



MINISTERSTWO
ROZWOJU
REGIONALNEGO



WOJEWÓDZTWO DOLNO L. SKIE



WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE



WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE



IPPON

Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec

BROSZURA INFORMACYJNA

Kwiecie 2013



Spis treści

I Porozumienie.....	3
II Cel.....	3
III Wykorzystanie studium w polityce przestrzennej i regionalnej.....	4
IV Obszar Studium.....	4
Otoczenie europejskie.....	4
Struktura funkcjonalno-przestrzenna i systemy komunikacyjne.....	4
Nadodrze.....	6
Obszary przyrodnicze.....	7
Strefa gospodarcza.....	8
V Obszary koncentracji działań szczególnych.....	9
VI Instrumenty realizacji polityki przestrzennej.....	14
VII Wcześniej wykonane studia pogranicza.....	14
VIII Kalendarium projektu.....	15

Okres trwania projektu: czerwiec 2010 r. - czerwiec 2013 r.

Copyright © 2013 Ministerstwo Rozwoju Regionalnego
Wszelkie prawa zastrzeżone

ISBN: 978-83-7610-425-6

OPRACOWANIE BROSZURY:

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego
Plac Kilińskiego 3, 71-414 Szczecin, tel. +48 91 432 49 60, fax: +48 91 432 49 62
www.rbgp.pl



Dyrektor RBGP WZ - arch. Stanisław Dendewicz
Tomasz Zieliński
Justyna Strzyeńska
Dorota Nowowiecka
Mirosław Izdebski
Magdalena Racinowska-Ratajska

WYDAWCA:

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego
ul. Wspólna 2/4 00-926 Warszawa
www.mrr.gov.pl

I Porozumienie

Podstaw do podjęcia wspólnych prac nad Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec jest porozumienie zawarte 28 czerwca 2010 r. w Szczecinie podczas II Konferencji „Transgraniczne planowanie przestrzenne” przez Ministra Infrastruktury, Województwo Zachodniopomorskie, Województwo Lubuskie i Województwo Dolnośląskie. W imieniu partnerów porozumienia dokument podpisali:

- Olgierd Dziekoński, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury,
- Władysław Husejko, Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego,
- Tomasz Hałas, Członek Zarządu Województwa Lubuskiego,
- Grzegorz Roman, Członek Zarządu Województwa Dolnośląskiego,
- Joanna Przybyszewska, Pełnomocnik Zarządu Województwa Dolnośląskiego.

Porozumienie realizuje art. 13 traktatu z 17 czerwca 1991 r. między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy oraz Europejską Konwencję Ramową o współpracy transgranicznej, odpowiada na potrzebę właściwego przygotowania Polski do prac nad wspólną polsko-niemiecką wizją rozwoju obszaru pogranicza Polski i Niemiec oraz poprawy spójności przestrzennej obszaru Polski Zachodniej na rzecz realizacji wyzwań integracyjnych w Unii Europejskiej.



Zdj. 1 Podpisanie Porozumienia, II Konferencja „Transgraniczne planowanie przestrzenne” - Szczecin, 28 czerwca 2010 r.

II Cel

Celem głównym studium jest wskazanie kierunków rozwoju obszaru pogranicza Polski i Niemiec na rzecz poprawy jego spójności przestrzennej, umożliwiającej realizację wyzwań integracyjnych w Unii Europejskiej.

Celami operacyjnymi są:

- wypracowanie spójnej polityki przestrzennej polskiej części obszaru pogranicza Polski i Niemiec,
- wypracowanie innowacyjnych zasad współpracy międzyregionalnej w zakresie planowania przestrzennego,
- stworzenie instrumentów wspomagających formułowanie dokumentów planistycznych i programowych dla perspektywy finansowej UE w latach 2014-2020,
- wypracowanie standardu zapisu planistycznego oraz systemu informacji o planowaniu przestrzennym.

Z powyższego sformułowania celów wynika, że pierwszoplanowym zadaniem tej inicjatywy jest sformułowanie spójnej polityki i zasad współpracy trzech województw, leżących na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec. Obejmuje one politykę przestrzenną, programowanie i koordynację działań rozwojowych oraz ukształtowanie wspólnego języka planistycznego. Działania integracyjne na obszarze Unii Europejskiej, w kontekst których wpisuje się przygotowywany dokument, czyli – zważywszy na uwarunkowania geograficzne i geopolityczne polskiej części pogranicza Polski i Niemiec – podjęcie odpowiedzialnej współpracy ze stron niemieckiej, wymagającej od polskiej strony odpowiedniego przygotowania merytorycznego i wzajemnego zrozumienia się przygranicznych województw i władz centralnych odnośnie priorytetów rozwoju przestrzennego.

Cele studium zostaną osiągnięte w rezultacie oceny uwarunkowań rozwoju przestrzennego polskiej części obszaru pogranicza Polski i Niemiec, sformułowania kierunków i priorytetów polityki przestrzennej oraz określenia instrumentów realizacji polityki przestrzennej na tym obszarze.

Studium jest kontynuacją prowadzonych wcześniej działań województw na rzecz rozwoju całego obszaru polskiej części pogranicza Polski i Niemiec. Stanowi również odpowiedź na zapisy Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego i koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, które wskazują na specyficzne wyzwania rozwojowe województw leżących na pograniczu Polski i Niemiec. Uwzględnia również założenia strategii rozwoju Polski Zachodniej.



Zdj. 2 Nadmorska promenada transgraniczna winoujcie - Ahlbeck

III Wykorzystanie studium w polityce przestrzennej i regionalnej

Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec jest opracowaniem komplementarnym względem innych istniejących i przewidzianych prawem dokumentów planistycznych. Uzupełnia ono ich ustalenia i wspiera implementację. Jest też wyrazem woli politycznej sygnatariuszy co do kierunków rozwoju i integracji przestrzennej objętego nim obszaru. Dokument nie narusza kompetencji i wyboru celów rozwoju podmiotów rządowych, samorządowych i prywatnych.

Studium ma charakter głównie informacyjny. Przez dostarczenie informacji o najważniejszych kierunkach i priorytetach rozwoju polskiej części pogranicza Polski i Niemiec mają być wyzwolone nowe idee oraz rozszerzona współpraca w dziedzinie planowania rozwoju i planowania przestrzennego. Studium może być wykorzystane na różnych poziomach:

- europejskim – jako materiał postulatywny dla polityki przestrzennej Unii Europejskiej na rzecz wspierania rozwoju

obszarów leżących poza tzw. Pentagonem, najbardziej rozwiniętym obszarem Europy,

- krajowym – jako podstawa i rekomendacje dla rządowych dokumentów i programów rozwoju polskiej części pogranicza Polski i Niemiec, w szczególności dla Strategii Rozwoju Polski Zachodniej,
- regionalnym – jako wskazania dla prowadzonej przez województwa polityki rozwoju i polityki przestrzennej, skoordynowanej na całym obszarze studium,
- subregionalnym i lokalnym – jako podstawa do planowania i realizacji działań rozwojowych i integracyjnych, w tym o zasięgu transgranicznym.

Oczekiwaniem stron porozumienia z 28 czerwca 2010 r. jest wykonanie podobnego opracowania dla niemieckiej części pogranicza. Studium ma ułatwić w przyszłości współpracę polskich województw z partnerami niemieckimi nad wspólną polsko-niemiecką wizją rozwoju obszaru pogranicza.

IV Obszar studium

Zasięgiem studium objęta jest polska część pogranicza Polski i Niemiec – województwa: dolnośląskie, lubuskie i zachodniopomorskie, graniczące z województwami pomorskim, wielkopolskim i opolskim, krajami Republiki Czeskiej (Ołomunieckim, Pardubickim, Kralovehradeckim i Libereckim) i krajami związkowymi Republiki Federalnej Niemiec (Saksonia, Brandenburgia wraz z Berlinem, Meklemburgia-Pomorze Przednie). Północną granicę obszaru studium jest wybrzeże Morza Bałtyckiego. Naprzeciw, po drugiej stronie Bałtyku leżą duński region stołeczny (Kopenhaga i Bornholm) oraz regiony szwedzkie Skania i Blekinge.

