

POLSKA AKADEMIA NAUK

INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA

im. Stanisława Leszczyckiego

Grzegorz Węctawowicz Marek Degórski
Tomasz Komornicki Janusz Korzeń
Jerzy Bański Juliusz Korzeń Roman Soja
Przemysław Śleszyński Marek Więckowski

**STUDIA NAD PRZESTRZENNYM
ZAGOSPODAROWANIEM OBSZARU
WZDŁUŻ GRANICY POLSKO-NIEMIECKIEJ**



Warszawa 2006

PRACE GEOGRAFICZNE IGiPZ PAN

188. Błażejczyk K., Krawczyk B., Kuchcik M. (red.), *Postępy w badaniach klimatycznych i bioklimatycznych*, 2003, s. 316, 93 il., 37 tab.
189. Kotarba A. (red.), *Holocene and late vistulian paleogeography and paleohydrology*, 2003, s. 298, 94 il., 3 tab., 9 fot.
190. Komorniki T., *Przestrzenne zróżnicowanie międzynarodowych powiązań społeczno-gospodarczych w Polsce*, 2003, s. 256, 90 il., 11 tab., 3 zal.
191. Starkel L., Singh S. (red.), *Rainfall, runoff and soil erosion in the globally extreme humid area, Cherrapunji Region, India*, 2004, s. 116, 30 il., 16 tab., 12 fot.
192. Błażejczyk K., *Bioklimatyczne uwarunkowania rekreacji i turystyki w Polsce*, 2004, s. 292, 106 il., 53 tab., 2 zal.
193. Gębica P., *Przebieg akumulacji rzecznej w górnym vistulianie w Kotlinie Sandomierskiej*, 2004, s. 230, 39 il., 4 tab., 8 fot.
194. Lamparski P., *Formy i osady czwartorzędowe w wietle badań georadarowych*, 2004, s. 116, 62 il., 10 tab.
195. Więckowski M., *Przyrodnicze uwarunkowania kształtowania się polsko-słowackich więzi transgranicznych*, 2004, s. 232, 42 il., 39 tab.
196. Śleszyński P., *Kształtowanie się zachodniej części centrum Warszawy*, 2004, s. 332 + 1 zal., 72 il., 63 tab.
197. Kotarba A. (red.), *Rola małej epoki lodowej w przekształcaniu środowiska przyrodniczego Tatr*, 2004, s. 116, 33 il., 3 tab., 9 fot.
198. Korcelli-Olejniczak E., *Funkcje metropolitalne Berlina i Warszawy w latach 1990–2002. Współzależność pozycji w systemie miast Europy środkowej*, 2004, s. 226, 11 il., 28 tab.
199. Roo-Zielińska E., *Fitoindykacja jako narzędzie oceny środowiska fizyczno-geograficznego. Podstawy teoretyczne i analiza porównawcza stosowanych metod*, 2004, s. 258, 65 il., 67 tab.
200. Błaszkiwicz M., Gierszewski P. (red.), *Rekonstrukcja i prognoza zmian środowiska przyrodniczego w badaniach geograficznych*, 2005, s. 395 + 6, 100 il., 21 tab., 32 fot.
201. Błaszkiwicz M., *Późnoglacialna i wczesnoholocenińska ewolucja obniżeń jeziornych na pojezierzu Kociewskim (wschodnia część Pomorza)*, 2005, s. 192, 29 il., 2 tab., 18 fot.
202. Potrykowska A. (red.), *Population and the environment*, 2005, s. 245, 23 il., 45 tab.
203. Kamińska W., *Pozarolnicza indywidualna działalność gospodarcza w Polsce w latach 1988–2003*, 2006, s. 236, 45 il., 43 tab.
204. Kalicki T., *Zapis zmian klimatu oraz działalności człowieka i ich rola w holocenijskiej ewolucji dolin środkowoeuropejskich*, 2006, s. 348, 82 il., 10 fot.
205. Grobelska H., *Ewolucja strefy brzegowej zbiornika pakoskiego (Pojezierze Gnieźnieńskie)*, 2006, s. 122 + 23 wkl., 26 il., 12 tab., 33 fot.
206. Leonowicz A.M., *Kartogram jako forma prezentacji zależności zjawisk geograficznych*, 2006, s. 212, 42 il., 16 tab.

POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
IM. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO

PRACE GEOGRAFICZNE NR 207

GEOGRAPHICAL STUDIES

No. 207

**STUDIES ON SPATIAL DEVELOPMENT
OF THE POLISH-GERMAN BORDER REGION**

POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
IM. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO

PRACE GEOGRAFICZNE NR 207

Grzegorz Węclawowicz Marek Degórski
Tomasz Komornicki Janusz Korzeń
Jerzy Bański Juliusz Korzeń Roman Soja
Przemysław Śleszyński Marek Więckowski

STUDIA NAD PRZESTRZENNYM
ZAGOSPODAROWANIEM OBSZARU
WZDŁUŻ GRANICY POLSKO-NIEMIECKIEJ



WARSZAWA 2006

KOMITET REDAKCYJNY

REDAKTOR: Grzegorz Węclawowicz
CZŁONKOWIE: Jerzy Grzeszczak, Barbara Krawczyk,
Jan Matuszkiewicz, Jerzy Parysek

RADA REDAKCYJNA

Bolesław Domański, Adam Kotarba, Jan Łoboda,
Andrzej Richling, Jan S. Kowalski, Andrzej Lisowski,
Eamonn Judge, Lydia Coudroy

RECENZENCI TOMU:

Stanisław Ciok, Piotr Eberhardt

ADRES REDAKCJI:

Dział Wydawnictw IGiPZ PAN
ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa
e-mail: e.janko@twarda.pan.pl

Zdjęcie na okładce: Tomasz Komornicki

© Copyright by Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN
im. Stanisława Leszczyckiego, Warszawa 2006

PL ISSN 0373-6547
ISBN 83-87954-86-1

Łamanie wykonano w Hokus sp. z o.o., tel. 603 123 678
Druk i oprawa: Poligrafia Inspektoratu Towarzystwa Salezjańskiego
ul. Konfederacka 6, 30-306 Kraków

<http://rcin.org.pl>

SPIS TREŚCI

Spis treści	5
A. CZĘŚĆ WSTĘPNA	9
1. Wprowadzenie	9
2. Założenia i cele studium	12
3. Delimitacja przestrzenna i problemowa opracowania	14
B. STAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO I GŁÓWNE PROBLEMY ROZWOJOWE	19
1. Środowisko naturalne i obszary chronione	19
1.1. Zasoby środowiska i ich jakość	19
1.2. Ochrona prawna obiektów najcenniejszych przyrodniczo	26
1.3. Zagrożenia środowiska	29
1.4. Gospodarka wodnościekowa	33
2. Ochrona przeciwpowodziowa	36
2.1. Uwarunkowania przyrodnicze	37
2.2. Ochrona przeciwpowodziowa	40
2.3. Główne obszary problemowe	42
3. Problemy funkcjonowania systemu osadniczego	43
3.1. Obszary metropolitalne jako organizator przestrzeni pogranicza	43
4. Ludność i procesy demograficzne	49
4.1. Potencjał demograficzny i rozmieszczenie ludności	49
4.2. Ruch naturalny	49
4.3. Pochodzenie ludności oraz współczesne migracje wewnętrzne i zagraniczne	50
4.4. Struktura płci i wieku	53
4.5. Współczesne i prognozowane zmiany rozmieszczenia ludności	55
5. Problemy rozwoju gospodarczego i społecznego	57
5.1. Struktura i potencjał gospodarczy pogranicza	57
5.1.1. Produkt Krajowy Brutto i jego struktura	57
5.1.2. Rozwój przedsiębiorstw	58
5.1.3. Dochody budżetowe gmin	64
5.2. Poziom wykształcenia ludności oraz problemy edukacji	65
5.2.1. Wykształcenie ludności	65
5.2.2. Wyniki edukacji w szkołach podstawowych i gimnazjach	65
5.2.3. Szkolnictwo wyższe	67
6. Problemy przestrzeni wiejskiej i rolnictwa	68
6.1. Struktura osadnictwa wiejskiego	69
6.2. Specyfika ludności wiejskiej	69
6.3. Użytkowanie ziemi	71
6.4. Funkcje gospodarcze obszarów wiejskich	72
6.5. Gospodarka rolna	74
7. Powiązania funkcjonalne w skali krajowej i transgranicznej	76
7.1. Wewnętrzne powiązania społeczno-gospodarcze	77
7.2. Transgraniczne powiązania społeczno-ekonomiczne	80

7.2.1. Osobowy polsko-niemiecki ruch graniczny	81
7.2.2. Ruch graniczny pojazdów ciężarowych	85
7.2.3. Rozkład przestrzenny handlu zagranicznego	87
7.2.4. Handel i usługi przygraniczne	92
7.3. Powiązania społeczne na przykładzie intensywności ruchu turystycznego	93
7.3.1. Ruch turystyczny ogółem	94
7.3.2. Krajowy ruch turystyczny	96
7.3.3. Międzynarodowy ruch turystyczny	97
7.4. Syntetyczna ocena intensywności powiązań międzynarodowych	99
8. Transport i infrastruktura techniczna	101
8.1. Infrastruktura transportowa	101
8.1.1. Układ transportowy pogranicza polsko-niemieckiego z perspektywy ogólnoeuropejskiej	102
8.1.2. Infrastruktura drogowa	104
8.1.3. Infrastruktura kolejowa	107
8.1.4. Infrastruktura pozostałych form transportu	109
8.2. Struktura przestrzenna infrastruktury technicznej	111
9. Centra i rozwój infrastruktury turystycznej	113
9.1. Walory turystyczne	114
9.1.1. Potencjał środowiska przyrodniczego	115
9.1.2. Dziedzictwo kulturowe i zabytki	116
9.2. Zagospodarowanie turystyczne	117
9.3. Delimitacja obszarów i centrów turystycznych	120
9.3.1. Dostępność komunikacyjna	122
9.3.2. Udział turystyki w gospodarce	122
9.3.3. Perspektywy rozwoju turystyki	124
10. Rozwój regionalny	125
10.1. Rozwojowe i depresyjne obszary przygraniczne	125
10.2. Formy współpracy transgranicznej	128
C. KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO I SPOŁECZNO- -GOSPODARCZEGO ZACHODNIEGO POGRANICZA	139
1. Kierunki rozwoju w planach i strategiach (na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym)	140
1.1. Transport i infrastruktura techniczna	140
1.2. Centra miejskie, wieś i osadnictwo	143
1.3. Ochrona przeciwpowodziowa	147
1.4. Środowisko naturalne i obszary chronione	150
1.5. Ruch turystyczny i rozwój turystyki	159
1.6. Rozwój regionalny i formy współpracy	162
1.7. Nowe podejście do planowania przestrzennego i strategicznego	166
2. Szanse, zagrożenia i bariery rozwoju regionalnego pogranicza polsko-niemieckiego	170
D. WNIOSKI I KIERUNKI DZIAŁAŃ	177
1. Kierunki rozwoju i zagospodarowania przestrzennego w przyszłości na obszarze pogranicza	177
1.1. Miejsce pogranicza polsko-niemieckiego w strukturze regionalnej Europy Centralnej	180
1.2. Miejsce pogranicza w strukturze regionalnej Polski	183

2. Wyzwania i kierunki działań	186
2.1. Układ regionalny	186
2.2. Układ gmin przygranicznych	192
2.3. Strategiczne kierunki działania w przyszłych opracowaniach planistycznych.....	197
2.4. Potrzeba dalszych prac badawczych i studialnych dla obszaru zachodniego pogranicza.....	198
2.4.1. Delimitacja obszaru pogranicza	199
2.4.2. Kierunki dalszych prac badawczych i studialnych na obszarze pogranicza	200
LITERATURA	203
ŹRÓDŁA INTERNETOWE	212
SUMMARY	215

A. CZĘŚĆ WSTĘPNA

1. WPROWADZENIE

W roku 2005, na zlecenie ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury, zespół Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego Polskiej Akademii Nauk w Warszawie wraz z ekspertami zewnętrznymi przygotował *Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej*. Poprzednie opracowanie wykonane było w latach 1994-1995 przez Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej w Warszawie (po stronie polskiej) oraz spółkę PLANCO Consulting GmbH w Essen (po stronie niemieckiej). Potrzeba opracowania nowego dokumentu wiązała się ze zmianą sytuacji społeczno-politycznej i gospodarczej po wejściu Polski do Unii Europejskiej oraz z wysoką dynamiką procesów społecznych i gospodarczych zachodzących na obszarze pogranicza zachodniego. Sytuacja ta stworzyła nowe możliwości i wyzwania dla polityki rozwoju regionalnego obszarów przygranicznych. Dotyczy to zwłaszcza pojawienia się nowych szans na ukształtowanie warunków sprzyjających spójności i aktywizacji gospodarczej obszaru zachodniego pogranicza, poprzez m.in. uruchomienie programów inwestycyjnych w ramach funduszy strukturalnych, zmniejszenie barier w ruchu granicznym oraz przepływ osób, towarów i usług.

Studium przygotowane w IGiPZ PAN stanowiło próbę podsumowania i syntezy dotychczasowych badań oraz studiów planistycznych i strategicznych. W opracowaniu przedstawiono wyniki analiz przestrzennych opisujące oraz wyjaśniające aktualny stan i strukturę zagospodarowania przestrzennego polskiej części zachodniego pogranicza, a także generalne kierunki rozwoju w długoletniej perspektywie. Zaprezentowane analizy mogą stanowić podstawę do określenia wewnętrznych oraz zewnętrznych szans i zagrożeń. Problematyka tych studiów, zgodnie z wymaganiami zlecniodawcy, obejmowała następujące zagadnienia: środowisko naturalne i obszary chronione, ochronę przeciwpowodziową, system osadniczy, procesy demograficzne, wybrane problemy rozwoju gospodarczego i społecznego, przestrzeń wiejską i rolnictwo, powiązania transgraniczne, transport i infrastrukturę techniczną, turystykę oraz rozwój regionalny. Obszerną część opracowania stanowił zestaw ponad 300 szczegółowych map analitycznych oraz syntetyczna mapa obszaru badań wykonana w skali 1: 200 000. Ponadto do studium dołączono

aneks statystyczny i wykaz projektów rozwojowych realizowanych, przygotowywanych lub planowanych w pasie gmin przygranicznych.

Prace badawcze, zbieranie materiałów i opinii oraz konsultacje terenowe spowodowały, niespodziewane dla naszego zespołu, przyciągnięcie uwagi opinii publicznej oraz władz samorządowych wszystkich szczebli na obszarze województw przygranicznych. Należy dodać, że początkowo projekt nie wzbudzał większego zainteresowania. Dopiero po zakończeniu prac i upowszechnieniu ich wyników rozpoczęły się zabiegi, zwłaszcza ze strony władz samorządowych województwa lubuskiego, o narzucenie swoich lokalnych interesów, często sprzecznych z wizjami krajowymi i innymi województw.

Szczególłą rolę odegrało zamieszczenie wywołane przez prasę lokalną. Gorzowskie wydanie *Gazety Wyborczej* z dnia 29 sierpnia 2005 roku donosiło: „*Studium w wielu miejscach niezgodne z regionalnymi strategiami Lubuskiego, Dolnośląskiego i Zachodniopomorskiego – poinformowała Barbara Kuraszkiewicz-Machiak, rzecznik Zarządu Województwa Lubuskiego*”. W tym samym źródle podnoszone były też głosy, że „*Te plany są wymierzone w lubuską rację stanu – mówił wczoraj na konferencji prasowej radny Gorzowa Marek Surmacz*”. W prasie zamieszczono niezgodny z oryginałem schemat połączeń drogowych proponowanych przez zespół opracowujący *Studium*.

Podstawowym problemem stał się brak zrozumienia celu przygotowywanego opracowania. Wyniki naszych badań pokazywały stan aktualny oraz nasze opinie, które z założenia nie musiały i nie powinny być biernym streszczeniem koncepcji zawartych w dotychczasowych planach i strategiach regionalnych. Dotyczy to wielu zagadnień, które naszym zdaniem nie przynosiły nic twórczego lub były błędne. Takie treści w opracowaniu były po prostu pomijane lub otwarcie krytykowane. Najlepszym przykładem było zagadnienie pojawiającej się w dokumentach planistycznych województwa lubuskiego mało realnej koncepcji kształtowania się *duopolu* Zielona Góra–Gorzów Wielkopolski. Krytyka tej koncepcji oraz zanegowanie jej zasadności spowodowało próby podważenia wartości całego *Studium*.

Władze samorządowe województwa lubuskiego uznały – niesłusznie – wyniki naszych prac za zagrożenie dla planów budowy dróg szybkiego ruchu, zwłaszcza S-3. Równocześnie fakt przygotowywania *Studium* został połączony z podniesieniem przez posła Parlamentu Europejskiego Bogusława Liberadzkiego (byłego ministra transportu) alarmu, w sprawie rzekomego opóźnienia wysłania przez Ministerstwo Infrastruktury dokumentów dotyczących finansowania inwestycji drogowych do Komisji Europejskiej. Warto podkreślić, że ten sztucznie wywołany problem osiągnął pozytywny skutek, doprowadzając

do pewnej konsolidacji społeczności województwa w obronie własnych interesów.

W rezultacie podważony został cały nasz wysiłek włożony w badania – prowadzone w sposób obiektywny i zgodny ze współczesnym stanem wiedzy. Szczególny sprzeciw budziło, w trakcie konsultacji, a zwłaszcza w procesie przyjmowania opracowania końcowego, negowanie przedstawianych przez nas wyników bez pełnego zapoznania się z naszym opracowaniem.

Po przeprowadzeniu analiz, a zwłaszcza po szerokich konsultacjach terenowych, dyskusjach z władzami samorządowymi różnego szczebla oraz planistami regionalnymi, autorzy studium utwierdzili się w przekonaniu, że nie ma jednego sposobu interpretacji uzyskanych wyników badań. Niewątpliwie błędem było zignorowanie uwarunkowań politycznych, gry lokalnych i regionalnych grup interesów, niepełnego dostępu do informacji głównych odbiorców *Studium* oraz chaos informacyjny wprowadzany przez lokalne media.

Zespół autorski wychodzi z założenia, że najlepszym sposobem weryfikacji wyników, nie tylko pod względem naukowym, jest ich upowszechnienie. Pełna dostępność *Studium*, poprzez opublikowanie całości materiałów analitycznych i wyników badań, pozwoli szerszym kręgom zainteresowanych, nie tylko badaczom i planistom przestrzennym, dokonać własnych ocen i interpretacji. Ze względu na obszerność wykonanych analiz, część materiałów (w tym wspomniany aneks kartograficzny), została opublikowana w formie elektronicznej na załączonej płycie CD.

Wyjaśnienia wymaga sprawa licznego współautorstwa prezentowanego opracowania. Fakt wykonywania *Studium* na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury w ramach projektu PHARE narzucił strukturę organizacyjną prac. Formalnie zespół autorski składał się z generalnego koordynatora (prof. dr hab. Grzegorz Węclawowicz), ekspertów kluczowych (doc. dr hab. Marek Degórski, mgr inż. arch. Janusz Korzeń, doc. dr hab. Tomasz Komornicki) i ekspertów pomocniczych (doc. dr hab. Jerzy Bański, mgr Juliusz Korzeń, dr Przemysław Śleszyński, doc. dr hab. Roman Soja, dr Marek Więckowski). Nasza wersja *Studium*, aktualnie prezentowana, niezależnie od formalnej funkcji i podziału merytorycznego pracy, stała się opracowaniem zbiorowym. Obecnie nie jest łatwo przypisać autorstwo poszczególnym częściom, albowiem w licznych dyskusjach nieustannie wprowadzano modyfikacje i korekty. Generalnie można jednak określić, zgodnie ze specjalizacją poszczególnych współautorów, „odpowiedzialność” za poszczególne działy i części *Studium*. Grzegorz Węclawowicz zajmował się głównie zagadnieniami strategii, polityki regionalnej, osadnictwa i koncepcją całości opracowania. Marek Degórski koncentrował się na problemach stanu i ochrony środowiska przyrodniczego.

Janusz Korzeń, jako najlepiej znający obszar badań oraz jako praktyk planowania przestrzennego i urbanista, wniósł wiele istotnych modyfikacji, mających znaczenie z aplikacyjnego punktu widzenia. Tomasz Komornicki koncentrował się na zagadnieniach infrastruktury, w tym transportu oraz interakcji transgranicznych. Przemysław Śleszyński nadał formę zagadnieniom demograficznym oraz zapewnił wysoką jakość opracowań kartograficznych. Jerzy Bański skoncentrował się na zagadnieniach związanych z rolnictwem. Juliusz Korzeń przeprowadził badania ankietowe w gminach przygranicznych. Roman Soja skoncentrował się na problematyce hydrograficznej i zagadnieniach związanych z ochroną przeciwpowodziową (na którą zleceniodawca zwracał szczególną uwagę). Marek Więckowski zajmował się zagadnieniami funkcji turystycznych oraz ruchu turystycznego. Ponadto pełnił on rolę sekretarza naukowego projektu, w tym organizował wszystkie regionalne i lokalne spotkania konsultacyjne oraz prace terenowe.

Aktywnymi współtwórcami *Studium* wnoszącymi ważny wkład intelektualny do opracowania jego finalnej redakcji byli również liczni uczestnicy konsultacji regionalnych i lokalnych przeprowadzonych we Wrocławiu, Zgorzelcu, Ślubicach, Zielonej Górze, Szczecinie oraz w Poznaniu. Istotne znaczenie poznańskie miały również badania ankietowe dotyczące problemów zagospodarowania przestrzennego, przeprowadzone przez Juliusza Korzenia w gminach położonych bezpośrednio przy granicy oraz badania terenowe przeprowadzone przez cały zespół autorski. W przygotowaniu dokumentu *Studium* dla Ministerstwa Infrastruktury oraz do prezentowanego tomu Prac Geograficznych uczestniczyli również inni pracownicy Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN: Anna Adamiak, mgr Adam Bierzyński, mgr Małgorzata Cała, mgr Aleksandra Deręgowska, mgr Magdalena Januszewska-Stępnia, mgr Anna Kozłowska, mgr Ewa Jankowska, mgr Ludmiła Kwiatkowska, mgr Barbara Solon.

2. ZAŁOŻENIA I CELE STUDIUM

Podstawowe cele badawcze i aplikacyjne można sformułować w następujący sposób:

- 1) zapewnienie przestrzennej, gospodarczej i społecznej spójności pogranicza polsko-niemieckiego z pozostałą częścią kraju oraz wschodnimi regionami Niemiec;
- 2) wskazanie form i kierunków przekształcenia peryferyjnego, niekorzystnego położenia w układzie krajowym, w korzystne położenie w szerszym układzie europejskim.

Zakłada się, że pozbycie się negatywnych cech marginalnego położenia powinno być rozpatrywane w dwóch aspektach. Po pierwsze likwidacja peryferyjności jest możliwa dzięki integracji działań gospodarczych i społecznych oraz dyfuzji innowacji poprzez granicę polsko-niemiecką. Po drugie, w rozwoju gospodarczym i społecznym powinno być wykorzystane położenie obszarów pogranicznych w pobliżu coraz silniej integrujących się obszarów metropolitalnych Szczecina, Poznania i Wrocławia – po stronie polskiej oraz metropolii berlińskiej i drezdeńskiej, po stronie niemieckiej. Wydaje się oczywiste, że realizacja powyższych celów jest możliwa jedynie wraz z podniesieniem poziomu i jakości życia oraz wzroście aktywności gospodarczej i konkurencyjności całego obszaru pogranicza polsko-niemieckiego.

Dużą szczegółowość analiz przestrzennych ma na celu stworzenie możliwości wykorzystania *Studium* w krajowym, regionalnym i lokalnym systemie planowania przestrzennego i strategicznego w Polsce oraz w polityce regionalnej UE. Zakłada się, że *Studium* będzie stanowić podstawę do określenia uzgodnionych w skali międzyregionalnej (wojewódzkiej) i międzynarodowej (polsko-niemieckiej) najważniejszych kierunków rozwoju i zagospodarowania przestrzennego zachodniego pogranicza. Będzie ono przydatne przy opracowaniu raportów o stanie zagospodarowania przestrzennego, w pracach nad aktualizacją planów i opracowań strategicznych województw, a także w studiach prowadzonych nad aktualizacją koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju i Narodową Strategią Rozwoju Regionalnego 2007-2013 (*Studium* przygotowywano w 2005 roku, kiedy prace nad częścią wymienionych dokumentów nie były jeszcze zakończone). *Studium* może być również przydatne przy opracowaniu Narodowego Planu Rozwoju 2007-2013, a także stanowić jeden z elementów przygotowania województw do przyszłych negocjacji z Komisją Europejską Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2007-2013.

Treść *Studium* wynika z przeprowadzonych analiz i badań nad obowiązującymi planami zagospodarowania przestrzennego województw, strategiami rozwoju województw oraz ich aktualizacjami, projektem Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego (2007-2013), Narodowego Planu Rozwoju (2007-2013) oraz Strategią Lizbońską na szczeblu regionalnym. W zapisach opracowania starano się uzyskać spójność z ustaleniami przyjętymi w powyższych dokumentach i dostosowanie programowania rozwoju do modelu unijnego.

Studium stanowi element dyskusji nad kształtowaniem przyszłościowej wizji funkcjonowania obszaru zachodniego pogranicza Polski: wizji określającej w sposób jasny możliwości i interesy samorządów lokalnych i regionalnych oraz podmiotów gospodarczych, działających w Polsce, a także artykulacji

tych interesów w ponadregionalnych (ponadwojewódzkich) i transgranicznych strukturach jednoczącej się Europy. Trzeba podkreślić, że różnorodne badania i ekspertyzy, prowadzone dotychczas głównie przez badaczy i planistów niemieckich w latach 90. ubiegłego wieku nad zagospodarowaniem przestrzennym pogranicza polsko-niemieckiego, doprowadziły do powstania wielu koncepcji, których realizacja mogłaby prowadzić do pogłębienia dysproporcji (gospodarczo i społecznie) rozwoju obszarów po obu stronach granicy oraz marginalizacji pogranicza polskiego. W sumie te koncepcje przestrzenne były w znacznym stopniu niekorzystne dla Polski. Prezentowane *Studium* ma za zadanie zaproponowanie przywrócenia „równowagi” w zagospodarowaniu polsko-niemieckiego pogranicza poprzez wskazanie alternatywnych kierunków jego rozwoju i funkcjonowania, prowadzące do zmniejszenia, a w dalszej perspektywie do wyrównania, aktualnie istniejących dysproporcji. Ich zmniejszenie leży również w interesie podmiotów gospodarczych działających po stronie niemieckiej i prowadzi do uzyskania przez cały makroregion, który ma szansę zintegrować się pod względem przestrzennym i funkcjonalnym w przyszłości, wyższego miejsca w hierarchii regionów jednoczącej się Europy.

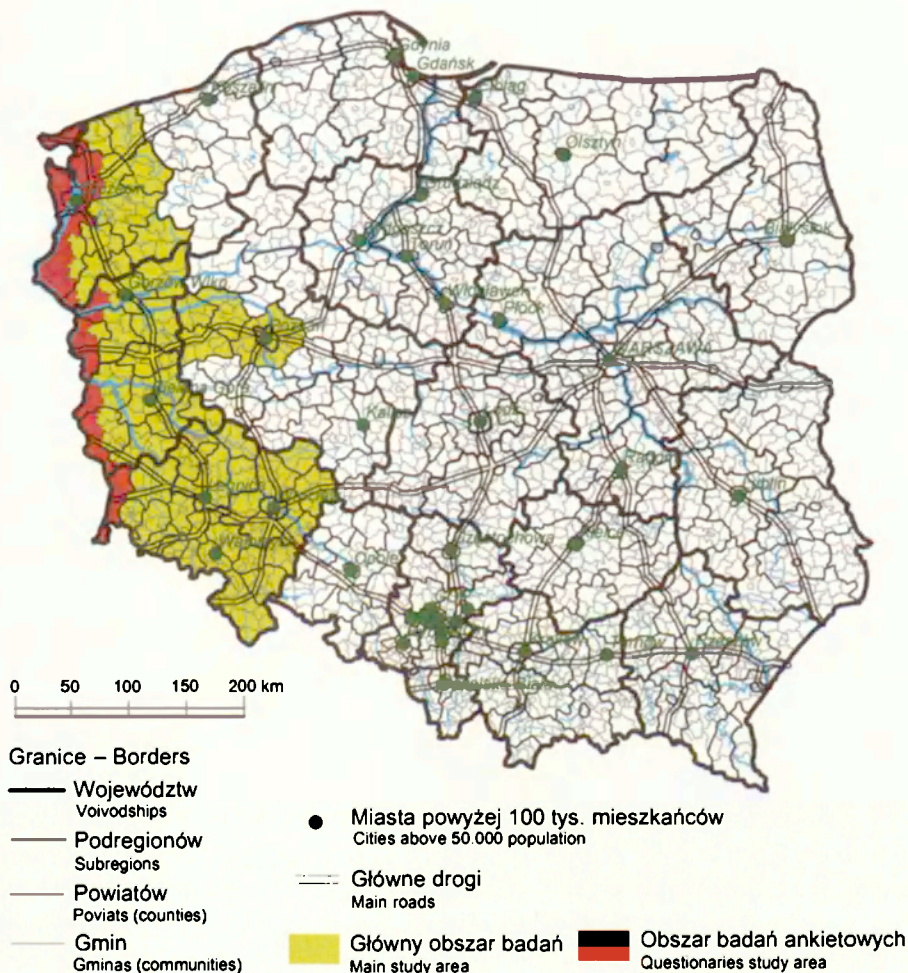
Opracowywane *Studium* określa stan i kierunki zagospodarowania pogranicza polsko-niemieckiego dla jego polskiej części, a także uwzględnia wzajemne korzyści dla obszarów leżących po obydwu stronach granicy. W 2005 roku zakładano, że naturalnym uzupełnieniem i kontynuacją będzie oddzielne opracowanie dla części niemieckiej pogranicza. Obydwa opracowania miały w dalszej kolejności stanowić podstawę do wykonania syntezy.

3. DELIMITACJA PRZESTRZENNA I PROBLEMAWY OPRACOWANIA

Przyjęta metodologia opracowania wynika z zakresu ustalonego w ramach zamówienia oraz z ustaleń przyjętych przez Polsko-Niemiecki Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej. Zakres przedmiotowy został przez zespół autorski rozszerzony, m.in. o zagadnienia demograficzne, problemy obszarów wiejskich oraz rozwój handlu i usług.

Wyznaczenie obszaru badań i prowadzenia prac studialnych dla obszaru pogranicza polsko-niemieckiego przyniosło dotąd różne rozwiązania, niesatysfakcjonujące wszystkich zainteresowanych. Obszar ten obejmował wcześniej cztery dawne nadgraniczne województwa (szczecińskie, gorzowskie, zielonogórskie i jeleniogórskie). Po reformie administracyjnej Polski w 1999 r. i zmianach warunków geopolitycznych objął on także aglomerację poznańską i wrocławską. Przyjęty w *Studium* obszar badań i analiz wiąże się z zasięgiem

przestrzennym, tak jak wskazano w *Aktualizacji studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej z 2002 r.* Jest to obszar obejmujący całe województwa dolnośląskie i lubuskie, zachodnią część województwa zachodniopomorskiego oraz cztery powiaty (wraz z Poznaniem), z obszaru województwa wielkopolskiego (ryc. 1). Na taką delimitację obszaru, wskazanego przez Ministerstwo Infrastruktury jako zamawiające opracowanie *Studium*, miała m.in. wpływ potrzeba respektowania przyjętych wcześniej ustaleń wspólnych, a także potrzeba skupienia się



Ryc. 1. Położenie obszaru studium
Location of study area

na kilku geograficznie zdefiniowanych osiach i obszarach rozwoju obejmujących przestrzeń całego makroregionu pogranicza zachodniego.

Należy zwrócić uwagę na zróżnicowanie przestrzenne samego obszaru pogranicza. Tak wydzielony obszar badań składa się z kilku historycznie ukształtowanych regionów. Tworzenie nowego regionu pogranicznego jest koncepcją sprzeczną z tendencjami konsolidacji w skali regionalnej, dlatego że sztucznie wydziela się obszar, którego jedynym zwornikiem jest grupa zjawisk związanych z położeniem pogranicznym. Należy przewidywać, że zjawiska te będą stopniowo zmniejszały swój różnicujący wpływ. Celem polityki regionalnej powinno być raczej kształtowanie regionów o wyraźnym charakterze związków gospodarczych, a zwłaszcza spójności gospodarczej i społecznej. Przykładem ze strony polskiej może być Śląsk, którego granice od prawie 900 lat nie uległy radykalnym zmianom. Historyczne źródła spójności Śląska można wzmocnić polityką regionalną. Ukształtowanie spójności regionalnej Pomorza Zachodniego wymaga znacznie większych zasobów, a w przypadku Regionu Lubuskiego wymaga budowy spójności regionalnej praktycznie od początku.

Delimitacja obszaru pogranicza budzi zazwyczaj duże kontrowersje. Podstawowe znaczenie mogłoby mieć wykonanie delimitacji obszaru pogranicza w oparciu o rzeczywisty zasięg oddziaływania oraz powiązań gospodarczych i społecznych, mających specyficzny charakter w porównaniu z resztą kraju. Badania tego typu powinny odpowiedzieć przede wszystkim na pytanie, czy istnieje rzeczywisty region przygraniczny lub transgraniczny. W zależności od celów polityki regionalnej państwa powinna być dokonana delimitacja pogranicza, jako regionu wymagającego specyficznych form działania. W tym przypadku trzeba określić stopień agregacji przestrzennej analizowanych informacji (gminy, powiaty, subregiony, itd.).

Dokonanie rzetelnej delimitacji obszaru pogranicza wymaga przeprowadzenia szczegółowych i specyficznych badań. Istniejące liczne metody delimitacji przestrzennych stosowane w geografii i w badaniach regionalnych wymagają podjęcia podstawowych decyzji odnośnie do celu delimitacji oraz kryteriów.

W przypadku polityki regionalnej państwa, podstawowym celem delimitacji obszaru pogranicza jest stwierdzenie, jak daleko w głąb polskiego terytorium możemy odnaleźć wpływy społeczno-gospodarcze generowane z terytorium Niemiec i pozostałych krajów Unii Europejskiej. Ważna w tym kontekście jest też odpowiedź na pytanie, czy wpływy te są pozytywne, czy też negatywne. Zazwyczaj przyjmuje się znacznie większy obszar badań, aby uchwycić strukturę przestrzenną wewnątrz obszaru pogranicza. Wydaje się, że taki tryb postępowania przyjął zleceniodawca w przypadku *Studium kierunkowego*

zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej. Zakładano, że w szerszym zakresie przestrzennym uchwycone zostaną wszystkie najważniejsze zjawiska charakterystyczne dla obszaru pogranicza. Przyjmując takie założenie należałoby włączyć w obszar przyszłego *Studium* pozostałą część województwa zachodniopomorskiego, województwo opolskie (posiadające szczególnie intensywne związki z Niemcami) oraz podregiony (NUTS-3) zachodniej części województwa wielkopolskiego. Rozszerzenie o te ostatnie jednostki postulowały m.in. władze gminy Wolsztyn, która znalazła się poza obszarem wytyczonego z góry pogranicza, a znajdująca się przecież w granicach Euroregionu Szprewa-Nysa-Bóbr. Zasięg bezpośredniego oddziaływania granicy charakteryzowany może być funkcją odległości, ale jej pomiar powinien odbywać się zgodnie z kryterium dostępności czasowej. W tym przypadku szczególne znaczenie mają obszary bezpośrednio przyległe do granicy oraz położone wzdłuż szlaków komunikacyjnych biegnących w kierunku granicy.

Przyjąć też należy założenie, że siła oddziaływania i powiązań gospodarczych oraz społecznych spada wraz z fizyczną odległością i dostępnością czasową. Minimalnym obszarem szczegółowych badań oddziaływania bezpośredniego na pogranicze powinien być co najmniej pas przygranicznych podregionów.

Uznanie dwóch skal delimitacji i analiz obszaru pogranicza: skali lokalnej (sąsiadujących z granicą gmin) oraz skali ponadregionalnej (sąsiadujących województw lub części województw) odzwierciedla dwa typy zjawisk społeczno-gospodarczych zachodzących w zachodniej części Polski. Inny charakter mają bowiem powiązania o charakterze lokalnym i sąsiedzkiem warunkującym życie codzienne bezpośrednio w strefie przygranicznej, a inaczej kształtują się procesy gospodarcze i społeczne generowane w głębi krajów sąsiedzkich i oddziałujące na cały kraj lub Europę Środkową.

B. STAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO I GŁÓWNE PROBLEMY ROZWOJOWE

1. ŚRODOWISKO NATURALNE I OBSZARY CHRONIONE

Dokonując oceny walorów i stanu środowiska przyrodniczego strefy przygranicznej w przyjętej delimitacji, należy zbadać dwie skale przestrzenne. Pierwsza analiza, o wymiarze regionalnym, obejmuje obszar województw położonych wzdłuż granicy polsko-niemieckiej, druga zaś – lokalna – obszar gmin przylegających bezpośrednio do granicy państwa. W związku z tym przeprowadzona ocena charakteryzuje się różnym stopniem szczegółowości.

Badany obszar obejmuje 20 makroregionów fizycznogeograficznych: Pobrzeże Szczecińskie, Pojezierze Zachodniopomorskie, Pradolinę Toruńsko-Eberswaldzką, Pojezierze Lubuskie, Pojezierze Wielkopolskie, Wzniesienia Zielonogórskie, Pojezierze Leszczyńskie, Nizinę Śląsko-Łużycką, Obniżenie Dolnołużyckie, Wzniesienia Łużyckie, Nizinę Południowowielkopolską, Pradolinę Warciańsko-Odrzańską, Obniżenie Milicko-Głogowskie, Wał Trzebnicki, Nizinę Śląską, Przedgórze Sudeckie, Pogórze Zachodniosudeckie, Sudety Zachodnie, Sudety Wschodnie i Sudety Środkowe. Wyżej wymienione makroregiony należą do dwóch prowincji: Nizy Środkowoeuropejskiej i Masywu Czeskiego.

Tereny pogranicza cechuje zróżnicowanie warunków naturalnych, duża potencjalna georóżnorodność oraz różnorodność biologiczna i krajobrazowa, wskazujące jednoznacznie na bogactwo procesów morfogenetycznych, pod wpływem których został on ukształtowany. Efektem tych procesów są krajobrazy nadmorskie z charakterystycznymi formami powstałymi w wyniku abrazji i deflacji, krajobrazy polodowcowe z formami akumulacji glacialnej (m. in. pagóry morenowe, równiny morenowe, kemy, ozy, sandry) oraz erozji glacialnej (np. rynny subglacialne), krajobrazy dolinne z typowymi tarasami rzecznyymi i formami eolicznymi, jak i krajobrazy górskie.

1.1. ZASOBY ŚRODOWISKA I ICH JAKOŚĆ

Na terenie zachodniego pogranicza Polski dominują gleby strefowe wykształcone w utworach polodowcowych, co rzutuje jednoznacznie na ich żyzność. Przeważają tu gleby średnio urodzajne (brunatnoziemne) i słabe (bielicoziemne).

Najżyźniejsze gleby analizowanego obszaru to mady i czarne ziemie oraz czaroziemie, występujące na południe od Wrocławia.

W obrębie użytków rolnych najlepsze gleby występują na południu badanego obszaru, gdzie gleby bardzo dobre (klasy I i II) i dobre (klasa III) w województwie dolnośląskim stanowią ponad 40% wszystkich użytków rolnych. Pozostałe trzy województwa charakteryzują się niższą ich zawartością, mniejszą nawet od wartości średniej dla całego kraju, która wynosi 26,1%. Najniższy wskaźnik udziału gleb bardzo dobrych i dobrych w ogólnej powierzchni użytków rolnych stwierdzono w województwie lubuskim (16%), a następnie w zachodniopomorskim (21,7%) oraz wielkopolskim (22,3%).

