	

TERENY ZAMKNIĘTE
- tereny zamknięte
- istniejące i planowane strefy ochronne terenów zamkniętych resortu obrony narodowej