Ze względu na rozległość obszaru studium, który z północy na południe liczy sobie blisko 500 km, a z zachodu na wschód 75-180 km, występują na nim bardzo różnicowane warunki fizjograficzne. Znajduje to odbicie w odmiennym zagospodarowaniu przestrzennym wewnątrz obszaru i daje podstawę do prowadzenia działalności gospodarczej o bardzo różnym profilu. Elementem przestrzeni, spajającym obszar z północy na południe jest rzeka Odra.

Polska część pogranicza Polski i Niemiec obejmuje 18,2% powierzchni kraju i mieszka na niej 14,6% ludności Polski. Wytwarza się tu 14,4% produktu krajowego brutto.

Otoczenie europejskie

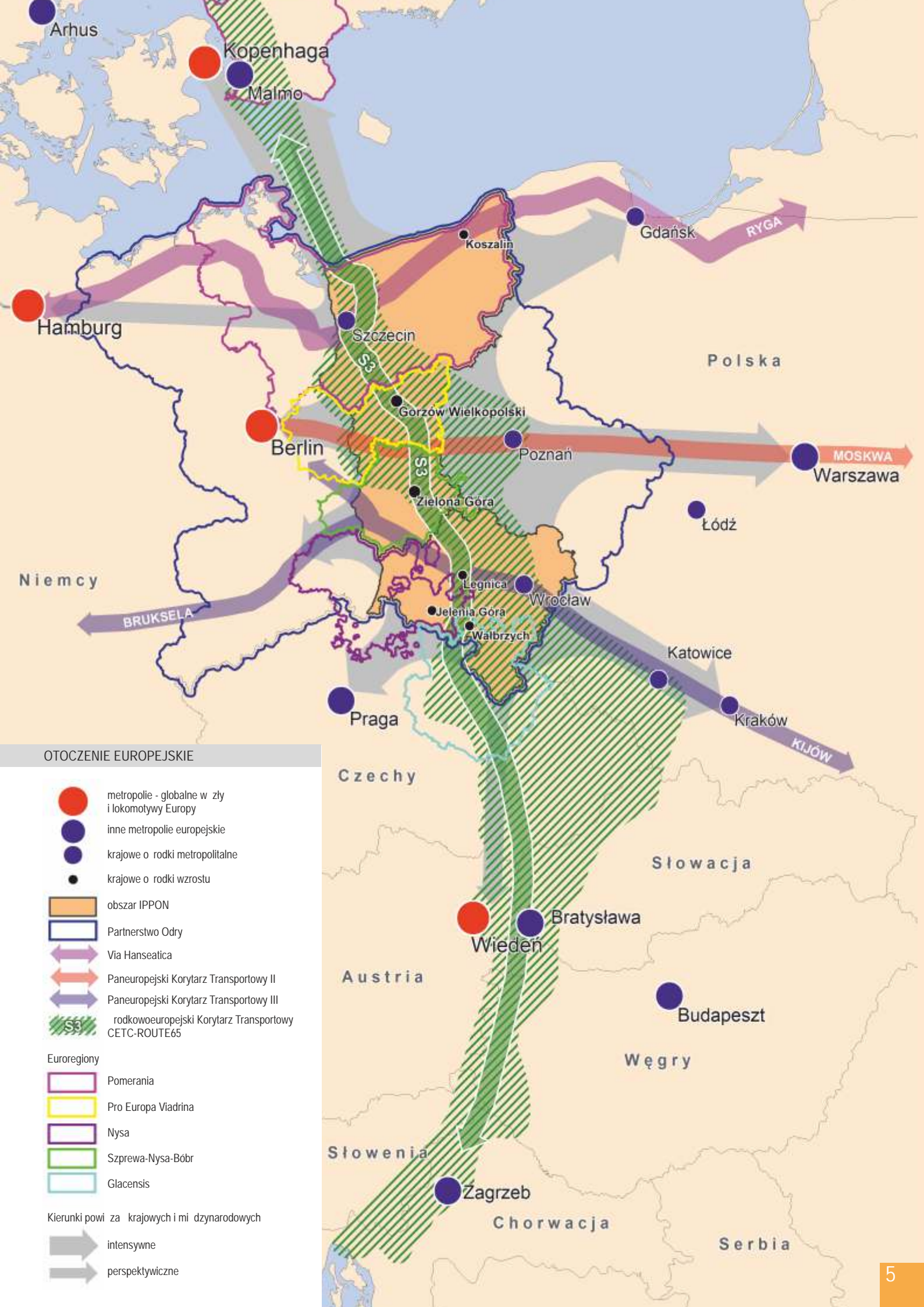
Członkostwo Polski w Unii Europejskiej wiąże ją z państwami Europy Zachodniej. Formalnym i faktycznym wynikiem tego członkostwa są procesy integracyjne, które zachodzą w krajach Unii. Z kolei położenie nad Bałtykiem wpływa automatycznie na przynależność do grona państw Regionu Morza Bałtyckiego. Elementami spajającymi są tu transbałtyckie powiązania transportowe w relacji północ-południe oraz współpraca międzynarodowa i międzyregionalna dotycząca środowiska morskiego i obszarów przybrzeżnych. Południowa część kraju w pewnym stopniu ukierunkowana jest na współpracę z państwami dorzecza Dunaju. Na obszarze pogranicza funkcjonują sześć euroregionów: Nysa, Szprewa-Nysa-Bóbr, Pro Europa Viadrina, Pomerania oraz Glacensis i Pradziad; realizowane jest kilkanaście projektów współpracy międzynarodowej w różnych dziedzinach. Położenie nadgraniczne i nadmorskie polskiej części pogranicza Polski i Niemiec nadaje jej tranzytowy charakter. Krzyżują się tutaj połączenia międzynarodowe w układzie zachód-wschód – z Europy Zachodniej do Europy Wschodniej, w tym na Ukrainę, Białoruż, do Rosji i państw nadbałtyckich – oraz połączenia północ-południe, z Półwyspu Skandynawskiego do Europy Południowej. Przez województwa przygraniczne przebiegają główne szlaki komunikacyjne prowadzące do portów Szczecina

i winońców oraz mniejszych portów bałtyckich. W relacji zachód-wschód przebiegają przez obszar Studium dwa intensywnie wykorzystywane paneuropejskie korytarze transportowe: korytarz z Brukseli i Berlina do Moskwy oraz z Erfurtu i Berlina do Kijowa. W relacji północ-południe znajduje się rdzennie europejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65.

Struktura funkcjonalno-przestrzenna i systemy komunikacyjne

Na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec znajdują się dwie krajowe metropolie: blisko 600-tysięczny Wrocław i liczący prawie 400 tys. mieszkańców Szczecin. Oba miasta wraz z otaczającymi je gminami i miastami tworzą obszary metropolitalne. Skupiają się w nich główne funkcje administracyjne, gospodarcze, społeczne, społeczno-wiadomościowe i kulturalne, centra usługowe w skali ponadregionalnej. Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina obejmuje zasięgiem tereny przygraniczne w Niemczech.

W sieci głównych miast obszaru pogranicza są to dwa o rdziennej randze krajowej: Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski, pełniące niektóre funkcje metropolitalne, oraz inne duże miasta o znaczeniu regionalnym: Koszalin, Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra.



OTOCZENIE EUROPEJSKIE

- metropolie - globalne w zly i lokomotywy Europy
- inne metropolie europejskie
- krajowe o rodki metropolitalne
- krajowe o rodki wzrostu
- obszar IPPON
- Partnerstwo Odry
- Via Hanseatica
- Paneuropejski Korytarz Transportowy II
- Paneuropejski Korytarz Transportowy III
- rodkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65
- Euroregiony**
- Pomerania
- Pro Europa Viadrina
- Nysa
- Szprewa-Nysa-Bóbr
- Glacensis
- Kierunki powi za krajowych i mi dzynarodowych**
- intensywne
- perspektywiczne

Na obszar studium oddziałują duże ośrodki miejskie leżące poza jego granicami, zwłaszcza Berlin i Poznań, ale także Praga i Drezno. Przez obszar polskiej części pogranicza Polski i Niemiec przebiegają wzdłuż drogi i linii kolejowej, w tym:

- międzynarodowa droga E30 (autostrada A2) Berlin - Poznań - Warszawa,
- międzynarodowa linia kolejowa E20 Berlin - Poznań - Warszawa,
- międzynarodowa droga E40 (autostrada A4) Bruksela - Drezno - Wrocław - Kijów,
- międzynarodowa droga E36 (droga krajowa nr 18/A18) Berlin - Krzyżowa,
- międzynarodowa linia kolejowa E30/C-E30 Drezno - Wrocław - Kijów.
- międzynarodowa droga E65 (droga krajowa nr 3 i ekspresowa S3) Ystad - Winoujcie - Szczecin - Gorzów Wlkp. - Zielona Góra - Legnica - Jakuszcze/Lubawka - Praga - Bratysława,
- międzynarodowa droga E261 (droga krajowa nr 5 i ekspresowa S5) Poznań - Wrocław,
- międzynarodowa linia kolejowa E59 (priorytetowa dla transportu pasażerskiego) Winoujcie - Szczecin - Poznań - Wrocław - Opole - Chałupki,
- międzynarodowa linia kolejowa C-E59 (pasa towarowa, stanowi odgałąź linii E59) Winoujcie - Szczecin - Zielona Góra - Wrocław - Międzyziesie,
- międzynarodowa droga wodna E30 (Odra),
- międzynarodowa droga wodna E70 (Odra-Wiśła).