Tabela 1. Użytki rolne według klas bonitacji gleb

Klasa	Województwa				Polska
	dolnośląskie	lubuskie	wielkopolskie	zachodniopomorskie	
Procent użytków rolnych					
I	0,1	0,0	0,1	0,0	0,4
II	6,7	0,4	0,8	0,9	2,9
III	33,8	16,2	21,4	20,8	22,8
IV	37,5	40,6	35,9	51,1	39,9
V	16,5	27,3	25,6	20,5	22,6
VI	5,2	15,1	15,2	6,2	10,6
VIz	0,2	0,4	1,0	0,5	0,8

Źródło: *Ochrona Środowiska* 2004, GUS

Pomimo negatywnego wpływu działalności ludzkiej na pokrywę glebową analizowanego obszaru, z punktu widzenia sanitarnego są to gleby czyste, o bardzo niskiej zawartości metali ciężkich i substancji toksycznych. W przypadku zawartości podstawowych metali ciężkich (ołowiu, cynku, miedzi, niklu i kadmu), od 98 do 100% ogólnej powierzchni gleb klasyfikuje się w grupie zanieczyszczenia 0 lub 1 (*Ochrona Środowiska* 2004). Gleby z IV i V stopniem zanieczyszczenia występują tylko w województwie dolnośląskim i wielkopolskim, co wiąże się z występowaniem miedzi oraz kadmu. Są to zanieczyszczenia punktowe występujące m. in. wokół zakładów „Hutmen” SA, Huty Oława, Zakładów Chemicznych „Rokita” SA w Brzegu Dolnym, czy też Hut Miedzi „Legnica” i „Głogów”. Do innych bardzo groźnych zanieczyszczeń gleb, zwłaszcza w województwie dolnośląskim, należą zanieczyszczenia produktami ropopochodnymi, przez stacjonujące w Polsce do lat 90. ubiegłego wieku wojska Federacji Rosyjskiej. Łączna powierzchnia zanieczyszczeń w województwie dolnośląskim obejmuje około 160 ha i dotyczy 8 lokalizacji.

Zasoby wodne należą do najbardziej zróżnicowanych komponentów środowiska na obszarze *Studium*. Najgorsze warunki hydrologiczne panują w województwie dolnośląskim, które jest jednym z najuboższych w wodę obszarów kraju. Pomimo rozwiniętej sieci rzecznej (Odra, Nysa Kłodzka, Nysa Łużycka, Oława, Bystrzyca, Kaczawa, Barycz, Bóbr) o łącznej długości 1518,8 km, rzeki charakteryzują się niskimi stanami wody. Naturalne jeziora są nieliczne, a zbiornikami wód powierzchniowych są sztuczne zbiorniki zbudowane w celu przeciwdziałania powodziom oraz liczne stawy rybne. Lepsze warunki hydrologiczne ma położone na północ od województwa dolnośląskiego województwo lubuskie, które również boryka się z niewystarczającymi zasobami wodnymi. Na jego obszarze występują 52 jeziora o powierzchni powyżej 50 ha. Najlepsze warunki hydrologiczne, w aspekcie wód powierzchniowych, są w województwach zachodniopomorskim i wielkopolskim, charakteryzujących się rozwiniętym systemem rzeczny i bogactwem naturalnych zbiorników wodnych (21 jezior o powierzchni ponad 200 ha).

Panujące warunki hydrograficzne i zasoby wód powierzchniowych na badanym obszarze najlepiej obrazuje wielkość odpływu. Łączny odpływ dorzecza górnej i środkowej Odry na odcinku do ujścia Warty, po stronie polskiej, wyniósł w 2003 roku 5,2 mld m³, na odcinku dolnej Odry, od ujścia Warty do jej ujścia do Zalewu Szczecińskiego był blisko pięciokrotnie niższy i wynosił 1,1 mld m³. Odpływ zlewiska Zalewu Szczecińskiego wyniósł 0,3 mld m³, zaś dorzecza Warty ponad 5,6 mld m³ (*Ochrona Środowiska 2004*).

Z punktu widzenia gospodarczego, bardzo istotne są zasoby eksploatacyjne wód podziemnych, jako ważne źródło wody szczególnie dla gospodarki komunalnej, oraz dla rolnictwa i przemysłu. Według danych GUS (*Ochrona Środowiska 2004*), największe zasoby eksploatacyjne wód podziemnych spośród analizowanych województw mają wielkopolskie i zachodniopomorskie (tab. 2).

Tabela 2. Zasoby eksploatacyjne wód podziemnych

Województwo	Ogółem	Z utworów geologicznych			
		czwartorzędowych	trzeciorzędowych	kredowych	starszych
	hm ³	%			
Dolnośląskie	755,7	68,3	22,5	3,8	5,4
Lubuskie	785,3	92,7	7,2	0,1	0,0
Wielkopolskie	1 553,1	60,4	24,4	13,5	1,6
Zachodniopomorskie	1 470,8	92,2	4,5	0,8	2,7
Polska	16 330,4	65,8	10,2	13,6	10,4

Źródło: *Ochrona Środowiska 2004*, GUS

Niekorzystny z punktu widzenia jakości wód podziemnych oraz ich potencjalnie łatwego pogarszania, jest znaczny udział wód czwartorzędowych w zasobach eksploatacyjnych wód podziemnych. W strefie zachodniego pogranicza wody podziemne eksploatowane z utworów starszych niż czwartorzędowe stanowią podstawę zaopatrzenia w wodę w regionie przedgórskim. Na terenie województwa dolnośląskiego jakość wód podziemnych jest dobra, jakkolwiek brakuje wód podziemnych o najwyższej jakości. Wody o wysokiej jakości stanowią około 40% badanych zasobów, natomiast wody o niskiej jakości – 20%. W województwach lubuskim i zachodniopomorskim jakość wód podziemnych jest również dobra.

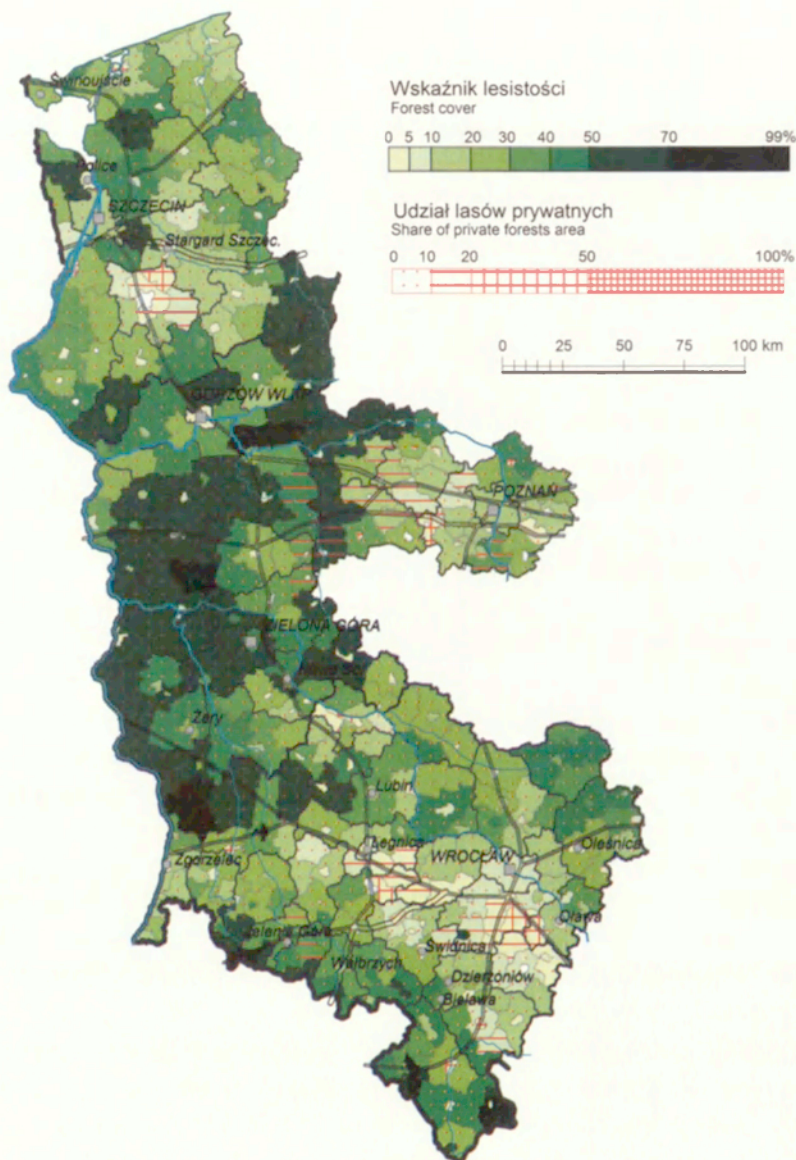
Szata roślinna jest jednym z najcenniejszych komponentów środowiska przyrodniczego analizowanego obszaru. O jej różnorodności decyduje zróżnicowanie środowiska fizycznego, a przede wszystkim warunków litologicznych i glebowych wynikające między innymi z mozaikowości krajobrazu. W strefie zachodniego pogranicza Polski występują zarówno krajobrazy górskie, jak i przedgórze o zróżnicowanej budowie geologicznej, mało zmienione fragmenty dolin rzecznych z terenami podmokłych i bagiennymi łąkami oraz stawy rybne, obszary wysoczyzn morenowych i sandrów często z formami eolicznymi i/lub silnie nasłonecznionymi strefami krawędziowymi, jako obszarami suchymi z murawami kserotermicznymi (np. w rezerwacie Bielinek), a także krajobrazy pasa wybrzeża z klifami i plażami akumulacyjnymi.

Analizując mapę potencjalnej roślinności naturalnej obszaru zachodniego pogranicza widać wyraźnie dominujące zbiorowiska roślinne borów i borów mieszanych związane z glebami bielicoziemnymi (porównaj *Mapa pokrywy glebowej* w załączniku CD) oraz grądowe i buczyny pomorskiej nawiązujące swoim występowaniem do gleb brunatnoziemnych. Pozostałe typy zbiorowisk roślinnych nawiązują do lokalnych warunków wilgotnościowo-żyźnościowych. W Sudetach występują również zbiorowiska endemiczne.

Na analizowanym obszarze, tak jak w całym kraju, najżyźniejsze gleby przeznaczono na produkcję rolniczą, zamieniając roślinność naturalną w synantropijną. Zbiorowiska z seminaturalną roślinnością pozostały zaś na glebach mniej żyznych lub trudnych do uprawy. Największy udział wśród tego typu zbiorowisk mają zbiorowiska leśne. Lesistość analizowanego obszaru jest jednak zróżnicowana. Najwyższą charakteryzuje się województwo lubuskie – 48,5% (najwyższa w całym kraju). Wyższa od średniej krajowej lesistość jest również w województwie zachodniopomorskim (34,6% powierzchni województwa), zaś w województwie dolnośląskim jest bliska wartości średniej dla Polski – 28,8%. Najmniej terenów leśnych w ogólnej powierzchni województwa ma wielkopolskie – 25,3%. Analizując jednak lesistość mniejszych jednostek

terytorialnych, jakimi są gminy, należy stwierdzić, że w niektórych z nich lasy zajmują ponad 70% powierzchni (ryc. 2).

Największe kompleksy leśne, a zarazem najcenniejsze pod względem biocentrycznym występują w regionie sudeckim, w Borach Dolnośląskich, w dolinach



Ryc. 2. Lesistość według gmin w 2003 r.
Share of forests by gminas, 2003

rzecznych, na wyspie Wolin oraz na obszarze puszczy: Rzepińskiej, Nadnoteckiej, Goleniowskiej i Wkrzańskiej (ryc. 2).

Ekosystemy leśne są silnie przekształcone, drzewostany leśne w dużym stopniu nie wykorzystują możliwości siedlisk, a lasy budują sztuczne drzewostany. Podobnie znaczący jest udział drzewostanów uszkodzonych oddziaływaniem gazów i pyłów, jakkolwiek silnie zróżnicowany regionalnie, o tendencji malejącej w kierunku północnym. W lasach województwa dolnośląskiego wynosi on aż 98,1%, w lasach województwa wielkopolskiego 91,6%, w lasach województwa lubuskiego 51,3, zaś w lasach województwa zachodniopomorskiego tylko 3,9% (*Raport o stanie lasów w Polsce 2003*; Wawrzoniak, Małachowska 2004).

Jedną z funkcji jaką pełnią lasy w prawidłowym funkcjonowaniu środowiska jest funkcja ochronna. Na analizowanym obszarze największy procent lasów ochronnych znajduje się w województwie dolnośląskim (65,1%), a następnie w wielkopolskim (41,3%), lubuskim (28,8%) i zachodniopomorskim (28,2%). Średni udział lasów ochronnych w ogólnej powierzchni lasów Polski wynosi 37,3% (*Ochrona Środowiska 2004*). Lasy pełnią również funkcje: tlenotwórczą i rekreacyjną. Lasy w miastach delimitowanego obszaru zajmują odpowiednio 48,5 ha w województwie dolnośląskim, 54,6 ha w województwie lubuskim, 76,9 ha w wielkopolskim i 54,7% w zachodniopomorskim. Tereny leśne obszarów miejskich cechuje zły stan zachowania (spowodowany głównie częstą penetracją przez ludność) oraz małe zróżnicowanie gatunkowe (głównie sosna).

Analizowany obszar, z uwagi na dużą lesistość oraz znaczący udział obszarów podmokłych i wodnych w pokryciu terenu, charakteryzuje się dużym bogactwem faunistycznym, zwłaszcza ptaków. Liczbę gniazdujących gatunków ptaków ocenia się na ponad 250, z których wiele znajduje się pod ochroną. Na delimitowanym obszarze współcześnie zanotowano łągi ponad 30 gatunków ptaków zagrożonych, które zostały objęte polską *Czerwoną Księgą*. Najcenniejszymi obszarami pod względem ornitologicznym są doliny niektórych rzek, w tym: Odry, Warty, Noteci, Baryczy, Bystrzycy, Strzegomki, Iny, Warty. Inne cenne obszary tego typu to Zalew Szczeciński i obszar pojezierny (np. obszar gniazdowy kormorana).

Najcenniejsze przyrodniczo gatunki ryb występują w czystych, bogatych w tlen rzekach i strumieniach. Są to najczęściej górne odcinki rzek górskich, płynące przez tereny słabo zagospodarowane. Dla płazów najcenniejsze są obszary ze zbiornikami wody stojącej, na obszarze badań reprezentowane najczęściej przez starorzecza, stawy, oczka śródpolne, jeziora, obrzeża zbiorników zaporowych. Dlatego dla tych zwierząt szczególnie cennymi obszarami są np.

Stawy Milickie, oraz stawy w: Parowej, Przemkowie, Łagowie, starorzeczka w dolinach rzecznych – szczególnie w Dolinie Odry i Warty. Dla gadów najważniejsze są obszary lasów, łąk, pastwisk z ograniczoną penetracją ludzką. Najmniej gadów występuje na terenach z uprawami ornymi, na terenach silnie zanieczyszczonych.

Dla ssaków szczególnie cenne są duże, zwarte kompleksy leśne, o niskim zaludnieniu. Przyjazne dla rozwoju świata zwierząt są obszary objęte ochroną prawną, przede wszystkim duże obszary parków narodowych i krajobrazowych. Wśród ssaków w kompleksach tych dominują jelenie, sarny, dziki, borsuki, lisy. Pojawiają się także wydry oraz inne rzadkie gatunki.

Teren *Studium* obejmuje obszary położone w różnych jednostkach geologicznych. Na południu występuje pas starych, pod względem budowy geologicznej, gór. Odznacza się dużą różnorodnością skał i bogactw mineralnych. Występują tu rudy metali kolorowych oraz wysokowartościowe surowce skalne. Na obszarze przedsudeckim występują rudy miedzi (między Lubinem a Głogowem) oraz węgiel brunatny (okolice Bogatyni) i węgiel kamienny (okolice Wałbrzycha). W Sudetach i na obszarze przedsudeckim występują również źródła mineralne dostarczające wód leczniczych, takich jak szczawy (Polanica Zdrój, Duszniki Zdrój, Kudowa Zdrój, Jeleniowo, Świeradów i Czerniawa Zdrój, Jedlina Zdrój, Szczawno Zdrój, Stare Bogaczowice oraz Stare Prochowice), cieplice siarczanowe (Łądek Zdrój, Cieplice Śląskie Zdrój, Jeleniowo oraz Trzebnica), źródła arsenowe (Kudowa Zdrój), wody chlorkowe (Trzebnica), wody siarczkowe (Przerzeczyzna Zdrój i Opolnica). Podwyższoną radoczynnością charakteryzują się również wody występujące w okolicy Szklarskiej Poręby, Sosnówki, Kowar i Łądku Zdroju.

Na północy analizowanego obszaru w okolicach Kamienia Pomorskiego eksploatowana jest ropa naftowa i gaz ziemny. W województwie zachodniopomorskim pozyskiwane są również złoża torfów, stanowiąc około 42% wydobycia krajowego (*Ochrona Środowiska* 2004).

Surowce skalne pozyskuje się głównie w regionie sudeckim. Należą do nich kamienie drogowe i budowlane. Łącznie w tym terenie udokumentowanych jest 220 złóż, z czego eksploatowanych jest ponad 100. Niektóre z rodzajów kamieni budowlanych i drogowych np.: granity, bazalty, gabra, diabazy, melafiry, amfibolity, poza terenem Polski południowo-zachodniej nigdzie w kraju nie są udokumentowane, ani wydobywane. Największe zasoby oraz liczba eksploatowanych złóż granitu skoncentrowana jest w masywie Strzegom-Sobótka oraz masywie Strzelin-Żułowa. Z uwagi na istnienie Karkonoskiego Parku Narodowego na niewielką skalę wydobywane są atrakcyjne, różowe granity karkonoskie. Miejsca występowania bazaltów

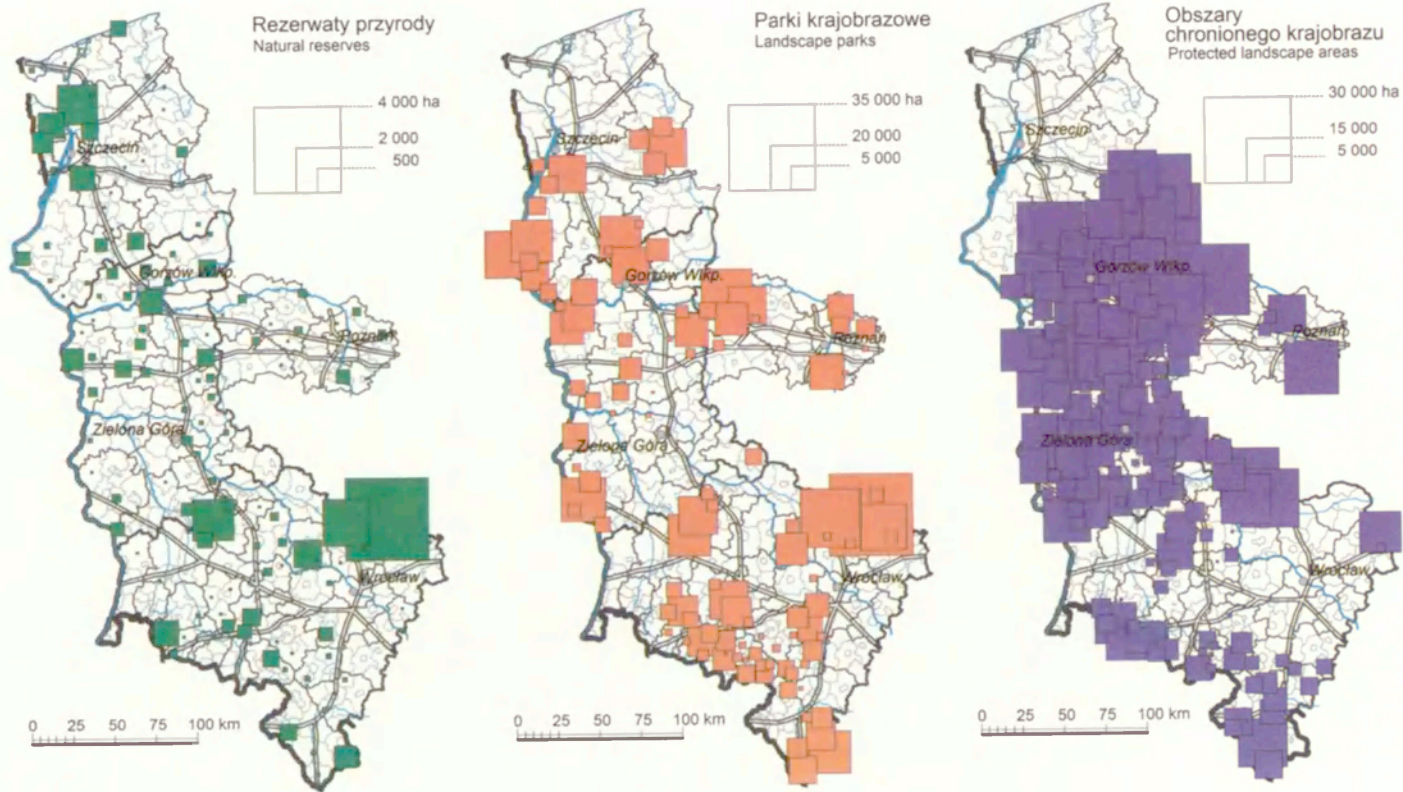
na Dolnym Śląsku tworzą rozległą strefę rozciągającą się od Zgorzelca na zachodzie po Górę św. Anny na wschodzie. Stanowią one najwyższej jakości surowiec do produkcji kruszyw drogowych, kolejowych i budowlanych. Do najliczniej reprezentowanych skal metamorficznych Polski południowo-zachodniej należą gnejsy. Jednak mimo olbrzymich zasobów (ok. 100 mln ton), ich obecny stopień wykorzystania jest niewielki. Gnejsy używane są do produkcji różnych asortymentów kamieni drogowych i kruszyw łamanych. Na terenie Dolnego Śląska jest wiele udokumentowanych złóż piaskowca, które z uwagi na ochronę środowiska (tereny zalesione) nie są eksploatowane. Duże znaczenie złożowe jako kamienie budowlane posiadają zmetamorfizowane wapienie i wapienie dolomityczne, czyli marmury, eksploatowane w tym regionie. W regionie sudeckim występują również kopaliny ilaste (bentonity i ility bentonitowe, kaolinit, białowypalające się ility, ility ogniotrwałe, surowce ceramiki budowlanej). Duże znaczenie gospodarcze mają ility ogniotrwałe, których wydobycie z trzech eksploatowanych złóż stanowi blisko 90% wydobycia krajowego. Największy udział w tej ilości ma złożo Rusko – Jarosłów.

1.2. OCHRONA PRAWNA OBIEKTÓW NAJCENNIJSZYCH PRZYRODNICZO

Ochroną prawną najcenniejszych obiektów przyrodniczych objęte jest 27,8% powierzchni obszaru *Studium* (średnia krajowa 32,5%). Obiekty chronione mają największy powierzchniowy udział w województwie lubuskim (39,2%), następnie w wielkopolskim (31,2%), zachodniopomorskim (20,5%) i dolnośląskim (20,2%). Podobnie kształtuje się wielkość powierzchni obiektów chronionych przypadających na jednego mieszkańca: wynosi ona w województwie lubuskim 5443 m²/osobę, w wielkopolskim 2767 m²/osobę, w zachodniopomorskim 2768 m²/osobę i dolnośląskim 1391 m²/osobę, przy średniej krajowej 2664 m²/osobę.

Wśród cennych obiektów prawnie chronionej przyrody na obszarze *Studium* jest 6 parków narodowych, 34 parki krajobrazowe, 293 rezerваты, 123 obszary chronionego krajobrazu, 1538 użytków ekologicznych, 2 stanowiska dokumentacyjne, 36 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych i 9712 pomników przyrody (ryc. 3). Ich powierzchnię oraz liczbę dla poszczególnych województw przedstawiono w tabeli 3.

Szczególną wagę z punktu widzenia wartości przyrodniczej i jej ochrony ma 6 parków narodowych, w tym: Karkonoski Park Narodowy wchodzący w skład bilateralnego Rezerwatu Biosfery Karkonosze. O wartości przyrodniczej tego parku decydują przede wszystkim obszary położone na wysokości



Ryc. 3. Wybrane, prawnie chronione obiekty przyrodnicze w gminach w 2003 r.
 Selected protected areas by gminas, 2003

<http://rcin.org.pl>

Tabela 3. Powierzchnia oraz liczba obiektów najcenniejszych przyrodniczo, prawnie chronionych w 2003 roku

Kategorie obszarów chronionych	Dolnośląskie		Lubuskie		Wielkopolskie		Zachodniopomorskie		Polska	
	pow. (km ²)	liczba obiektów	pow. (km ²)	liczba obiektów	pow. (km ²)	liczba obiektów	pow. (km ²)	liczba obiektów	pow. (km ²)	liczba obiektów
Parki narodowe	119,2	2	136,1	2	79,6	1	163,3	1	3145,5	23
Rezerваты	102,8	64	33,3	51	55,5	97	76,3	81	1606,1	1368
Parki krajobrazowe	1967,3	12	763,8	7	1724,8	10	1175,0	5	24892,8	120
Obszary chronionego krajobrazu	171,4	26	4385,4	41	7316,5	39	3196,3	17	70809,8	448
Użytki ekologiczne	40,8	85	26,2	298	421,0	191	53,4	964	480,9	6750
Stanowiska dokumentacyjne	0,0	0	0,0	0	0,1	2	0,0	0	8,8	146
Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe	12,2	4	145,3	7	77,5	6	30,1	19	788,6	167
Pomniki przyrody	-	2603	-	1661	-	3650	-	1798	-	33865

Źródło: *Ochrona Środowiska* 2004, GUS

powyżej 800 m n.p.m., tj. regiel górny, piętro alpejskie i subalpejskie, gdzie zdołała się wykształcić roślinność alpejska, wśród której występują plejstoceny gatunki reliktowe oraz liczne torfowiska.

Do najcenniejszych walorów przyrodniczych Parku Narodowego Gór Stołowych zaliczyć można specyficzną budowę geologiczną i jej zewnętrzny wyraz, ukształtowanie terenu. Góry Stołowe są jedynymi w naszym kraju górami płytowymi. Pokrywająca je szata roślinna należy do piętra regła dolnego. Znajdujące się w obszarze *Studium* parki narodowe oraz ujście Warty charakteryzują się ponadto osobliwością ekosystemów wodnych, torfowiskowych oraz bagiennych. Odznaczają się bardzo bogatą fauną szczególnie bogato reprezentowaną przez ptaki, gady i płazy. Woliński Park Narodowy chroni bardzo cenny pod względem przyrodniczym klifowy odcinek polskiego wybrzeża, zaś Wielkopolski Park Narodowy zwarty i zgodny z potencjałem siedliskowym kompleks leśny.

Na terenie *Studium* wyznaczone zostały na podstawie dyrektyw unijnego programu Natura 2000 obszary optymalizacji działań na rzecz zachowania dziedzictwa przyrodniczego. W sumie na analizowanym obszarze jest 18 obszarów związanych ze specjalną ochroną ptaków i 55 specjalnych obszarów

ochrony siedlisk, z czego odpowiednio w województwie dolnośląskim 3 i 15, w wielkopolskim 5 i 14 oraz zachodniopomorskim 9 i 20.

Obszary sieci Natura 2000, położone przy granicy polsko-niemieckiej, powiązane są z obszarami tej sieci po drugiej stronie granicy, na terenie Niemiec. Transgraniczny charakter ma Międzynarodowy Park Doliny Dolnej Odry. Celem funkcjonowania tego obszaru jest ochrona całego ekosystemu dolnego odcinka doliny rzeki. Wynikiem działania administracji obydwu krajów było utworzenie po stronie polskiej w 1993 roku Parków Krajobrazowych: Dolina Dolnej Odry i Cedyńskiego, a po stronie niemieckiej w 1995 roku Parku Narodowego Dolina Dolnej Odry. Cenną inicjatywą proekologiczną na pograniczu polsko-niemieckim był projekt WWF *Zielona Wstęga Odry i Nysy*. Obejmował przygotowanie proekologicznej koncepcji rozwoju tego regionu i ustanowienie obszarów chronionych wzdłuż Odry i Nysy. WWF wraz z polskimi i niemieckimi partnerami doprowadził do objęcia ochroną obszaru około 90 tys. ha w dolinach obu rzek. W konsekwencji realizacji projektu powstały m.in.: Park Narodowy Ujście Warty oraz Krzesiński Park Krajobrazowy. Tym samym udało się ochronić jeden z najważniejszych korytarzy ekologicznych w Europie.

1.3. ZAGROŻENIA ŚRODOWISKA

Jednym z najważniejszych zagrożeń dla środowiska są emisje zanieczyszczeń wpływające bezpośrednio na stan sanitarny atmosfery oraz innych komponentów środowiska, a pośrednio na organizm człowieka. Emisje te, pochodzące z różnych źródeł, uległy w ostatnim dziesięcioleciu istotnemu obniżeniu. Szczególnie wskutek zrealizowanych inwestycji w zakładach przemysłowych została obniżona, w porównaniu do 1990 roku, emisja: pyłów o ponad 80%, dwutlenku siarki o około 45%, tlenków azotu o około 30%.

Według stanu na koniec 2003 roku (*Ochrona Środowiska 2004*) na obszarze *Studium* udział emisji podstawowych typów zanieczyszczeń w całkowitej ich emisji w kraju nie przekraczał 15%. Najgorsza sytuacja panuje w województwie wielkopolskim, gdzie emisja SO₂ czy amoniaku jest większa aniżeli sumaryczna emisja tych samych komponentów w trzech województwach nadgranicznych (tab. 4).

Bardzo małą emisję zanieczyszczeń wykazują województwa lubuskie i zachodniopomorskie, co znajduje odzwierciedlenie w jakości środowiska tych województw (tab. 5).

Znacznie gorzej kształtuje się poziom emisji metali ciężkich w strefie zachodniego pogranicza Polski. Jej procentowy udział w całkowitej emisji

Tabela 4. Udział poszczególnych województw w całkowitej emisji zanieczyszczeń do atmosfery w 2003 roku

	SO ₂	NO _x	CO	NLZO	Amoniak	Pyły
	%					
Dolnośląskie	6,8	6,5	7,6	6,3	4,1	8,1
Lubuskie	1,4	1,4	2,4	4,0	2,0	1,7
Wielkopolskie	9,1	9,1	10,1	8,5	16,7	9,5
Zachodniopomorskie	5,0	5,0	5,0	5,6	4,3	3,6
Polska	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

NLZO - niemetalowe lotne związki organiczne

Źródło: Bank Danych Regionalnych 2003, GUS

kraju niektórych metali wynosi od 40 do ponad 50%. Najgorsza sytuacja jest w przypadku miedzi i cynku (tab. 5).

Największymi emitentami zanieczyszczeń do atmosfery na obszarze polsko-niemieckiego pogranicza w 2003 roku były zakłady spółki KGHM „Polska Miedź” SA, „Hutmen” SA, Zakłady Chemiczne „Wizów” SA, Zakłady Chemiczne „Police” SA oraz Elektrownia Turów i Zakłady Energetyczne „Dolna Odra” SA. Należy jednak podkreślić, że nowe rozwiązania technologiczne, m.in. w Elektrowni Turów, w znacznym stopniu ograniczyły emisję zanieczyszczeń, co jest już widoczne w otoczeniu Bogatyni i zachodnich Sudetów.

Bardzo poważnym utrudnieniem w utrzymaniu standardów jakościowych powietrza jest niska emisja pochodząca głównie z lokalnych kotłowni i gospo-

Tabela 5. Udział poszczególnych województw w całkowitej emisji metali ciężkich do atmosfery w 2003 roku

	Arsen	Chrom	Cynk	Miedź	Ołów	Rtęć
	%					
Dolnośląskie	39,0	3,9	40,9	54,9	31,1	7,5
Lubuskie	1,3	1,1	0,1	1,0	1,1	0,8
Wielkopolskie	4,7	4,0	3,3	3,3	3,6	5,5
Zachodniopomorskie	2,8	2,6	2,3	2,0	2,4	3,3
Polska	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: Bank Danych Regionalnych 2003, GUS

darstw indywidualnych, w szczególności na terenach wiejskich oraz w peryferyjnych, willowych częściach miast.

W miejscowościach uzdrowiskowych i wypoczynkowych taka emisja powoduje spadek ich atrakcyjności i jest elementem ograniczającym rozwój. Problem lokalnych emisji jest trudny do szybkiego rozwiązania ze względu na brak informacji o jej rozkładzie przestrzennym, a także bardzo duże rozproszenie jej źródeł. Dodatkowo, uciążliwości związane z tą emisją charakteryzują się sezonowością – wyraźnie wzrastają w sezonie grzewczym, zaś w lecie ich znaczenie jest niewielkie.

Podobnie emisja ze źródeł mobilnych stanowi coraz większe zagrożenie dla jakości powietrza, szczególnie na obszarze miast i na terenach znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie ważniejszych szlaków komunikacyjnych. Na przykład na Dolnym Śląsku w ciągu ostatnich 10 lat wzrost udziału zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego w ogólnej ilości zanieczyszczeń wzrósł o około 10% i obecnie jego udział w globalnej emisji do atmosfery wynosi około 30% emisji tlenków węgla i tlenków azotu oraz około 20% emisji ołowiu.

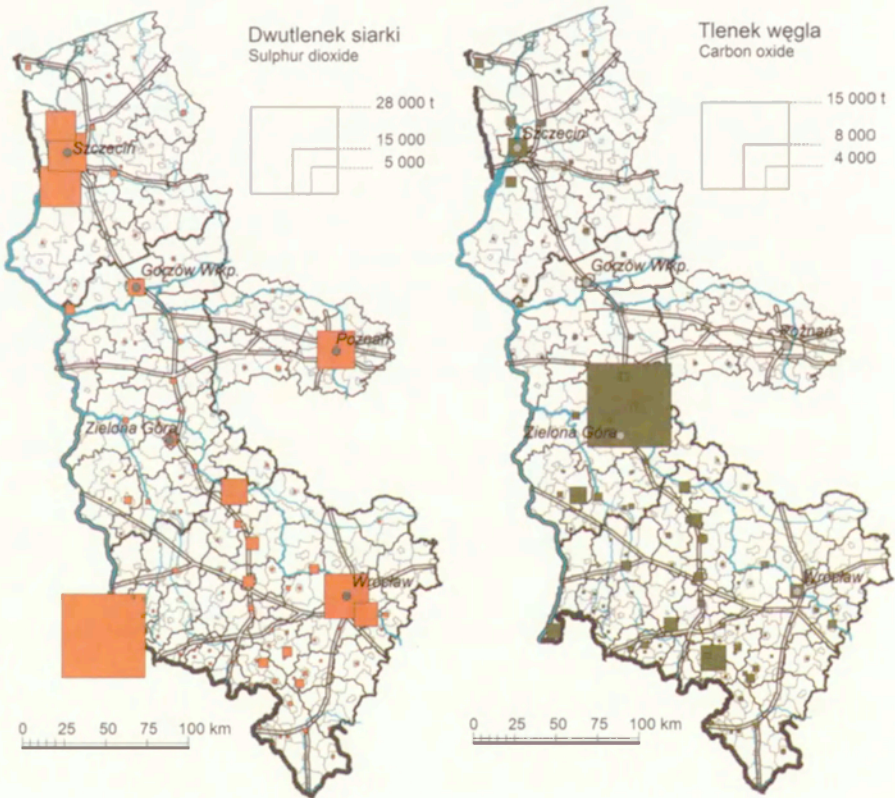
Istotnym zagrożeniem dla środowiska jest wytwarzanie i składowanie odpadów. Głównymi źródłami odpadów stałych na obszarze *Studium* są: przemysł, gospodarka komunalna i handel. Największym problemem w dalszym ciągu pozostaje brak systemu selektywnej zbiórki i powtórnego wykorzystania odpadów, jak również gospodarka odpadami niebezpiecznymi oraz problemy związane z likwidacją i rekultywacją składowisk. Na analizowanym obszarze, podobnie jak w innych regionach Polski, podstawowym sposobem unieszkodliwiania odpadów jest ich deponowanie na składowiskach, które wypełniają się bardzo szybko.

Spośród analizowanych województw strefy zachodniego pogranicza największej odpadów wytwarzanych jest w województwie dolnośląskim – 32,8 mln ton (25,7% ogólnej ilości odpadów powstających w Polsce). Głównymi źródłami odpadów przemysłowych są górnictwo węgla, wydobywanie surowców mineralnych, przemysł energetyczny i hutnictwo. Szczególnie dużą grupę odpadów stanowią skały płonne i odpady powęglowe z kopalń oraz zakładów przetwórczych. Ponadto duże ilości odpadów powstają w procesach flotacyjnych, w przemyśle metali nieżelaznych z osadów mechanicznego oczyszczania wód kopalnianych oraz popiołów lotnych i żużli z elektrowni, elektrociepłowni i kotłowni. Unieszkodliwianie odpadów, z wyłączeniem składowania, prowadzone jest obecnie na stosunkowo małą skalę i odbywa się przede wszystkim w instalacjach przemysłowych pracujących na potrzeby zakładów – właścicieli tych instalacji. W 2003 roku unieszkodliwiono 6,6 mln ton odpadów, zaś 25,7 mln

ton poddano odzyskowi, z których aż 81,5% zostało zużytych na cele przemysłowe (energetyka i budownictwo), zaś pozostałe 18,5% wykorzystano na cele nieprzemysłowe, tj. rekultywację składowisk oraz rolnictwo. Najmniej odpadów przemysłowych produkowane jest w województwie lubuskim (0,5 mln ton, z których ponad 0,4 mln ton poddane jest odzyskowi).

Największymi producentami odpadów przemysłowych na obszarze *Studium* są kopalnie węgla brunatnego, kamiennego i rud miedzi, Zakłady Chemiczne „Police” SA (fosfogipsy) oraz Zakłady Energetyczne „Dolna Odra” SA (popioły i żuźle).

Kolejnym źródłem wytwarzającym odpady jest gospodarka komunalna. Źródłem odpadów komunalnych są przede wszystkim gospodarstwa domowe, obiekty użyteczności publicznej i obsługi ludności. Według danych GUS (*Ochrona Środowiska 2004*), w roku 2003 na analizowanym terenie powstało od 194,3 tys. ton odpadów komunalnych w województwie lubuskim do



Ryc. 4. Emisja zanieczyszczeń (dwutlenku siarki i tlenku węgla) w 2003 r.
Emission of sulphure dioxide and carbon oxide, 2003

935 tys. ton w województwie dolnośląskim i 1052 tys. ton w województwie wielkopolskim. We wszystkich analizowanych regionach odpady te w około 90% pochodziły z terenów miast, natomiast pozostałe 10% powstało na terenach wiejskich. Obecnie 99,3% całości odpadów komunalnych trafia na składowiska. Selektywną zbiórkę odpadów komunalnych prowadzi się w znikomym zakresie. Obejmuje ona od 0,5% całej masy wytwarzanych odpadów w województwach dolnośląskim i lubuskim do 1,2% i 2% w województwach wielkopolskim i zachodniopomorskim. Dużym problemem w racjonalizacji gospodarki odpadami są dzikie składowiska, które są porządkowane w miarę posiadanych przez gminy środków finansowych.

Część z wytwarzanych odpadów jest bardzo niebezpieczna dla zdrowia i życia ludzkiego. Głównymi wytwórcami odpadów niebezpiecznych na obszarze *Studium* są: przemysł chemiczny, hutniczy, rolno-spożywczy, a także bazy samochodowe i paliwowe, placówki służby zdrowia i weterynarii, galwanizernie, oczyszczalnie ścieków i inne. Szacuje się, że około 10% ogólnej masy odpadów komunalnych to również odpady niebezpieczne. Do odpadów niebezpiecznych zaliczają się także gromadzone w mogilnikach przez wiele lat nieprzydatne środki ochrony roślin, środki weterynaryjne, opakowania plastikowe po olejach stosowanych w rolnictwie itp. Zbiorniki te obecnie stanowią coraz większe zagrożenie dla środowiska, także dlatego, że brakuje pełnych informacji na temat ich zawartości i wielkości przechowywanych odpadów (Wolkowicz 2004).

Podstawowym problemem gospodarki odpadami zarówno na obszarze pogranicza, jak i w całym kraju jest nadal zbyt niski stopień ich odzyskiwania i wtórnego wykorzystywania, jakkolwiek proces ten uległ znacznemu przyspieszeniu. W 2003 roku procent odpadów poddanych odzyskowi wyniósł już w województwie dolnośląskim 77%, lubuskim 76%, wielkopolskim 58,5% a w zachodniopomorskim niespełna 35% (*Ochrona Środowiska* 2004). Tak niski poziom odzyskiwania odpadów powoduje szybki wzrost masy ich składowania. Na koniec 2003 roku w województwie dolnośląskim składowanych było blisko 550 mln ton odpadów, w zachodniopomorskim około 80 mln ton, w wielkopolskim około 44 mln ton i w lubuskim 14,6 mln ton.

1.4. GOSPODARKA WODNOŚCIEKOWA

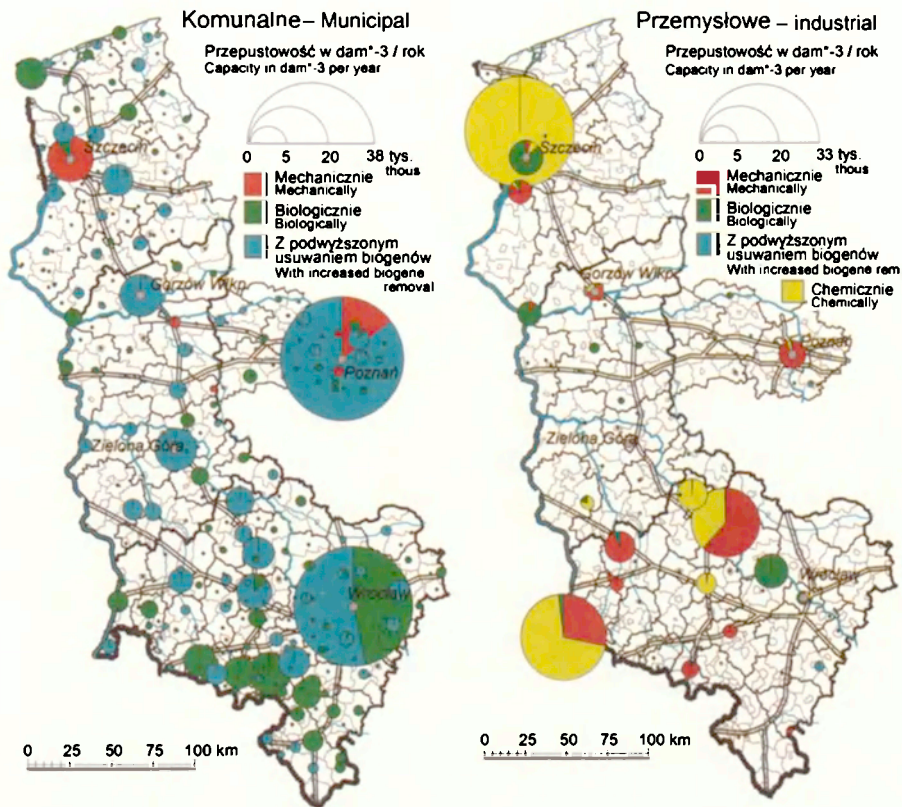
Wykorzystanie zasobów wodnych charakteryzuje wyraźna dwudzielność terytorialna. W południowej i środkowej części obszaru *Studium*, o potencjalnie niskich zasobach, niski jest pobór wody na potrzeby gospodarki i ludności (poniżej średniej krajowej) – województwo dolnośląskie (23,1 dam/km²) i województwo lubuskie (7,2 dam/km²).

W północnej części pobór wody jest znacznie większy (zachodniopomorskie – 68 dam/km²). Głównym źródłem zaopatrzenia przemysłu w wodę są wody powierzchniowe (dolnośląskie – 82,8%, lubuskie – 79,6%, wielkopolskie – 98,4%, zachodniopomorskie – 85,1%), a do celów komunalnych i rolniczych wzrasta znaczenie poboru wód wglębnych.

Woda, pobierana zarówno przez ludność, jak i przez przemysł, w około 90% powraca do zlewni w postaci mniej lub bardziej oczyszczonych ścieków. To one w głównej mierze decydują o stanie sanitarnym wód powierzchniowych oraz w mniejszym stopniu o jakości wód podpowierzchniowych. Trzeba jednak podkreślić, że w stosunku do roku 1990 wielkość ścieków oprowadzanych do wód lub do ziemi zmniejszyła się o około 25% (*Ochrona Środowiska* 2004). Redukcja ta była w głównej mierze efektem racjonalizacji zużycia wody.

Głównymi źródłami zanieczyszczenia są nie tylko zanieczyszczenia punktowe, ale również zanieczyszczenia przestrzenne, tj. spływy powierzchniowe z pól pochodzenia rolniczego oraz zanieczyszczone opady atmosferyczne i zanieczyszczenia liniowe, powstające w wyniku eksploatacji samochodowych środków transportu oraz podczas ich awarii. Nadal głównym źródłem zanieczyszczenia wód są ścieki komunalne. W 2001 roku ścieki przemysłowe i komunalne odprowadzone do wód powierzchniowych lub do ziemi stanowiły w województwie dolnośląskim 227 hm³, lubuskim 38,5 hm³, wielkopolskim 1839 hm³, a w zachodniopomorskim 1510 hm³, w tym siecią kanalizacyjną odprowadzono odpowiednio w poszczególnych województwach 108,9 hm³, 31,8 hm³, 103,8 hm³ i 73,8 hm³. Najgroźniejszy dla jakości wód powierzchniowych jest zrzut zasolonych wód pokopalnianych. Na analizowanym obszarze, w województwie dolnośląskim do systemu wód powierzchniowych zrzuca się około 8% krajowego zrzutu tego typu ścieków.

W ostatnich latach obserwuje się ograniczenie ilości powstających ścieków przemysłowych, co sprawia, iż wielkość ścieków komunalnych i przemysłowych odprowadzanych do wód powierzchniowych jest podobna (ryc. 5). W 2003 roku na analizowanym obszarze funkcjonowało 387 oczyszczalni ścieków przemysłowych (142 mechaniczne, 46 chemicznych, 186 biologicznych i 13 z podwyższonym usuwaniem biogenów). Wzrasta również ilość ścieków komunalnych poddawanych pełnemu procesowi oczyszczania, choć wciąż nie jest ona zadowolająca. Obecnie na terenie *Studium* pracuje 851 oczyszczalni ścieków komunalnych (53 mechaniczne, 586 biologicznych i 212 z podwyższonym stopniem redukcji związków biogennych). Ścieki nieoczyszczone stanowią odpowiednio w poszczególnych województwach: w dolnośląskim 3,7%, lubuskim 10,9%, wielkopolskim 1,6% oraz zachodniopomorskim 26,3% ogółu odprowadzanych ścieków (ryc. 5).



Ryc. 5. Komunalne ścieki oczyszczane w gminach w 2003 r.
Municipal waste water by gminas, 2003

Niewątpliwie wpływ na poprawę gospodarki wodno-ściekowej na analizowanym obszarze miały programy PHARE CBC badające poprawę jakości środowiska, w szczególności gospodarki wodno-ściekowej i odpadami. Na 100 projektów o wartości 80 mln euro realizowanych w latach 1994-2000, aż 35 dotyczyło budowy oczyszczalni ścieków (10 w województwie dolnośląskim, 18 w lubuskim i 7 w zachodniopomorskim).

Pomimo znacznej poprawy, stan czystości większości powierzchniowych wód płynących i jezior na analizowanym obszarze, jest wciąż niewystarczający do zapewnienia odpowiedniej jakości użytkowej wód (zaopatrzenie ludności w wodę do picia, cele rekreacyjne, hodowla ryb). Do najmniej zanieczyszczonych rzek zaliczyć można górne odcinki rzek górskich oraz Drawę i Obrzycę (w górnym biegu), prowadzące wody o niewielkich stężeniach zanieczyszczeń fizykochemicznych oraz czyste pod względem sanitarnym.

W 2003 roku z uwagi na kryterium fizykochemiczne w dorzeczu Odry tylko 1,5% długości rzek objętych kontrolą zaliczało się do I klasy czystości, 61,8% do II klasy czystości, 25% do III klasy czystości, zaś 11,7% były to wody nadmiernie zanieczyszczone. Jeszcze gorsza jest ocena wód z uwagi na kryterium biologiczne. W I klasie czystości znajdowało się tylko 0,1% długości rzek objętych kontrolą, w klasie II 2,4%, w klasie III – 50,9, zaś wody nadmiernie zanieczyszczone stanowiły aż 46,6% długości kontrolowanych odcinków (*Ochrona Środowiska* 2004).

2. OCHRONA PRZECIWPOWODZIOWA

Powódź jest zdarzeniem przyrodniczym istniejącym niezależnie od działań człowieka. Szczególnie poważne problemy pojawiają się przy powodziach występujących raz na 50-100 lat. Możemy ograniczać zasięg powodzi, łagodzić jej skutki stosując różne działania, ale na obecnym stopniu rozwoju cywilizacyjnego nie jesteśmy w stanie wyeliminować powodzi. Na obszarach nią zagrożonych, w dolinach rzek dużych, sposób użytkowania przestrzeni należy dostosować do stopnia zagrożenia. Muszą być określone priorytety w zagospodarowaniu, uwzględniające w każdym przypadku znaczenie rzeki jako żywego organizmu przyrodniczego.

Wyznaczanie zasięgu terenów zalewowych lub chronionych przed zalewem jest czynnością złożoną, możliwą do dokładnego wykonania tylko w skalach rzędu 1:10 000. Procedury wyznaczania zasięgu wody stuletniej są sformalizowane, opierają się na danych hydrologicznych pozwalających na obliczenie rzędnej zwierciadła wody stuletniej w konkretnym profilu. Ekstrapolacja danych na obszary sąsiednie wykonywana jest przy użyciu map topograficznych. Wyznaczenie obszaru zalewowego na mapach przeglądowych (1:100 000) wymaga dużych uproszczeń.

Współcześnie ochrona przeciwpowodziowa stawia sobie za zadanie ochronę życia ludzi i ich dorobku materialnego, uwzględnia perspektywiczne, wieloletnie działania zmierzające do przebudowy środowiska zlewni w kierunku sprzyjającym spowolnieniu obiegu wody, zwiększeniu infiltracji, ograniczeniu spływu powierzchniowego. Budowle hydrotechniczne nie rozwiązują całościowo problemu działań przeciwpowodziowych, a ich istnienie generuje nowe problemy. Straty materialne w budowlach hydrotechnicznych stanowią zawsze znaczącą część strat powodziowych.

Plany perspektywiczne ochrony przeciwpowodziowej opracowywane w ostatnich latach biorą pod uwagę w dużym stopniu zagadnienia ekologiczne. Jednakże działania odnoszące się do przekształceń przestrzennych, jako

trudniejsze w realizacji – pozostają raczej w strefie deklaratywnej. Łatwiej jest zbudować duży zbiornik niż podjąć złożone działania wchodząc w geosystemy zlewni. W tym zakresie mamy stosunkowo małe doświadczenia, w przeciwieństwie do budowy zbiorników i wałów przeciwpowodziowych – konstrukcji znanych już od setek lat.

2.1. UWARUNKOWANIA PRZYRODNICZE

Odra ma dorzecze o powierzchni 118 861 km², z czego na Republikę Czeską przypada 6%, Niemcy 5%, Polskę 89%. Źródło Odry znajduje się w Czechach na wysokości 630 m n.p.m. Bieg górny sięga do ujścia Nysy Kłodzkiej w 267 km biegu rzeki, bieg środkowy do ujścia Warty (618 km), a dolny do ujścia w Szczecinie. Dorzecze największego dopływu Warty ma powierzchnię 54 529 km². Kształt zlewni Odry jest wybitnie nieregularny, co sprzyja nakładaniu się fal wezbraniowych dopływów w korycie Odry. Szczególnie groźnymi dopływami są: Nysa Kłodzka, Bystrzyca i Bóbr. Średnie roczne opady są rzędu 500-600 mm, w Sudetach około 1000 mm i więcej.

Powodzie w dorzeczu Odry powstają w wyniku opadów rozlewnych, trwających powyżej 2-3 dni o sumach rzędu 200 i więcej milimetrów opadu, występujących w południowej części dorzecza. Powodzie letnie z opadów ulewnych mają tylko lokalne znaczenie z uwagi na mały zasięg przestrzenny. W okresie wiosennym występują powodzie roztopowe, najczęściej generowane roztopami adwekcyjno-opadowymi, kiedy na jeszcze istniejącą pokrywą śnieżną spada deszcz przyspieszając proces tajania. Powodzie zatorowe występują w większej skali jedynie na dolnej Odrze, poniżej ujścia Warty. W rejonie Zalewu Szczecińskiego zdarzają się wezbrania sztormowe, groźne zwłaszcza w rejonie ujścia Odry.

O wielkości obszarów zagrożonych zalewem wód powodziowych decyduje w dolinie Odry rzeźba terenu. Płaskie, słabo urzeźbione odcinki pradolin są obszarami o wielkim zagrożeniu, odcinki o charakterze erozyjnym, kiedy rzeka przecina pasma morenowych wzniesień są węższe i mają kręty przebieg. W dorzeczu Odry wyznaczenie terenów zalewowych jest łatwe do Opola, gdzie dolina rzeki jest wyraźnie ograniczona systemem terasowym. Poniżej ujścia Małej Panwi dolina Odry składa się z wielu form utworzonych w okresach zlodowaceń o przekształconych, zniszczonych krawędziach i wyznaczenie obszaru zalewowego ma charakter orientacyjny. Poniżej ujścia Warty obszar zalewowy po stronie polskiej ma szerokość kilku kilometrów, a po stronie niemieckiej rozciąga się na 20-25 km w kierunku zachodnim, w przedłużeniu Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej, gdzie Odra jeszcze w czasach historycznych kilkakrotnie zmieniała swój bieg.

Odra na całej długości jest rzeką o wysokim potencjale powodziowym. Najwyższy potencjał powodziowy w zlewni Odry obejmuje jej źródłowy, czeski odcinek, gdzie zdarzają się opady, jak w 1997 roku, o sumach przewyższających 500 mm w ciągu trzech dni. Zestawione w tabeli 6 przepływy o określonym prawdopodobieństwie pojawiania się ($Q_{50\%}$ – woda dwuletnia, $Q_{1\%}$ – stuletnia i $Q_{0.1\%}$ – tysiącletnia) uwzględniają już dane z powodzi w 1997 roku.

Tabela 6. Przepływy o określonym prawdopodobieństwie pojawiania się w m³/s

Rzeka	Wodowskaz	Km biegu	Pow. zlewni w km ²	Okres	$Q_{50\%}$	$Q_{1\%}$	$Q_{0.1\%}$
Odra	Chalupki	20,7	4 666	1946-1997	345	1 390	1 984
Odra	Opole	152,2	10 989	1946-1997	540	1 750	2 736
Odra	Brzeg	199,1	19 719	1946-1997	596	2 072	2 873
Odra	Oława	216,5	19 816	1950-1997	574	2 046	2 858
Odra	Trestno	242,1	20 393	1946-1997	662	2 109	2 858
Odra	Brzeg Dolny	284,7	26 428	1947-1997	684	2 451	3 426
Odra	Malczyce	304,8	26 812	1947-1997	606	2 166	3 018
Odra	Ścinawa	331,9	29 584	1947-1997	601	2 000	3 038
Odra	Głogów	392,9	36 394	1947-1997	648	1 998	2 892
Odra	Nowa Sól	429,8	36 780	1947-1997	622	2 215	3 091
Odra	Cigacice	471,3	39 888	1946-1997	672	2 188	3 000
Odra	Połęcko	530,3	47 152	1947-1997	755	2 394	3 324
Odra	Ślubice	584,1	53 382	1921-1990	880	2 880	-
Odra	Gozdowice	645,3	109 729	1921-1990	1 240	3 510	-
Nysa Kłodzka	Skorogoszcz	7,5	4 514	1947-1997	172	980	1 463
Oława	Oława	28,8	957	1950-1997	18,5	77,5	110
Ślęza	Żerniki	5,0	963	1956-1997	18,8	85,1	110
Bystrzyca	Jarnołtów	12,8	1 710	1954-1997	57,1	360	548
Kaczawa	Piątnica	20,6	1 807	1957-1997	69,1	324	466
Bóbr	Żagań	74,5	4 254	1961-1997	175	917	1 358
Nysa Łużycka	Ostróżno	10,2	3 974	1953-1997	149	602	858

Źródło: Dubicki A., Słota H., Zieliński S. 1999; Fal B. i in. 1997

Reżim hydrologiczny Odry kształtowany jest w jej południowej, górskiej i pogórskiej części zlewni. I. Dynowska zalicza do reżimów gruntowo-deszczowo-śnieżnych reżim hydrologiczny Odry i jej dopływów. Do ujścia Warty jest

to reżim umiarkowanie wyrównany, poniżej ujścia Warty reżim wyrównany, a na terenie Czech i obszarze przygranicznym w rejonie Bramy Morawskiej jest on niewyrównany. Okresy występowania wezbrań w zlewni Odry są silnie zróżnicowane. W Kotlinie Kłodzkiej mamy aż 3 okresy wzmózonego odpływu (wezbrania letnie, wiosenne i śródzimowe), w Sudetach, na Przedgórzcu Sudeckim, Nizinie Śląskiej występują wezbrania letnie i wiosenne, w dolnym biegu Warty i poniżej jej ujścia wezbrania wiosenne.

Wzdłuż prawie całego biegu Odry największy odpływ przypada na kwiecień. Między ujściem Kaczawy i Bobru, w środkowym biegu rzeki zaznacza się wyraźny wzrost odpływu w miesiącach letnich. Na Nizinie Śląskiej roztopy przypadają na marzec, a nawet na luty, z tym że zapas wody w pokrywie śnieżnej jest mały i wezbranie roztopowe nie przewyższa kulminacją wezbrania letniego. Poniżej ujścia Warty zaznacza się wyraźnie wpływ roztopów marcowych w dorzeczu Warty. Nysa Łużycka jest rzeką o mniejszym niż inne sudeckie dopływy Odry potencjale powodziowym. Wynika to z kształtu zlewni, której górską część zlewni jest niewielka, a droga dopływu do Odry długa.

Cykl hydrologiczny środkowej i dolnej Odry jest stosunkowo prosty, z jednym okresem wzmózonego odpływu (tab. 7). Od listopada do kwietnia następuje powolny wzrost średnich miesięcznych przepływów. Przepływy marca i kwietnia są prawie jednakowe. W maju rozpoczyna się spadek średnich przepływów trwający aż do listopada, co silnie wpływa na ograniczenie żeglugowego wykorzystania Odry. Występujące w lecie wezbrania nie znajdują odbicia we wzroście przepływów średnich w lipcu czy w sierpniu, zdarzają się bowiem co kilka lat. Zimowe półrocze hydrologiczne (listopad-kwiecień) ma znacznie wyższy średni przepływ niż półrocze letnie (maj-październik). W ujściu Odry (Hohensaaten-Finow) średni roczny przepływ wynosi $521 \text{ m}^3/\text{s}$, w półroczu zimowym $608 \text{ m}^3/\text{s}$, a w letnim $435 \text{ m}^3/\text{s}$. W Eisenhüttenstadt odpowiednio $304 \text{ m}^3/\text{s}$, $348 \text{ m}^3/\text{s}$ i $260 \text{ m}^3/\text{s}$.

Powodzie mogą występować na Odrze praktycznie w każdym miesiącu (tab. 7). W listopadzie, a więc w zimowym półroczu w 1930 roku miała miejsce

Tabela 7. Średnie miesięczne przepływy (SSQ) Odry w Słubicach i Gozdowicach w latach 1951-1990, w m^3/s

SSQ	XI	XII	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
Słubice	250	303	315	346	412	429	360	303	285	273	230	225
Gozdowice	444	525	562	637	742	756	607	491	443	436	395	389

Źródło: Dubicki A., Słota H., Zieliński S. 1999; Fal B. i in. 1997

jedna z największych powodzi w środkowym i dolnym biegu Odry z kulminacją prawie równą tej z 1997 roku. W listopadzie i lipcu wystąpiły wezbrania przekraczające w Eisenhüttenstadt przepływ 2500 m³/s, w marcu i w czerwcu, ok. 2000 m³/s, w lutym, sierpniu i wrześniu ok. 1700 m³/s, w pozostałych miesiącach roku (grudzień, styczeń, kwiecień, maj, październik rzędu 1200-1400 m³/s. Przeciętny czas przebiegu wezbrania (w zależności od wielkości kulminacji) wynosi od Raciborza do granicy polsko-niemieckiej 7-10 dni i dalsze dwa dni do Szczecina. Prace regulacyjne na Odrze spowodowały skrócenie biegu rzeki o około 20% (łącznie o 170 km), co znacznie przyspieszyło przebieg fali powodziowej. W odcinku ujściowym powodzie występują najczęściej na wiosnę, część z nich jest powodowana spływem kry i podniesieniem poziomu wody w Zalewie Szczecińskim przez wiatr z północy spiętrzający wodę. Zjawiska lodowe na dolnej Odrze występują średnio w ciągu 44 dni, a pokrywa lodowa utrzymuje się przez 30 dni. W otoczeniu Zalewu Szczecińskiego mogą występować powodzie sztormowe (napływ wody piętrzonej przez silny wiatr z północy i utrudniony odpływ wody z Odry).

Tabela 8. Najwyższe miesięczne przepływy (WWQ) Odry w Słubicach i Gozdowicach w latach 1951-1990, w m³/s

WWQ	XI	XII	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
Słubice	780	985	1060	1320	1170	926	1020	1610	1770	1780	1820	812
Gozdowice	1200	1460	1760	1700	1970	1610	1360	1800	1830	1870	2170	1130

Źródło: Dubicki A., Słota H., Zieliński S. 1999; Fal B. i in. 1997

2.2. OCHRONA PRZECIWPOWODZIOWA

Prezentowany na mapie zasięg wody stuletniej (Q1%) wyznaczono korzystając z istniejących opracowań, przeglądowych map geomorfologicznych, map topograficznych. Zasięg wody stuletniej, z uwagi na skalę mapy ma charakter przybliżony, zwłaszcza w dolinach dopływów Odry. Złożony przebieg zalewów wynikający z rzeźby terenu został uproszczony. Pominięto liczne, ale najczęściej niewielkie powierzchnie wznoszące się ponad zasięg wody stuletniej w dnie doliny. Odra od Opawy do Szczecina miała naturalne tereny zalewowe o powierzchni rzędu 370 000 hektarów (według Dorzecze Odry, Powódź 1997, materiały MKOO), co stanowi nieco ponad 3% całkowitej powierzchni dorzecza. Przeważająca część naturalnych terenów zalewowych Odry znajduje się w jej dolnym i środkowym biegu, na obszarze objętym niniejszym opracowaniem. W wąskich, górskich dolinach zalewane są tylko

dna, w obszarach nizinnych pojawiają się zalewy także poza dolinami i w bezodpływowych zagłębieniach poprzez wysoko podniesiony poziom wód gruntowych.

System ochrony przeciwpowodziowej w zlewni Odry składa się z zespołu zbiorników retencyjnych (ochrona czynna) i wałów przeciwpowodziowych, kanałów ulgi (ochrona bierna). Funkcjonujące w zlewni Odry poldery przeciwpowodziowe można zaliczyć do obu sposobów ochrony z uwagi na to, że tylko część polderów ma możliwość regulowania wpływu i odpływu wody, podobnie jak część zbiorników suchych.

Istniejące zbiorniki retencyjne są wielofunkcyjne, ich funkcje to zapewnienie wody do celów żeglugi na Odrze, produkcja energii elektrycznej, zaopatrzenie w wodę pitną i przemysłową, funkcje przeciwpowodziowe. Wielofunkcyjność zbiorników jest jedną z przyczyn występowania konfliktów interesów różnych dziedzin gospodarki. Ostatnia wielka powódź na Odrze w 1997 roku pokazała, że może to prowadzić do dramatycznych sytuacji przy ustawieniu priorytetów przeciwpowodziowych w dalszej kolejności. Zbiorniki suche, jeśli nie ma możliwości sterowania dopływem i odpływem wody mają małe znaczenie w redukcji szczytu fali powodziowej. Z reguły przed nadejściem szczytu fali są już wypełnione, podobnie jak poldery przepływowe. Obwałowania i kanały ulgi budowane w większych ośrodkach miejskich spełniają swoją rolę tylko w zakresie zaprojektowanych wielkości przepływów. Jeśli przepływy są wyższe niż były przewidziane, kanały ulgi i obwałowania ulegają awariom, których skutki są bardzo poważne.

Do ujścia Nysy Łużyckiej system zabezpieczenia przeciwpowodziowego Odry składa się z 23 zbiorników retencyjnych, których łączna pojemność wynosi około 933 mln m³. W podanej pojemności mieści się 7 zbiorników po stronie czeskiej o pojemności 191 mln m³. Rezerwa powodziowa 23 zbiorników wynosi 155 mln m³ po stronie polskiej i 65 mln m³ po stronie czeskiej. Po stronie polskiej stanowi tylko 21% ich pojemności. Suche zbiorniki retencyjne (12 zbiorników w zlewniach Bobru, Kaczawy, Nysy Kłodzkiej) mają łączną pojemność 29 mln m³, a poldery 178 mln m³. Nie zabezpiecza to doliny Odry przed wezbraniem. Sterowanie rezerwą przeciwpowodziową w zbiornikach wymaga sprawnie działającego systemu prognostycznego, scentralizowanego działania w czasie wystąpienia powodzi, bieżącej optymalizacji przyjmowanych rozwiązań. System wałów przeciwpowodziowych jest skrajnie niejednolity. Stan techniczny wałów budowanych od dwóch wieków jest zły. Towarzyszą Odrze od granicy czeskiej do ujścia Warty prawie na całej długości z obu stron rzeki, w wielu miejscach tworząc kanał zbyt wąski dla przeprowadzenia wód mniejszych niż stuletnie. Wysokie spiętrzenie wód powodziowych przyczynia się do dużej awaryjności wałów, które nie są ani w pełni bezpieczną ani tanią formą ochrony przeciwpowodziowej, zwłaszcza w obszarach miejskich.

2.3. GŁÓWNE OBSZARY PROBLEMOWE

Dzisiejszy stan ochrony przeciwpowodziowej Odry jest wynikiem procesu, który zapoczątkowano po powodzi w 1736 roku. Wtedy rozpoczęto, zgodnie z ówczesną wiedzą, skracanie koryta Odry poprzez przekopy w sztychach meandrów, co ułatwiało odpływ, a przyspieszało procesy erozji wgłębnej. Kolejne wielkie powodzie były impulsami do budowy wałów przeciwpowodziowych.

Głównym obszarem problemowym jest tzw. „Węzeł Wrocławski”. Przeprowadzenie wielkich wód przez obszar miasta nie jest możliwe bez strat z uwagi na niewystarczającą przepustowość, obliczoną na znacznie mniejsze wody stuletnie. Rozszerzanie zabudowy miejskiej Wrocławia na tereny zalewowe nie jest, jak to często przyjmowano, problemem powstałym po II wojnie światowej. Znacznie wcześniej, w XVIII i XIX wieku Wrocław wkroczył na tereny zalewowe, a po 1945 roku skala tego procesu wraz z rozbudową miasta osiągnęła wielkie rozmiary.

Do 1903 roku prace regulacyjne prowadzono na Odrze. Potem zaczęto realizować kompleksowy plan regulacji zagadnień powodziowych, budując system suchych zbiorników w Sudetach i na ich przedpolu oraz zbiorniki retencyjne na dopływach Odry. Zbiorniki te miały charakter wielozadaniowy. Sytuacja przeciwpowodziowa Wrocławia jest dramatyczna. Zaprojektowany po powodzi w 1903 roku i zbudowany do 1917 roku przeciwpowodziowy system chroniący Wrocław pozwala w miarę bezpiecznie przeprowadzić przez miasto przepływ 2200-2400 m³/s. Kulminacyjna fala w 1997 roku miała we Wrocławiu przepływ 3640 m³/s. Pod wodą było 35% powierzchni miasta, 3500 budynków, lokalnie głębokość zalewów sięgała 3,5 m. Główna przyczyna strat to zabudowa terenów zagrożonych zalaniem. Rozwiązaniem jest budowa zbiornika retencyjnego Racibórz wraz z systemem polderów i modernizacja istniejącej zabudowy hydrotechnicznej. Podobnie jak Wrocław również miasta: Głogów, Nowa Sól, Frankfurt, Słubice, Kostrzyń i Szczecin są silnie zagrożone wodami powodziowymi, istniejące zabezpieczenia są niewystarczające.

Szczególnym obszarem problemowym w przypadku powodzi jest Szczecin. Fala wezbraniowa uformowana w górskiej i pogórskiej części dorzecza dociera do Szczecina w znacznie spłaszczona; dodatkową ochronę dają szerokie rozlewiska między Odrą Wschodnią i Zachodnią. Katastrofalna powódź w Szczecinie może wystąpić przy nałożeniu się spływającej z góry fali i spiętrzenia sztormowego na zalewie. Latem spiętrzenia i powodzie sztormowe są rzadkie, ale istnieje możliwość nałożenia się dwu czynników, co może spowodować katastrofę w całym obszarze ujściowym Odry, aż po Cedynię.

Obszarami problemowymi związanymi z zagrożeniem powodziowym są generalnie wały przeciwpowodziowe oraz obszary międzywała. Odbudowy

i modernizacji wymagają wały przeciwpowodziowe, uszkodzone w 1997 roku na długości 328 km. Wymogi ochrony przeciwpowodziowej międzywała powodują konflikt między ekologami i hydrotechnikami. Międzywale jest przestrzenią o ściśle określonym przeznaczeniu, musi być wolne od drzew i krzewów utrudniających spływ wody. Pojawianie się w międzywale gatunków chronionych nie może być argumentem za zmianą sposobu jego użytkowania. W bezpośredniej bliskości koryta funkcjonują poldery. Budowa polderów jest stosunkowo prosta, ale wymaga wkroczenia na tereny już zajęte przez rolnictwo i osadnictwo. W „Programie Odra 2006” założono wybudowanie 250 mln m³ retencji zbiornikowej i 100 mln m³ retencji polderowej w stosunku do stanu dzisiejszego. Budowa zbiornika Racibórz (różne warianty – ok. 170 mln m³) zakłada zmniejszenie fali wezbraniowej we Wrocławiu o 1000 m³/s i znaczące obniżenie przepływów maksymalnych aż do ujścia Warty. Gospodarka na już istniejących zbiornikach powinna w większym stopniu uwzględniać aspekt przeciwpowodziowy, a nie energetyczny czy żeglugowy. Zmiana zasad gospodarowania wodą na zbiornikach jest najprostszym sposobem poprawy bezpieczeństwa w dorzeczu Odry. Zupełnie zaniedbany jest system ostrzegania przed powodzią oparty na społecznościach lokalnych.

3. PROBLEMY FUNKCJONOWANIA SYSTEMU OSADNICZEGO

3.1. OBSZARY METROPOLITALNE JAKO ORGANIZATOR PRZESTRZENI POGRANICZA

Specyfika układu osadniczego obszaru pogranicza polsko-niemieckiego wynika w znacznym stopniu z uwarunkowań historycznych. Decydujące znaczenie dla ukształtowania współczesnego systemu osadniczego miał rozwój w granicach państwa niemieckiego i dopasowanie strukturalne do ówczesnych powiązań gospodarczych i społecznych. Zmiana przynależności państwowej oraz istnienie słabo przepuszczalnej granicy zmieniło strukturę powiązań i hierarchie osadnictwa zgodnie z potrzebami gospodarki polskiej. Współcześnie stopniowy zanik granicy jako bariery przepływu ludzi, dóbr i informacji zmienia skalę powiązań gospodarczych i społecznych, zapoczątkowując kształtowanie się nowej struktury hierarchicznej systemu osadniczego również poprzez granice. Pomimo tych zmian w dłuższej perspektywie czasu system osadniczy obszaru pogranicza polsko-niemieckiego pod względem ogólnych cech strukturalnych, rozkładu wielkości i rozmieszczenia miejscowości, wykazuje dużą stabilność.

Na tle kraju obszar *Studium* charakteryzuje się znacznie większym umiastowieniem. W roku 2003 na 352 gminy znajdowało się tutaj aż 191 gmin

miejskich i miejsko-wiejskich (tab. 9). Wskutek stosunkowo dużej liczby miast procentowy przyrost ludności miejskiej w ostatnich dekadach nie był wysoki. Wskaźnik urbanizacji utrzymuje się od wielu lat na najwyższym w Polsce poziomie – ponad 71% i jest znacznie wyższy od przeciętnej w kraju (także w województwach słabiej zaludnionych i zagospodarowanych). W województwie dolnośląskim w 2003 r. ludność miejska stanowiła 71,1% ogółu ludności, co było drugim wynikiem w kraju.

Rozkład miast pod względem liczby mieszkańców zachowuje stabilność w udziale poszczególnych klas wielkości ośrodków w ogólnej liczbie ludności miejskiej (tab. 9). Od końca lat 90. następuje zahamowanie, a nawet pewien regres procesów urbanizacji, jakkolwiek procesy te postępują częściowo w formie rozprzestrzeniania się miast poza ich granice administracyjne (suburbanizacji) oraz przekształceń osadnictwa wiejskiego.

Trzon systemu osadniczego tworzą trzy wielkie miasta (Szczecin, Poznań, Wrocław) skupiające 27% ludności miejskiej obszaru *Studium*. Cechą charakterystyczną wyróżniającą na tle kraju jest większa różnica potencjału ludnościowego największych miast w stosunku do kolejnych pod względem liczby mieszkańców (ryc. 6). Miasta te (Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra, Legnica, Jelenia Góra i Wałbrzych) tworzą ośrodki subregionalne. Specyficznym rodzajem układu osadniczego jest obszar metropolitalny Szczecina silnie powiązany gospodarczo i logistycznie ze Świnoujściem, które pełni rolę awanportu. Na obszarze pogranicza, podobnie jak w przypadku całej Polski migracje

Tabela 9. Struktura wielkościowa miast w 2002 r.

Miasta według liczby mieszkańców	Liczba miast w Polsce	Odsetek ludności miejskiej w Polsce	Liczba miast na obszarze studium	Odsetek ludności miejskiej na obszarze studium
Ponizej 5 tys.	294	2,4	63	3,2
5-10 tys.	185	3,5	51	5,9
10-20 tys.	183	7,0	43	10,0
20-50 tys.	132	10,7	23	11,3
50-100 tys.	49	8,7	5	6,1
100-200 tys.	22	7,8	4	7,9
Powyżej 200 tys.	18	21,6	3	27,0
Razem	883	61,7	192	71,4

Źródło: GUS

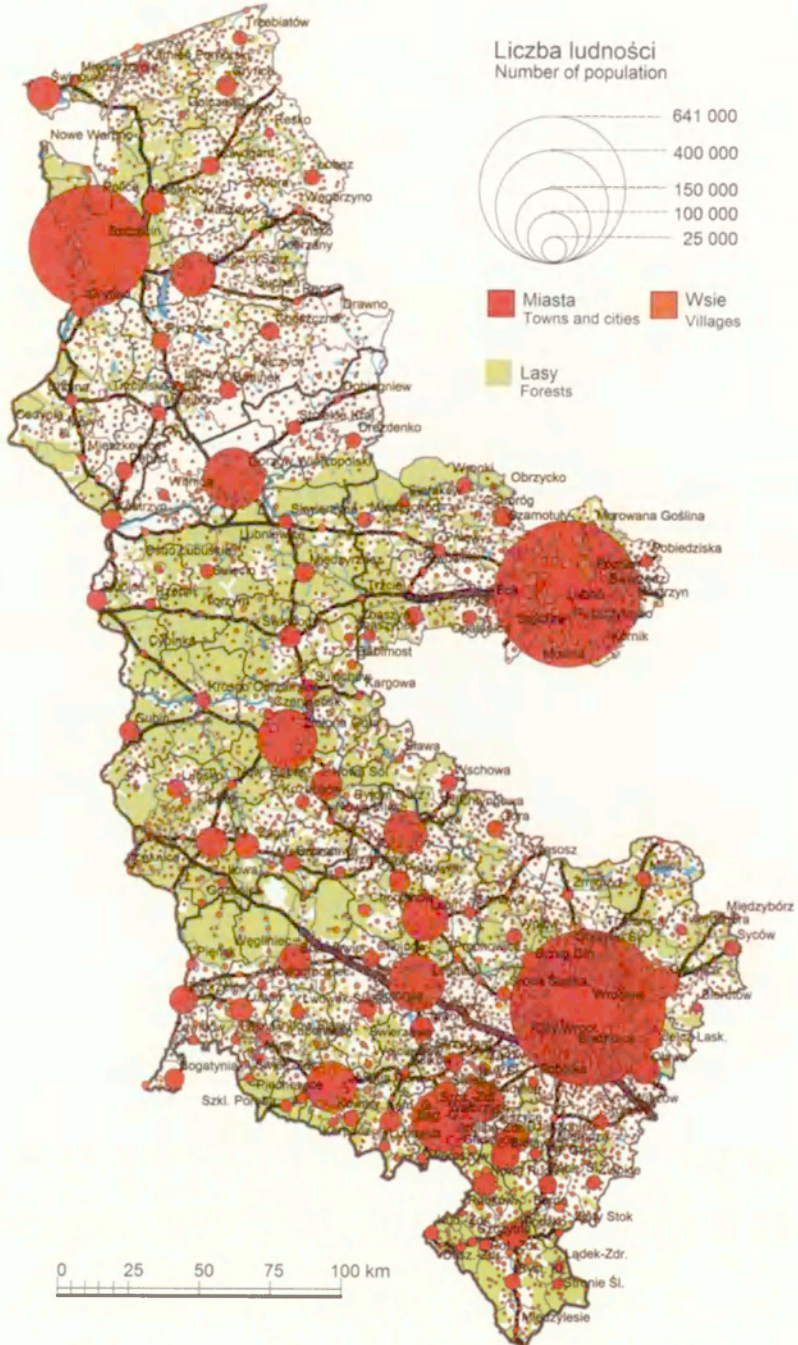
między miastami wykazują hierarchiczny układ. Ośrodki zagregowane w danej klasie wielkości mają dodatni bilans migracji z miastami zgrupowanymi w poszczególne niższe klasy, natomiast tracą migrantów, w wymiarze netto, na rzecz ośrodków wyższych klas.

Większym zmianom ulegają miasta w zakresie działalności gospodarczej. W tym przypadku występuje stan nierównowagi, a także osłabienie spójności systemu. Pogłębiają się różnice w poziomie aktywności gospodarczej między dużymi miastami i obszarami metropolitalnymi a większością pozostałych miast. W trzech największych miastach z obszaru *Studium* skupia się ponad 44% podmiotów gospodarczych ogółem działających w miastach obszaru pogranicza, jakkolwiek skupiają one tylko 37,8% ludności miast (tab. 10). Wyjątkiem są tylko miasta korzystające z renty położenia geograficznego przy granicy. Zaznaczający się od połowy lat 90. ubiegłego wieku wzrost dystansu między obszarami metropolitalnymi Wrocławia, Poznania, Szczecina, a innymi dużymi miastami, może być pierwszym etapem polaryzacji zbioru dużych ośrodków. Tymczasem równowaga w systemie miast i jego wewnętrzna spójność są warunkami realizacji podstawowego celu wyznaczonego przez polską koncepcję polityki przestrzennego zagospodarowania, jakim jest równoważenie rozwoju w przestrzeni.