Ważnymi elementami infrastruktury transportowej są porty lotnicze we Wrocławiu Strachowicach, Szczecinie/Goleniowie oraz Babimogocinie, a także porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej Szczecin i Winoujcie oraz mniejsze (Police, Kołobrzeg, Darłowo).

Główną drogą wodną, przecinającą cały obszar z południa na północ, jest Odra, która jest dla miast metropolitalnych, jest wykorzystywana przez żeglowność tylko w dolnym odcinku.

Podkreślić należy również turystyczną atrakcyjność polskiej części obszaru pogranicza, zasadzając się na bardzo różnorodnej ofercie turystycznej, jak zapewniają warunki fizjogeograficzne: morze, góry, lasy i jeziora, rzeki z największymi: Odrą, Wartą i Notecią, a także duże miasta i liczne obiekty dziedzictwa kulturowego.



Zdj. 3 Wzrost autostrady A6 i drogi ekspresowej S3, Szczecin Kluczkowo

Nadodrza

Obszar polskiej części pogranicza Polski i Niemiec zwany jest też Nadodrziem, co wskazuje na kluczową rolę Odry w tym makroregionie. Istotnie, rzeka ta odgrywa tu szczególnie ważną rolę.

Po pierwsze Odra jest głównym korytarzem ekologicznym obszaru pogranicza. Jest objęta różnymi formami ochrony przyrody, w tym na prawie całej długości jej dolina stanowi

obszar Natura 2000. Warunki fizjograficzne sprawiają, że w dolinie Odry i na jej dopływach występują powodzie, które dotkliwie dają się odczuwać zwłaszcza w województwie dolnośląskim. Problem zabezpieczenia przed powodzią występuje wzdłuż całego biegu Odry.

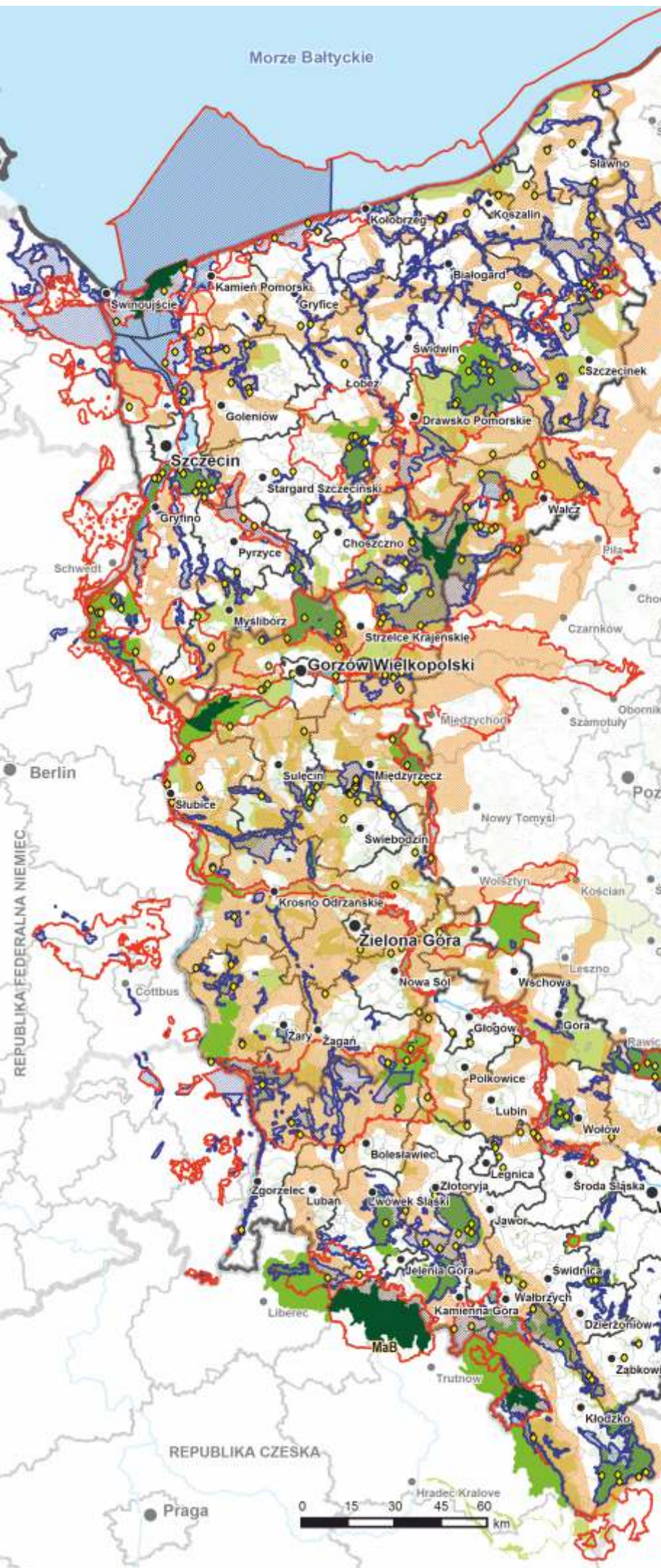
Odra jest także główną drogą wodną nie tylko na obszarze studium, ale i w Polsce. Przez Szprewę i Havel ma połączenie z systemem zachodnioeuropejskich dróg wodnych. Ale warunki żeglowne na rzece są różnicowane, określone głównie znacznymi zmianami przepływów i złym stanem urządzeń hydrotechnicznych. Na odcinku od Kanału Gliwickiego do Brzegu Dolnego Odra ma III klasę żeglowności, umożliwiając jej żeglowne wykorzystanie. Dalej w ujściu Warty występuje II klasa żeglowności, wykluczająca regularną żeglowność na odcinku Odry swobodnie płynącej. Jedynie na odcinku od Ognicy (połączenie kanałem z Havel po stronie niemieckiej) do Szczecina Odra ma klasę Vb, jest dostępna dla transportu towarów oraz pasażerów i intensywnie eksploatowana jako szlak żeglowny. Nad rzeką zlokalizowane jest kilkanaście portów, przystani i przeładowni. Wyzwaniem na przyszłość jest modernizacja ODW do III klasy żeglowności z zachowaniem istniejących odcinków klasy IV i wyższych oraz oszacowanie długookresowej racjonalności ekonomicznej w odniesieniu do połączenia kanałem Odry z Dunajem.

Trzeci wreszcie ważną funkcją Odry jest jej rola integracyjna i kulturotwórcza. Rzeka, przemierzając obszar Nadodrza, łączy dwie metropolie: Wrocław i Szczecin oraz inne, mniejsze ośrodki. Miasta i obszary leżące wzdłuż jej biegu wykazują naturalną skłonność do tworzenia powiązań infrastrukturalnych, ekonomicznych i społecznych. Odra jest jedną z osi rdzownieuropejskiego Korytarza Transportowego, którego celem jest nie tylko usprawnienie transportu, ale i rozwój społeczno-ekonomiczny regionów leżących na jego obszarze oraz wzmocnienie powiązań integracyjnych. Skupienie się na Odrze, na wszystkich aspektach jej oddziaływania na przestrzeń i współpracę regionów, może istotnie wzmocnić procesy integracyjne w polskiej części pogranicza Polski i Niemiec.

Nie bez znaczenia jest tu również fakt, iż w ujściu Odry leżą dwa duże porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – Winoujcie i Szczecin, a także port o mniejszym, ale rosnącym potencjale – Police. Duże porty poddawane są rozbudowie i modernizacji. Obszar polskiej części pogranicza Polski i Niemiec i leżący poza jego granicami regiony Polski, Czech, Austrii, Węgier były w przeszłości i mogą być nadal naturalnym zapleczem i dowodem tych portów. Warunkiem wykorzystania tej szansy jest budowa dobrych połączeń transportowych do portów, zwłaszcza w rdzownieuropejskim Korytarzu Transportowym. Ten czynnik, podobnie jak rozwój gospodarki morskiej w oparciu o porty ujściu Odry, może generować impulsy rozwojowe na całym obszarze Nadodrza.



Zdj. 4 Teren portowy w Szczecinie



Obszary ochrony przyrody w polskiej części pogranicza Polski i Niemiec są włączone w europejski system ochrony przyrody. Struktury ekologiczne o znaczeniu międzynarodowym to m.in.:

- sieć Natura 2000, obejmująca obszary specjalnej ochrony ptaków (tzw. ostoje ptasie) oraz specjalne obszary ochrony siedlisk (tzw. ostoje siedliskowe),
- rezerваты biosfery z programu UNESCO „Man and the Biosphere” (MaB),
- obszary objęte Konwencją Helską (1974 r.) o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego i Konwencją Ramsarską (1971 r.) o obszarach wodno-błotnych.

Obszary szczególnie cenne pod względem przyrodniczym i turystycznym to strefa nadmorska, doliny Odry, Warty i Noteci, Sudety i Przedgórze Sudeckie, a w szczególności:

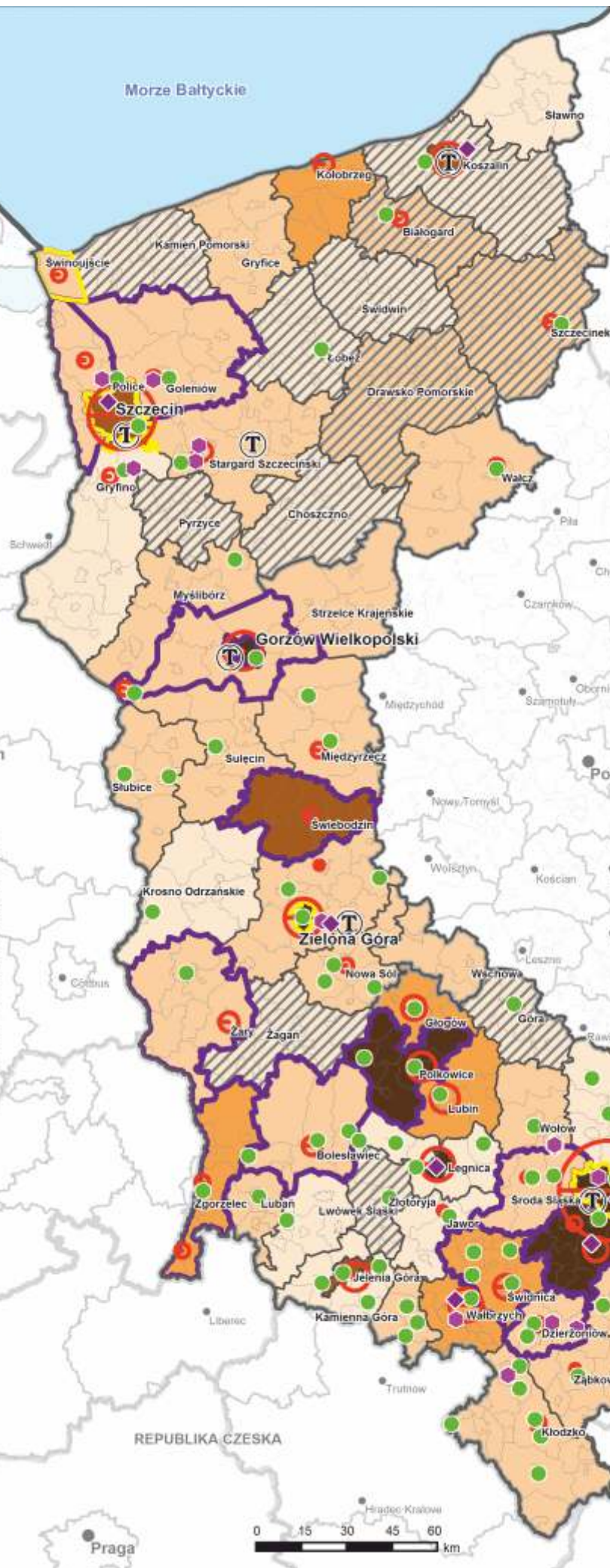
- parki narodowe – Karkonoski, Gór Stołowych, Drawieński, Ujcie Warty, Woliński,
- 241 rezerwatów przyrody,
- 3 obszary chronione, objęte Konwencją Ramsarską (torfowiska w Karkonoskim Parku Narodowym, tereny w granicach rezerwatu Stawy Milickie w obrębie Parku Krajobrazowego Doliny Baryczy oraz wpisany na list obszarów wodno-błotnych - rezerwat widwie),
- 258 obszarów Natura 2000,
- obszar Morza Bałtyckiego, objęty Konwencją Helską.



Zdj. 5. Ubrzy w Wolińskim Parku Narodowym

SYSTEMY OCHRONY PRZYRODY

- parki narodowe
- MaB bilateralny rezerwat biosfery Karkonosze/Krkonose
- rezerваты przyrody
- parki krajobrazowe
- obszary chronionego krajobrazu
- obszary Natura 2000
- obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO)
- specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO)
- ponadregionalne korytarze ekologiczne



W gospodarce polskiej cz ci pogranicza Polski i Niemiec dominuj ca rola przypada województwu dolno l skiemu. Wytwarza ono ponad 57% produktu krajowego brutto tego obszaru, zatrudnia 54,6% ogółu pracuj cych, ma najwy szy wska nik PKB na 1 mieszka ca, przewy szaj cy o 9% poziom krajowy. Jest te regionem najbardziej uprzemysłowionym, dysponuj cym strategicznymi dla gospodarki kraju zło ami kopalin: miedzi, w gla brunatnego, surowców skalnych.

Głównymi o rodkami gospodarczymi na obszarze studium s przede wszystkim du e miasta: Wrocław i Szczecin, a w mniejszym stopniu tak e Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra, oraz Legnicko-Głogowski Okr g Miedziowy, zagł bie turoszowskie, rejon Wałbrzycha, zespół portów morskich Szczecin- winouj cie.

W dynamice rozwoju regionów obszaru polskiej cz ci pogranicza Polski i Niemiec wyst puj du e ró nice. We wrocławskim obszarze metropolitalnym oraz w Legnicko-Głogowskim Okr gu Miedziowym w okresie 2000-2009 wzrósł produkt krajowy brutto na jednego mieszka ca wzgl dem redniej dla Polski. Inaczej ma si sytuacja pozostałych regionów. W Szczecinie w tym samym okresie nast pił spadek o 32,7% w stosunku do redniej dla Polski. Nale y podkre li ró nice w poziomie ycia pomi dzy regionami miejskimi (Szczecin, Wrocław) oraz legnicko-głogowskim a pozostałym obszarem pogranicza.

Według materiałów publikowanych przez Instytut Bada nad Gospodark Rynków obszar polskiej cz ci pogranicza Polski i Niemiec wyró nia si na tle kraju stosunkowo wysok – w porównaniu np. z Polsk Wschodni lub Centraln – atrakcyjno ci inwestycyjn dla działalno ci przemysłowej i działalno ci zaawansowanej technologicznie; nieco gorzej przedstawia si atrakcyjno inwestycyjna dla działalno ci usługowej. Tu tak e najwy sze oceny maj dwie metropolie oraz uprzemysłowione rejony Dolnego l ska.