Tabela 10. Koncentracja ludności (2002) i podmiotów gospodarczych (2003) w miastach

Miasta według liczby mieszkańców	Liczba miast na obszarze studium	Odsetek ludności miejskiej w miastach na obszarze studium	Odsetek ludności miejskiej na obszarze studium	Liczba podmiotów gosp. w miastach na obszarze studium	Odsetek podmiotów gosp. w miastach na obszarze studium	Odsetek podmiotów gosp. na obszarze studium
Poniżej 5 tys.	63	4,5	3,2	17 546	3,2	2,6
5-10 tys.	51	8,3	5,9	39 649	7,2	5,9
10-20 tys.	43	14,0	10,0	67 287	12,2	10,0
20-50 tys.	23	15,8	11,3	79 624	14,4	11,8
50-100 tys.	5	8,6	6,1	43 329	7,8	6,4
100-200 tys.	4	11,1	7,9	58 830	10,7	8,7
Powyżej 200 tys.	3	37,8	27,0	245 904	44,5	36,6
Razem	192	100,0	71,4	552 169	100,0	82,1

Liczba ludności na obszarze studium - 6,1 mln, liczba podmiotów gospodarczych - 672,6 tys.
Źródło: GUS



Ryc. 6. Sieć osadnicza w 2003 r.
Settlement network, 2003

Koncepcja zagospodarowania przestrzennego przypisuje głównym miastom i aglomeracjom miejskim (obszarom metropolitalnym) rolę biegunów rozwoju w skali kraju, ośrodków zdolnych do efektywnej konkurencji w skali europejskiego systemu miast. Przewiduje się postępującą koncentrację ludności i zasobów materialnych w aglomeracjach miejskich i obszarach metropolitalnych. Cel jakim jest równoważenie rozwoju ma być osiągnięty w wyniku generowania oraz dyfuzji impulsów rozwoju w przestrzeni. Miałyby ona postępować z zachodu na wschód, z dużych ośrodków miejskich do mniejszych miast położonych w otaczających regionach oraz penetrować terytorium kraju wzdłuż głównych korytarzy transportowych, tworząc pasma intensywnego zagospodarowania i rozwoju. U podstaw tej tezy leży założenie, że bliskość położenia jest ważnym czynnikiem lokalizacyjnym. Odległość geograficzna nie jest jednak równoważna z dostępnością w przestrzeni. Obszary stagnujące i zaniedbane są niejednokrotnie usytuowane w sąsiedztwie obszarów dynamicznie rozwijających się gospodarczo.

Sytuacje takie występują nawet w najbardziej intensywnie rozwiniętych regionach Europy Zachodniej. Rozprzestrzenianie się impulsów rozwoju jest z reguły nieciągłe w przestrzeni, nie jest także na ogół zgodne w dobie współczesnej z układem hierarchicznym miast. Zmiany gospodarki przestrzennej w Polsce w ostatnich latach potwierdzają te obserwacje. Jak wykazują studia szczegółowe, prowadzone m.in. w regionach Bydgoszczy, Szczecina, Lublina jak również Warszawy, zasięg korzystnego oddziaływania dużych ośrodków miejskich nie przekracza 20-30 km. Małe i średnie miasta usytuowane poza tą strefą ulegają procesom „wypłukiwania” funkcji gospodarczych, zwłaszcza wyspecjalizowanych, które zanikają wskutek konkurencji ze strony firm zlokalizowanych w głównym ośrodku lub jego bezpośrednim sąsiedztwie. Zjawisko to na obszarach pogranicza jest kompensowane w przypadku miast nadgranicznych, dla których szczególna lokalizacja jest ważnym atutem utrzymania swojej pozycji w hierarchii osadniczej kraju.

W przyszłości celowa wydaje się zmiana akcentów, przypisanie większego znaczenia ośrodkom miejskim średniej wielkości; wspieranie inwestycji wykorzystujących lokalne zasoby i innowacje oraz inwestycje w infrastrukturę zwiększające przestrzenną dostępność i spójność w systemie miast. Miasta tej kategorii powinny się stać, wraz z otaczającymi je strefami, magnesem przyciągającym szybko rozwijający się sektor wyspecjalizowanych usług finansowych, konsultingowych, mediów, przemysłu wysokich technologii oraz strumienie kapitału, migrantów i turystów. Do tej kategorii wielkościowej i „funkcjonalnej” miast można zaliczyć Zieloną Górę, Gorzów Wielkopolski, Legnicę, Lubin, Głogów, Jelenią Górę, Wałbrzych oraz większe miasta graniczne Świnoujście, Słubice, Gubin i Zgorzelec. Pozycja miast pogranicza w hierarchii ogólnopolskiej

ulega systematycznemu podnoszeniu dzięki uruchamianiu (poprzez zmniejszanie się roli granicy) potencjału demograficznego i gospodarczego pogranicznych miast niemieckich.

Zrastanie się miast przedzielonych granicą jest jednocześnie wyzwaniem i szansą podniesienia warunków życia mieszkańców oraz uzyskania wyższej konkurencyjności w integrującym się systemie osadniczym Unii Europejskiej. Przykładem takiej współpracy i integracji było utworzenie Europa Miasta Zgorzelec/Görlitz w 1998 r.

Zrastanie się narodowych systemów miejskich poszczególnych krajów Unii Europejskiej, pomimo zmieniających się układów powiązań i kształtowania się układów hierarchicznych jest znacznie zaawansowane (Korcelli 2000). Współcześnie w znaczący sposób dotyczy to miast pogranicza polsko-niemieckiego. Miasta polskie muszą się stosunkowo szybko dostosować i wywalczyć miejsce w hierarchii miast Europy. Od tego procesu zależy w dużym stopniu pomyślność i poziom życia mieszkańców. Proces polaryzacji przekształcający współcześnie krajowy system osadniczy, a zwłaszcza miejski, na obszarach pogranicza polsko-niemieckiego jest silnie modyfikowany przez zmiany systemu osadniczego Niemiec. Integracja systemu osadniczego w skali Unii Europejskiej zmienia rangę i konkurencyjność miast w pierwszym rzędzie na obszarze pogranicza. W sytuacji integracji miast przedzielonych granicą zazwyczaj jest to w interesie obu stron, w przypadku miast oddalonych od granicy może natomiast występować sprzeczność interesów i konkurencja.

Polские miasta zachodniego pogranicza i tak są w lepszej sytuacji, albowiem w skali całego kraju obserwowany jest wyraźny spadek atrakcyjności inwestycyjnej miast w miarę przesuwania się z zachodu na wschód. Koncentracja inwestycji i wzrastające znaczenie obszarów metropolitalnych świadczy o polaryzacji rozwoju gospodarczego. Po stronie niemieckiej dynamicznie rozwijającym się obszarem metropolitalnym jest Berlin, a także Drezno. Po stronie polskiej pojedyncze obszary metropolitalne Poznania, Wrocławia i Szczecina, słabo powiązane infrastrukturalnie między sobą, nie są w stanie równoważyć wpływów i narastającej dominacji Berlina.

W ramach polityki regionalnej państwa należy dążyć do rozszerzenia zasięgu oddziaływania metropolii i tą drogą prowadzić do łagodzenia dysproporcji regionalnych. Ośrodkami zmian i wyrównywania poziomu rozwoju gospodarczego powinny stać się również obszary położone wzdłuż komunikacyjnych inwestycji infrastrukturalnych łączących obszary metropolitalne. Dotyczy to zwłaszcza obszarów pomiędzy Szczecinem a Poznaniem, Wrocławiem i Poznaniem oraz Poznaniem i Wrocławiem a granicą z Niemcami.

W systemie osadniczym jednoczącej się Europy powinniśmy wprowadzić silnie zintegrowany strukturalnie i komunikacyjnie układ obszarów metropo-

litalnych Poznania, Szczecina i Wrocławia; układ metropolii, który powinien być równocześnie silnie powiązany z pozostałymi metropoliami Polski (dotyczy to zwłaszcza powiązania autostradowego Wrocław-Warszawa oraz Szczecin-Bydgoszcz).

4. LUDNOŚĆ I PROCESY DEMOGRAFICZNE

4.1. POTENCJAŁ DEMOGRAFICZNY I ROZMIESZCZENIE LUDNOŚCI

Obszar wydzielony według *Studium* jako przygraniczny zajmuje 51,5 tys. km² i jest zamieszkały przez 6,0 mln mieszkańców (2003). Stanowi to w odniesieniu do terytorium całego kraju odpowiednio 16,5 i 15,9%.

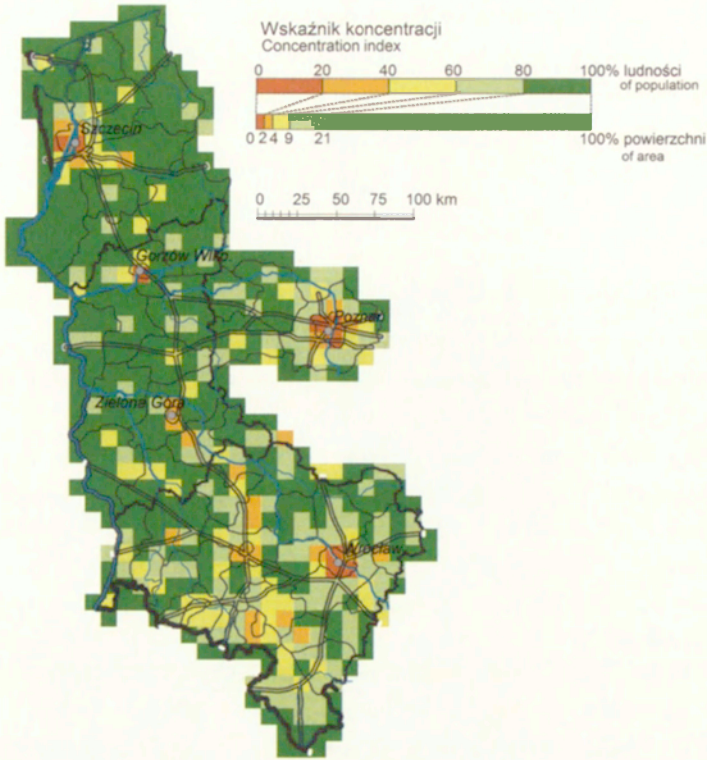
Najsłabiej zaludnione są tereny przygraniczne (poniżej 20 mieszkańców na 1 km²), najgęściej – obszary aglomeracji (wrocławska, poznańska, szczecińska), a także region przedludecki (na obszarach wiejskich powyżej 150 mieszkańców na 1 km²). Obszar *Studium* z północnego-wschodu w kierunku południowego-zachodu przecina linia Trójmiasto-Bogatynia, wyznaczająca zachodnie ramię trójkąta wzmożonego osadnictwa i ogólnie aktywności społeczno-gospodarczej w Polsce. Niski poziom zaludnienia jest wynikiem procesów historycznych i na tle kraju przeciętne zaludnienie większości obszaru należy uznać za słabe. W przypadku samych obszarów wiejskich należy ono do najniższych w kraju. W sumie 20% ludności obszaru koncentruje się zaledwie na około 2% powierzchni, a 80% ludności – na 21% powierzchni (ryc. 7).

4.2. RUCH NATURALNY

Na tle kraju obszar *Studium* charakteryzuje się dość złożoną strukturą procesów demograficznych. Występuje duże zróżnicowanie natężenia urodzeń i zgonów, a w efekcie różny poziom przyrostu, bądź ubytku naturalnego. Pod względem struktury przestrzennej można tutaj wyróżnić progresywną północ, mozaikowaty obszar centralny oraz regresywne południe. W większości gmin poziom przyrostu naturalnego jest znacznie wyższy niż średni w kraju.

Z demograficznego punktu widzenia wzrost liczby ludności na badanym obszarze należy uznać za korzystny. Elementem sprzyjającym utrzymaniu, bądź wzrostowi potencjału demograficznego, jest też znacznie niższy, od notowanego przeciętnie w kraju, wskaźnik liczby zgonów na 1000 mieszkańców, związany przede wszystkim ze strukturą biologiczną ludności.

W Polsce procesy demograficzne opisywane w teorii przejścia demograficznego nałożyły się na zjawiska związane z transformacją społeczno-gospodarczą i bardzo złą sytuacją ekonomiczną młodych małżeństw. Mają one szczególne



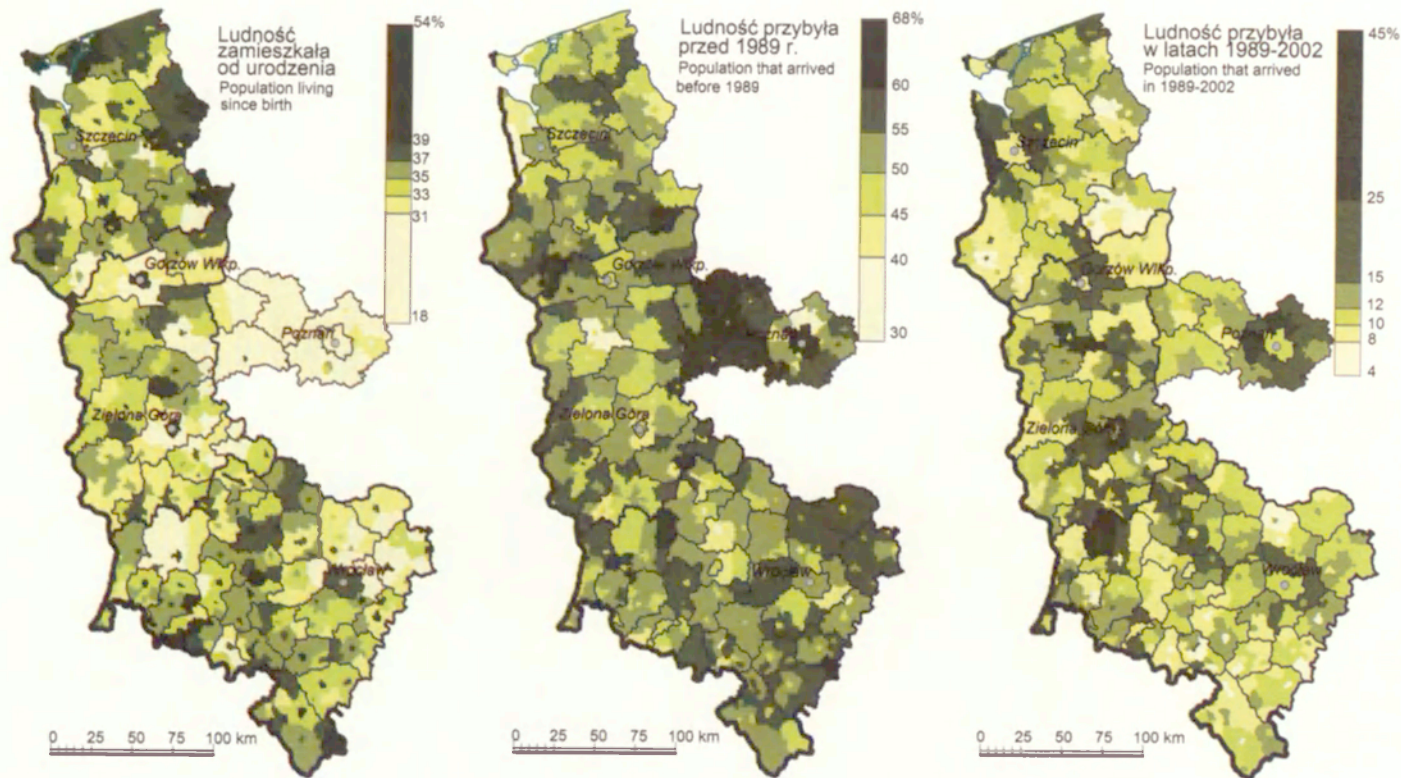
Ryc. 7. Koncentracja ludności w kwadratach 10 x 10 km w 2003 r.
The concentration of population by square of 10 x 10 km, 2003

znaczenie na obszarach zachodniej i północnej Polski, gdzie – poza aglomeracjami – jest bardzo zła sytuacja na rynku pracy.

Poziom przyrostu naturalnego na obszarze *Studium*, podobnie jak w całej Polsce, podlega radykalnym zmianom. W przypadku miast w 2003 r. odnotowano ubytek naturalny w wartościach bezwzględnych w wysokości 4,4 tys., na wsi – przyrost o 0,7 tys. osób. W sumie są to wartości w obu przypadkach wyższe od przeciętnych dla Polski (miasta: 1,0 do 0,7‰, wieś: 0,4 do 0,2‰).

4.3. POCHODZENIE LUDNOŚCI ORAZ WSPÓŁCZESNE MIGRACJE WEWNĘTRZNE I ZAGRANICZNE

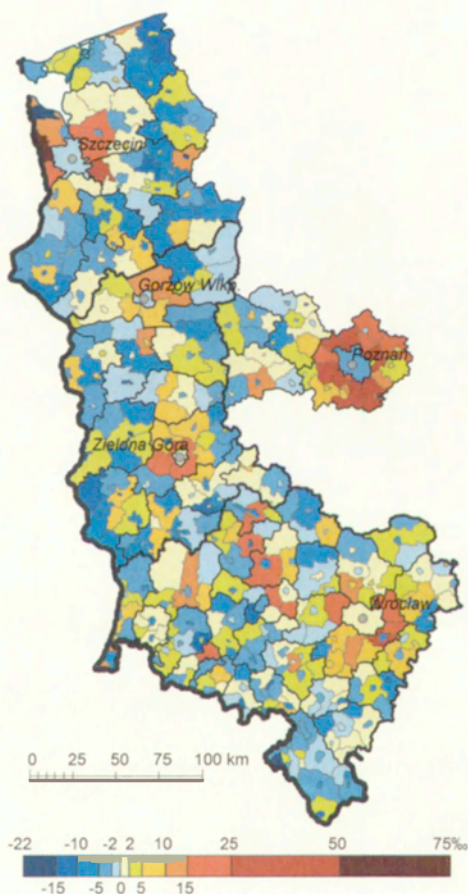
Podstawową specyfiką demograficzną obszaru *Studium* jest pochodzenie ludności i okres zamieszkiwania w obecnym miejscu. Analizowany obszar leży bowiem w większości w granicach tzw. Ziemi Odzyskanych, na których po II wojnie światowej nastąpiła niemal całkowita wymiana ludności, niespotykana na taką skalę i w tak krótkim czasie nigdzie indziej w Europie. Po II wojnie



Ryc. 8. Pochodzenie ludności w gminach w 2002 r.
Origin of population by gminas, 2003

światowej wskutek dalszych ruchów migracyjnych podział na ludność przesiedloną i dobrowolnie napływową stopniowo się zacierał, jednak analiza danych ze spisu powszechnego z 2002 r. wskazuje na dalsze utrzymywanie się czytelných różnic w tym zakresie (ryc. 8). W sumie, 36,2% ludności na obszarze *Studium* mieszkało tam od urodzenia, 52,3% przybyło przed 1989 r., a 11,4% – w 1989 r. i później.

Ludność obszaru *Studium* cechuje się wyższą od przeciętnej skłonnością do migracji, jednak na tle mobilności przestrzennej państw wysokorozwiniętych nie są to wielkości duże. Kierunki migracji w okresie transformacji zostały podtrzymane w stosunku do tradycyjnych sprzed kilku dekad, choć zdecydowanie zmieniło się ich natężenie. Współcześnie ludność nadal migruje ze wsi do miast, choć w mniejszym stopniu niż 2-3 dekady wcześniej.



Ryc. 9. Migracje ludności w gminach w wartościach względnych w 2003 r.
Migration by gminas in relative values, 2003

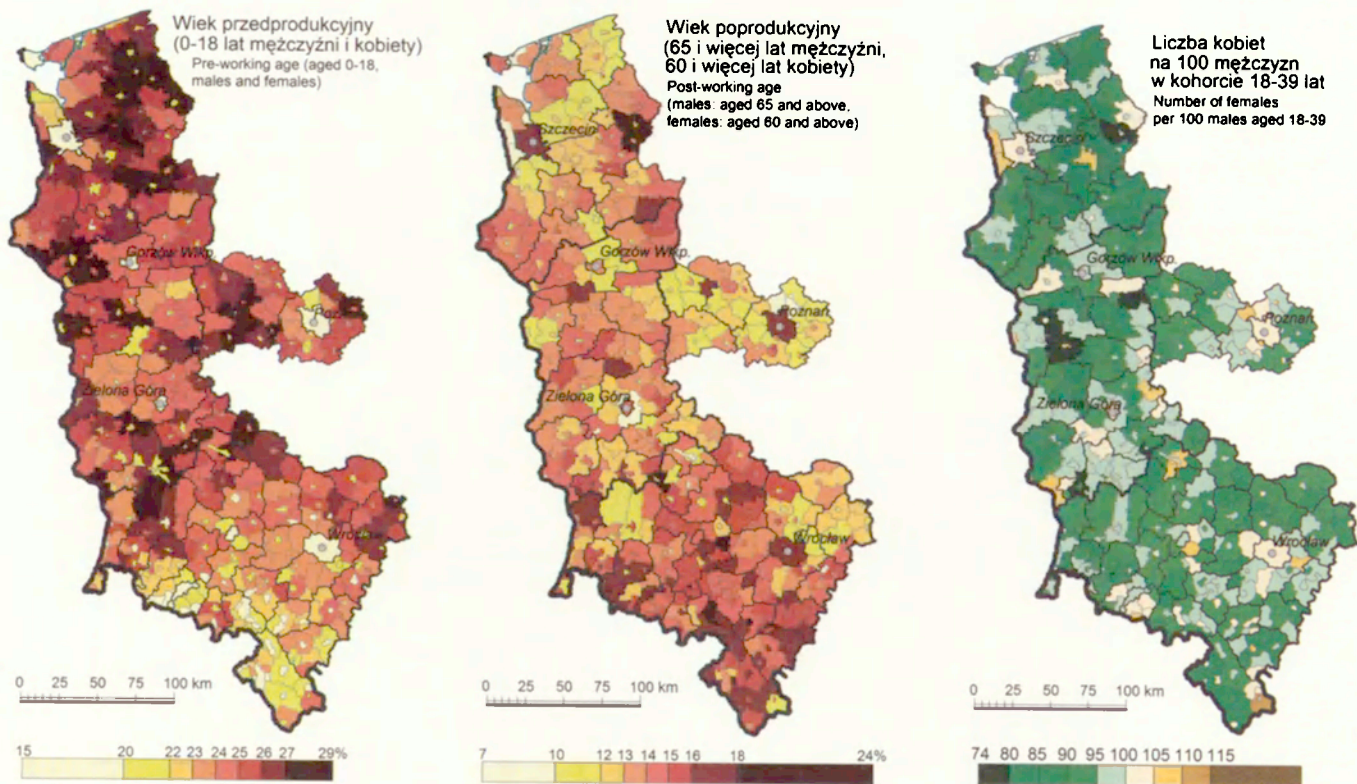
W największym miastach nasilił się bądź ujawnił proces suburbanizacji, czyli przenoszenia się ludności ze stref centralnych miast do stref podmiejskich (ryc. 9). Na analizowanym obszarze ma on największe natężenie w obszarach metropolitalnych Poznania i Wrocławia. Procesy migracji na tereny podmiejskie Szczecina, Zielonej Góry i Gorzowa Wielkopolskiego w wymiarze liczbowym nie mają dużego znaczenia, choć ze względu na niskie zaludnienie okolic tych miast ujawniają się wyraźniej w wartościach procentowych.

Charakterystyczną cechą ludności obszaru, podobnie jak całości tzw. ziem zachodnich i północnych jest wyższa skłonność do migracji zagranicznych. Z geograficznego punktu widzenia bardzo istotny jest z pewnością czynnik bliskości granicy państwowej z wysokorozwiniętym krajem. Po 1989 r. wystąpił również szereg nowych uwarunkowań, związanych z katastrofalną sytuacją na rynku pracy. W sumie geneza częściej podejmowanych migracji zagranicznych mieszkańców zachodniej Polski jest skomplikowana i składa się nań wiele czynników, ale z pewnością uwarunkowania ekonomiczne są jednymi z najważniejszych.

4.4. STRUKTURA PŁCI I WIEKU

Konsekwencją procesów demograficznych i migracyjnych jest struktura wiekowa ludności oraz płci. Obszar *Studium* wyróżnia się pozytywnie na tle kraju względną młodością demograficzną (ryc. 10). Charakterystyczne są przy tym wewnętrzne zróżnicowania, związane z wyższym odsetkiem ludności: w wieku przedprodukcyjnym w północnej części obszaru *Studium* oraz ze strefami podmiejskimi, w wieku produkcyjnym w większych miastach i aglomeracjach (zjawisko typowe w skali całego kraju) oraz poprodukcyjnym w Sudetach (konsekwencja odpływu ludności w młodszych, „mobilnych” rocznikach). W największych miastach nasila się zjawisko starzenia się mieszkańców. Dotyczy to przede wszystkim Zielonej Góry, a następnie Poznania, Wrocławia i Szczecina.

Konsekwencją zwiększonego odpływu kobiet do miast oraz dłuższego średniego wieku życia osiąganego przez kobiety jest też feminizacja ośrodków miejskich. W rezultacie w miastach notuje się podwyższony odsetek kobiet w młodszych kategoriach wiekowych. W obrębie roczników młodszych okazuje się, że na obszarze *Studium* są gminy, w których na 100 mężczyzn w wieku 20-40 lat przypada zaledwie mniej niż 70 kobiet. Związane z tym mniejsze szanse na założenie rodziny są bardzo ważnym negatywnym uwarunkowaniem dla rozwoju demograficznego.



Ryc. 10. Wybrane wskaźniki zróżnicowania ludności według wieku i płci w 2003 r.
Selected indicators of population by age and sex, 2003

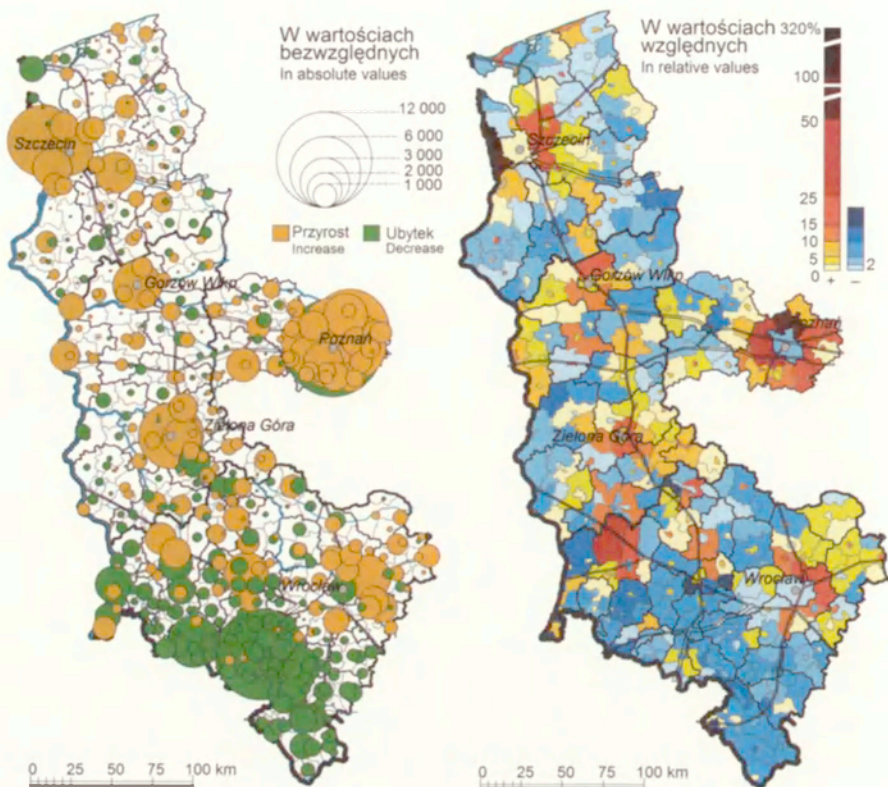
4.5. WSPÓŁCZESNE I PROGNOZOWANE ZMIANY ROZMIESZCZENIA LUDNOŚCI

Rozwój ludnościowy jest zwykle istotną oznaką koniunktury gospodarczej i atrakcyjności ośrodka lub regionu. Wynika to przede wszystkim z napływu migracyjnego, a w mniejszym stopniu przyrostu naturalnego. Imigracja ludności związana jest przede wszystkim z atrakcyjnością miejsca pracy i zamieszkania, co uwidacznia się szczególnie przy dużych różnicach regionalnych na rynku pracy (np. poziomowi bezrobocia i wynagrodzeń).

W przypadku pogranicza polsko-niemieckiego od kilku lat następuje powolny spadek liczby ludności. Zjawisko to jest prawdopodobnie znacznie intensywniejsze niż wykazują oficjalne statystyki, gdyż znaczna część ludności wyjeżdża ze swego dotychczasowego miejsca zamieszkania bez odnotowania tego w rejestrach urzędowych. Częściowo wykazał to ostatni spis powszechny, po którym liczbę ludności Polski zredukowano o około 600 tys. osób faktycznie przebywających poza granicami kraju. Na zmiany liczby ludności dodatkowo nałożyły się migracje wewnętrzne.

W sumie w niektórych gminach obszaru *Studium* błęd niedoszacowania lub przeszacowania sięgał 20%. Największe przeszacowanie dotyczyło regionu Sudetów (o około 50 tys. mieszkańców), niedoszacowanie – aglomeracji poznańskiej, wrocławskiej i szczecińskiej. Jeszcze większe różnice uwidaczniają się w podziale na poszczególne kategorie demograficzne. Trudne do sprecyzowania są też migracje wahadłowe, polegające na cyklicznych przejazdach na zwykle kilkumiesięczny okres pracy za granicę. Z opisanych względów porównywanie dużej części danych sprzed i po spisie powszechnym jest niemożliwe (zwłaszcza w zakresie migracji), a konieczne jest odniesienie się do wyników ze spisu z 1988 r. Chociaż na obszarze *Studium* od 1988 r. przybyło około 50 tys. mieszkańców, to jednak od około 1998-2000 roku zaznacza się stagnacja lub powolny spadek, najdotkliwszy w województwach dolnośląskim i lubuskim (podanie dokładnych faktycznych danych jest trudne, ze względu na niepełną statystykę rejestracji bieżącej ludności GUS).

Porównując zmiany w liczbie i rozmieszczeniu ludności, jakie zaszły w okresie transformacji na obszarze *Studium* na tle kraju można stwierdzić, że rozwój ludności następował na ogół zgodnie z trendami obserwowanymi na podstawie bilansów, ale w znacznie większym natężeniu (ryc. 11). Liczba ludności ogółem spadła i w zasadzie utrzymane zostały tradycyjne regiony depopulacyjne (Sudety, część Pomorza Zachodniego). Wzrosło też znaczenie obszarów metropolitalnych Poznania i w mniejszym stopniu Wrocławia jako ośrodków koncentracji ludności. Koncentracja ludności w największych ośrodkach osadniczych jest drugim – po powolnym spadku liczby ludności charakterystycznym procesem wpływającym na zmianę struktury zróżnicowań przestrzennych.



Ryc. 11. Zmiany liczby ludności w latach 1988-2003
Changes of number of population, 1988-2003

Przebieg procesów demograficzno-przestrzennych na obszarze *Studium* jest w znacznym stopniu zdeterminowany położeniem na peryferiach w stosunku do głównych ośrodków wzrostu w kraju, co powoduje odpływ ludnościowy oraz migrację jednostek młodszych i bardziej przedsiębiorczych. Szczególnie pogarsza się struktura demograficzna obszarów wiejskich, będących głównymi obszarami odpływu ludności, zwłaszcza młodszej i kobiet. W konsekwencji następuje zaburzenie struktury demograficznej.

W dotychczasowych opracowaniach planistycznych zwracano uwagę na miasta, ale analizy demograficzne prowadzono w oderwaniu od związków funkcjonalnych z najbliższym otoczeniem, przede wszystkim ze strefą podmiejską. Potrzebne są natomiast analizy obejmujące całe obszary metropolitalne i aglomeracje. Obszary metropolitalne i duże miasta wraz ze swoim podmiejskim zapleczem są coraz silniej różnicowane wewnętrznie, a tzw. migracje wewnątrzmięskie prowadzą do polaryzacji społecznej oraz kształtowania się obszarów biedy i bogactwa. Procesy suburbanizacji i rozlewanie się

przestrzenne miast zwłaszcza w obszarze metropolitalnym Poznania i Wrocławia staje się coraz ważniejszym generatorem zmian struktury regionalnej obszaru *Studium*.

5. PROBLEMY ROZWOJU GOSPODARCZEGO I SPOŁECZNEGO

5.1. STRUKTURA I POTENCJAŁ GOSPODARCZY POGRANICZA

5.1.1. Produkt Krajowy Brutto i jego struktura

Na obszarze *Studium* w 2002 roku wytworzono dochód o wartości 148,4 mld zł (18,7% wielkości krajowej), czyli przeciętnie 21,7 tys. zł na 1 mieszkańca (tab. 11). Przestrzenne rozmieszczenie tego ostatniego wskaźnika jest bardzo

Tabela 11. PKB w podregionach obszaru *Studium* w 2002 r.

Układ terytorialny (województwo lub podregion)	PKB				Wartość dodana			
	Wartość w mln zł	%	na 1 mieszk.	ogółem	ogółem	rolnictwo	przemysł	usługi
			zł	% średniej krajowej	mln zł	%		
Dolnośląskie ogółem	61 616	41,5	20 716	103	53 867	2,6	32,3	65,1
Jeleniogórsko- wałbrzyski	22 091	14,9	15 899	79	19 313	3,5	30,3	66,2
Legnicki	12 560	8,5	24 312	121	10 981	2,7	44,7	52,5
Wrocław	19 942	13,4	31 414	156	17 434	0,1	24,9	75,1
Wrocławski	7 023	4,7	16 203	81	6 140	6,8	37,9	55,3
Lubuskie ogółem	18 013	12,1	17 576	87	15 748	3,2	29,3	67,5
Gorzowski	7 087	4,8	18 388	91	6 196	3,5	30,3	66,2
Zielonogórski	10 926	7,4	17 087	85	9 552	3,0	28,7	68,3
Wielkopolskie*	68 809	46,4	24 417	121	60 155	3,2	29,5	67,4
Poznań	23 729	16,0	41 245	205	20 745	0,1	29,1	70,9
Poznański	20 857	14,1	18 539	92	18 233	6,8	36,0	57,3
Zachodniopomorskie (szczeciński)	24 223	16,3	21 671	108	21 177	3,2	24,2	72,6
Razem	148 438	100,0	21 774	108	129 771	2,9	30,6	66,4

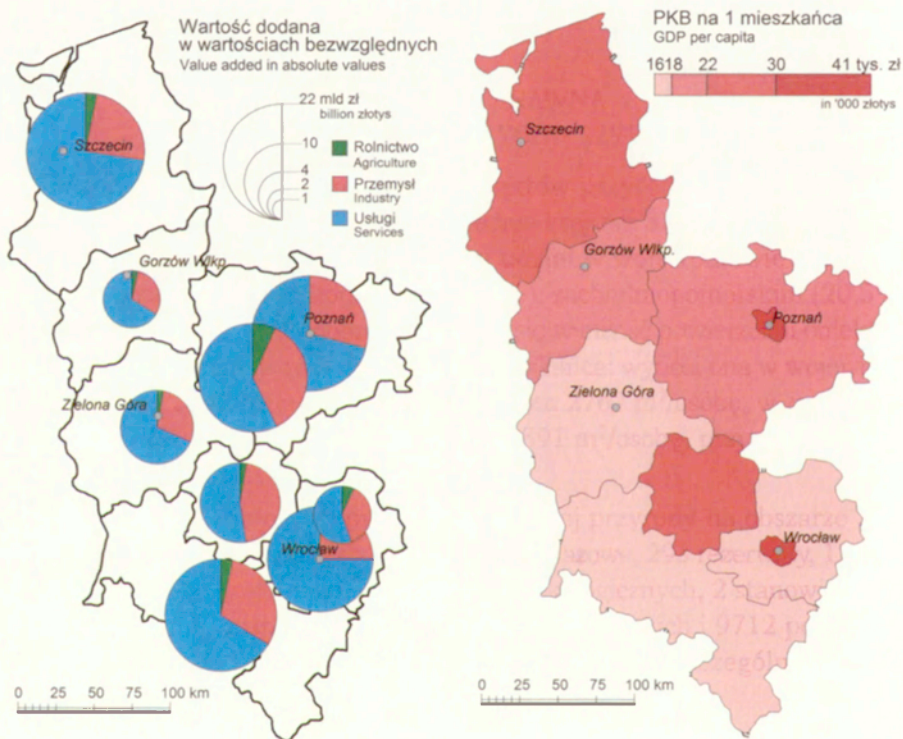
*W granicach studium, wraz z całym podregionem poznańskim

Źródło: GUS

nierównomierne i wahało się od 41,2 tys. (Poznań) do 15,9 tys. (podregion jeleniogórsko-wałbrzyski) – ryc. 12. Przeciętnie też, na całym obszarze odnotowano wyższy wskaźnik PKB na 1 mieszkańca w stosunku do średniej dla całej Polski (108%). W wartości dodanej (129,8 mld zł) największy udział stanowiły usługi (66,4%), następnie przemysł (30,6%) i rolnictwo (2,9%). Udział przemysłu jest zatem nieco wyższy niż przeciętna dla Polski, niższy jest natomiast udział rolnictwa.

5.1.2. Rozwój przedsiębiorstw

Na obszarze *Studium* w 2003 roku działało 673 tys. podmiotów gospodarczych – 2,6% w sektorze rolniczym (bez gospodarstw indywidualnych), 19,7% – w sektorze przemysłowym (z budownictwem) oraz 77,7% w sektorze usługowym. Ponad 80% wszystkich firm stanowiły jednostki małe, zatrudniające poniżej 5 osób. W sumie obszar charakteryzuje wyższy wskaźnik przedsiębiorczości na tle kraju (przeciętnie 111 podmiotów na 1000 mieszkańców) oraz dużo wyższy wskaźnik liczby spółek z kapitałem zagranicznym

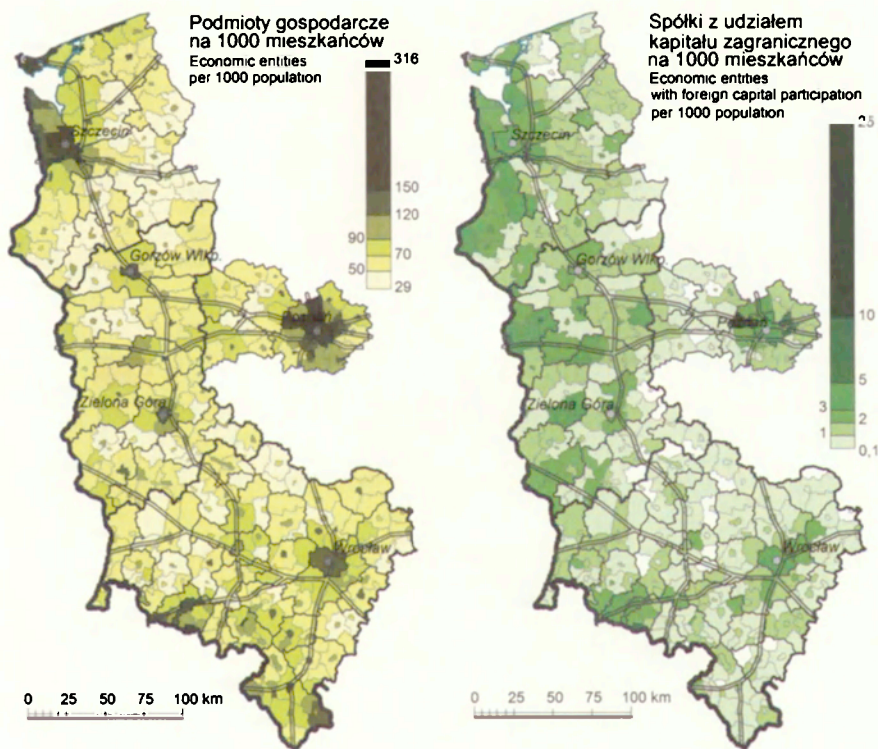


Ryc. 12. Wielkość i struktura Produktu Krajowego Brutto i wartości dodanej według podregionów w 2003 r.

Size and structure of Gross Domestic Product and value added by subregions, 2003

na 10000 mieszkańców (ryc. 13). Jest to jedna z konsekwencji położenia w pobliżu granicy państwa.