GŁÓWNE O RODKI I OBSZARY AKTYWNO CI GOSPODARCZEJ



V Obszary koncentracji działań szczególnych

W studium przyjęto, że działania integracyjne na polskiej części pogranicza Polski i Niemiec powinny dotyczyć wybranych struktur przestrzennych – tych, które takich działań pilnie wymagają i na których ich zastosowanie dałoby najlepsze efekty. Struktury te, nazwane obszarami koncentracji działań szczególnych, zostały wskazane w wyniku przeprowadzenia analizy uwarunkowania obszaru studium. Głównymi kryteriami wyboru były:

- spójność przestrzenna, czyli dążenia do eliminowania barier dostępu do obszarów peryferyjnych i o niższym poziomie rozwoju poprzez ich lepsze powiązanie z obszarami

centralnymi,

- spójność społeczno-ekonomiczna, to jest dążenia do zrównoważonego rozwoju społeczno-ekonomicznego całego obszaru przez likwidację dysproporcji rozwojowych,
- spójność celów, którą należy rozumieć jako identyfikowanie się z geopolitycznymi, przyrodniczymi, kulturowymi i społecznymi uwarunkowaniami i formułowanymi na ich podstawie wspólnymi celami rozwoju całego obszaru.

Obszarami koncentracji działań szczególnych na obszarze studium są:

1. Korytarz Europejski Korytarz Transportowy

CETC-ROUTE65

Korytarz jest strukturą przestrzenną przebiegającą przez cały obszar polskiej części pogranicza Polski i Niemiec. Jego główną rolę jest stworzenie optymalnego systemu transportowego w relacji północ-południe, łączącego m.in. główne miasta obszaru i poprawiającego jego dostępność z regionów leżących nad Bałtykiem, na Bałkanach i nad Adriatykiem. Jednym z celów korytarza CETC-ROUTE65 jest stwarzanie warunków do przyspieszenia rozwoju społeczno-gospodarczego regionów leżących na jego obszarze.



Zdj. 6 Droga ekspresowa S3 w okolicach Goleniowa



fot. UM winauj cie

Zdj. 7 Widok na port w winauj cie

2. Porty ujścia Odry

Porty ujścia Odry, na czele z winaujciem i Szczecinem, są drugim co do wielkości i znaczenia ośrodkiem polskiej gospodarki morskiej i jednocześnie ważnym ośrodkiem gospodarczym i węzłem transportowym na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec. Obszar ten jest ich bezpośrednim zapleczem. Dla funkcjonowania portów i podniesienia ich rangi w Regionie Morza Bałtyckiego istotne są powiązania transportowe przebiegające przez obszar i współpraca z nimi podmiotów administracyjnych i gospodarczych.

3. Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina

Szczecin jest drugim co do wielkości i znaczenia ośrodkiem administracyjnym, gospodarczym, naukowym i kulturalnym na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec. Jest miastem rdzeniowym obszaru metropolitalnego, obejmującego swoim zasięgiem również przygraniczny obszar Meklemburgii-Pomorza Przedniego. Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina powinien wzmocnić swoje funkcje metropolitalne; ma również szansę rozwoju w kierunku utworzenia metropolii bałtyckiej.



Zdj. 8 Szczecin - Wyspy Międzyodrza



Zdj. 9 Wrocław

4. Wrocławski obszar funkcjonalny

Wrocław jest najwi kszy na obszarze polskiej cz ci pogranicza Polski i Niemiec o rodkiem administracyjnym, gospodarczym, naukowym, kulturalnym o funkcjach metropolitalnych i szerokim zasi gu oddziaływania. Wrocławski obszar metropolitalny mo e pełni funkcje krajowego, a w niektórych aspektach tak e mi dzynarodowego o rodka rozwoju społeczno-ekonomicznego, naukowego i transferu innowacyjno ci.

5. Krajowe o rodki wzrostu:

Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski

Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski s głównymi o rodkami administracyjnymi, gospodarczymi, naukowymi i kulturalnymi dla centralnej cz ci obszaru (województwo lubuskie). Ich rol w przestrzeni jest stymulowanie wzrostu tej cz ci obszaru i rozwijanie powi za transgranicznych.



Zdj. 10 Filharmonia w Gorzowie Wielkopolskim



Zdj. 11 Obwodnica w Jeleniej Górze

6. Regionalne o rodki wzrostu

Spo ród wskazanych przez poszczególne województwa regionalnych o rodków wzrostu najbardziej predysponowanymi do koncentracji działań rozwojowych s najwi ksze z nich: Koszalin, Legnica, Jelenia Góra, Wałbrzych. S to o rodki administracyjne, gospodarcze, naukowe i kulturalne o znaczeniu regionalnym. Ich rol w przestrzeni jest uzupełnianie funkcji o rodków metropolitalnych, obsługa i stymulowanie wzrostu otaczaj cych je obszarów.

7. Miasta transgraniczne:

winow cie, Kostrzyn nad Odr , Słubice, Gubin, Zgorzelec

Miasta przygraniczne na obszarze polskiej cz ci obszaru pogranicza Polski i Niemiec stanowi wraz ze swoimi odpowiednikami po stronie niemieckiej miasta transgraniczne o ró nym stopniu zaawansowania i ró nych kierunkach współpracy. Po dany jest rozwój wielokierunkowej współpracy transgranicznej tych miast, zwłaszcza w sferze planowania przestrzennego.



Zdj. 12 Kostrzyn nad Odr - widok zlotu ptaka



Zdj. 13 Przeprowa promowa w Brzegu Dolnym

8. Odra

Odra, przepływając przez trzy województwa, łączy dwa największe miasta polskiej części pogranicza Polski i Niemiec, jest głównym korytarzem ekologicznym obszaru i słabo eksploatowanym szlakiem transportowym. Ma także znaczenie kulturowe. Rozwój funkcji Odry, zwłaszcza transportowych i kulturowych, będzie miał istotny wpływ na wzmocnienie spójności całego obszaru.

9. Transgraniczne powiązania infrastrukturalne i komunikacyjne - spójno i dostęпно przestrzenna

Działania integracyjne na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec muszą uwzględniać powiązania infrastrukturalne nie tylko w relacjach południkowych, ale także równoleżnikowych – transgranicznych. Mają one istotny wpływ na funkcjonowanie całego obszaru we wszystkich aspektach przestrzennych: przyrodniczych, komunikacyjnych, gospodarczych, społecznych i innych. Szczególnie ważne w perspektywie uzupełnienia studium polskiej części pogranicza Polski i Niemiec o analogiczne studium niemieckiej części pogranicza.



fot. UM winoujcie

Zdj. 14 Granica polsko-niemiecka na promenadzie nadmorskiej winoujcie-Ahlbeck



Zdj. 15 Park Mułakowski w Łeknie

10. Główne obszary zagospodarowania turystycznego

Walory położenia i środowiska naturalnego oraz jego różnorodność predysponują do rozwoju na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec gospodarki turystycznej na większą skalę niż obecnie. Dotyczy to zwłaszcza obszarów mających duży, lecz słabo wykorzystany potencjał turystyczny (pojezierza, pogórza), koordynacji działań w dziedzinie dostępu do nich i rozbudowy infrastruktury turystycznej. Pożądanym rezultatem może być aktywizacja społeczno-ekonomiczna tych obszarów.

11. Obszary zagrożone powodzią

Zagrożenia powodziowe są jednym z najważniejszych problemów występujących na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec. Wskazanie zasięgu tych zagrożeń, ich skali i sposobów ochrony może być istotną przesłanką do podjęcia działań ograniczających występowanie i skutki powodzi zarówno w skali regionalnej, jak i lokalnej.

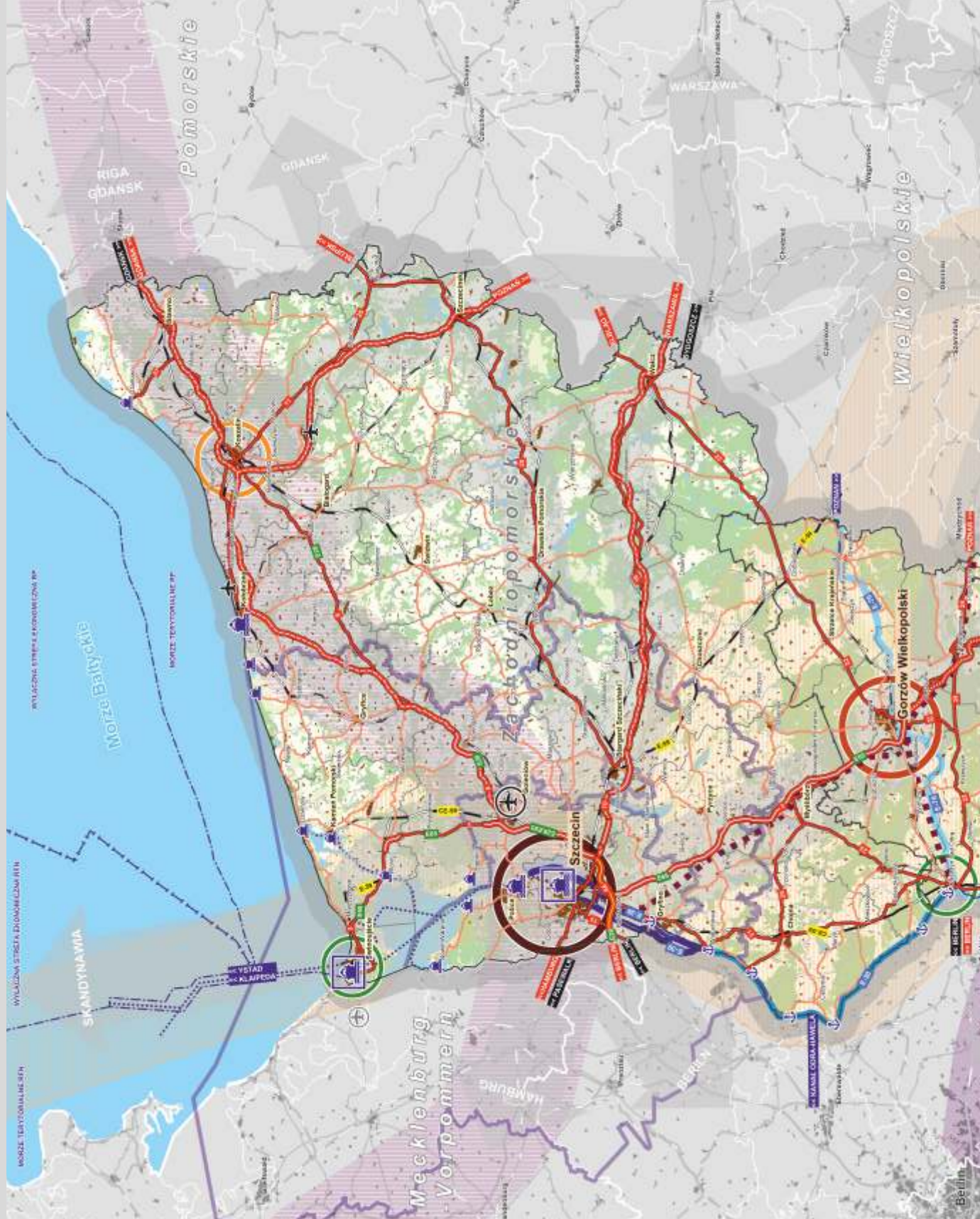


Zdj. 16 Powódź czerwiec 2010 r., most Gryfino-Mescherin






Dla wskazanych wyżej obszarów koncentracji działań szczególnych zostaną sformułowane – po szczegółowej analizie predyspozycji i barier rozwoju – priorytety i kierunki działań w zakresie rozwoju przestrzennego.

IPPON Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec

Wybrane obszary koncentracji działań szczegółnych



WYBRANE STRUKTURY PRZESTRZENNE PREDYSPONOWANE DO KONCENTRACJI DZIAŁA - ROZWOJOWYCH NA OBSZARZE IPPON






-  rokocneurapejski Korytarz Transportowy - pasmo rozwoju społeczno-gospodarczego i korytarz transportowy
-  Porty ujścia Odry
-  Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecińska (TRMS)
-  Szczeciński Obszar Metropolitalny (SOM)
-  Wrocławski Obszar Funkcyjny (WROF)




SIEDZIBY WŁADZ ADMINISTRACYJNYCH

-  województwa
-  powiatu
-  gminy

UKŁAD DROGOWY

-  autostrady istniejącej / projektowanej
-  drogi ekspresowe istniejącej / w budowie / projektowanej
-  drogi krajowe
-  drogi wojewódzkie
-  drogi miast / dzynarodowe

Linie kolejowe

-  linie znaczenia państwowego
-  linie pozostałe
-  miast / dzynarodowe linie kolejowe AGC i AGTC

projektowane koleje duych prędkości (warianty)

KIERUNKI POWIĄZANIA KOMUNIKACYJNYCH KRAJOWYCH I MIĘDZYNARODOWYCH

o znaczeniu europejskim
o znaczeniu krajowym
o znaczeniu regionalnym

INFRASTRUKTURA RÓDNIOWALIMORSKA

port morski o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej

port morski / mały port morski

port rzeczny, nabrzeże

klasy egłowno ci dróg wodnych - III/III/Vb - z ograniczeniami

morski tor wodny

PORTY LOTNICZE O LICZBIE OBSŁUGIWANYCH PASAŻERÓW W SKALI ROKU

powyżej 1 mln

100 tys. - 1 mln

poniżej 100 tys.