Istotną rolę na obszarze *Studium* pełnią największe przedsiębiorstwa (ryc. 14). Ze względu na wartość przychodów odgrywają one zasadniczą rolę w wielu dziedzinach życia społeczno-gospodarczego, a także politycznego. Po pierwsze, ze względu na skutki gospodarcze, lokalizacja dużego przedsiębiorstwa (lub co najmniej jego siedziby), warunkuje różny udział w tworzeniu miejscowego PKB i odprowadzaniu podatków, także w zależności od posiadania filii. Posiadanie oddziałów zamiejscowych jest charakterystyczne m.in. dla dużych przedsiębiorstw sektora usługowego. Rolą gospodarczą jest także udział w inwestycjach oraz efekt mnożnikowy, polegający na tendencji do koncentracji działalności w regionie oddziaływania dużego przedsiębiorstwa (m.in. obsługa finansowa, prawna i logistyczna, doradztwo gospodarcze, itp.). Istotną jest także rola społeczna, w której można wydzielić dwie grupy zagadnień: wynikającą z aspektów gospodarczych (np. wpływ na stopę bezrobocia,

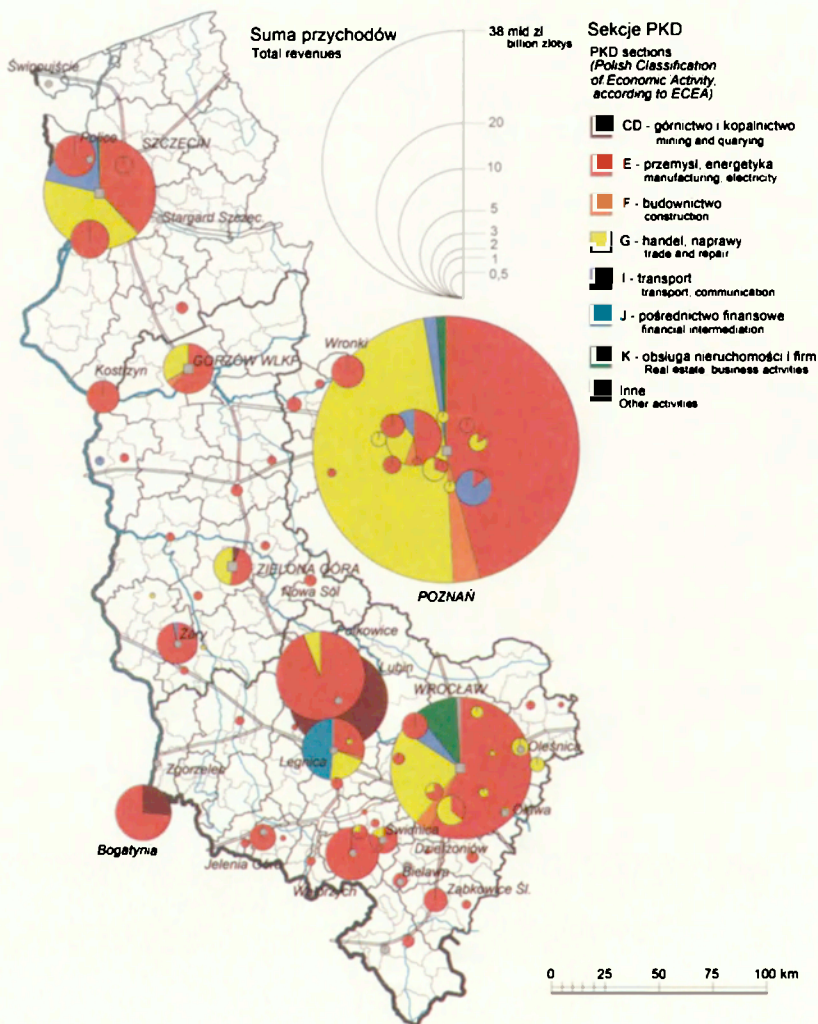


Ryc. 13. Podmioty ogółem i spółki z udziałem kapitału zagranicznego w 2003 r.

Total economic entities and companies with foreign participation, 2003

migracje związane z przyciąganiem wysoko kwalifikowanej kadry) oraz polegającą na kreowaniu wizerunku poprzez podnoszenie prestiżu miejscowości i regionu. W sumie, opisane funkcje mają bardzo duże znaczenie miastotwórcze.

Z tego względu konieczne jest porównanie rozmieszczenia siedzib największych firm względem poszczególnych kategorii ośrodków administracyjno-osadniczych. Największe znaczenie, jako ośrodek władzy gospodarczej, pełni Poznań. Następne dwa ośrodki są już pod tym względem dużo mniejsze



Ryc. 14. Przychody 300 największych przedsiębiorstw (według siedziby) w 2003 r.

Total revenues of the 300 main enterprises (by headquarters), 2003

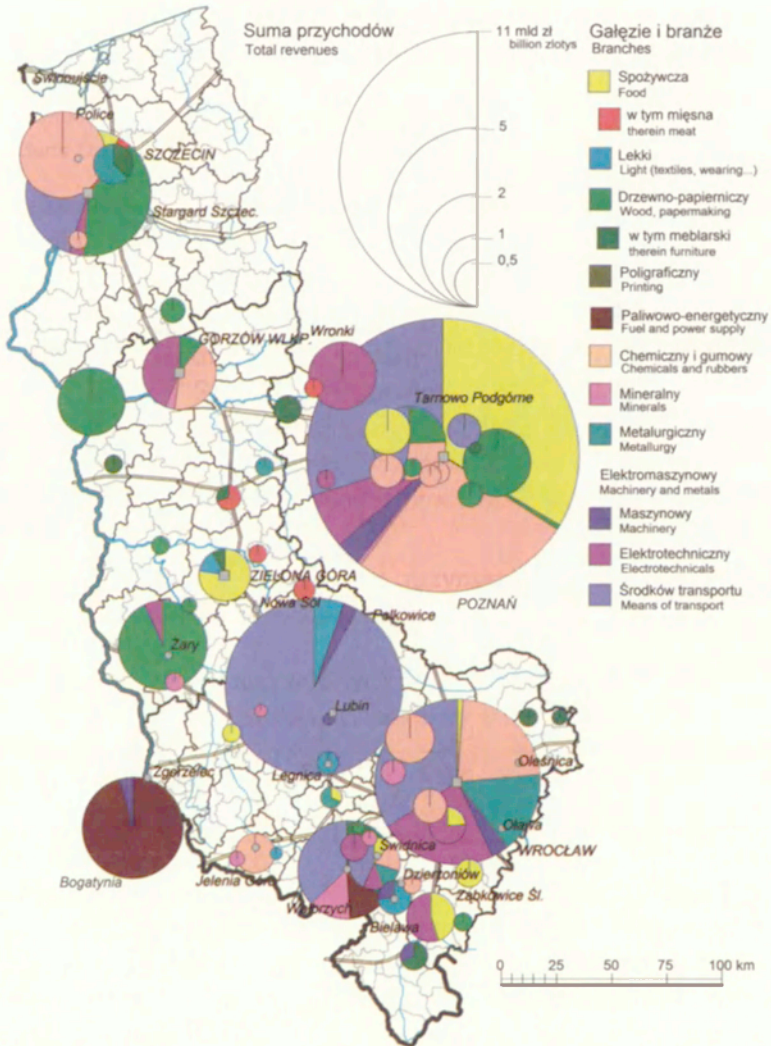
(Wrocław i Szczecin). Duże jest też znaczenie Lubiąsko-Głogowskiego Zagłębia Miedziowego, gdzie działa największa firma regionu – KGHM Polska Miedź SA (przychody grupy kapitałowej w 2003 roku wyniosły 5,6 mld zł, co dało 14 miejsce w kraju). Zwraca uwagę fakt, że wiele ośrodków subregionalnych odgrywa bardzo małe znaczenie jako miejsce koncentracji największych przedsiębiorstw. Trzeba tu wymienić m.in. Stargard Szczeciński, Świnoujście oraz Jelenią Górę. Niepokojący jest również fakt, że dużych przedsiębiorstw jest niewiele w obecnych ośrodkach wojewódzkich (Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski), względnie niewielką siłą oddziaływania, liczona obrotami handlowymi jest w zasadzie niewielka (silniejsze pod tym względem jest np. Tarnowo Podgórne).

Wśród ogółu największych przedsiębiorstw wiodącą rolę pełni sektor przemysłowy (ryc. 15). Szczególnie rozwinięta jest branża motoryzacyjna (zakłady Volkswagen Motor Polska w Polkowicach – 3, firma na obszarze *Studium* pod względem przychodów, ponadto Poznań, Wrocław i Wałbrzych). Lepiej niż inne – na tle kraju, rozwinięła się branża drzewno-papiernicza (Zary, Kostrzyn, Szczecin). Kryzys przeżywa natomiast przemysł stoczniowy, który jeszcze niedawno był jedną z wiodących branż gospodarczych. Wśród dziedzin usługowych największe znaczenie ma handel (por. rozdział 7. dotyczący powiązań funkcjonalnych w skali krajowej i transgranicznej) oraz turystyka (por. rozdział 9.). Zwraca uwagę niemal brak (poza Wrocławiem, Poznaniem i Legnicą) dużych, rodzimych jednostek działających w obrębie funkcji usługowych wyższego rzędu (pośrednictwo finansowe, obsługa nieruchomości i firm), stanowiących „lokomotywy” dla dalszego rozwoju funkcji metropolitalnych. Istniejące firmy stanowią zwykle filie warszawskich banków, zakładów ubezpieczeniowych, itd. Duże jest oddziaływanie, także w skali krajowej, kilku poznańskich central handlu detalicznego i hurtowego (największe Jeronimo Martins Dystrybucja oraz Selgros Cash & Carry) oraz energetycznego (poznańska Enea, elektrownia i kombinat górniczy w Bogatyni).

W sumie można wyodrębnić kilka stref największej (w wartościach bezwzględnych i w stosunku do liczby mieszkańców) stref aktywności gospodarczej. Wyższy rozwój (z oczywistych względów) charakteryzuje aglomeracje, przy czym pierwszorzędą rolę na obszarze *Studium* odgrywa obszar metropolitalny Poznania. Cechuje się on najlepiej wykształconym sektorem usług oraz dobrze rozwiniętym przemysłem, o cechach eksportowych (por. rozdział 7., w którym są omawiane m.in. zagadnienia handlu zagranicznego). Dominuje przemysł elektromaszynowy (w tym środków transportu), i spożywczy (m.in. zakłady browarniane, cukiernicze, tytoniowe), a ponadto farmaceutyczny (fabryka koncernu GlaxoSmithKline) i chemiczny. Poznań jest też ośrodkiem największych targów w Polsce (Międzynarodowe Targi Poznańskie

– połowa krajowej powierzchni wystawienniczej) oraz największym na obszarze *Studium* centrum naukowo-edukacyjnym (około 20 uczelni – w tym Uniwersytet im. A. Mickiewicza, oddział Polskiej Akademii Nauk – blisko 20 jednostek, duże centrum komputerowo-sieciowe, około 30 instytutów badawczo-rozwojowych – w tym Instytut Zachodni).

W drugiej kolejności wymienić należy obszar metropolitalny Wrocławia ośrodek zróżnicowanego przemysłu, przede wszystkim elektromaszynowego (m.in. zakłady Wrozamet/Mastercook), ponadto spożywczego, chemicznego,



Ryc. 15. Przychody największych przedsiębiorstw przemysłowych w 2003 r.
Total revenues of main enterprises in industry sector (manufacturing branches), 2003

lekkiego, mineralnego i poligraficznego. Wrocław jest też znaczącym ośrodkiem naukowo-badawczym (około 20 uczelni wyższych, oddział PAN).

Trzecim najsilniejszym gospodarczo obszarem metropolitalnym na obszarze *Studium* jest Szczecin wraz z awanportem Świnoujście. Port szczeciński rozciąga się wzdłuż Odry i licznych sztucznych kanałów (długość nabrzeży – około 30 km), a z Zatoką Pomorską jest połączony torem wodnym o długości blisko 100 km (do Świnoujścia 68 km), dostępnym dla statków o zanurzeniu 9,15 m (w Świnoujściu 12,8 m). Szczecin wraz ze Świnoujściem jest drugim pod względem wielkości przeładunków portem w Polsce (przeważa przeładunek węgla i towarów masowych). Najważniejszym portem tranzytowym w Polsce dostępnym dla Czech, Słowacji i części Niemiec za pośrednictwem żeglownej Odry. W obszarze metropolitalnym Szczecina rozwinął się przemysł elektromaszynowy (w tym podupadający przemysł stoczniowy), a ponadto spożywczy, chemiczny (w tym Police) i lekki. Na wschód od Szczecina wydobywane są niewielkie ilości ropy naftowej i gazu ziemnego (surowce te są ponadto wydobywane w województwie lubuskim i wielkopolskim).

Znaczącym ośrodkiem aktywności gospodarczej jest Lubińsko-Głogowski Okręg Miedziowy. Wydobycie i metalurgia rud miedzi i srebra oraz innych metali kolorowych stawia Polskę na jednym z czołowych miejsc na świecie. Istotne znaczenie posiada również rozwijający się przemysł motoryzacyjny (zakłady Volkswagena w Polkowicach).

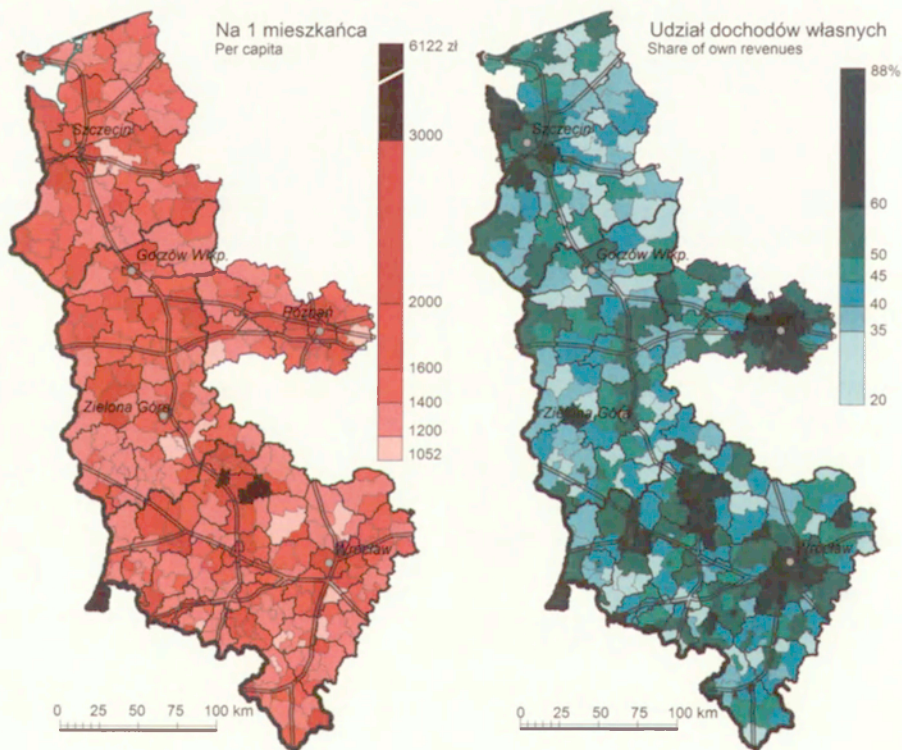
Na obszarze przedsuddeckim (we wschodniej części) ukształtował się obszar podwyższonej aktywności gospodarczej. Restrukturyzacja gospodarcza związana z transformacją oraz kryzys tradycyjnych przemysłów wraz z monofunkcyjnością branż – górnictwa węgla i przemysłu lekkiego znacznie zmniejszyła znaczenie gospodarcze obszaru. Obszar ten stał się jednym z głównych tzw. obszarów problemowych w skali kraju i mimo wielu inwestycji wymaga intensywnych działań na rzecz restrukturyzacji i aktywizacji gospodarczej, a także poprawy sytuacji społecznej.

Pozostałe ośrodki miejskie nie koncentrują dużych firm. Koncentracja średnich i małych przedsiębiorstw występuje jedynie w kilku ośrodkach i na obszarze wzdłuż granicy polsko-niemieckiej. Na odrębną uwagę zasługuje rozwój gospodarczy związany z turystyką. Dotyczy to przede wszystkim wybrzeża Morza Bałtyckiego (na obszarze *Studium* od Świnoujścia do Trzebiatowa), które w skali kraju osiąga najwyższe wskaźniki, m. in. pod względem bazy noclegowej i liczby podmiotów w sekcji H – Hotele i restauracje (por. rozdz. 9. dotyczący rozwoju turystyki). Drugi obszar związany jest z Sudetami, jednak nie w całym paśmie, a w wybranych miejscach (Karkonosze i otoczenie oraz Kotlina Kłodzka).

5.1.3. Dochody budżetowe gmin

O poziomie rozwoju gospodarczego w dużym stopniu świadczy zasobność budżetów gmin, która jest skorelowana z centrami aktywności ekonomicznej. Analiza rozkładu dochodów budżetów gmin (ryc. 16) potwierdza delimitację wyróżnionych w poprzednim podrozdziale obszarów i ośrodków wzmoczonej aktywności gospodarczej i bardziej zaawansowanego stanu rozwoju społeczno-gospodarczego. Dodatkowo analiza dochodów z CIT i podatku rolnego pozwala na wydzielenie gmin o stosunkowo dobrej sytuacji rolnictwa (na obszarach wiejskich, por. rozdział 6.). Z kolei wysoki udział i wartości dochodów z PIT na jednego mieszkańca wskazują na przeciętną wysoką zasobność gospodarstw domowych, warunkującą m.in. popyt na dobra i usługi typowo konsumpcyjne, ale także inwestycyjne (np. budowa mieszkań).

Analiza przestrzenna budżetów gmin wskazuje na istnienie silnych różnicowań wewnątrzregionalnych, rozpiętości pomiędzy gminami o największych i najmniej wartościach dochodów przypadających na 1 mieszkańca są



Ryc. 16. Wielkość i struktura dochodów budżetowych gmin w 2003 r.
Size and structure of gmina's budgets revenues, 2003

kilkukrotne. Wiele gmin, szczególnie wiejskich, osiąga bardzo niski udział dochodów własnych (poniżej 35%).

W gminach tych największą pozycją po stronie dochodów jest zwykle subwencja oświatowa. Silne zróżnicowania wewnątrz-regionalne oraz częste sąsiedztwo gmin „bogatych” z „biednymi”, świadczy o braku przepływów impulsów rozwojowych oraz o narastającej polaryzacji społeczno-gospodarczej obserwowanej na obszarze *Studium*.

5.2. POZIOM WYKSZTAŁCENIA LUDNOŚCI ORAZ PROBLEMY EDUKACJI

5.2.1. Wykształcenie ludności

Poziom wykształcenia ludności we wszystkich teoriach rozwoju społeczno-gospodarczego uznawany jest współcześnie za jeden z najważniejszych czynników rozwojowych (lub, w przypadku niskiego poziomu wykształcenia, za ograniczający rozwój). Wykształcenie ludności, wraz z kwalifikacjami zawodowymi, wchodzi w skład kapitału ludzkiego i zwykle jest też pochodną innej, podobnej zmiennej – kapitału społecznego. Strategia Lizbońska postawiła za cel krajom członkowskim Unii Europejskiej stworzenie do 2010 r. najbardziej konkurencyjnej gospodarki opartej na wiedzy, co też znalazło odzwierciedlenie w Narodowym Planie Rozwoju.

Analiza wyników spisu powszechnego z 2002 pozwala stwierdzić, że poziom wykształcenia jest niedostateczny i silnie zróżnicowany przestrzennie. Najwyższy poziom wykształcenia reprezentują największe miasta i obszary metropolitalne, gdzie odsetek ludności z wykształceniem wyższym sięga powyżej 15% (do 22%). Szczególnie wysoka koncentracja ludności lepiej wykształconej charakteryzuje suburbanizujące się strefy podmiejskie. Na drugim biegunie lokują się regiony peryferyjne, gdzie odsetek ludności z wykształceniem wyższym nie przekracza zwykle 5% (ryc. 17).

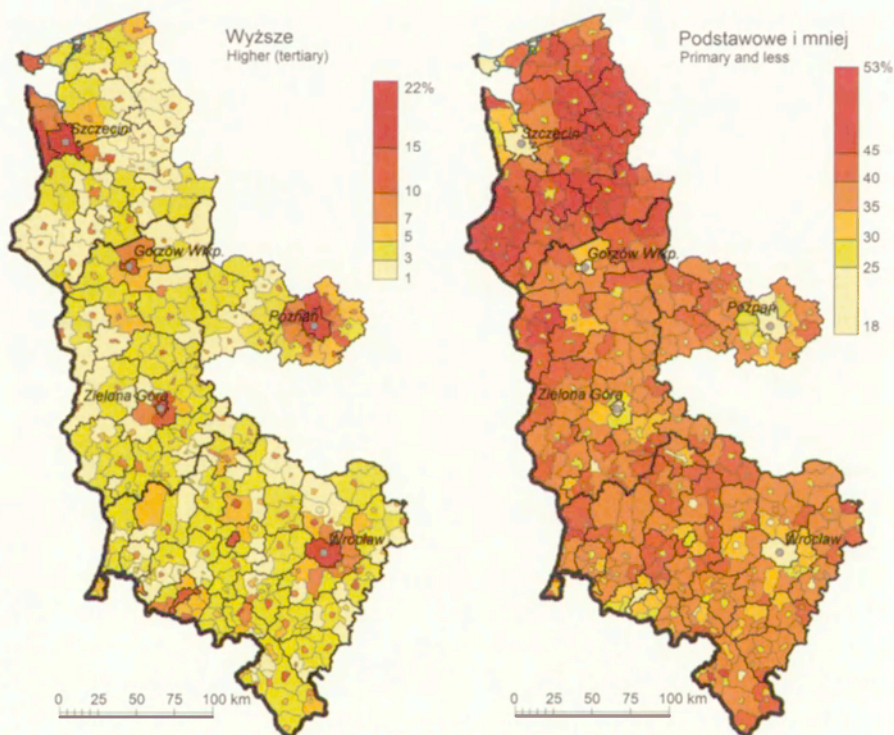
Odwrotnością opisanej struktury przestrzennej jest z kolei udział ludności posiadającej wykształcenie tylko podstawowe, podstawowe nieukończone i bez wykształcenia. W niektórych gminach wiejskich Pomorza Środkowego udział ludności z wykształceniem tylko podstawowym dochodzi nawet do 50%. Niski poziom wykształcenia ludności na obszarach wiejskich i w małych miastach wynika z niskiego poziomu rozwoju gospodarczego i ze stałego odpływu ludności lepiej wykształconej i przedsiębiorczej, przede wszystkim w młodszych kategoriach wiekowych (20-30 lat).

5.2.2. Wyniki edukacji w szkołach podstawowych i gimnazjach

Istotnym wskaźnikiem sytuacji w zakresie wykształcenia ludności są wyniki edukacji w szkołach niższego szczebla. Na obszarze *Studium* lepsze wyniki

osiągnęli uczniowie największych miast i aglomeracji, najstarsze – na wsi, zwłaszcza na tzw. obszarach popegeerowskich. Najwyższy poziom kształcenia w ośrodkach miejskich związany jest z istnieniem lepiej rozwiniętego zaplecza: bazy lokalowej oraz kadry nauczycielskiej. W konsekwencji to w miastach rozwijają się najlepsze placówki oświatowe, stojące na czele różnych rankingów. Poza tym w mieście szkoły są bardziej dostępne przestrzennie (brak konieczności długich dojazdów), a dodatkowo można wśród nich wybierać (m.in. szkolnictwo niepubliczne, które niejednokrotnie reprezentuje wyższy poziom nauczania, choć ze względu na koszty jest jednak dostępne jedynie dla stosunkowo niewielkiej liczby ludności).

Bardzo istotnym uwarunkowaniem wyników edukacji jest sytuacja rodzinna i środowiskowa. Na obszarze Polski zachodniej stosunkowo lepsze wyniki kształcenia osiągnięto w województwie dolnośląskim. Wiązać to można z pochodzeniem ludności. Aktualni mieszkańcy, którzy napłynęli na ten obszar po



Ryc. 17. Odsetek ludności w wieku 13 i więcej lat według wybranych kategorii wykształcenia w gminach w 2002 r.

Share of population (aged 13 and above) by selected level of education, 2002

II wojnie światowej pochodzą w dużym stopniu z Galicji, a więc z terenów o relatywnie wyższych niż pozostałe obszary odpływowe zachowanych więziach społecznych, przywiązaniu do tradycyjnych wartości oraz stopniu wykształcenia mechanizmów rynkowych związanych m. in. z własnością prywatną.

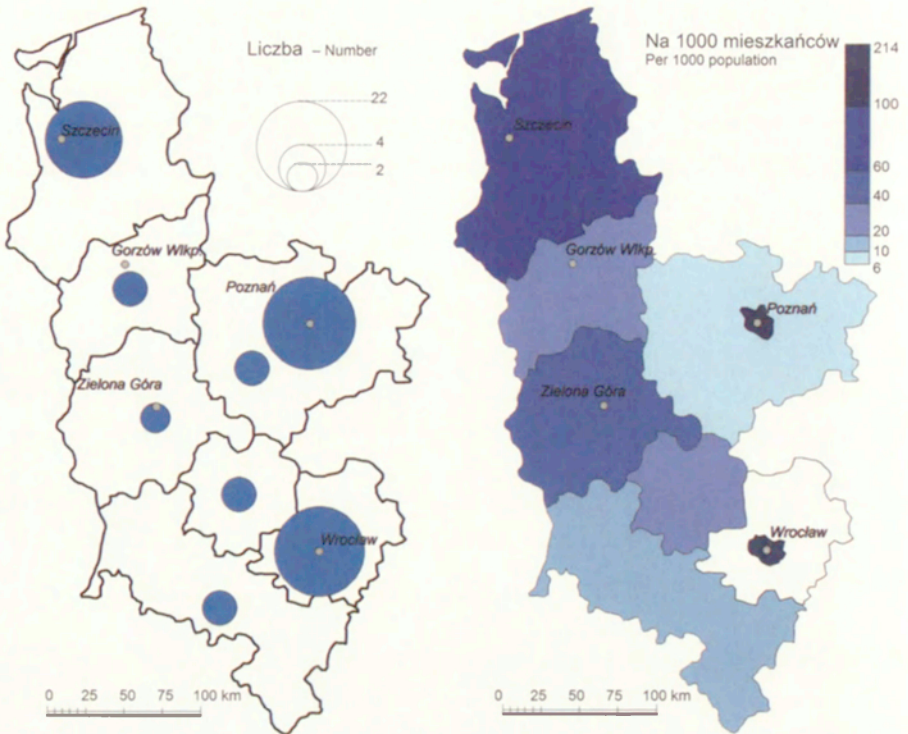
Podobnie w wysokim bezrobociu i w strukturalnej biedzie w północno-zachodniej części kraju można doszukiwać się przyczyn gorszych wyników szkolnych mieszkających tam uczniów. Potwierdzają to również bardzo złe wyniki nowej matury w roku 2005.

Konsekwencją aktualnie słabych wyników edukacji jest kształtowanie się mechanizmu powielania wykształcenia – podobnie jak biedy, a w rezultacie utrwalanie niekorzystnej struktury społeczno-zawodowej mieszkańców regionu. Ma to szczególne znaczenie na obszarach zacofanych lub dotkniętych kryzysem społeczno-gospodarczym, gdyż stanowić może istotną przeszkodą w wydzwignięciu się z recesji. Społeczeństwa gorzej wyedukowane będą bowiem mniej elastyczne wobec szybko zmieniających się warunków i mniej przydatne na rynku pracy.

5.2.3. Szkolnictwo wyższe

Istotne znaczenie dla podnoszenia poziomu wykształcenia, szczególnie w zakresie wysokokwalifikowanych specjalności i umiejętności, ma rozwój funkcji edukacji wyższego szczebla. Na obszarze *Studium* w 2003 r. działało 78 szkół wyższych, w których studiowało 1,8 mln studentów (ryc. 18). Szkolnictwo wyższe należy uznać za lepiej rozwinięte niż w pozostałych częściach kraju (oczywiście poza największymi aglomeracjami). Znamienny jest fakt, że Wrocław wyprzedza tutaj Warszawę pod względem liczby studentów na 1000 mieszkańców (wartości wskaźnika: Wrocław – 124, Warszawa – 92).

Ze względu na niski potencjał prywatnych firm sektora badawczo-rozwojowego w Polsce, ośrodki szkolnictwa wyższego i instytuty naukowo-badawcze (PAN, jednostki resortowe) pełnią główną rolę w zakresie transferu nowych technologii i podnoszenia zdolności innowacyjnych. Za niezwykle pozytywne należy uznać wykształcenie się tych funkcji w ośrodkach subregionalnych, w tym w Zielonej Górze (uniwersytet), Gorzowie Wielkopolskim, Jeleniej Górze i Legnicy, a także w mniejszych ośrodkach (Słubice). Poprzez lokalizację ośrodków szkolnictwa wyższego w znaczny sposób podnoszona jest konkurencyjność miasta i regionu. Zagrożeniem jest jednak niewystarczająca kadra akademicka i infrastruktura (głównie baza lokalowa, wyposażenie bibliotek, itd.), które w skrajnych przypadkach mogą grozić marginalizacją poszczególnych ośrodków nauczania.



Ryc. 18. Uczelnie wyższe oraz studenci w 2003 r.
Higher schools (universities, academies, colleges) and students, 2003

6. PROBLEMY PRZESTRZENI WIEJSKIEJ I ROLNICTWA

Wielka Polska zachodniej wykazuje wyraźne zróżnicowanie struktury przestrzennej, co jest wynikiem występowania na jej obszarze różnorodnych funkcji gospodarczych. Wiodącą rolę w okresie powojennym odgrywało rolnictwo uspołecznione (państwowe i spółdzielcze), którego rozwój powodował stały spadek znaczenia rolnictwa indywidualnego. W ostatnich kilkunastu latach ujawniła się wyraźnie dywersyfikacja terenów wiejskich wynikająca z upadku gospodarstw państwowych, rosnącego bezrobocia, zmniejszenia opłacalności produkcji rolnej oraz procesów peryferyzacji.

Obszar *Studium* wypada korzystniej na tle innych obszarów kraju pod względem wyposażenia w elementy infrastruktury technicznej i komunikacyjnej; ma też lepsze warunki mieszkaniowe. Jest to wynik zarówno przeszłości historycznej, jak i inwestycji prowadzonych w okresie powojennym, m.in. przez państwowe gospodarstwa rolne. Upadek przedsiębiorstw państwowych

przyczynił się do obniżenia jakości tej infrastruktury, która wobec braku gospodarza podlega dekapitalizacji.

Stosunkowo najslabiej rozwinięta jest wieś w gminach przygranicznych, co jest wynikiem ich wieloletniej marginalizacji. Położenie przygraniczne, brak szerszej współpracy z partnerami niemieckimi oraz brak inwestycji ograniczały możliwości rozwoju społecznego i gospodarczego tych terenów. Współcześnie można je zaliczyć do obszarów problemowych wymagających pomocy zewnętrznej i opracowania strategii rozwoju.

6.1. STRUKTURA OSADNICTWA WIEJSKIEGO

Zachodnie województwa charakteryzuje stosunkowo mała gęstość miejscowości wiejskich. Najniższą gęstością wiejskiej sieci osadniczej charakteryzują się obszary przygraniczne, głównie z terenu woj. lubuskiego, Bory Dolnośląskie i niektóre obszary górskie. Najgęstsza sieć osadnicza występuje w sąsiedztwie Poznania i Wrocławia oraz na obszarach o stosunkowo dobrych warunkach agroekologicznych. Wsie są na ogół duże i średnie, tj. liczące ponad 200 osób. Największe wsie spotykamy na Nizinie Śląskiej, w Sudetach oraz w strefach podmiejskich dużych miast (Gorzowa Wielkopolskiego, Zielonej Góry, Poznania i Wrocławia). Ważnym czynnikiem mogącym stymulować rozwój społeczny i gospodarczy wsi jest stosunkowo gęsta sieć małych ośrodków miejskich. W sąsiedztwie większych miast zawansowany jest proces urbanizacji wsi. Jego zasięg zależy od wielkości ośrodka miejskiego i dostępności komunikacyjnej. W końcu lat 1990. zwiększył się odpływ mieszkańców miast na tereny podmiejskie oraz na obszary wiejskie z dobrą dostępnością komunikacyjną. Można się spodziewać, że proces ten nasili się jeszcze w latach następnych.

6.2. SPECYFIKA LUDNOŚCI WIEJSKIEJ

Mała gęstość miejscowości wiejskich sprawia, że obszary wiejskie zachodniej Polski należą do najslabiej zaludnionych. W woj. zachodniopomorskim przeciętna gęstość zaludnienia terenów wiejskich wynosiła w 2002 r. około 24 os./km², a w lubuskim 26,8 os./km². Ich cechą jest także niski odsetek ludności wiejskiej, co jest też świadectwem wysokiego stopnia zurbanizowania tej części kraju.

W zakresie struktury wiekowej ludności wiejskiej obszary wzdłuż granicy polsko-niemieckiej nie odbiegają istotnie od przeciętnej krajowej. W latach 1980. ubiegłego wieku zmiany ludnościowe w zachodniej Polsce nie były duże. Blisko połowę gmin charakteryzował wzrost liczby ludności. Wzrost koncentrował się przede wszystkim na wybrzeżu, w rejonie Szczecina, na Pojezierzu Wielkopolskim oraz w Sudetach. W latach 1990. większość gmin cechował spadek

liczby ludności i był to wynik ruchów migracyjnych oraz ubytku naturalnego. Tylko na obszarach podmiejskich Poznania, Szczecina i Wrocławia obserwowano wzrost liczby ludności. Przyczynił się do tego dynamiczny proces migracji ludności miejskiej na obszary sąsiadujące z aglomeracjami miejskimi.

Jednym z największych problemów polskiej wsi jest niski poziom wykształcenia jej mieszkańców. Według danych GUS w 2002 r. odsetek osób z wykształceniem ponadpodstawowym w kraju wynosił 56% (w 1988 r. – 39%), w tym wykształcenie wyższe posiadało zaledwie 4% ludności wiejskiej. Pod względem wykształcenia mieszkańców wsi zachodnia Polska (z wyjątkiem obszarów popegerowskich Pojezierza Pomorskiego) wypada korzystniej na tle innych części kraju. Ma to wyraźny związek z pozarolniczą aktywnością gospodarczą tamtejszej ludności. Okazuje się bowiem, że udział mieszkańców wsi zatrudnionych w rolnictwie wynosi na przykład w woj. lubuskim około 25%, co w porównaniu z 70% w woj. świętokrzyskim i podkarpackim oraz około 80% w woj. lubelskim i podlaskim jest wartością niewielką. Stosunkowo najwyższy odsetek ludności zatrudnionej w rolnictwie występuje na tradycyjnych obszarach rolniczych, tj. Wielkopolsce, na Nizinie Śląskiej i Ziemi Poryckiej. Na zachodzie niski jest również współczynnik zatrudnionych w rolnictwie na jednostkę powierzchni. Najniższe wartości występują na terenie Pomorza, gdzie przeważają duże lub bardzo duże powierzchniowo gospodarstwa rolne.

Wysoki udział grupy zatrudnionych poza rolnictwem miał wpływ na poziom bezrobocia rejestrowanego na wsi, który na przykład w woj. lubuskim wynosił w 2003 r. około 29%. Również w woj. zachodniopomorskim upadek PGR spowodował gwałtowny wzrost bezrobocia na wsi i wykształcenie się obszarów biedy. W niektórych powiatach województwa zachodniopomorskiego w połowie 2004 r. stopa bezrobocia przekraczała 40% (powiat łobeski – 43,5%, białogardzki – 40,6%) i była ponad dwukrotnie wyższa niż przeciętnie w kraju (19,5%). Gminy popegeerowskie naznaczone zostały szczególnym piętnem procesów transformacji i prywatyzacji sektora państwowego. Spowodowało to degradację gospodarczą i społeczną obszarów popegeerowskich, a wiele rodzin żyje tam poniżej granicy ubóstwa. Bezrobotna ludność jest na ogół słabo wykształcona i przegrywa konkurencję z bezrobotnymi z miast.

Pomimo występowania obszarów wysokiego bezrobocia wieś zachodniego pogranicza wykazuje stosunkowo większą aktywność gospodarczą. Wyższa jest też jej aktywność społeczna, co potwierdza frekwencja w wyborach parlamentarnych i referendum na temat członkostwa w UE. Ludność wiejska obszarów wzdłuż granicy polsko-niemieckiej najbardziej zdecydowanie poparła przystąpienie do UE. Wskazuje to na jej bardzo duże oczekiwania. Takie poparcie może też świadczyć o korzystnych zmianach jakie miały miejsce

w okresie przedakcesyjnym. Tereny zachodnie były największym konsumentem środków pomocowych.

6.3. UŻYTKOWANIE ZIEMI

Zachodnie obszary przygraniczne mają nietypową strukturę użytkowania ziemi, w której równorzędną rolę odgrywają użytki rolne i tereny leśne. Ukształtowany w przeszłości obraz przestrzennego zróżnicowania udziału użytków rolnych w powierzchni kraju jest funkcją dwóch elementów: presji demograficznej o różnym nasileniu w poszczególnych częściach kraju oraz stopnia przydatności warunków przyrodniczych dla rolnictwa. Województwa zachodnie mają zróżnicowane warunki glebowe. Tam gdzie są one najmniej korzystne zachowały się duże powierzchnie lasów. Tworzą one największy w Polsce kompleks leśny ciągnący się od Pomorza po Bory Dolnośląskie. Dzięki zdecydowanej przewadze lasów państwowych możliwa jest skoordynowana i kompleksowa gospodarka gruntami leśnymi.

Najwyższa koncentracja użytków rolnych charakteryzuje Ziemię Pyrzycką, gminy na zachód od Poznania oraz Nizinę Śląską. Z kolei najniższy udział gruntów rolnych występuje na terenie całego województwa lubuskiego. W ujęciu województw tylko obszar dolnośląski posiada wyższy od przeciętnego w kraju udział użytków rolnych; w 2003 r. ziemie zagospodarowane przez rolnictwo zajmowały 58% ogólnej powierzchni województwa (średnia w kraju około 52%).

Obraz udziału gruntów ornych w strukturze użytków rolnych wskazuje na trzy obszary ich koncentracji. Pierwszy obszar upraw polowych ciągnie się pasem od granicy (pomiędzy Szczecinem a ujściem Warty) po północne krańce Pojezierza Pomorskiego. Drugi pas ciągnie się równoleżnikowo od granicy po Poznań, a trzeci tworzą gminy Niziny Śląskiej. Na pozostałym obszarze warunki środowiska przyrodniczego, głównie jakość gleb, nie sprzyja roślinnej produkcji rolnej, dlatego w strukturze użytków rolnych wysoki udział mają użytki zielone.

Ostatnie kilkanaście lat – to proces stałego wzrostu powierzchni gruntów czasowo nie użytkowanych tzw. odlogów i ugorów. Jest to wynik upadku gospodarki państwowej i silnej ekstensyfikacji produkcji rolnej na gruntach poplegerowskich, które pozostają bez faktycznego gospodarza. Największy udział odlogów i ugorów w powierzchni gruntów ornych występuje na najsłabszych jakościowo gruntach będących własnością Skarbu Państwa. Ponadto część gruntów odloguje się z myślą o zmianie ich funkcji (najczęściej z rolniczej na budowlaną). Zjawisko to obserwuje się szczególnie w sąsiedztwie Szczecina, Wrocławia, Zielonej Góry i Gorzowa Wielkopolskiego, gdzie ceny gruntów są wysokie, a po odrolnieniu wzrastają o kilkaset procent.

Pozostałe kategorie użytków rolnych mają zdecydowanie mniejsze znaczenie. Łąki i pastwiska koncentrują się w dolinach rzek, w sąsiedztwie Zalewu Szczecińskiego oraz na terenie Sudetów. Sadownictwo nie należy do tradycji tamtejszego rolnictwa, dlatego też tylko w sąsiedztwie największych miast udział upraw trwałych (sady i uprawy krzewów owocowych) w strukturze użytków rolnych wzrasta powyżej 2-3%. Produkowane owoce przeznaczone są na ogół na potrzeby rynku lokalnego.

Lata 90. przyniosły wielkie zmiany w strukturze własności ziemi. Upadło rolnictwo sektora uspołecznionego, a znaczną część jego użytków rolnych przejęło rolnictwo indywidualne. Największe zmiany wystąpiły na terenie woj. zachodniopomorskiego. Likwidacja sektora państwowego wygenerowała wiele negatywnych skutków ekonomicznych i społecznych, które stanowią aktualnie i w najbliższych dziesięcioleciach wyzwanie dla polityki regionalnej. Niemniej obszar zachodni charakteryzuje się nadal najniższym w kraju udziałem gruntów rolnych we władaniu rolnictwa indywidualnego. Na przykład w woj. dolnośląskim użytki rolne znajdujące się we władaniu gospodarstw indywidualnych stanowiły w 2003 r. 75,4% ogólnej powierzchni tej kategorii gruntów.