pozostałe lotniska komunikacyjne

KORYTARZE TRANSPORTOWE

Via Hanseatica

rodkoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65

Panoeuropejskie Korytarze Transportowe II i III

INNE OZNACZENIA

tereny zurbanizowane

lasy

grunty orne

użytki zielone

wody powierzchniowe

granice województw

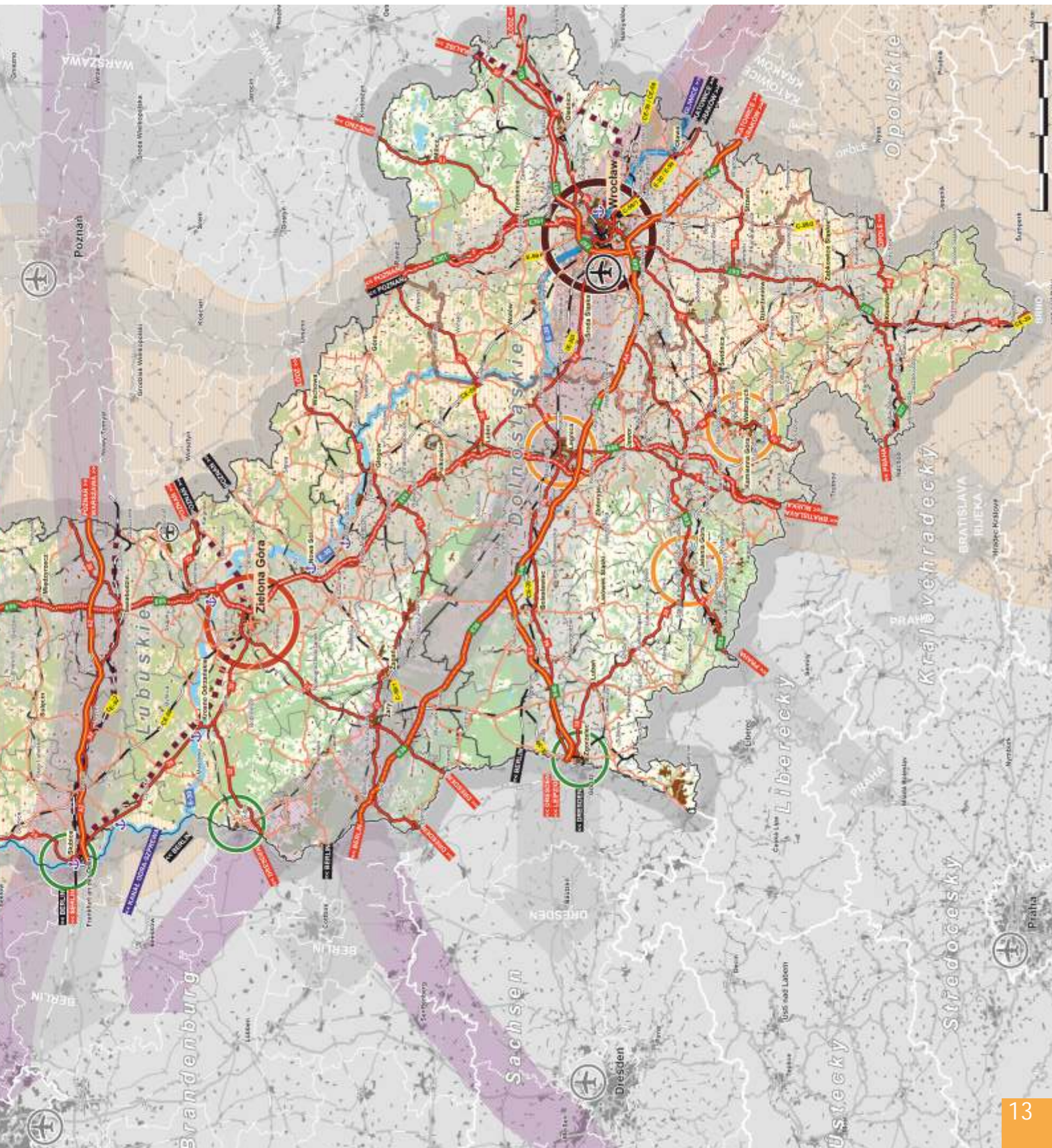
granice powiatów

granice gmin

granica morza terytorialnego z rejonem portów Szczecin i winowicy

granica polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej

granica obszaru IPPON



VI Instrumenty realizacji polityki przestrzennej

Jednym z głównych celów Studium jest określenie zasad współpracy międzyregionalnej w sferze planowania przestrzennego i regionalnego, umożliwienie realizacji sformułowanych kierunków działań, oraz opracowanie instrumentów planowania przestrzennego, takich jak stworzenie systemu informacji przestrzennej, standaryzacja zapisów planistycznych, koordynacja strategii i programów operacyjnych z polityką przestrzenną. Na potrzeby projektu sformułowano zasady działania ujednoliconego systemu informacji przestrzennej i monitoringu dla całego obszaru Studium. Do tego celu wykorzystano istniejący system informacji przestrzennej „SIPDO

– System Informacji Przestrzennej Dorzecza Odry”, który pokrywa zakresem przestrzennym obszar zbliżony do obszaru projektu IPPON. Został opracowany odrębny moduł, z wykorzystaniem bazy danych SIPDO. Działanie to pozwala na zintegrowanie zasobów modułu Studium z zasobami SIPDO, z możliwością obrazowania zasobów na jednej mapie. Z tego względu Studium ma charakter nowatorski i wybiega metodologicznie poza ramy rutynowych opracowań planistycznych. Podobnie także wpływa również na możliwość wykorzystania efektów pracy nad Studium przez ułatwienie dostępu do informacji przestrzennej.

VII Wcześniej wykonane studia pogranicza

Pojęcie transgranicznego planowania pojawiło się dopiero po zmianach ustrojowych w 1989 roku. W wcześniejszych opracowaniach obszary graniczne nie stanowiły odrębnego zagadnienia; jeżeli się pojawiały, to w kontekście bariery uniemożliwiającej wszelkie kontakty. Po roku 1990 powołano Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyregionalnej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej, której zadaniem była koordynacja i określenie kierunków współpracy. W tym czasie inicjatywa była po stronie niemieckiej, czego efektem było powstanie opracowań powstałych do 1992 roku. Były to:

- *Europeizacja obszaru Odry-Nysy*
- *Polsko-niemiecka współpraca przygraniczna,*
- *Program Maquiladora,*
- *Koncepcja wspierania regionu Odry tzw. Plan Stolpego,*
- *Pogranicze niemiecko-polskie jako problem polityki regionalnej tzw. Plan Willersa.*

Najszerzej dyskutowany i budzący największe kontrowersje był tzw. Plan Stolpego. Projekt zakładał, że w kierunku inwestycji

byłby udziałem prywatnych przedsiębiorców, korzystających z kredytów Polsko-Niemieckiego Banku Rozwoju, który miałby utworzony przez rząd Polski i Niemiec; siedzibą banku miałby być Berlin, prezes miałby pochodzić z Niemiec, w aktywach banku przewaga miałby kapitał niemiecki.

Po stronie polskiej za sprawą regionalistów ze Szczecina, Zielonej Góry i Wrocławia powstało kilka prac:

- *Współpraca graniczna z Niemcami. Opcja szczecińska,*
- *Problemy rozwoju obszarów przygranicznych. Rodkowie Nadodrza*
- *Problematyka obszarów przygranicznych Polski Południowo-Zachodniej. Studium społeczno-ekonomiczne.*

W 1995 roku Instytut Gospodarki i Komunalnej w Warszawie oraz Planco Consulting w Essen opracowały Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej. W myśl zapisów koncepcji głównymi jednostkami struktury przestrzennej miałyby być pasma rozwojowe sieci miast Polski Zachodniej i miejskie o rodki obsługi. Główne pasmo przebiegało z północy na południe przez Szczecin, Zieloną Górę i Jelenią Górę.

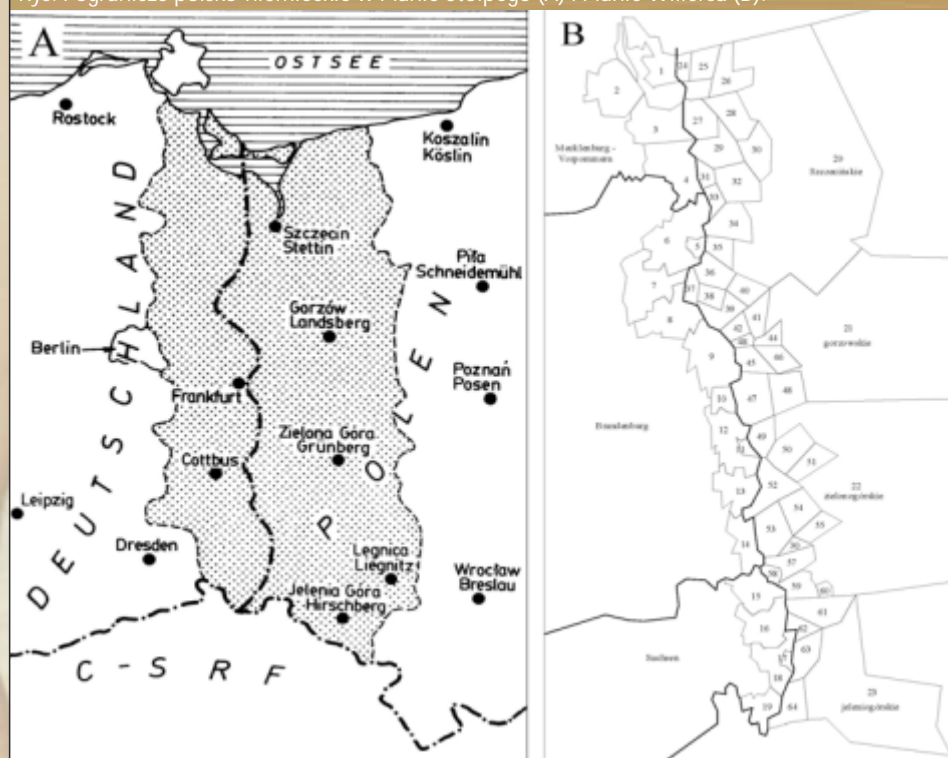
Studium zostało zaktualizowane w 2002 roku; jego obszar rozszerzono na Rostock, Poznań, Drezno i Wrocław.

Dokument o podobnym zasięgu przestrzennym nazwany Domem Polsko-Niemieckim przedstawiła następnie strona niemiecka.

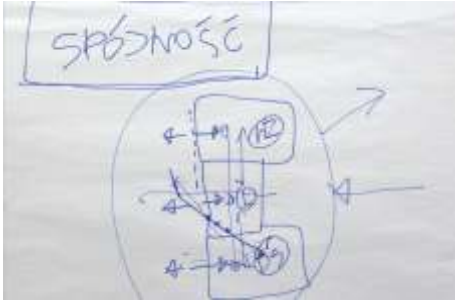
W 2005 roku w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk powstało Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej. W dokumencie przedstawiono nowy paradygmat rozwoju, oparty o sieć metropolii i wzmocnienie powiast, którego najważniejszym elementem jest układ metropolitalny Szczecin-Poznań-Wrocław.

Zaznaczono, że należy w pierwszej kolejności dążyć do wzmocnienia powiast za całego obszaru oraz o rodków regionalnych z metropoliami krajowymi, dopiero potem z niemieckimi.

Rys. Pogranicze polsko-niemieckie w Planie Stolpego (A) i Planie Willersa (B).



VIII Kalendarium projektu



Zdj. 17 Warsztaty inicjujące prace nad Studium - Szczecin, Zielona Góra, Wrocław, luty 2010 r.



Zdj. 18 Spotkanie Grupy Roboczej w Warszawie - 26 stycznia 2012 r.



Zdj. 19 Warsztaty Grupy Roboczej z udziałem przedstawicieli miast nadgranicznych - Słubice, 22-24 kwietnia 2012 r.



Zdj. 20 Warsztaty wojewódzkie zorganizowane w cyklu trzydniowym: Wrocław, Zielona Góra, Szczecin/ 26-28.06.2012 r.



Zdj. 21 Warsztaty z udziałem potencjalnych partnerów po stronie niemieckiej - MRR, Warszawa, 11 września 2012 r.



Zdj. 22 Spotkanie i warsztaty we Wrocławiu - 16 października 2012 r.

Zespół opracowujący Studium

CZŁONKOWIE GRUPY STERUJĄCEJ:

Magdalena Zagrzeewska-Fiedorowicz Przewodnicząca Grupy Sterującej, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego
Jerzy Tutaj Członek Zarządu Województwa Dolnośląskiego
Roman B. K. Województwo Lubuskie
dr Wojciech Drożdż Wicemarszałek Województwa Zachodniopomorskiego
arch. Izolda Buzar Przewodnicząca Grupy Sterującej do 13.08.2012 r., Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
arch. Elżbieta Szelińska Przewodnicząca Grupy Sterującej do marca 2013 r., Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

CZŁONKOWIE GRUPY ROBOCZEJ:

Anna Wiłtecka-Wrona Przewodnicząca Grupy Roboczej, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego
arch. Stanisław Dendewicz Koordynator prac nad Studium, Dyrektor RBGP WZ
dr Maciej Zathę województwo dolnośląskie
Przemysław Malczewski województwo dolnośląskie
Mariusz Goraj województwo lubuskie
Aleksandra Lewicka województwo lubuskie
arch. Justyna Strzyewska województwo zachodniopomorskie
arch. Janusz Korze członek Grupy Roboczej do 31.07.2012 r., były Dyrektor WBU we Wrocławiu
Ryszard Polus członek Grupy Roboczej do 31.05.2011 r., województwo lubuskie
Tomasz Zieliński członek Grupy Roboczej do października 2012 r., województwo zachodniopomorskie
Paweł Makuch członek Grupy Roboczej do 26.02.2013 r., województwo lubuskie

WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE:

dr inż. arch. Magdalena Belof
dr Jan Blachowski
Karolina DREWNIKA
Marzenna Halicka-Borucka
Aleksandra Kotkowska
Weronika Kumorek-Kazimierska
Kamila Lesiwo-Głowacka
Wojciech Maleszka
Ewa Markowicz-Judycka
Rajmund Nowicki
Dominika Ochlik
Marzena Pasak
Magdalena Pormańczuk
Aleksandra Sieradzka-Stasiak

Ewa Skocze
Elżbieta Strzelczyk
Ilona Szarapo
Agnieszka Wałaga
Małgorzata Wolańska
Dariusz Zioba

WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE:

Marta Stamirowska
Jolanta Cygan-Biele

WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE:

Marta Czerniejewska-Krupińska
Mirosław Izdebski
Tomasz Jaksina

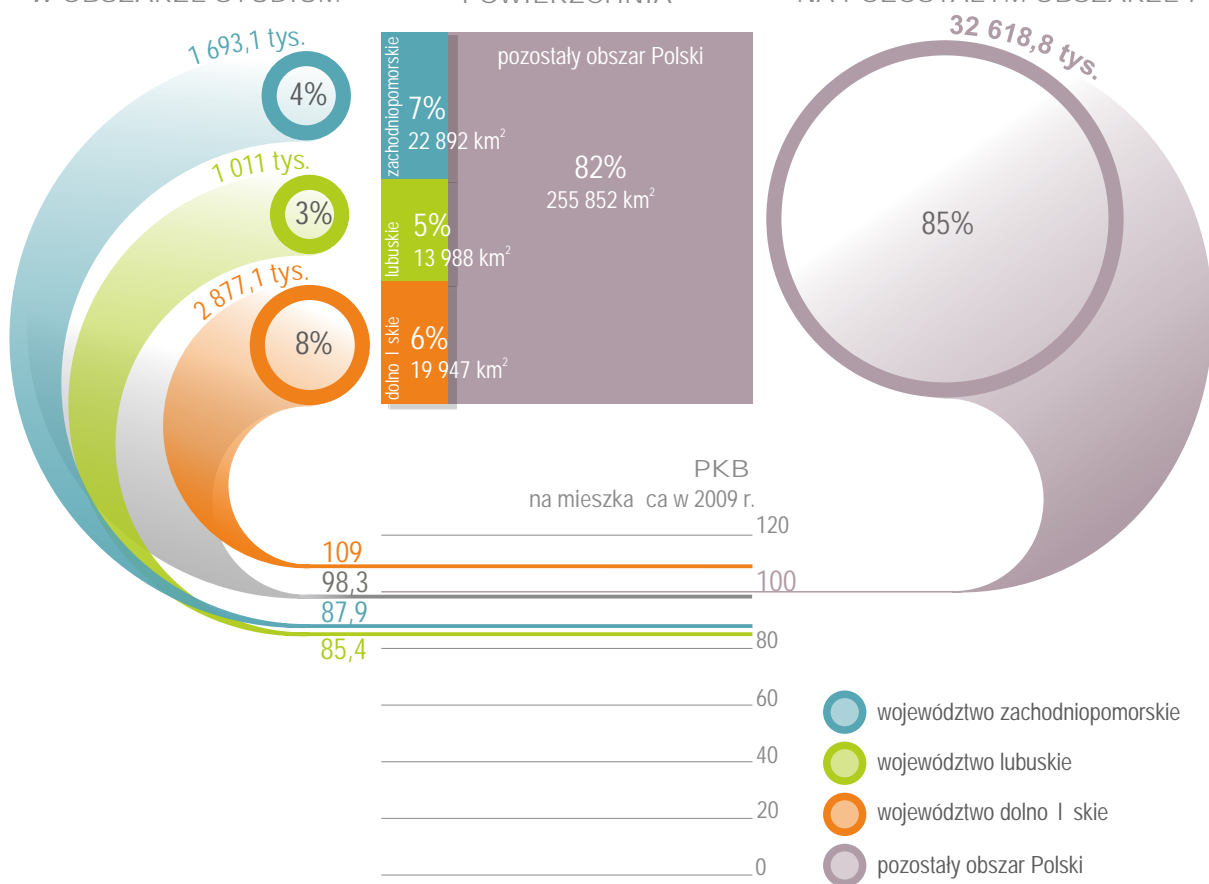
Leszek Jastrzębski
Mieczysław Jaszczyk
Milena Nowotarska
Dorota Nowowiecka
Małgorzata Oyarce-Yuzzelli
Magdalena Racinowska-Ratajska
Irena Skrzyszowska-Jaksina
Jan Smutek
Michał Urbaniński
Jerzy Urban
Marek Wiśniewski
Tomasz Zieliński

WYBRANE DANE DLA OBSZARU PROJEKTU IPPON:
 Powierzchnia: 56 826 km² (18,2 % w skali kraju)
 Ludno : 5581,2 tys. (14,6 % w skali kraju)
 G sto zaludnienia: 98 os./km² (dla Polski - 121 os./km²)
 Urbanizacja: 68,5 % (dla Polski 60,9 %)
 PKB na 1 mieszka ca: 34 615 zł (dla Polski 35 120 zł)

LICZBA LUDNO CI
W OBSZARZE STUDIUM

POWIERZCHNIA

LICZBA LUDNO CI
NA POZOSTAŁYM OBSZARZE POLSKI



KONTAKT

Magdalena Zagrzejewska-Fiedorowicz - Przewodnicz ca Grupy Steruj cej
 e-mail: magdalena.zagrzejewska-fiedorowicz@mrr.gov.pl
 Anna wi tecka-Wrona - Przewodnicz ca Grupy Roboczej
 e-mail: Anna.Swiatecka-Wrona@mrr.gov.pl
 arch. Stanisław Dendewicz - Koordynator Projektu
 e-mail: stanislaw.dendewicz@rbgp.pl

www.e-ippon.net

OPRACOWANIE: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej
Województwa Zachodniopomorskiego



WYDAWCA: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