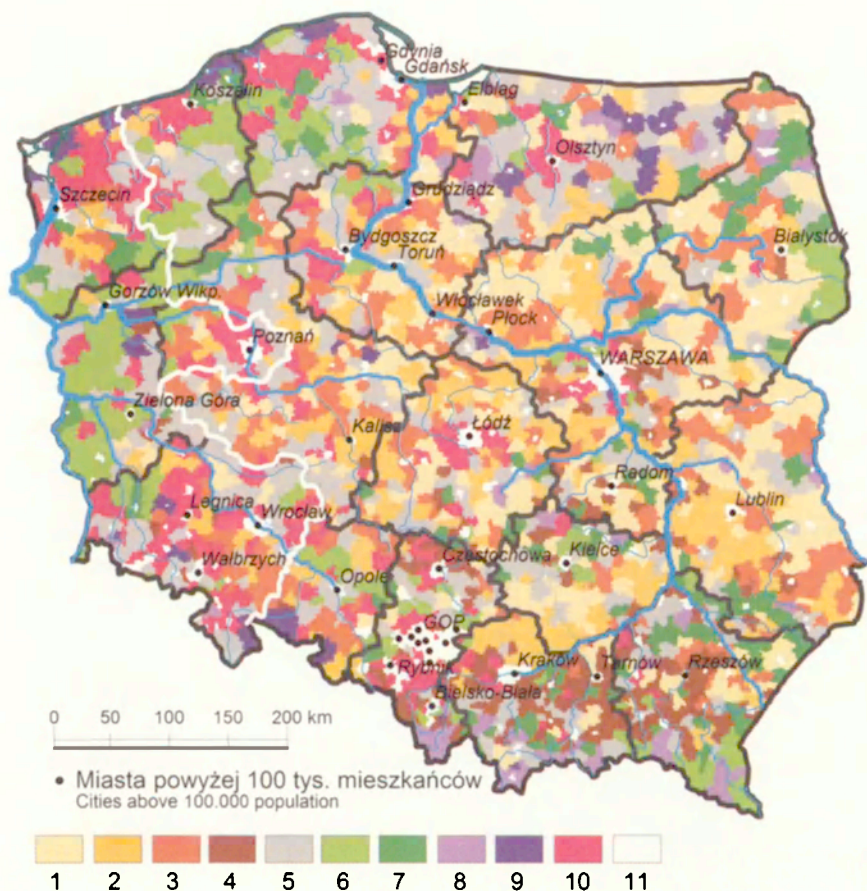
W przypadku lasów sytuacja własnościowa przedstawia się odwrotnie. Po wojnie większość z nich upaństwowiono. W 1996 roku sektor publiczny dysponował 83,3% wszystkich lasów. Z dużym uproszczeniem można przyjąć, że na terenie Ziem Odzyskanych lasy stanowią prawie wyłącznie własność sektora publicznego.

6.4. FUNKCJE GOSPODARCZE OBSZARÓW WIEJSKICH

Rozpatrując funkcje gospodarcze wsi obszar zachodni jest najbardziej zróżnicowany w kraju. O ile w centralnej i wschodniej Polsce wieś ma charakter monofunkcyjny – rolniczy, o tyle na zachodzie dużą grupę stanowią wsie wielofunkcyjne, które charakteryzuje współwystępowanie głównie funkcji rolniczej i leśnej, w mniejszym stopniu także turystyki, mieszkalnictwa i usług. Można zatem stwierdzić, że obszary wiejskie wzdłuż granicy polsko-niemieckiej są na ogół wielofunkcyjne i jest to bardzo korzystne zjawisko.

Gminy o wyraźnej dominacji funkcji rolniczej występują głównie na obszarach o korzystnych warunkach agroekologicznych (Ziemia Pyrzycka i Nizina Śląska). Funkcja leśna koncentruje się natomiast w gminach środkowej części badanego obszaru i wynika z występowania tam dużych powierzchni leśnych (40-60% ogólnej powierzchni jednostek). Towarzyszy jej na ogół rolnictwo. Z kolei w północnej i południowej części koncentrują się gminy o funkcjach

mieszanych, w których najważniejszą rolę odgrywają turystyka, leśnictwo i rolnictwo. Występują tam również gminy o przewadze funkcji pozarolniczych, w których na skutek spadku opłacalności rolnictwa i wzrostu cen ziemi przeznaczonej na cele nierolnicze, coraz większego znaczenia nabierają funkcje mieszkaniowe, rekreacyjne, usługowe. Wyższy w stosunku do innych obszarów kraju poziom urbanizacji sprzyja podejmowaniu pracy poza rolnictwem. Ponadto otwarcie granicy z Niemcami umożliwia rozwój handlu i usług. Dlatego ludność wiejska na badanym obszarze wykazuje dużą aktywność gospodarczą.



Ryc. 19. Klasyfikacja funkcjonalna gmin w 1999 r.

Functional classification of gmines, 1999

1 – rolnictwo mało intensywne i mało towarowe, 2 – rolnictwo intensywne i towarowe, 3 – rolnictwo mieszane z udziałem 1 i 2, 4 – rolnictwo i funkcje pozarolnicze, 5 – funkcje mieszane, 6 – leśnictwo z udziałem funkcji pozarolniczych, 7 – leśnictwo z udziałem rolnictwa, 8 – turystyka i wypoczynek z udziałem leśnictwa i rolnictwa, 9 – turystyka i wypoczynek z udziałem funkcji pozarolniczych, 10 – funkcje pozarolnicze – usługowe, mieszkaniowe i inne, 11 – obszary miejskie

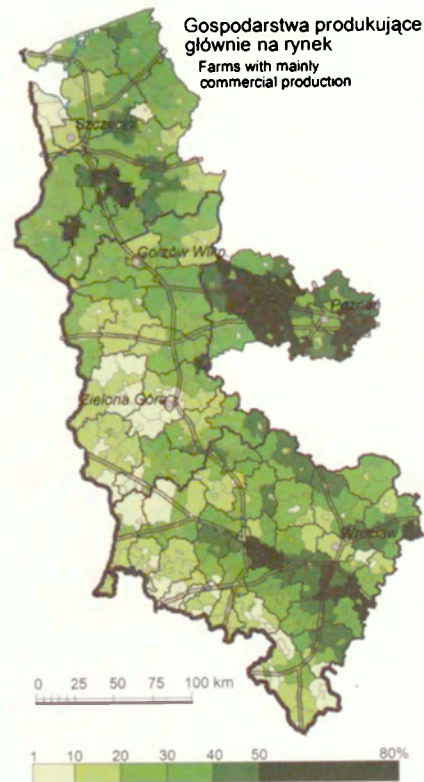
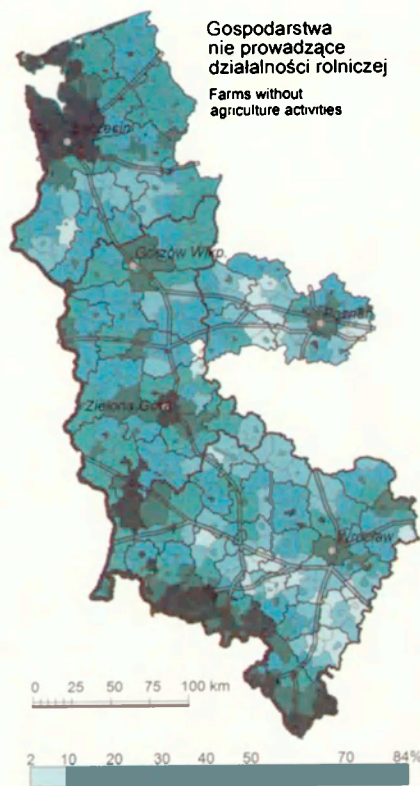
Ostatnie kilkanaście lat charakteryzował intensywny rozwój turystyki wiejskiej. Zaczyna być ona postrzegana jako ważna gałąź działalności gospodarczej w skali lokalnej, regionalnej i krajowej. Według Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi w 1993 r. na wsi istniało około 1000 gospodarstw domowych świadczących usługi turystyczne, natomiast w 2000 r. było ich już 11 260. Około połowę z nich stanowiły gospodarstwa agroturystyczne, reszta zaś to gospodarstwa, w których nie prowadzi się bezpośredniej produkcji rolnej.

Współcześnie co dziesiąty obiekt oferujący nocleg jest kwaterą agroturystyczną. Najwięcej gospodarstw agroturystycznych jest w woj. małopolskim i warmińsko-mazurskim, a zatem na obszarach o wysokich walorach przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych. Na zachodzie ta forma turystyki nie jest tak popularna, co może wynikać z mniejszej atrakcyjności przyrodniczej tych terenów. Tylko na obszarach nadmorskich, pojeziernych i w Sudetach można oczekiwać jej rozwoju. Inne formy turystyki mają lokalnie bardzo duże znaczenie gospodarcze. Na przykład jest to podstawowa działalność gospodarcza we wsiach nadbałtyckich.

6.5. GOSPODARKA ROLNA

Pomimo pewnych znamion jednorodności gospodarki rolnej na terenach zachodnich, poziom jej rozwoju jest wyraźnie zróżnicowany regionalnie. Najkorzystniejsze warunki przyrodnicze do produkcji rolnej ma województwo dolnośląskie, dlatego użytki rolne stanowią ponad połowę jego powierzchni. Z kolei w sferze warunków społeczno-ekonomicznych najlepiej wypada woj. wielkopolskie, w którym gospodarstwa rolne charakteryzują się najlepszym wyposażeniem infrastrukturalnym, wysoką towarowością, a ich właściciele mają lepsze przygotowanie zawodowe. W województwie lubuskim przyrodnicze warunki produkcji rolnej należą do trudnych. Gorsza jest też kondycja gospodarstw rolnych cechujących się na ogół niską towarowością; tylko około 30% tamtejszych farm produkuje głównie na rynek. Z kolei woj. zachodniopomorskie ma korzystne warunki naturalne do produkcji rolnej. Ważnym atutem jest struktura obszarowa gospodarstw; średnia wielkość indywidualnego gospodarstwa rolnego wzrastała w ostatnich latach i wynosi obecnie około 18 ha. Do największych problemów należy ubóstwo terenów popegerowskich i związana z tym ekstensyfikacja produkcji.

Generalnie poziom rozwoju rolnictwa, jego towarowość i tzw. kultura rolna są na terenach zachodnich wyższe niż w środkowej i wschodniej części kraju. Najmniej korzystnie przedstawia się sytuacja gospodarstw położonych w strefie przygranicznej, które pod wieloma względami przypominają tradycyjne gospodarstwa rolne centralnej Polski. Na przykład poziom towarowości



Ryc. 20. Udział wybranych kategorii gospodarstw w gminach w 2003 r.
Selected categories of farms by gminas, 2003

<http://rcin.org.pl>

gospodarstw w gminach przygranicznych w woj. lubuskim jest znacznie niższy niż przeciętna w kraju. Większość z nich produkuje głównie lub wyłącznie na własne potrzeby. Na przeciwległym biegunie leżą gospodarstwa Wielkopolski i Niziny Śląskiej z intensywnymi metodami produkcji, wyraźną specjalizacją i wysokim stopniem towarowości (co drugie gospodarstwo produkuje głównie na rynek). Dzięki temu rolnictwo jest główną formą działalności gospodarczej tych obszarów i stanowi podstawowe źródło dochodów gospodarstw domowych. Podobnie wysoki udział rolnictwa w dochodach gospodarstw obserwujemy na terenie Pomorza. Z kolei na ziemi lubuskiej, przede wszystkim na terenach przygranicznych, działalność rolnicza traktowana jest tylko jako sposób uzupełnienia skromnych dochodów gospodarstw, w których strukturze większą rolę odgrywają emerytury i renty. Takie gospodarstwa zasługujące na miano „socjalnych”, w dalszej perspektywie czasowej skazane są na upadek.

W strukturze produkcji rolnej terenów zachodnich przeważa produkcja mieszana, przy czym, na obszarach o intensywnym rolnictwie produkcja roślinna podporządkowana jest przynoszącej wyższe dochody produkcji zwierzęcej. Największą koncentrację charakteryzuje chów trzody chlewnej, zlokalizowany głównie w Wielkopolsce. Bydło, głównie mleczne, nie wykazuje tak silnej koncentracji i z wyjątkiem ziemi lubuskiej oraz terenów przygranicznych woj. zachodniopomorskiego, gdzie jego pogłowie jest niewielkie, jest rozmieszczone równomiernie.

W zakresie produkcji roślinnej przeważa uprawa zbóż. Na Nizinie Śląskiej i ziemi pyrzyckiej duży udział stanowi uprawa roślin przemysłowych, w tym przede wszystkim buraka cukrowego i rzepaku. W sąsiedztwie dużych aglomeracji miejskich występują gospodarstwa specjalizujące się w produkcji warzyw gruntowych i owoców.

7. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE W SKALI KRAJOWEJ I TRANSGRANICZNEJ

Wzrost gospodarczy regionów zależy od ich zdolności do interakcji z otoczeniem, zarówno społeczno-gospodarczym jak i przyrodniczym. Dlatego każda analiza przestrzenna musi uwzględnić powiązania gospodarcze z innymi regionami (Isard 1965). Wyrazem powiązań funkcjonalnych są przepływy ludzi, dóbr oraz informacji odbywające się za pomocą sieci transportu i łączności (Domański 2004). Tym samym można przyjąć, że istniejące powiązania są głównym generatorem popytu na infrastrukturę transportową i telekomunikacyjną. Jednocześnie stanowią one podstawę sporządzanych prognoz ruchu i muszą być brane pod uwagę przy planowaniu przestrzennym. W strefie

pogranicza dynamika zmian intensywności powiązań jest silnie zdeterminowana przemianami funkcji granic, w tym przede wszystkim stopniem ich przenikalności. Przenikalność ta ma wpływ nie tylko na interakcje międzynarodowe, ale także pośrednio na relacje wewnętrzne (np. poprzez ewentualny dostęp do elementów sieci transportowych położonych po drugiej stronie granicy lub na skutek pojawienia się sposobności pośrednich w postaci miasta zagranicznego). Przenikalność polskiej granicy zachodniej zwiększyła się w latach 1989-2004 w sposób zasadniczy. Proces ten ulegnie zakończeniu z chwilą przystąpienia Polski do strefy Schengen. Jednocześnie układ powiązań funkcjonalnych międzynarodowych jak i wewnętrznych – nie jest identyczny z prognozowanym w ubiegłej dekadzie. Na jego obecny kształt wpływają procesy społeczno-ekonomiczne oraz uwarunkowania geopolityczne w skali kontynentalnej, a nawet globalnej.

7.1. WEWNĘTRZNE POWIĄZANIA SPOŁECZNO-GOSPODARCZE

Analizę popytu wewnętrznego na infrastrukturę transportową przeprowadzono przede wszystkim na podstawie badań ruchu drogowego. Transport drogowy charakteryzuje największa elastyczność. Tu także sieć potencjalnych tras przejazdu (dróg) jest najgęstsza. W efekcie otrzymany obraz odzwierciedla stan obecnych powiązań funkcjonalnych. Rozkład ruchu kolejowego pozostaje natomiast w znacznie większym stopniu obciążony układem sieci powstałych w historycznych uwarunkowaniach społeczno-ekonomicznych. Szczególną uwagę poświęcono ponadto turystyce krajowej (patrz rozdział 7.3.). Zgodnie z szeroką definicją turysty i ruchu turystycznego („za turystów uznajemy osoby znajdujące się dobrowolnie, czasowo poza środowiskiem związanym z codziennym rytmem życia” – Kowalczyk 2002) analiza udzielonych noclegów pozwala na identyfikację nie tylko wyjazdów wypoczynkowych, ale także podróży służbowych będących odzwierciedleniem relacji ekonomicznych. W warunkach globalnej redukcji kosztów transportu istotnym elementem rozwojowym stała się bowiem nie tylko dostępność komunikacyjna w przewozach towarowych, ale w równym stopniu także dostępność poszczególnych regionów w ruchu pasażerskim (np. przejazdy kadry zarządzającej).

Do analizy wykorzystano najnowsze dostępne badania ruchu drogowego z roku 2000 (kolejne pełne badanie przeprowadzone zostanie w roku 2005; *Ruch drogowy* 2000, 2001). Obejmują one natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich. Przeprowadzono sumowania ruchu wylotowego w najważniejszych węzłach drogowych Polski Zachodniej. W przypadku większych ośrodków jako ruch wylotowy przyjmowano z reguły drugi dostępny przekrój (w celu wyeliminowania podmiejskiego ruchu dojazdowego). Ranking

miast-węzłów położonych na badanym obszarze o największym natężeniu (ponad 30 tys. pojazdów na dobę) przedstawiono w tabeli 12.

Tabela 12. Największe węzły drogowe pogranicza polsko-niemieckiego w 2000 r.

Miasta	Ruch drogowy na trasach wylotowych				
	Drogi krajowe		Drogi wojewódzkie		Razem
	liczba dróg wylotowych	ruch w pojazdach na dobę	liczba dróg wylotowych	ruch w pojazdach na dobę	ruch w pojazdach na dobę
Poznań	6	86 308	4	36 529	122 837
Wrocław	8	97 700	4	17 596	115 296
Szczecin	6	48 065	3	12 118	60 183
Legnica	6	50 541	1	4 520	55 061
Zielona Góra	4	39 631	4	5 130	44 761
Lubin	4	38 329	2	4 439	42 768
Świebodzin	4	36 461	2	3 311	39 772
Pniewy	3	35 285	1	3 200	38 485
Gorzów Wlkp.	4	25 606	4	11 086	36 692
Oleśnica	2	28 151	2	8 321	36 472
Swidnica	2	21 310	3	14 049	35 359
Goleniów	3	30 275	3	4 057	34 332
Oława	2	19 414	4	14 896	34 310
Polkowice	2	28 904	2	3 613	32 517
Sulechów	3	27 610	3	4 367	31 977

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Ruch Drogowy 2000*, Transprojekt, Warszawa 2001

Na szeroko rozumianym pograniczu polsko-niemieckim bezspornie największymi węzłami drogowymi są Poznań i Wrocław. Są to zarazem jedne z największych węzłów w skali kraju. Rola Szczecina w tym zakresie jest, w świetle danych o ruchu drogowym, niedoszacowana, z uwagi na nieuwzględnienie innych form transportu (przede wszystkim transportu morskiego). Kolejnymi miejscami koncentracji ruchu są Legnica, Zielona Góra i Lubin. Natężenie notowane na trasach wyjazdowych z tych ośrodków jest już jednak wyraźnie mniejsze. W przypadku Legnicy dużą jego część stanowi ruch tranzytowy na autostradzie A4. Spośród dróg międzynarodowych przechodzących przez badany obszar (tab. 13) najbardziej obciążone (średnie natężenie liczone dla całej długości) są trasy E-30 (Warszawa–Berlin), E-40 (Kraków–Drezno) oraz E-67 (Warszawa–Wrocław–Kudowa). Na samym tylko

Tabela 13. Ruch drogowy na trasach międzynarodowych w 2000 r.

Drogi międzynarodowe przecinające obszar badań	Średni ruch drogowy 2000 ogółem	Udział pojazdów ciężarowych w ruchu		Ruch na obszarze badań		Obciążenie* na obszarze badań	
		ogółem (%)	pojazdy ciężkie (%)	maksymalny	minimalny	maksymalne	minimalne
E 28 (Berlin–Gdańsk)	9 692	25	8	15 677	4 562	964	294
E 30 (Berlin–Terespol)	12 843	35	18	24 420	8 236	2 693	1 596
E 36 (Berlin–Wrocław)	4 552	24	14	5 707	3 529	501	262
E 40 (Drezno–Korczoza)	13 439	30	13	16 977	7 372	1 603	830
E 65 (Swinoujście–Lubawka)	8 629	27	11	15 699	2 181	1 282	44
E 67 (Piotrków–Kudowa)	11 432	31	12	18 682	4 593	1 523	191
E 261 (Gdańsk–Wrocław)	8 819	30	10	15 172	4 871	955	362

*Liczba osi obliczeniowych 100 kN na dobę na pas

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Ruch Drogowy 2000*, Transprojekt, Warszawa 2001

pograniczu największy ruch notuje się na dwóch pierwszych spośród wyżej wymienionych. Istotną informacją świadczącą o wewnętrznych powiązaniach gospodarczych jest notowany odsetek samochodów ciężarowych. Zdecydowanie największe wartości osiąga on na trasie E30 (aż 35%; 18% dla samochodów najcięższych) oraz E40, E67 i, co charakterystyczne, także E261 (Poznań–Wrocław). Trasa E30 jest też na interesującym nas odcinku najbardziej obciążona ruchem ciężkim wyrażonym liczbą osi obliczeniowych na dobę. Wyraźnie mniej obciążone są drogi E28 (Szczecin–Gdańsk) i E36 (Wrocław–Berlin). Sytuacja na szlaku E65 (przyszła droga ekspresowa S3; Swinoujście–Lubawka) jest bardzo zróżnicowana na poszczególnych odcinkach. Generalnie duże natężenie (oraz obciążenie ruchem ciężarowym) występuje pomiędzy Szczecinem a Gorzowem Wielkopolskim oraz pomiędzy Zieloną Górą a Legnicą. Środkowy i południowy (sudecki) fragment szlaku charakteryzuje się mniejszym ruchem.

Rozkład wewnętrznego ruchu kolejowego jest zdeterminowany układem infrastruktury. Na badanym obszarze najbardziej obciążonymi ruchem szlakami kolejowymi są linie Szczecin–Poznań, Szczecin–Swinoujście, Poznań–Wrocław, Wrocław–Legnica, Wrocław–Zielona Góra i Poznań–Świebodzin. Ich przedłużeniem są trasy wychodzące z Poznania i Wrocławia w kierunku

wschodnim (odpowiednio do największych w kraju węzłów kolejowych w Warszawie i GOP). Natężenie ruchu zdecydowanie maleje na odcinkach skierowanych w stronę granicy niemieckiej. Wynika to z regresu międzynarodowej komunikacji kolejowej. Relatywnie mniejsze jest też obecnie natężenie ruchu na trasie Szczecin–Zielona Góra, wykorzystywanej wcześniej jako magistrala do wozowa portu szczecińskiego. Świadczy to m.in. o zmianie zaplecza zespołu portowego Szczecin–Świnoujście: w przeszłości stanowił je GOP oraz Czechosłowacja, obecnie rolę tę pełnią Berlin i Poznań. Krajowy ruch lotniczy to w praktyce wyłącznie połączenia ośrodków regionalnych z Warszawą. Spośród portów lotniczych położonych na badanym obszarze największe natężenie ruchu (w większości ruchu do stolicy) odnotowujemy we Wrocławiu (168 tys. w 2003 r.), blisko dwukrotnie mniejsze w Poznaniu i jeszcze mniejsze w Szczecinie. Rozkład ten dowodzi braków infrastruktury transportu lądowego na kierunku Warszawa–Wrocław (w Poznaniu połączenia kolejowe są konkurencyjne cenowo i czasowo dla lotniczych).

Przeprowadzona analiza prowadzi do wniosku, że głównymi kierunkami wewnętrznych powiązań funkcjonalnych w Polsce zachodniej są trasy łączące duże metropolie, w tym przede wszystkim Szczecin–Poznań–Wrocław oraz ich przedłużenia w kierunku wschodnim (Poznań–Warszawa, Wrocław–GOP i Wrocław–Warszawa). Potwierdza to tezę, że po połączeniach równoleżnikowych, największe znaczenie ekonomiczne mają dziś w Polsce układy skośne, a dopiero w trzeciej kolejności południkowe. Zwracał już na to uwagę w latach 1970. Bolesław Malisz.

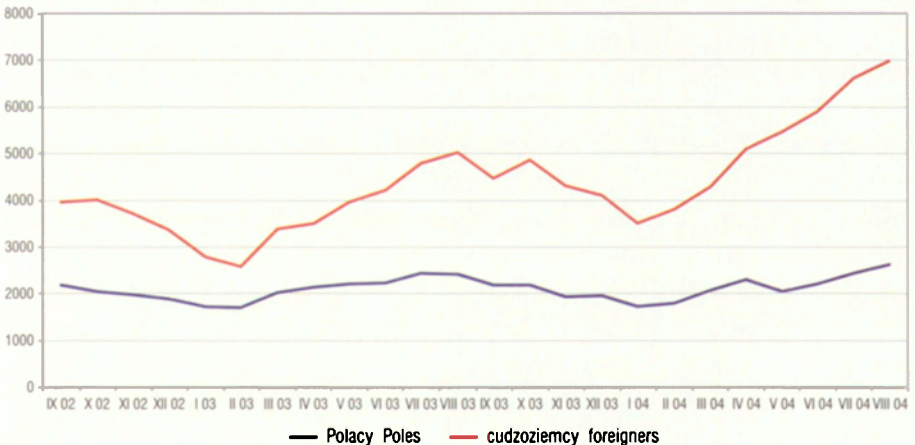
7.2. TRANSGRANICZNE POWIĄZANIA SPOŁECZNO-EKONOMICZNE

Po 1989 r., wraz z transformacją i decentralizacją gospodarki i życia społeczno-politycznego doszło w Polsce do dekoncentracji powiązań międzynarodowych. Zbiegła się ona w czasie z nasileniem ogólnoswiatowych procesów globalizacji i zmian charakteru produkcji. Istnienie powiązań międzynarodowych jest istotnym uwarunkowaniem przy ocenie szans rozwojowych oraz konkurencyjności regionu. Dotyczy to także sfery społecznej, gdzie indywidualne kontakty mieszkańców z zagranicą stanowią, często niedostrzegany, element kapitału ludzkiego.

Poniżej omówiono powiązania transgraniczne w handlu zagranicznym i turystyce. Oddzielnie przedstawiono zagadnienie ruchu granicznego, jako wymiernego przejawu interakcji w rejonach przygranicznych. Opis relacji międzynarodowych na poziomie powiatowym bazuje na badaniach prowadzonych wcześniej z wykorzystaniem materiałów z lat 2000/2001 (Komornicki 2003).

7.2.1. Osobowy polsko-niemiecki ruch graniczny

Roczna liczba przekroczeń granicy polsko-niemieckiej wzrastała bardzo szybko w pierwszej połowie lat 1990., co było związane przede wszystkim z intensywnym rozwojem handlu przygranicznego. W okresie największej przygranicznej prosperity (1994-1999) ruch w obu kierunkach przekraczał 130 mln osób rocznie. Zdecydowanie dominowali w nim obywatele Niemiec. Załamanie wielkości ruchu nastąpiło po roku 1999 i dotyczyło w większym stopniu cudzoziemców niż Polaków. Jego przyczyną było wyrównywanie się cen detalicznych w Polsce i w Niemczech, powstanie dużych centrów handlowych po niemieckiej stronie granicy (konkurencja dla polskich bazarów), a po części także mniejsza aktywność turystyczna Polaków. Analiza ruchu w układzie miesięcznym dla lat 2002-2004 dowodzi jednak, że wspomniana tendencja została zatrzymana. Wzrost był większy niż prognozowany, m.in. przez Instytut Turystyki. Sam wzrost ruchu, jaki występował w pierwszych miesiącach 2004 r., odpowiadał wahaniom sezonowym w latach poprzednich. Zdecydowanie większa była jednak skala tego wzrostu w kategorii cudzoziemcy (przede wszystkim obywatele Niemiec) już po 1 maja 2004. Wstąpienie Polski do Unii Europejskiej stało się zatem czynnikiem stymulującym przyjazdy sąsiadów zza Odry do Polski. Nastąpiła intensyfikacja obserwowanego od końca lat 1990. na pograniczu polsko-niemieckim zjawiska zastępowania przyjazdów na zakupy, przyjazdami w celu korzystania z usług, m.in. stacji obsługi samochodów, salonów fryzjerskich, gabinetów dentystycznych, a ostatnio także bardziej zaawansowanych usług medycznych.



Ryc. 21. Polsko-niemiecki osobowy ruch graniczny w okresie wrzesień 2002 - sierpień 2004

Polish-German border traffic, September 2002 - August 2004

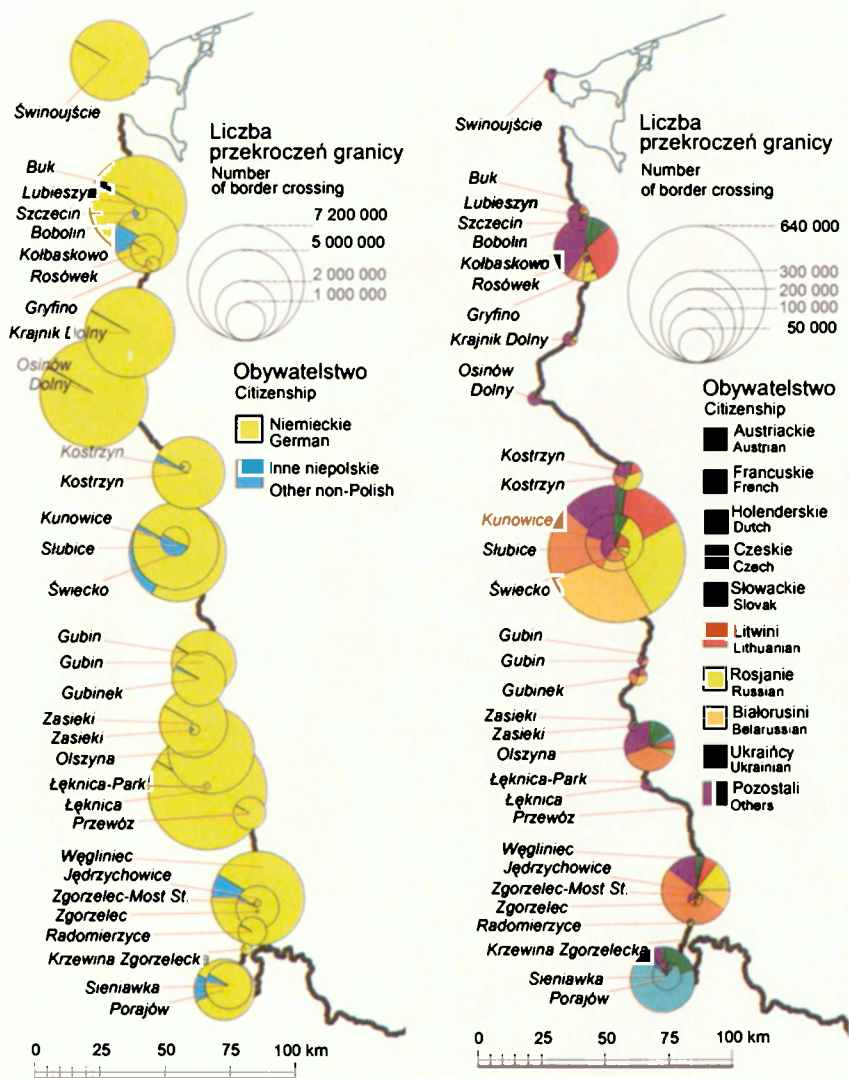
Źródło: na podstawie materiałów Komendy Głównej Straży Granicznej

Struktura polsko-niemieckiego ruchu granicznego była i jest silnie zróżnicowana na poszczególnych przejściach granicznych. Możemy mówić o ich daleko idącej specjalizacji. Na punktach lokalnych (szczególnie tych w sąsiedztwie małych miejscowości) zdecydowanie dominują obywatele Niemiec. W punktach położonych przy głównych szlakach tranzytowych (Kołbaskowo, Świecko, Olszyna, Jędrzychowice) przeważają Polacy. Tam też koncentruje się ruch obywateli państw trzecich. Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej i związane z tym wcześniejsze (październik 2003) wprowadzenie wiz dla obywateli Rosji, Białorusi i Ukrainy, nie wpłynęło znacząco na liczbę podróżnych ze wschodu udających się przez Polskę tranzytem do Niemiec i innych krajów Europy Zachodniej.

Najruchliwszymi przejściami granicznymi o znaczeniu tranzytowym są punkty w Świecku (blisko 10 mln przekroczeń w obu kierunkach w roku 2004), Jędrzychowicach (9,4 mln) i Olszynie (ryc. 22). Mniejszy ruch notowany jest w Kołbaskowie. Jędrzychowice i Olszyna zanotowały bardzo znaczny wzrost natężenia ruchu w roku 2004. Sytuacja w Świecku jest ustabilizowana. Spadek ruchu na początku dekady nie dotyczył bowiem tego punktu. Do najruchliwszych przejść lokalnych należą, położone w miastach rozciętych granicą, Słubice, Zgorzelec i Gubin, a ponadto Łęknica i Osinów Dolny. W niektórych punktach wystąpił spadek natężenia ruchu spowodowany otwarciem w pobliżu innych przejść (np. w Gubinie po uruchomieniu punktu Gubinek, w Łęknicy po otwarciu przejścia Przewóz). Najbardziej drastyczny spadek ruchu wystąpił po roku 2000 w Kostrzynie, który tradycyjnie stanowił miejsce „wycieczek bazarowych” mieszkańców Berlina. W polsko-niemieckim ruchu kolejowym znaczenie zachował w praktyce tylko punkt w Kunowicach na szlaku Warszawa–Berlin (około 1 mln przekroczeń rocznie w obie strony). Zawieszenie połączeń kolejowych do Drezna spowodowało szybki spadek ruchu w Zgorzelcu. Tendencje spadkowe zostały natomiast w 2004 r. odwrócone w punkcie Szczecin Gumieńce. Poza punktem w Gryfinie, obecna rola punktów małego ruchu granicznego (na północnym odcinku granicy) jest marginalna. Granicę przekraczają tam pojedyncze osoby. Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej załamaniu uległ także ruch statków wolnocłowych w rejonie Nowego Warpna (pomiędzy kwietniem i majem 2004 r. liczba odprawianych pasażerów zmalała ze 190 do 35 tys. miesięcznie).

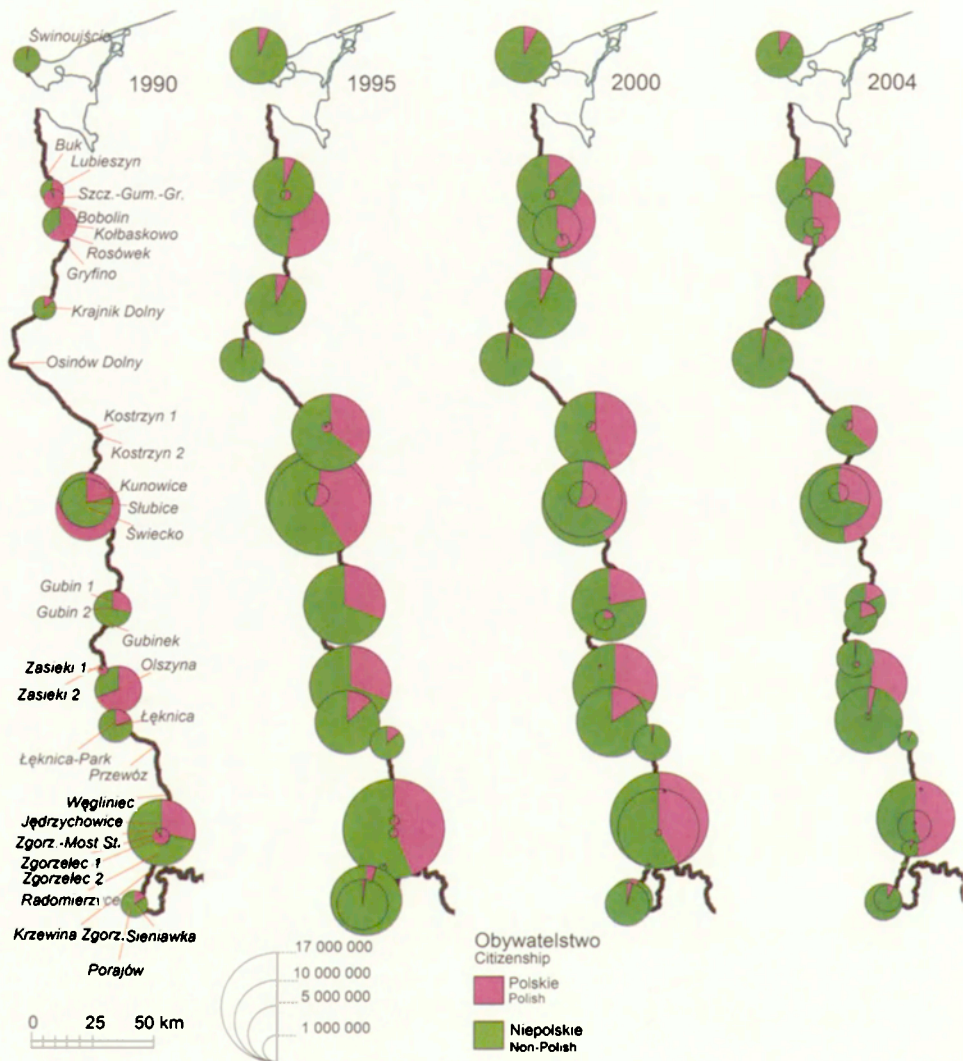
Wśród blisko 33 mln cudzoziemców przyjeżdżających do Polski przez granicę zachodnią (2004) w oczywisty sposób dominują obywatele Niemiec (blisko 95%). Na pozostałych składają się odwiedzający Polskę obywatele innych krajów Europy Zachodniej oraz osoby podróżujące przez Polskę tranzytem (głównie obywatele państw byłego ZSRR oraz Czesi). Rosjanie, Białorusini i Ukraińcy stanowią łącznie 2,5% przyjeżdżających. Ukraińcy są przy tym najliczniejszą

grupę narodowościową po Niemcach. Po około 0,5% przyjazdów przypada na Litwinów oraz Czechów. Najliczniejszą grupą zachodnioeuropejską są Holendrzy. Obywatele krajów Europy Zachodniej przekraczają granice na wszystkich dużych przejściach tranzytowych. Podróżujący tranzytem ze wschodu pozostają w pierwszej kolejności skupieni w Świecku oraz na sąsiednim przejściu kolejowym w Kurowicach. Jedynie w przypadku Ukraińców ważnym punktem są



Ryc. 22. Polsko-niemiecki ruch graniczny według przejść w 2003 r.
Polish-German border traffic, by crossings in the year 2003

również Jędrzychowice, a w odniesieniu do Litwinów – Kołbaskowo. Rozkład przyjazdów obywateli tych państw wiąże się ściśle z trasami międzynarodowych połączeń autobusowych. Obywatele Czech notowani są na przejściach w południowej części granicy, przede wszystkim w Porajowie/Zittau (ruch między Hradkiem i Zittau; w 2004 ponad 120 tys. zanotowanych Czechów).

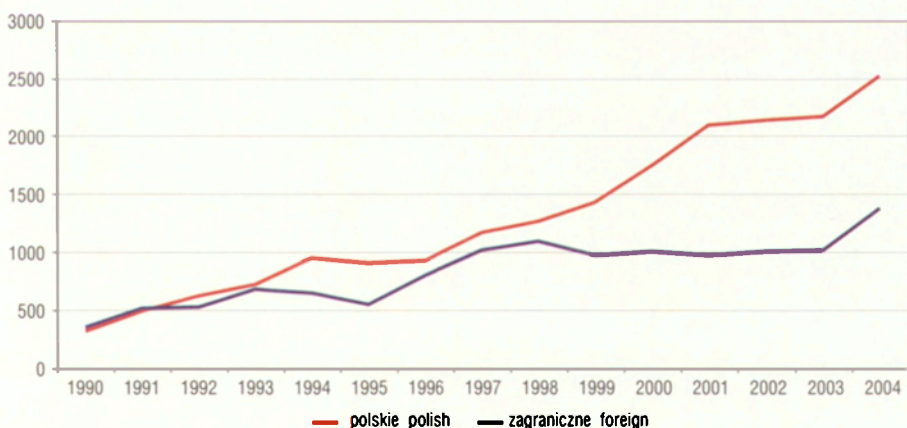


Ryc. 23. Natężenie ruchu na polsko-niemieckich przejściach granicznych, w podziale na obywateli polskich i cudzoziemców w latach 1990, 1995, 2000, 2004

Structure of the Polish-German border traffic (Polish citizens and foreigners), 1990, 1995, 2000 and 2004

7.2.2. Ruch graniczny pojazdów ciężarowych

W przeciwieństwie do, podlegającego wahaniom, ruchu granicznego osób, polsko-niemiecki ruch pojazdów ciężarowych wzrastał w całym okresie 1990-2004 praktycznie nieprzerwanie (ryc. 24) Było to rezultatem szybkiej intensyfikacji dwustronnych powiązań ekonomicznych, a po części także efektem wzrostu znaczenia tranzytu na niektórych kierunkach. Do roku 1998 łącznie wzrost ruchu obejmował w równym stopniu pojazdy z rejestracją polską, jak i obcą. Potem natężenie w kategorii pojazdów zagranicznych ustabilizowało się (na poziomie około 1 mln pojazdów w obu kierunkach rocznie). Jednocześnie wystąpił szybki wzrost liczby przekroczeń granicy polsko-niemieckiej dokonywanych przez ciężarówki polskie. Było to efektem zahamowania wzrostu ruchu tranzytowego z Rosji do Europy Zachodniej (kryzys rosyjski 1998 r.), a także umacniania się pozycji przedsiębiorstw polskich na rynku przewozów europejskich. Ruch pojazdów ciężarowych podlega charakterystycznym wahaniom sezonowym (z minimum na początku roku kalendarzowego oraz maksimum jesienno-przedświątecznym). Wahania te dotyczą w większym stopniu pojazdów polskich niż zarejestrowanych poza granicami Polski. W okresie akcesyjnym układ wahań został zasadniczo zachowany. Pewne różnice wystąpiły jednak wiosną 2004 r. (w okresie bezpośrednio przed i po 1 maja). Ruch pojazdów polskich był zdecydowanie największy bezpośrednio przed datą akcesji (na skutek regulacji VAT), po czym zmalał w maju, aby w czerwcu powrócić do standardowego poziomu. Ruch pojazdów zagranicznych wzrósł skokowo po dacie rozpoczęcia członkostwa i w kolejnych

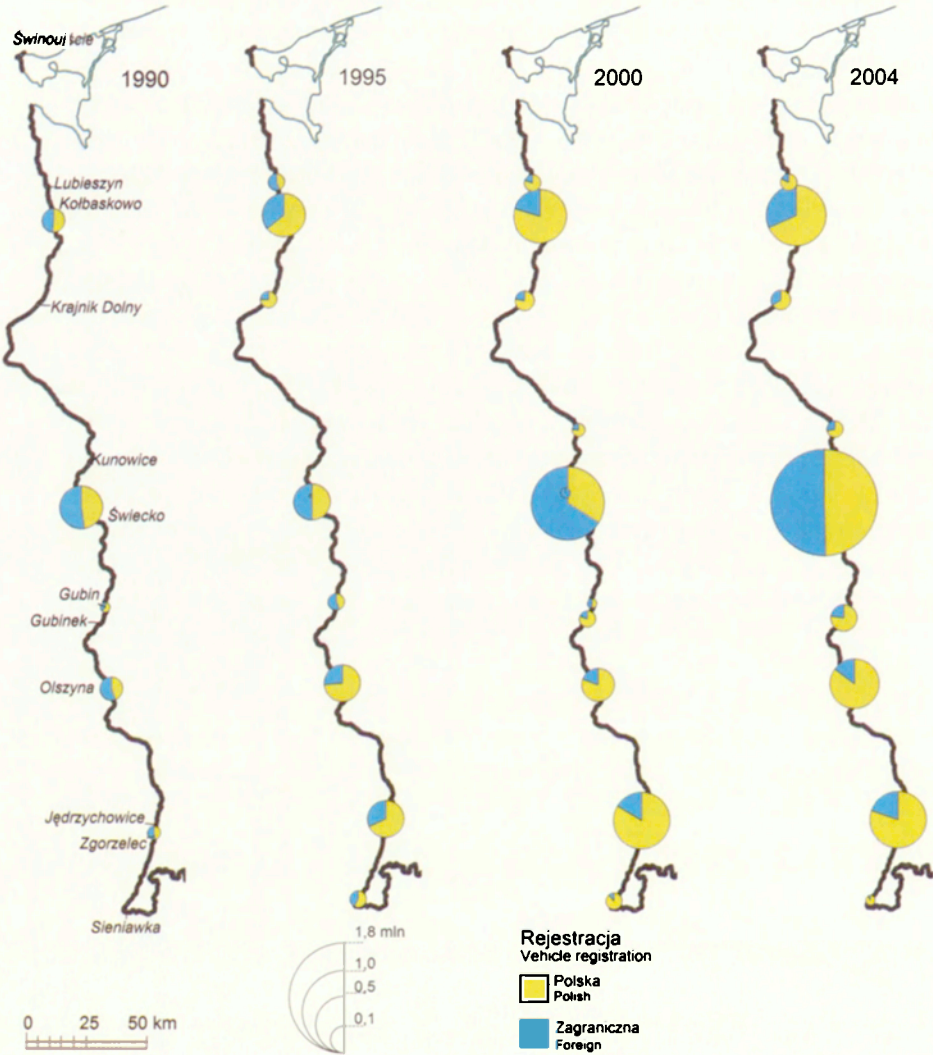


Ryc. 24. Polsko-niemiecki ruch graniczny pojazdów ciężarowych w latach 1990-2004

Polish-German Heavy Goods Vehicles (HGV) border traffic, 1990-2004

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Komendy Głównej Straży Granicznej

miesiącach utrzymał się na osiągniętym w maju podwyższonym poziomie. Dalszy wzrost w miesiącach jesiennych spowodował jednak, że w całym roku 2004 możemy mówić o znacznym wzroście ruchu pojazdów ciężarowych. Wzrost ten po raz pierwszy od ponad 5 lat objął także kategorię pojazdów z rejestracją obcą (ryc. 25). Złożyły się na to liczniejsze przewozy wykonywa-



Ryc. 25. Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych na polsko-niemieckich przejściach granicznych, w podziale na samochody rejestrowane w kraju i za granicą, w latach 1990, 1995, 2000, 2004

Structure of the Polish-German HGV border traffic (vehicles with Polish and foreign registration plates), 1990, 1995, 2000 and 2004

ne przez przewoźników zachodnioeuropejskich oraz intensyfikacja tranzytu na kierunku krajów bałtyckich.

Także w ruchu towarowym występują duże różnice w strukturze ruchu pomiędzy poszczególnymi przejściami granicznymi. Na większości punktów dominują pojazdy polskie. Odwrotna sytuacja notowana jest jedynie na głównym szlaku tranzytowym Warszawa–Berlin (koncentracja tranzytu z krajów bałtyckich, Rosji, Białorusi i Ukrainy). Co charakterystyczne jest to sytuacja podobna do występującej na początku lat 1990. Późniejsze przesunięcia ruchu pojazdów ciężarowych pomiędzy poszczególnymi punktami wiązały się z ich sukcesywną modernizacją (unikano kolejek, względnie odwrotnie – niektórzy kierowcy starali się nie korzystać z nowoczesnych przejść pozwalających na szczegółową kontrolę). Z chwilą gdy stan i wyposażenie wszystkich punktów stały się porównywalne, a służby celne opuściły posterunki graniczne (1 maja 2004) rozkład przestrzenny ruchu, pomimo jego diametralnie większego natężenia, powrócił do stanu wyjściowego.

Obecnie najruchliwszym przejściem drogowym w ruchu towarowym jest Świecko (1,8 mln pojazdów w 2004 r.). Kolejne miejsca w rankingu zajmują Jędrzychowice i Kołbaskowo (oba ponad 600 tys. pojazdów), Olszyna (blisko 500 tys.) i Gubinek (150 tys.). Duża jest także rola pozostałych punktów dostępnych dla samochodów ciężarowych (Sieniawka, Kostrzyn, Krajnik Dolny i Lubiszyn). Wzrasta ruch pojazdów ciężarowych w terminalu promowym Świnoujście.

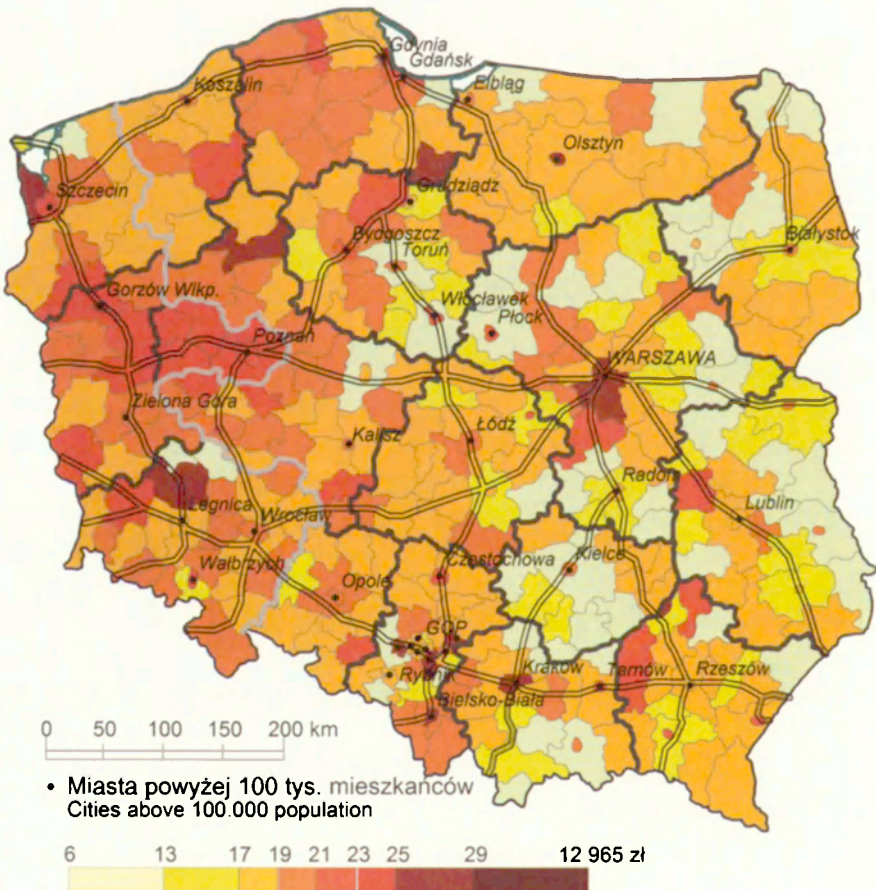
Zgodnie z badaniami natężenia i struktury polskiego handlu zagranicznego według korytarzy transportowych i przejść granicznych z końca lat 1990. (Komornicki 2000), aż 48,5% polskiego eksportu i 43,5% importu odprawianych było na granicy niemieckiej. Największa koncentracja przestrzenna polskiego handlu występowała w korytarzach transportowych: Warszawa–Berlin, Gdańsk/Gdynia Porty i Katowice–Wiedeń; znacząca na kierunkach Wrocław–Frankfurt nad Menem i Szczecin–Berlin, a ponadto Szczecin/Świnoujście (porty) i Wrocław-Berlin. Na samym tylko przejściu w Świecku odprawiono odpowiednio 14,1% i 18,1% eksportowanych i importowanych towarów, co przekracza analogiczne wartości łączne dla całej polskiej granicy wschodniej.

7.2.3. Rozkład przestrzenny handlu zagranicznego

Uważa się, że dziedziną wywierającą największy wpływ na zaawansowanie procesów globalizacji w Polsce jest obecnie właśnie handel międzynarodowy (Wnorowski 2002). Trzeba jednak pamiętać, że handel zagraniczny stracił w warunkach globalizacji swoją dotychczasową naturę. W miejsce

wymiany dóbr przez przedsiębiorstwa z różnych krajów stał się wielokrotną wymianą komponentów i półproduktów w ramach sieci przedsiębiorstw ponad granicami państw (Stryjakiewicz 2002). Dane o handlu zagranicznym, w tym przede wszystkim o handlu z Niemcami, oparto na materiałach CIHZ (Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego) w Warszawie.

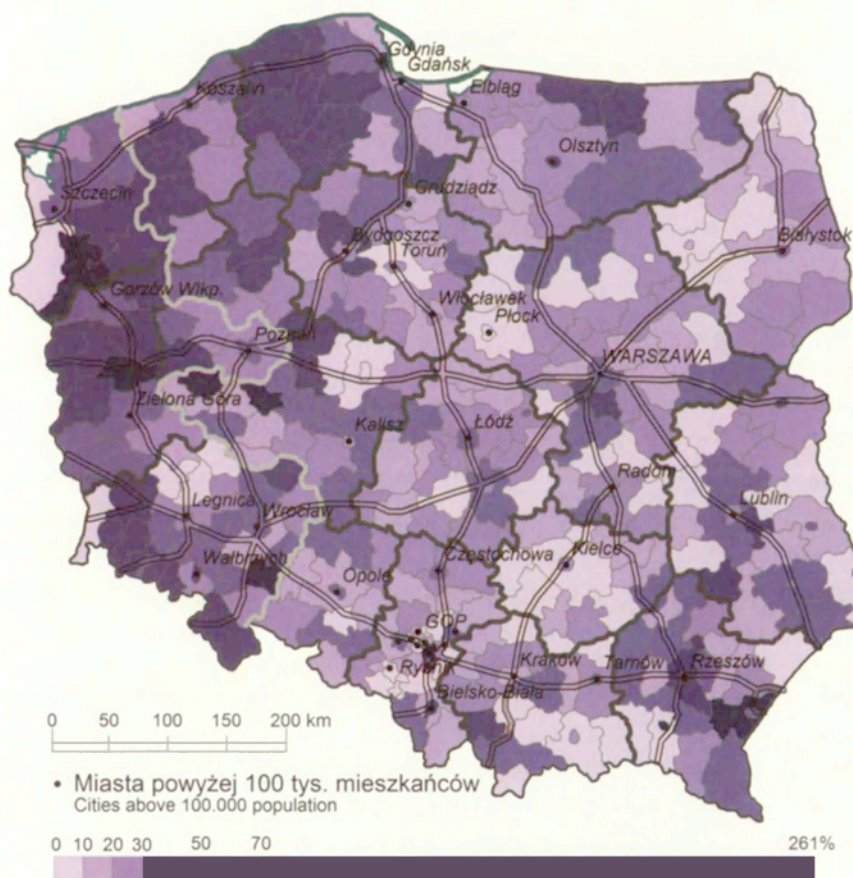
Na przełomie lat 1980. i 1990. doszło do całkowitej zmiany kierunków polskiej wymiany towarowej z zagranicą. W 1991 r. Polska podpisała układ stowarzyszeniowy z Unią Europejską co zdeterminowało kierunki wymiany handlowej w kolejnych 15 latach. Wystąpiły klasyczne efekty kreacji i przesunięcia handlu. Na pozycji podstawowego partnera handlowego Polski miejsce Związku Radzieckiego (w 1980 r. – 31% eksportu i 33% importu) zajęły zjednoczone Niemcy (w 2003 r. – 32% eksportu i 24% importu). Na kolejnych lokatach



Ryc. 26. Eksport ogółem na 1 mieszkańca według powiatów w 2000 r.
Value of export per capita, 2000

pojawiły się inne kraje Unii Europejskiej. W roku 2003 udział 24 krajów poszerzonej Unii Europejskiej wynosił 81% w eksporcie i 77% w imporcie.

Polska zachodnia jest obszarem koncentracji polskiego handlu zagranicznego. Metropolie oraz niektóre ośrodki średniej wielkości (najczęściej te z inwestycjami zagranicznymi, m.in. Polkowice, Gorzów Wielkopolski) generują znaczny eksport. Jednocześnie Poznań jest drugim po Warszawie ośrodkiem importowym w kraju. Pas gmin przygranicznych odznacza się bardzo wysokim poziomem eksportu na 1 mieszkańca (ryc. 26). Do najkorzystniejszych w skali kraju zalicza się tu także relacja eksportu do produkcji sprzedanej przemysłu – poza trzema metropoliami cały badany obszar ma dodatni bilans handlowy (ryc. 27). Mniej korzystnie przedstawia się natomiast stopień przetworzenia wywożonych towarów. Szczególnie w części północnej badanego obszaru jest on



Ryc. 27. Eksport jako % produkcji sprzedanej przemysłu w 2000 r.
Export as the percentage of industrial sold production, 2000

relatywnie niski (m. in. za sprawą dużego udziału branży drzewno-papierniczej). Mimo to sytuację w zakresie międzynarodowych powiązań handlowych na pograniczu polsko-niemieckim uznać należy za korzystną.

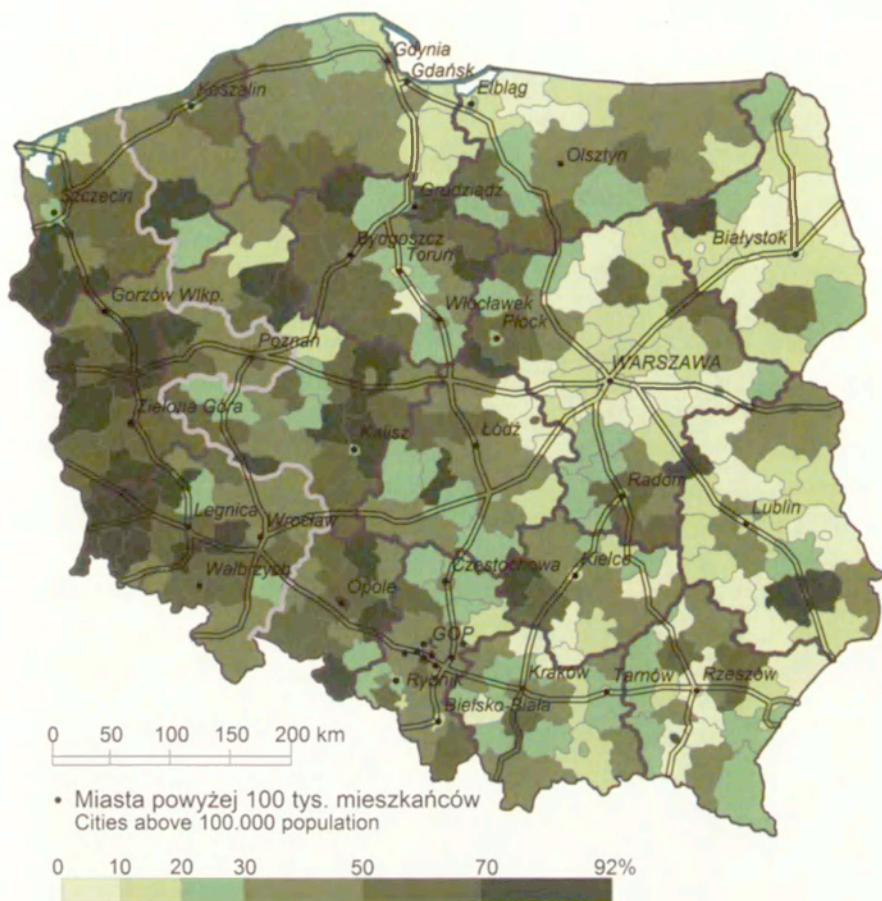
Rozkład przestrzenny wymiany towarowej z Niemcami wydaje się być pochodną czynnika ekonomicznego (lokalizacja nowoczesnego przemysłu) i historycznego (większa intensywność na terenach znajdujących się w przeszłości w granicach Niemiec). Szczególnie intensywna wymiana ma miejsce w Polsce południowo-zachodniej, w rejonie Poznania oraz w pasie wybrzeża. Tam też najwyższy jest udział Niemiec w całości lokalnego eksportu (patrz ryc. 28). Możemy umownie wyznaczyć trzy pasma intensywnych kontaktów gospodarczych z Niemcami:

- z kierunku Berlina i Drezna przez Górny Śląsk aż po Polskę południowo-wschodnią,
- z kierunku Berlina przez Poznań na Bydgoszcz i Olsztyn,
- z kierunku Berlina przez Szczecin do Gdańska.

Analizując wpływ odległości na powiązania handlowe z Niemcami w zbiorze wszystkich powiatów stwierdzamy słabą zależność liniową. Przebieg funkcji jest jednak silnie zdeformowany przez gigantyczne obroty jednej tylko jednostki – powiatu polkowickiego (wywóz miedzi). Jej eliminacja powoduje natychmiastowy wzrost współczynnika korelacji liniowej do poziomu $-0,415$. Pominięcie wszystkich powiatów o obrotach na 1 mieszkańca ponad 1000 USD skutkuje dalszym wzrostem wartości współczynnika do wartości $-0,511$. Można zatem przyjąć, że dla zdecydowanej większości powiatów oddalenie od granicy z Niemcami ma wpływ na wielkość obrotów z tym krajem. Regule tej nie poddają się tylko jednostki o bardzo dużych obrotach.

W ujęciu wagowym największa część polskiego eksportu trafia do Niemiec nadal koleją (40,2% w 2003 r.), kolejne 33,6% transportem drogowym (prawie wyłącznie za pośrednictwem przewoźników polskich), 18,1% transportem morskim i 8,0% wodnym śródlądowym. W imporcie od zachodniego sąsiada transport drogowy opanował już ponad 75% przewozów (przy czym udział przewoźników sięga 80%), koleją trafia do Polski dalsze 17,6%, na transport morski przypada 5,4%, a na żeglugę śródlądową 1,5% (*Transport, Wyniki działalności...*, 2004). Rola transportu drogowego w obrotach polsko-niemieckich stale wzrasta, w eksporcie głównie kosztem kolei, a w imporcie kosztem żeglugi morskiej (nieznacznie rosną także przewozy kolejowe).

Poza Niemcami na badanym obszarze ważnymi partnerami handlowymi są Holandia (szczególnie w województwie wielkopolskim), Dania (w zachodniopomorskim) oraz Czechy (w dolnośląskim). Metropolie posiadają generalnie bardziej zdwyersyfikowaną strukturę partnerów handlowych. Także



Ryc. 28. Udział Niemiec w eksporcie w 2000 r.
The share of Germany in total export value, 2000

i w ich przypadku dominacja Niemiec jest znaczna. Zróżnicowane kierunki wywozu notuje się także w Lubinie (eksport miedzi).

Na szeroko rozumianym pograniczu polsko-niemieckim położone są 4 spośród 13 wydzielonych obszarów koncentracji eksportu (Komornicki 2004). Jednocześnie to właśnie na tym terenie znajduje się zdecydowanie najbardziej rozległy obszar wielkopolsko-lubuski obejmujący, obok dwóch miast na prawach powiatu (Poznań i Gorzów Wielkopolski), także 12 powiatów ziemskich (w tym 7 na badanym terenie: gorzowski, międzyrzecki, strzelecko-drezdenecki, świebodziński, nowotomyski, poznański i myśliborski). Obszar ten wyróżnia się bardzo wysokim udziałem Unii Europejskiej w wywozie (ponad 86%). Dominuje w nim eksport produktów branży elektromaszynowej

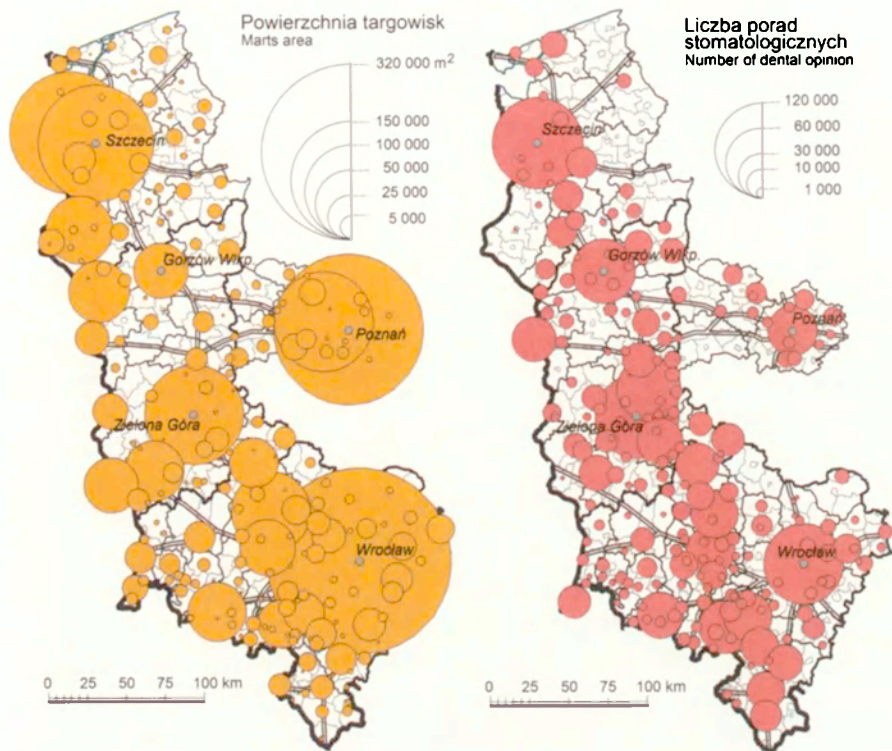
(48%) i drzewno-papierniczej (20%). Łącznie w 2000 r. z obszaru wywieziono towary o wartości 2,5 mld USD. Ponadto skupienie działalności eksportowej występuje w wyraznie mniejszych powierzchniowo wydzielonych obszarach: lubińsko-polkowickim (1,6 mld USD wartości eksportu; branża elektromaszynowa i metalurgiczna – przede wszystkim silniki z fabryki Volkswagena oraz miedź), szczecińskim (817 mln USD; branża elektromaszynowa, chemiczna i drzewno-papiernicza) i wrocławskim (553 mln USD; zdecydowana dominacja branży elektromaszynowej).

7.2.4. Handel i usługi przygraniczne

Specyficznymi formami kontaktów ekonomicznych w skali lokalnej są handel i usługi przygraniczne. Przez prawie całą dekadę lat 1990. obroty bazarowe na obszarach przygranicznych równoważyły polski deficyt w handlu oficjalnym. Sprzyjały temu ogromne różnice w poziomie dochodów ludności oraz cen występujące zarówno pomiędzy Polską a Niemcami, jak i między Polską i obszarem byłego ZSRR (Powęska 2002). Obecnie jego znaczenie zmalało, m.in. na skutek wyrównywania się cen oraz zmian w polityce celnej niektórych krajów sąsiednich. Handel ten na granicy zachodniej miał z reguły charakter detaliczny. Tym samym nie tworzył on ścisłych powiązań ekonomicznych, miał natomiast istotny wpływ na interakcje społeczne (masowy ruch graniczny), w tym indywidualne.

Informacji o strukturze przestrzennej przyjazdów nie połączonych z noclegami dostarczają pośrednio dane GUS (*Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców...*, 2001). Ankietowani przez tę instytucję zmotoryzowani cudzoziemcy agregowani byli w trzech grupach zależnie od odległości w jakiej dokonywali zakupów. Badania dowiodły, że w roku 2002 na pograniczu polsko-niemieckim ponad $\frac{3}{4}$ kupujących przyjechało tylko do miejscowości bezpośrednio przygranicznych. W latach poprzednich zasięg oddziaływania przejść granicznych po stronie niemieckiej ulegał systematycznemu ograniczeniu. W miarę zmniejszania się różnic w cenach produktów (a zwłaszcza paliwa) przyjazdy do Polski na zakupy z większej odległości stawały się coraz mniej opłacalne. Pod koniec lat 1990. uzupełnieniem handlu przygranicznego na pograniczu polsko-niemieckim stały się usługi świadczone osobom przyjeżdżającym z Niemiec (ryc. 29). Dotyczy to m.in. stacji obsługi samochodów, salonów fryzjerskich, gabinetów dentystycznych, a w ostatnich latach także bardziej zaawansowanych usług medycznych. Rola wymienionych usług w tworzeniu powiązań indywidualnych jest daleko większa, niż w przypadku samego tylko handlu bazarowego.

W latach 1990. bazy powstawały we wszystkich miejscowościach sąsiadujących z przejściami granicznymi. Obecnie część spośród nich przeżywa upadek.



Ryc. 29. Wybrane usługi według gmin w 2003 r.
Selected services by gminas, 2003

Niektóre przekształciły się jednak w duże kompleksy handlowo-usługowe i zdołały utrzymać masową klientelę niemiecką. Przykładami mogą być obiekty w Łęknicy i Osinowie Dolnym.

7.3. POWIĄZANIA SPOŁECZNE NA PRZYKŁADZIE INTENSYWNOŚCI RUCHU TURYSTYCZNEGO

Mobilność i aktywność turystyczna są funkcją jakości życia mieszkańców i wskaźnikiem rozwoju cywilizacyjnego kraju. Ich rola w krajach o względnym wysokim poziomie życia wzrasta. Masowy rozwój turystyki i rekreacji jest związany ze wzrostem ilości czasu wolnego, wzrostem zamożności ludności a także potrzebą wypoczynku i wieloma innymi czynnikami. Dla wielu społeczeństw przyjmowanie turystów jest również źródłem dobrobytu, motorem napędzającym rozwój miast i regionów, narzędziem walki z bezrobociem. Wydatki cudzoziemców poprawiają wyniki bilansu płatniczego, stanowią rosnący udział w PKB i są traktowane jako rodzaj eksportu. Wydatki mieszkańców

(zarówno krajowych jak i zagranicznych) pozwalają na redystrybucję dochodów z regionów bogatszych (generujących dochody) do regionów uboższych (przechwytyjących wydatki turystów). Turystyka jest również ważnym elementem modernizacji kraju.

7.3.1. Ruch turystyczny ogółem

Obszar zachodniego pogranicza Polski położony jest dość korzystnie z punktu widzenia potencjalnego turysty. Ze względu na przygraniczne położenie i otwarty charakter granicy dominująca jest rola i liczba odwiedzających jednodniowych, którzy nie nocują na omawianym obszarze.

W roku 2003 w czterech województwach granice państwa przekroczyło w kierunku do Polski blisko 28,7 mln cudzoziemców (55% przekroczeń granicy przez cudzoziemców w kierunku do Polski, na wszystkich granicach kraju). W rozkładzie przestrzennym najwięcej przekroczeń granicy notuje się w województwie lubuskim (11,8 mln), kolejno w zachodniopomorskim (9,8 mln) i dolnośląskim (7,1 mln). W wielkopolskim zanotowano zaledwie 38 tys. przekroczeń granicy, ale rejestrowany jest tam tylko ruch na lotnisku w Poznaniu (województwo nie ma granicy lądowej z żadnym państwem). W przekroczeniach granicy zdecydowanie dominują Niemcy – 24,7 mln. Drugą grupę przyjezdnych stanowią Czesi, którzy przekraczają granice niemal jedynie w województwie dolnośląskim (1,5 mln osób). Liczba jednodniowych odwiedzających Polaków jest niezwykle trudna do ustalenia i wymagałaby odrębnych badań. Podobne trudności sprawia ogólna liczba turystów przyjeżdżających do województw znajdujących się na terenie *Studium*. Według szacunkowych danych Instytutu Turystyki można stwierdzić, że całkowita liczba turystów w czterech omawianych województwach wynosi 15,1 mln osób. Z tej liczby 75,5% stanowią turyści Polscy, pozostali to cudzoziemcy. Ze względu na liczbę turystów najkorzystniej prezentuje się woj. wielkopolskie, trochę słabiej zachodniopomorskie i dolnośląskie, a województwo lubuskie zajmuje jedną z ostatnich pozycji w kraju.

W 2003 r. na obszarze *Studium* łączna liczba turystów nocujących w zarejestrowanych obiektach turystycznych przekroczyła 3,5 mln osób, co stanowi 24,2% krajowego ruchu turystycznego. Udzielono im ponad 11,6 mln noclegów (25,5% noclegów udzielonych w Polsce). Średnia długość pobytu turystów wyniosła 2,5 dnia, co jest wartością mniejszą niż dla Polski (3,1 dnia). Ruch turystyczny wykazuje bardzo duże zróżnicowanie nawet, gdy porównamy wartości tylko na poziomie województw (tab. 14). Ogólna liczba korzystających z noclegów największa jest w województwie dolnośląskim (3 miejsce w Polsce), oraz w zachodniopomorskim (4 miejsce). Województwo wielkopolskie ze względu na liczbę korzystających zajmuje miejsce 7, ale dłuższy czas pobytów

Tabela 14. Turyści krajowi i zagraniczni

Województwo	Liczba turystów					Korzystający z noclegów				
	polscy		zagraniczni			ogółem		turyści zagraniczni		
	tys.	miej-sce	tys.	miej-sce	%	tys.	miej-sce	tys.	miej-sce	%
Dolnośląskie	2 800	9	1 000	6	27,7	1 592,2	3	371,6	3	23,3
Lubuskie	1 300	15	400	13	23,5	502,4	12	127,7	9	25,4
Wielkopolskie	3 700	5	1 500	2	28,8	1 162,2	7	252,6	5	21,7
Zachodnio-pomorskie	3 600	6	800	8	18,2	1 480,4	4	337	4	22,8
Polska	48,4 mln		13,7 mln		28,3	14,6 mln		3,3 mln		22,8

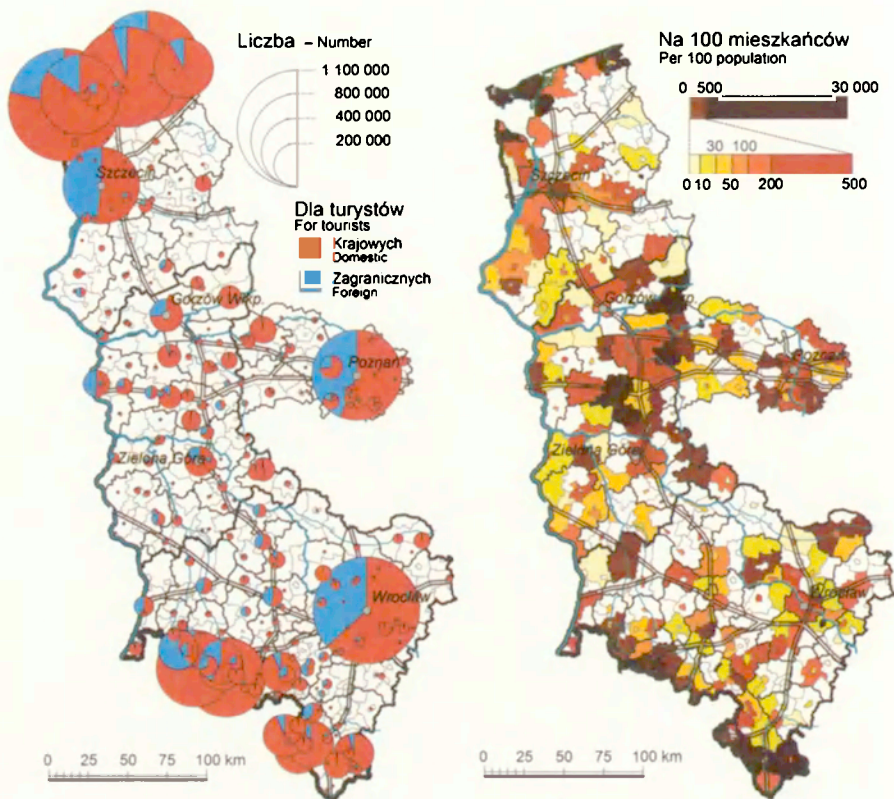
Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Bank Danych Regionalnych* 2003, GUS, Instytut Turystyki

liczba udzielonych noclegów plasuje to województwo na miejscu 5. Najslabiej wypada woj. lubuskie zajmujące analogicznie miejsca 9 i 13.

Przestrzenny układ rozmieszczenia ruchu turystycznego wykazuje znaczące koncentracje w regionach nadmorskich, górskich (Kotlina Jeleniogórska wraz z Karkonoszami oraz Ziemia Kłodzka), w większych miastach (Wrocław, Poznań, Szczecin), na szlakach tranzytowych oraz w bliskim sąsiedztwie granicy (bez wcześniej wymienianych obszarów, głównie Stubice i Zgorzelec).

Ogromne zróżnicowanie ruchu turystycznego widać również na przykładzie jednych z bardziej atrakcyjnych obszarów, jakimi są parki narodowe. Ruch turystyczny w trzech najbardziej obleganych parkach osiąga łącznie 4,4 mln odwiedzających (Woliński 1,7 mln, 2 miejsce w Polsce; Karkonoski 1,5 mln, 3 miejsce; Woliński 1,2 mln – 4 miejsce). Wszystkie pozostałe parki odwiedzane są przez zaledwie 330 tys. osób (P. N. Góry Stołowe 309 tys. – 8 miejsce w Polsce; P. N. Ujście Warty 18 tys. – 18 miejsce; Drawieński P. N. 12 tys. – 20 miejsce). Należy podkreślić, że różnica w wielkości ruchu turystycznego, pomiędzy najliczniej a najmniej odwiedzanymi parkami narodowymi jest 140-krotna. Te ogromne dysproporcje wskazują, iż na obszarze *Studium* istnieją jeszcze wielkie rezerwy w rozwoju turystyki, a większa dyspersja ruchu turystycznego jest istotna nie tylko dla wzrostu gospodarczego rzadziej odwiedzanych obszarów, ale też dla odciążenia tych, gdzie ruch turystyczny jest nadmierny.

O wielkości szeroko pojętego ruchu turystycznego świadczy też układ bezpośrednich połączeń międzynarodowego transportu publicznego. Największą elastyczność (a tym samym przydatność do oceny popytu na międzynarodowe przewozy pasażerskie) charakteryzuje komunikację autobusową i lotniczą.



Ryc. 30. Udzielone noclegi w gminach w 2003 r.
Accommodation by gminas, 2003

Spośród 494 międzynarodowych linii autobusowych, jakie istniały w Polsce w 2002 r., aż 34,0% zapewniało komunikację z Niemcami. Lokalne węzły komunikacji autobusowej ukształtowały się w Polsce na wschodnich i częściowo południowych obszarach przygranicznych (krótkie połączenia z krajem sąsiednim). Analogicznej koncentracji nie można natomiast zaobserwować na obszarach sąsiadujących z Niemcami. Zdecydowana większość połączeń na kierunku zachodnim ma bowiem charakter *stricte* dalekobieżny i rozpoczyna się bądź w dużych miastach, bądź we wspomnianych węzłach w Polsce Wschodniej (zbieranie pasażerów z całego kraju na trasie przejazdu). Także na terenie Niemiec ich przystankami docelowymi są głównie miasta w landach zachodnich.

7.3.2. Krajowy ruch turystyczny

Na obszarze *Studium* w ruchu turystycznym dominują przyjazdy Polaków (około 75%). W 2003 r. największą liczbę przyjazdów Polaków odnotowały

województwa wielkopolskie (3,7 mln) i zachodniopomorskie (3,6 mln). W woj. wielkopolskim, 30% przyjezdnych Polaków spędziło tu średnio ponad 4 dni. Niemal 75% przyjazdów długookresowych (najczęściej mieszkańcy woj. śląskiego i łódzkiego) i prawie 40% krótkookresowych (najczęściej z woj.: śląskiego, zachodniopomorskiego, dolnośląskiego) zrealizowali przybysze spoza województwa. W województwie zachodniopomorskim ponad połowa turystów przyjechała na 5 dni lub dłużej a udział długich pobytów jest najdłuższy w kraju. Niemal 90% przyjazdów długookresowych (głównie mieszkańcy woj. wielkopolskiego i dolnośląskiego) i ponad połowę krótkookresowych (głównie z woj. dolnośląskiego i lubuskiego) zrealizowali turyści spoza województwa. W województwie dolnośląskim spośród łącznej liczby 2,8 mln. polskich turystów, przyjezdni spoza województwa zrealizowali 65% przyjazdów długookresowych (najczęściej mieszkańcy woj. śląskiego i lubuskiego) i ponad 40% krótkookresowych (najczęściej mieszkańcy woj. mazowieckiego i małopolskiego). Dolnośląskie ma jeden z najwyższych w Polsce udziałów krótkookresowych pobytów służbowych (19%). Najslabiej na obszarze *Studium* prezentuje się województwo lubuskie, które odwiedziło 1,3 mln turystów polskich (15 miejsce w kraju). Niecałe 70% stanowiły przyjazdy krótkookresowe (do 4 dni). Turyści spoza województwa zrealizowali 75% pobytów długoterminowych (głównie z woj. dolnośląskiego i zachodniopomorskiego) i 44% pobytów krótkoterminowych (głównie z woj. wielkopolskiego i małopolskiego).

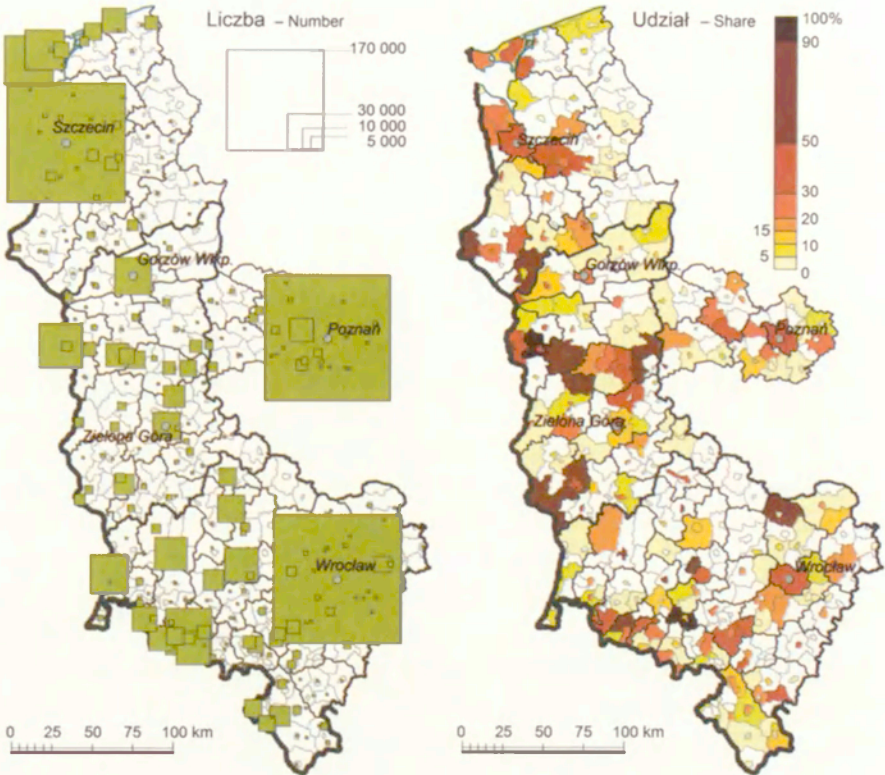
7.3.3. Międzynarodowy ruch turystyczny

Odsetek turystów zagranicznych w województwach objętych opracowaniem wynosi 25% i jest nieznacznie niższy niż wartość dla całego kraju (28,3%). Według szacunków Instytutu Turystyki, w 2003 r. w województwach tych przebywało 3,7 mln turystów zagranicznych, co stanowiło 27% zagranicznego ruchu turystycznego Polski (ryc. 31).

Analizując zagraniczny ruch turystyczny należy stwierdzić, że:

- wśród turystów zagranicznych dominuje turystyka miejska (89%) i tranzyt,
- występuje silna dominacja odwiedzających jednodniowych,
- liczba turystów zagranicznych od kilku lat jest dość stabilna.

Rozmieszczenie przestrzenne przyjazdów turystów zagranicznych jest bardzo nierównomierne. Turyści zagraniczni najczęściej przyjeżdżają do dużych miast (Wrocław, Poznań i Szczecin), do miejscowości nadmorskich i górskich, w tym do uzdrowisk (Świnoujście, Międzyzdroje, Karpacz, Szklarska Poręba), a także do miejscowości przygranicznych (Słubice, Zgorzelec) i przy trasach tranzytowych. Udział turystów zagranicznych w ogólnej liczbie turystów jest większy od średniej w dużych miastach na obszarach przygranicznych



Ryc. 31. Liczba i udział turystów zagranicznych w 2003 r.
The share of international tourist in total number of tourists, 2003

(np. Cedynia, powiat żarski), na szlakach komunikacyjnych (głównie wzdłuż drogi Berlin-Poznań), a także w Kotlinie Jeleniogórskiej.

Przyjazdy turystów zagranicznych mają swoje konkretne znaczenie ekonomiczne, co można prześledzić na przykładzie wysokości wydatków cudzoziemców podczas ich pobytów na danym obszarze (tab. 15).

W 2004 r. wydatki turystów zagranicznych w Polsce wzrosły o ponad 40% w stosunku do roku poprzedniego. Średnio turysta zagraniczny przebywający na terytorium Polski wydał 160 USD podczas pobytu i blisko 34 USD dziennie. Wzrost wydatków wystąpił również we wszystkich województwach na obszarze *Studium* i osiągnął w województwach: wielkopolskim – 167 USD, dolnośląskim 152 USD, zachodniopomorskim 141 USD oraz w lubuskim 118 USD.

Wydatki odwiedzających jednodniowych w roku 2004 wyniosły 60 USD na osobę, a najważniejsi na zachodnim pograniczu Niemcy wydawali średnio 74 USD (drugie miejsce wraz z Litwinami); Czesi zaledwie 21 USD (ostatnie miejsce wśród sąsiadów Polski).

Tabela 15. Wydatki turystów zagranicznych w 2003 r.

Województwo	Na osobę (USD)	Miejsce	Na dzień (USD)	Udział wydatków na noclegi (%)	Udział wydatków na wyżywienie (%)
Dolnośląskie	109	10	21	39	20
Lubuskie	64	16	11	10	20
Wielkopolskie	117	7	23	34	19
Zachodniopomorskie	89	12	25	31	16
Polska	114		24	33	18

Źródło: Instytut Turystyki

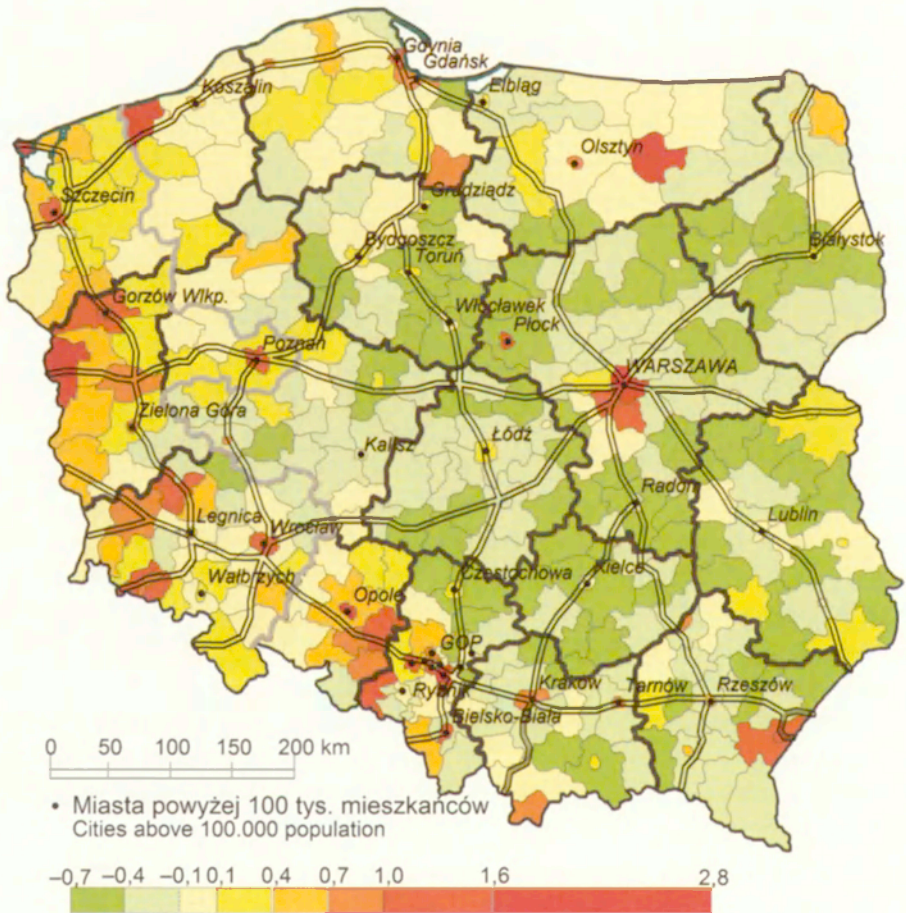
Analiza ruchu turystycznego zachodniego pogranicza pozwala na sformułowanie następujących wniosków. Ruch turystyczny koncentruje się przede wszystkim w miastach (78%), a także na wybrzeżu i w górach, oraz na szlakach tranzytowych. Większość turystów stanowią Polacy ($\frac{3}{4}$ całego zarejestrowanego ruchu turystycznego). Okres pobytu w ośrodkach turystycznych jest stosunkowo krótki. Średnia długość pobytu w miastach (2,84 dnia) jest mniejsza niż na obszarach wiejskich (4,88 dnia). Koncentracja ruchu turystycznego uzależniona jest od atrakcyjności danego obszaru, gdzie stanowi jedną z ważniejszych funkcji gospodarczych. Niemniej ruch turystyczny na przeważającej części pogranicza ma jeszcze niewielkie znaczenie.

7.4. SYNTETYCZNA OCENA INTENSYWNOŚCI POWIĄZAŃ MIĘDZYNARODOWYCH

Sumaryczna ocena ogólnego natężenia powiązań międzynarodowych na poziomie powiatowym powstała w efekcie wyboru podstawowych cech diagnostycznych, ich standaryzacji oraz konstrukcji współczynnika syntetycznego. Przyjęto, że trzy miary opisują w największym stopniu powiązania ekonomiczne (obroty handlu zagranicznego na 1. mieszkańca, wartość eksportu jako % sprzedanej produkcji przemysłu oraz liczba spółek z kapitałem zagranicznym na 1000 mieszkańców), a trzy pozostałe dotyczą w dużej mierze powiązań o charakterze społecznym (noclegi udzielone cudzoziemcom na 1000 mieszkańców, oficjalne migracje międzynarodowe na 1000 mieszkańców oraz liczba kursów międzynarodowych transportu publicznego w tygodniu na 10 tys. mieszkańców).

Wyniki przeprowadzonej analizy pozwalają na stwierdzenie, że powiaty o wyższym poziomie natężenia kontaktów społeczno-ekonomicznych z zagranicą obejmują większość badanego obszaru (ryc. 32). Położone są m.in. w pasie wzdłuż granicy niemieckiej, na Dolnym Śląsku, Pomorzu, a częściowo także

w Wielkopolsce. Wśród najbardziej powiązanych międzynarodowo powiatów, obok Warszawy i niektórych innych metropolii konsekwentnie znajdują się Świnoujście, Poznań, Szczecin i Wrocław. W grupie tej trzeba też wymienić powiaty turystyczne (wybrzeża zachodniego i Sudetów), o silnych funkcjach przemysłowych powiązanych z handlem zagranicznym (jak polkowicki) i bezpośrednio przygraniczne (zwłaszcza słubicki). Pasmowy układ jednostek o silnych interakcjach międzynarodowych zaznacza się wyraźnie na kierunku Słubice–Poznań. Jest też widoczny na linii Zgorzelec–Wrocław–Opole. Na obszarze pogranicza zachodniego najłabsza wydaje się w tym zakresie pozycja wschodnich części województw dolnośląskiego i zachodniopomorskiego. Nawet tam natężenie kontaktów międzynarodowych jest jednak znacznie większe niż w Polsce centralnej i wschodniej.



Ryc. 32. Wskaźnik intensywności kontaktów międzynarodowych w 2000 r.
International interaction intensity index, 2000

8. TRANSPORT I INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

8.1. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

Infrastruktura transportowa jest podstawowym elementem zagospodarowania przestrzennego. Istotą działalności transportu jest pokonywanie przestrzeni, a rozwój infrastruktury w tym zakresie wyznacza często funkcje gospodarcze danego regionu (Lijewski 1986). Dlatego inwestycje transportowe postrzegane są jako klasyczny instrument rozwoju regionalnego. Jednocześnie wpływ stanu infrastruktury na rozwój gospodarczy bywa kwestionowany, m.in. z uwagi na pomijanie we wcześniejszych analizach kosztów zewnętrznych (przede wszystkim ekologicznych).

Okres transformacji spowodował drastyczną zmianę warunków funkcjonowania infrastruktury transportowej. Zmiana ta ujawniła się ze szczególną mocą na obszarach przygranicznych, gdzie wcześniejszymi determinantami rozwoju transportu były często względy militarne oraz interesy ekonomiczne państw trzecich. Jako nowe uwarunkowania dla funkcjonowania infrastruktury transportowej w strefie pogranicza zachodniego wymienić należy przede wszystkim:

- przemiany funkcjonalne granic i omówiony wyżej wzrost ruchu granicznego;
- zmianę kierunków polskiego handlu zagranicznego (na pozycji głównego partnera były ZSRR został zastąpiony przez zjednoczone Niemcy);
- zmiana kierunków tranzytu (upadek tranzytu północ-południe, a po roku 2000 relatywne zmniejszenie roli tranzytu z kierunku rosyjskiego, stały wzrost znaczenia tranzytu z Litwy i innych krajów bałtyckich do Niemiec i Europy Zachodniej, tendencja wzrostowa w tranzyście ukraińskim);
- ujawnienie się konkurencji w przewozach towarowych dla polskich portów morskich i lotniczych (cargo) ze strony obiektów w Europie Zachodniej (odpowiednio Hamburg, Rotterdam oraz Frankfurt);
- przystąpienie do Unii Europejskiej i włączenie w sieć korytarzy TINA, pojawienie się możliwości finansowania inwestycji z funduszy europejskich.

Akcesja do Unii oraz inne równoległe procesy globalne i wewnętrzne zaowocowały pojawieniem się po roku 2000 nowych elementów determinujących rozwój szeroko rozumianej komunikacji. W przeciwieństwie do wyżej wymienionych część z nich nie była brana pod uwagę przy przygotowywaniu dokumentów strategicznych na poziomie krajowym, sektorowym oraz regionalnym. Na obszarze *Studium*, do elementów takich można zaliczyć:

- przyspieszoną metropolizację – wzrost znaczenia powiązań między największymi ośrodkami, w tym wewnętrznie krajowymi;

- mniejszą od zakładanej w dokumentach strategicznych rolę tranzytu, a także silniejszą jego koncentrację na szlaku Warszawa–Berlin;
- ponowną, większą od zakładanej, intensyfikację polsko-niemieckiego ruchu granicznego;
- nasycenie granicy polsko-niemieckiej przejściami granicznymi, przy utrzymujących się brakach w infrastrukturze doprowadzającej;
- znaczne opóźnienia w realizacji rządowych planów rozbudowy infrastruktury drogowej (autostrady) oraz usunięcie niektórych odcinków z obowiązujących projektów;
- dynamiczny rozwój tanich linii lotniczych, szybką decentralizację ruchu lotniczego w Polsce (po 2003 r.);
- przewidywane przystąpienie Polski do układu z Schengen.

Na rozwój infrastruktury transportowej (zwłaszcza wielkoskalowej), na badanym obszarze negatywnie oddziałują bariery natury instytucjonalnej. Są nimi:

- ułomności polityki transportowej, w tym brak koncepcji strategicznej i odpowiednich mechanizmów fiskalnych zapewniających finansowanie inwestycji z wykorzystaniem ogromnych dochodów jakie budżet państwa osiągnął na skutek boomu motoryzacyjnego;
- inercja planowania przestrzennego wyrażająca się m.in. w nieuwzględnieniu wymienionych wyżej nowych uwarunkowań funkcjonowania i rozwoju infrastruktury i w forsowaniu projektów przygotowywanych w latach 1970. lub dawniej;
- nieskuteczna restrukturyzacja Polskich Kolei Państwowych;
- regulacje prawne pozwalające na łatwe blokowanie inwestycji przez różnego rodzaju organizacje oraz osoby prywatne.

Pokonanie wymienionych barier wymaga z reguły działań na szczeblu parlamentarnym.

Przy zastosowaniu tradycyjnych mierników gęstości infrastruktury, pogranicze zachodnie wyróżnia się w Polsce relatywnie gęstą siecią transportu lądowego (kolejowego i drogowego), jednakże wydaje się, iż jej układ nie przystaje do wymagań współczesnej gospodarki.

8.1.1. Układ transportowy pogranicza polsko-niemieckiego z perspektywy ogólnoeuropejskiej

Krajowe i regionalne dokumenty strategiczne podkreślają z reguły zwornikowe położenie Polski (lub danego województwa w Europie). Jednocześnie raporty przygotowywane z pozycji Unii Europejskiej (m.in. w ramach prac ESPON; *ESPON 1.2.1 Final Report*) wskazują na peryferyjne położenie

naszego kraju. Sprzeczność ta po części tylko wynika z odmiennego geograficznie punktu widzenia. Dokumenty krajowe z pewnością przeceniały rolę tranzytu (także w aspekcie ekonomicznym – nie biorąc pod uwagę związanych z nim kosztów zewnętrznych transportu). Ponadto niezaprzeczalna wydaje się peryferyjność znacznych obszarów Polski względem nowoczesnej infrastruktury transportowej.

Analiza w skali ogólrnoeuropejskiej uwypukla zasadnicze różnice pomiędzy poszczególnymi regionami Polski w zakresie rozwoju infrastruktury oraz dostępności przestrzennej. Wiele wskaźników obrazuje względnie dobrą sytuację obszaru *Studium*, w tym przede wszystkim Polski południowo-zachodniej. Także z punktu widzenia dostępności do rynków (wyrażonych w wielkości PKB i analizowanych w skali europejskiej; *ESPON 1.2.1. Final Report*) polskie pogranicze zachodnie, w tym metropolie Wrocławia i Poznania znajdują się w sytuacji najkorzystniejszej w skali kraju. Jest to po części efektem „europejskiego” punktu odniesienia, w coraz większym stopniu odzwierciedla jednak także stan rzeczywisty. W praktyce wszystkie większe inwestycje transportowe zrealizowane po 1989 r. (w tym 100% nowych autostrad) powstały w szeroko rozumianej południowo-zachodniej części Polski. Na zmianę układu i zwiększenie dysproporcji miały też wpływ inwestycje transportowe we wschodnich landach Niemiec oraz w Czechach. Stwarza to sytuację, w której w Polsce południowo-zachodniej powstaje obszar relatywnie dobrze skomunikowany z Europą, a oderwany od stolicy i centralnej części kraju. Jednocześnie analiza rzeczywistych i potencjalnych kierunków powiązań funkcjonalnych (patrz rozdział 7) wskazuje na znaczenie kierunku skośnego z południowych Niemiec i Czech w stronę Warszawy i dalej państw bałtyckich. Dowodzi to, że zasadniczym błędem było usunięcie w końcu lat 1990. z rządowego programu budowy autostrad trasy A-8 (Piotrków Trybunalski–Wrocław).

Jednolite traktowanie obszaru całej Unii Europejskiej (UE-27) w kontekście założeń polityki transportowej (*ESPON 1.2.1. Final report, ESDP*) może być potencjalnie niekorzystne dla Polski i obszaru pogranicza polsko-niemieckiego. W dokumentach i opracowaniach europejskich występuje wyraźne przesunięcie ciężaru przedkładanych rekomendacji z planowania inwestycji w infrastrukturze na działania zmierzające do lepszego wykorzystania infrastruktury już istniejącej. Stwarza to w dalszej perspektywie zagrożenie dla wsparcia Unii Europejskiej w realizacji głównych i niezbędnych inwestycji na badanym obszarze. Postulat lepszego wykorzystania infrastruktury jest oczywiście słuszny, nie może jednak stać się substytutem wobec wyrównywania dysproporcji w gęstości nowoczesnych sieci transportowych między starymi i nowymi krajami Unii. Sygnalizowany problem dotyczy głównie inwestycji drogowych.

Obszar *Studium* przecinają dwa spośród transeuropejskich korytarzy transportowych wyznaczonych przez Europejską Konferencję Ministrów Transportu (ECMT) na spotkaniu na Krecie w 1994 r. (II – Berlin-Moskwa i III Berlin-Kijów z odgałęzieniem Drezno-Wrocław). Dodatkowo Poznań z Grudziądem łączy odgałęzienie korytarza VI. Ponadto na kolejnym spotkaniu ECMT w Helsinkach jako potencjalny przyjęto korytarz południkowy Swinoujście-Praga (określany obecnie jako środkowoeuropejski korytarz transportowy). Każdy z korytarzy obejmuje docelowo autostradę lub drogę ekspresową oraz linię kolejową. Inwestycje w obrębie korytarzy są preferowane w ramach unijnych funduszy strukturalnych.

8.1.2. Infrastruktura drogowa

Sieć drogowa zachodniego pogranicza jest relatywnie dobrze rozwinięta. Najgęstsza sieć występuje w regionach trzech metropolii oraz obszarze podudeckim. Mniejsza gęstość w województwie lubuskim pozostaje proporcjonalna do niższej gęstości zaludnienia i poziomu lesistości. Jednocześnie stan techniczny większości szlaków jest niski. W ostatnich latach sieć drogowa na badanym obszarze nie powiększała się (w niektórych regionach uległa nawet nieznacznemu skróceniu). W lubuskim i zachodniopomorskim wyraźnie poprawił się natomiast odsetek dróg o nawierzchni ulepszonej (tab. 16). Jest to jednak głównie efektem inwestycji na szczeblu lokalnym (asfaltowano drogi gminne). Modernizacja szlaków znajdujących się w gestii wyższych szczebli administracji przebiega powoli. Rozkład gminnych wydatków na transport jest jednak także nierównomierny – najwyższy ponownie w rejonie aglomeracji, a ponadto w niektórych jednostkach przygranicznych (szczególnie Słubice, Zgorzelec, Bogatynia). Gminy nadgraniczne południowych części województw zachodniopomorskiego oraz lubuskiego prawie wcale nie inwestują w infrastrukturę drogową.

Na obszarze pogranicza znajdują się odcinki infrastruktury drogowej najwyższego rzędu (autostrady i drogi ekspresowe). Część z nich wymaga jednak remontu (lub jest aktualnie modernizowana), a ponadto nie tworzą one spójnej sieci (zarówno w układzie krajowym, jak i międzynarodowym – dowiązanie do sieci niemieckich i czeskich). W pełni nowoczesnym (oraz jedynym budowanym na całej długości po nowym śladzie) szlakiem jest fragment autostrady A2 od Konina (poza obszarem *Studium*) do Nowego Tomysła (z obwodnicą Poznania), wybudowany w systemie koncesyjnym przez spółkę Autostrady Wielkopolskie. Kolejny odcinek autostrady od Nowego Tomysła do Świecka wkrótce znajdzie się w budowie. Jego mankamentem jest ograniczenie liczby węzłów, co może skutkować tzw. „efektem tunelu” oznaczającym ograniczony dostęp do trasy z terenów przyległych. Wymogi współczesnego

Tabela 16. Długość sieci drogowej na obszarze *Studium* w 2000 i 2003 r.

Województwa	Ogółem (km)		Km na 100 km ²		W tym ulepszone* (%)	
	2000	2003	2000	2003	2000	2003
Dolnośląskie	18 218	18 083	91,3	90,7	90,6	90,6
Lubuskie	8 164	7 880	58,4	56,4	77,0	87,3
Wielkopolskie	23 681	24 406	79,4	81,8	84,1	87,6
Zachodniopomorskie	12 973	13 026	56,6	56,9	79,3	90,1
Polska	249 934	248 786	79,9	79,6	82,3	88,3

*Drogi o ulepszonej nawierzchni

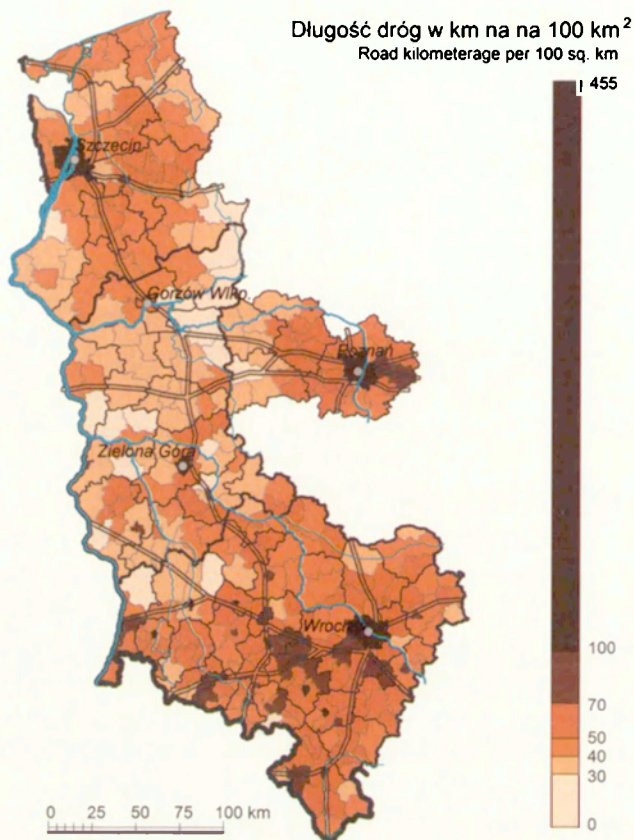
Źródło: *Transport. Wyniki działalności*, 2001; *Transport. Wyniki działalności*, 2004

szybkiego transportu drogowego spełnia też odcinek A4 na wschód od Wrocławia. Pozostała część istniejącego od lat 1930. szlaku jest obecnie modernizowana (całkowita wymiana nawierzchni). Modernizacja jest jednak prowadzona w wariantcie oszczędnym i autostrada nie została wyposażona w pasy awaryjne, co będzie skutkowało wprowadzeniem na niej ograniczeń szybkości. Modernizacji wymaga także krótki odcinek autostrady A6 pod Szczecinem (oraz będącej jej przedłużeniem drogi ekspresowej S6 do lotniska w Goleniowie). Ponadto czynne są fragmenty drogi ekspresowej S3 (w tym obwodnica Zielonej Góry). Kolejne obwodnice na tym szlaku są realizowane, częściowo jednak w wariantcie jednojezdniowym (m.in. Legnica).

Zgodnie z aktualną strategią rozwoju transportu i programem budowy autostrad oraz dróg ekspresowych do roku 2013 na obszarze *Studium* powinny być gotowe następujące odcinki tego typu dróg:

- autostrada A2 (cały odcinek od Świecka do granic obszaru),
- autostrada A4 (cały odcinek od Jędrzychowic do granic obszaru),
- autostrada A6,
- autostrada A18 (od Olszyny do Krzywej),
- fragment północnej autostradowej obwodnicy Wrocławia,
- droga ekspresowa S3 od Świnoujścia do Legnicy,
- droga ekspresowa S8 od Wrocławia w kierunku Warszawy (do granic obszaru),
- droga ekspresowa S5 z Bydgoszczy przez Poznań do Wrocławia.

Ułomnością przyjętego harmonogramu jest przesunięcie na lata następne takich inwestycji jak połączenie Wrocław–Praga i Szczecin–Gdańsk oraz rezygnacja z budowy autostrady A8 (Piotrków Trybunalski–Wrocław). Harmonogram może też zostać zakłócony, m. in. przez nowe rozwiązania prawne



Ryc. 33. Gęstość sieci drogowej, 2003 r.
Road network density, 2003

w zakresie ochrony środowiska (wymóg przygotowywania studiów oddziaływania) oraz przez ewentualne zmniejszenie budżetu Unii Europejskiej na lata 2007-2013.

Modernizacja pozostałych dróg krajowych oraz szlaków wojewódzkich prowadzona była na ogół wybiórczo. Spośród tras o znaczeniu ponadregionalnym działań inwestycyjnych wymagają m.in. drogi Szczecin–Kostrzyn–Słubice, Zielona Góra–Poznań, Słubice–Zielona Góra. Specyficzne braki w infrastrukturze drogowej występują w pasie bezpośredniego pogranicza polsko-niemieckiego. Są one pochodną rozcięcia w 1945 r. granicą wcześniejszego systemu transportowego. System ten został odtworzony w skali głównych powiązań międzynarodowych, a w ostatnich latach także w skali regionalnej. Na szczeblu lokalnym zawiera nadal liczne braki. Z drugiej strony wyludnienie się niektórych obszarów (po obu stronach granicy) stawia pod znakiem zapytania celowość

pełnego odtwarzania sieci przedwojennej. Do najistotniejszych mankamentów obecnego przygranicznego systemu drogowego należy zaliczyć:

- słabe dowiązanie niektórych uruchomionych w ostatnich latach przejść granicznych do krajowego, a nawet międzynarodowego (przykład – Gubinek) układu drogowego oraz słaba dostępność tych przejść z niektórych obszarów przygranicznych,
- braki w połączeniach rękodowych (szczególnie most w Połęczku na Odrze, droga Pieńsk–Przewóz),
- oderwanie od krajowego układu komunikacyjnego obszarów w północnej części pogranicza (brak mostu w Policach i stałej przeprawy do Świnoujścia),
- brak kilku ostatnich nie reaktywowanych powiązań transgranicznych (Pieńsk, Dobieszczyń, Świnoujście-Garż).

Generalnie jeśli chodzi o liczbę i dostępność przejść granicznych sytuacja wydaje się być bliska nasycenia. W okresie transformacji zmodernizowano wszystkie starsze obiekty, a ponadto oddano do użytku dwa duże przejścia dostępne w ruchu towarowym (Jędrzychowice, Gubinek) oraz 7 punktów lokalnych (Porajów, Radomierzyce, Przewóz, Zasięki, Kostrzyn, Osinów Dolny, Rosówek). W ostatnich latach uruchamiano też przejścia dla pieszych (Krzewina Zgorzelecka, Zgorzelec-Stare Miasto, Łęknica-Park Mużakowski) i dla małego ruchu granicznego (Gryfino, Buk, Bobolin). Łącznie wymienione inwestycje oznaczały wybudowanie (lub odbudowanie) 5 mostów na Nysie (w tym 2 pieszne). Na przejściach w Świecku i Olszynie dobudowane zostały równoległe do istniejących mosty na Odrze.

W pobliżu przejść tranzytowych w Świecku i Olszynie powstały w latach 1990. nowoczesne terminale celne. Ich znaczenie załamało się z chwilą przystąpienia Polski do Unii Europejskiej i zniesienia granicy celnej. Obecnie wykorzystywane są w ograniczonym zakresie, jako jedno z wielu miejsc, w których dokonać można odprawy oraz jako centra obsługi pojazdów ciężarowych i ich kierowców. Są one potencjalnymi centrami logistycznymi o znaczeniu międzynarodowym.

8.1.3. Infrastruktura kolejowa

Sieć kolejowa badanego obszaru została w całości ukształtowana w obrębie państwa pruskiego w XIX i początkach XX wieku. Zgodnie ze stosowaną wówczas zasadą linie kolejowe doprowadzano niejednokrotnie nawet do większych wsi. Sieć ta w znacznej mierze uległa dewastacji w okresie II wojny światowej. Tylko częściowo została potem odbudowana, tworząc mimo to

obszar o najgęstszej infrastrukturze kolejowej w kraju. Począwszy od lat 1970. kolejne odcinki sieci były zamykane. Proces ten uległ przyśpieszeniu w okresie transformacji i kłopotów finansowych PKP. Trwał także po roku 2000, kiedy to w trzech województwach przygranicznych zamknięto ponad 700 km linii, a w województwie wielkopolskim kolejne 300 km (tab. 17). W efekcie poziom gęstości linii kolejowej na zachodnim pograniczu nie odbiega obecnie od średniej krajowej. Jedynie w dolnośląskim jest on nadal wyższy (9 km linii na 100 km²; *Transport. Wyniki działalności*, 2003).

Tabela 17. Sieć kolejowa na obszarze Studium w latach 2000-2003

Województwa	ogółem (km)		na 100 km ²	
	2000	2003	2000	2003
Dolnośląskie	1 970	1 797	9,9	9,0
Lubuskie	1 210	915	8,7	6,5
Wielkopolskie	2 535	2 158	7,7	7,2
Zachodniopomorskie	1 511	1 222	6,1	5,3
Polska	22 560	20 665	6,9	6,6

Źródło: *Transport. Wyniki działalności*, 2000; *Transport. Wyniki działalności*, 2003

Jednocześnie z likwidacją kolejnych linii lokalnych i regionalnych, przeprowadzone zostały modernizacje kilku tras magistralnych, w tym przede wszystkim linii Warszawa–Berlin–Poznań oraz linii Wrocław–Zgorzelec. Czas podróży z Poznania do Berlina uległ znacznemu skróceniu. Nadal jednak jest on relatywnie długi, m.in. z uwagi na konieczność wymiany elektrowozów (inne systemy zasilania) oraz dużą liczbę jednopoziomowych skrzyżowań z siecią drogową wymuszających obowiązkowe zmniejszanie prędkości. Wykorzystanie linii Wrocław–Drezno jest (pomimo modernizacji) znacznie mniejsze niż w przeszłości. Zawieszono na niej kursowanie dalekobieżnych pociągów pasażerskich (Warszawa/Kraków–Drezno/Lipsk). Rolę wewnętrznych tras magistralnych o przebiegu północ-południe pełnią trasy Swinoujście–Szczecin–Krzyż–Poznań–Wrocław oraz Szczecin–Kostrzyn–Rzepin–Zielona Góra–Wrocław. Obie linie wymagają modernizacji. Największymi węzłami kolejowymi na obszarze *Studium* są: Poznań, Wrocław, Szczecin, a ponadto Legnica i Rzepin.

W latach 1990. dążono do uruchamiania nowych kolejowych przejść granicznych na liniach niewykorzystywanych lub eksploatowanych tylko w ruchu towarowym. Przejście takie z sukcesem powstało w Kostrzynie. Oficjalnie

reaktywowano także punkty w Gubinie i Węglińcu, ale ich rola w ruchu pasażerskim pozostała marginalna. W chwili obecnej komunikacja regularna odbywa się przez punkty w Zgorzelcu, Zasiekach, Kunowicach, Kostrzynie i Szczecinie-Gumieńcach. Nie modernizowana od dawna jest trasa Wrocław–Zasieki–Berlin, na której podróż jest blisko dwukrotnie dłuższa niż przed II wojną światową. Odcinki od Węglińca do niemieckiej stacji granicznej Horka oraz do Zgorzelca pozostają niezelektryfikowane, co uniemożliwia intensyfikację ruchu towarowego na tej trasie. Pilnego unowocześnienia wymaga też krótki polski odcinek trasy Szczecin–Berlin (po stronie niemieckiej prace są na ukończeniu). Rozwojowi turystyki sprzyjałoby przedłużenie linii kolejowej na wyspie Uznam do Świnoujścia.

W ostatnich kilkunastu latach kilkakrotnie podejmowane były próby organizacji przewozów kombinowanych w polsko-niemieckich relacjach transgranicznych. Na ogół usługi były jednak zbyt mało konkurencyjne dla przewoźników (nawet w okresie gdy na granicy codziennością były wielogodzinne kolejki do odprawy celnej). Promocja takich przewozów w transporcie towarowym wydaje się kluczowym elementem polityki równoważenia rozwoju transportu w strefie pogranicza. Istniejące i planowane terminale transportu kombinowanego znajdują się w Szczecinie, Świnoujściu, Poznaniu, Wrocławiu, Węglińcu i Rzepinie/Słubicach.

Mankamentem sieci kolejowej obszaru pogranicza jest złe skomunikowanie jego południowej części z centrum kraju. W szczególności chodzi tu o braki elementów sieci pomiędzy Wrocławiem i Warszawą. W latach 1990. pojawiły się koncepcje budowy po nowym śladzie linii kolejowej wielkich prędkości (typu TGV) pomiędzy Berlinem a Warszawą i dalej Moskwą. W warunkach, kiedy modernizacja tradycyjnej trasy jest już na ukończeniu, idea ta uległa odsunięciu w czasie. Konkurencja ze strony tanich przewoźników lotniczych może jednak w przyszłości skutkować koniecznością jej ponownego rozważenia. Linia taka powinna łączyć Berlin z Warszawą z jednym przystankiem stałym w Poznaniu (nowy dworzec) oraz kilkoma wymiennymi (na których zatrzymywałyby się tylko wybrane pociągi). Ponadto potrzeba usprawnienia komunikacji między Wrocławiem i Warszawą mogłaby zostać rozwiązana budową między obydwoma miastami całkowicie nowej linii przystosowanej do dużych prędkości (z możliwością przedłużenia do Pragi).

8.1.4. Infrastruktura pozostałych form transportu

Przeładunki zespołu portowego Szczecin-Świnoujście systematycznie maleją (tab. 18). Spadek nie jest już jednak tak gwałtowny jak w pierwszych latach transformacji, kiedy załamał się wywóz węgla oraz tranzyt czechosłowacki.

Tabela 18. Przeladunki w zespole portowym Szczecin-Świnoujście

Porty	1995	2000	2002	2003	
				ogółem	w tym tranzyt w %
Szczecin	11,2	11,1	9,6	8,6	16,3
Police	2,5	2,5	2,2	2,4	b.d.
Świnoujście	8,8	8,9	10,1	9,1	17,6

Źródło: GUS

W roku 2000 przeladunki wynosiły 13,6 mln ton w Szczecinie (wraz z Policami) oraz 8,9 mln w Świnoujściu; w roku 2003 odpowiednio 11,0 mln (w tym 2,4 mln w Policach) i 9,1 mln ton. Stale wzrasta relatywna rola Świnoujścia i Polic względem portu szczecińskiego. Na ładunki tranzytowe przypadało w 2003 r. po około 1,5 mln ton w obu portach. Także w tym wypadku rola Świnoujścia wyraźnie wzrasta, a Szczecina maleje. Podjęto też szereg inwestycji modernizacyjnych, m.in. mających na celu połączenie nabrzeży z siecią transportową kraju (zwłaszcza z siecią drogową). Zwiększono liczbę połączeń promowych na Bałtyku. Znaczne przewozy towarów będących przedmiotem handlu z krajami zamorskimi, odnotowywane na drogowych polsko-niemieckich przejściach granicznych, świadczą jednak o przegrywaniu przez polskie porty konkurencji z portami Europy Zachodniej. Zapobiec temu niekorzystnemu zjawisku może dalsza modernizacja obiektów, rozwój komunikacji promowej na Bałtyku, rozbudowa infrastruktury transportu lądowego na zapleczu polskich portów oraz podjęcie próby zwiększenia przeladunków tranzytowych (m.in. z Europy Wschodniej). Poza zespołem Szczecin–Police–Świnoujście status portów handlowych posiadają położone nad Zalewem Szczecińskim obiekty w Policach, Trzebieży, Nowym Warpnie i Stepnicy. Oficjalnymi morskimi przejściami granicznymi są Szczecin, Trzebież, Nowe Warpno, Świnoujście oraz Dziwnów.

Jedynym odcinkiem śródlądowych dróg wodnych, który zachował swoje znaczenie w Polsce jest dolna Odra (od Schwedt do Szczecina i torem wodnym przez Zalew Szczeciński do Świnoujścia). Jest ona wykorzystywana w ruchu pomiędzy Berlinem i jego najbliższym portem morskim – Szczecinem. Rozwojowi żeglugi na tym odcinku zagrażają plany zmodernizowania przez stronę niemiecką kanału Starej Odry oraz konflikt z funkcjami ekologicznego Parku Krajobrazowego Dolnej Odry. Ruch żeglugowy na środkowej Odrze systematycznie maleje, w miarę postępującego zamulania rzeki. Pozostaje on jednak odcinkiem, który po poddaniu modernizacji ma realną szansę zachowania funkcji transportowych. Jest to zgodne z zapisami programu

Odra 2006. Projekty związane z reaktywacją szlaku wschód-zachód (przez Wartę i Noteć do Kanału Bydgoskiego i dorzecza Wisły) nie mają szans realizacji w najbliższych dziesięcioleciach, głównie z uwagi na ogromne koszty oraz kontrowersje ekologiczne. Lokalnie żegluga śródlądowa odgrywa natomiast znaczącą rolę turystyczną. W dorzeczu Odry, na obszarze *Studium*, portami żeglugi śródlądowej są Wrocław, Poznań i Kostrzyn. Charakter morsko-śródlądowy ma port w Szczecinie. Wzdłuż drogi wodnej Odry znajduje się pięć rzecznych polsko-niemieckich przejść granicznych w Miłowie, Słubicach, Osinowie Dolnym, Widuchowej i Gryfinie. Najwięcej odpraw w żegludze międzynarodowej dokonywanych jest w Widuchowej, gdzie granicę przekraczają oficjalnie barki płynące z Niemiec do portu w Szczecinie. W 2003 roku w skali kraju żegluga śródlądowa przewiozła 8 mln ton ładunków (ponad dwukrotnie mniej niż w latach 1980.), w tym 3 mln w transporcie międzynarodowym (ponad 95% w ruchu z i do Niemiec).

Pogranicze zachodnie to obszar o wyjątkowo dużej liczbie lotnisk. Zdecydowaną większość spośród nich stanowią obiekty wojskowe lub powojskowe. Cywilne funkcje komunikacyjne pełnią obecnie 4 porty lotnicze: Wrocław-Strachowice, Poznań-Ławica, Szczecin-Goleniów i Zielona Góra-Babimost. W okresie transformacji znaczenie regionalnych portów lotniczych było niewielkie. O pasażerów z Polski zachodniej konkurowały lotniska międzynarodowe w Warszawie, Berlinie oraz w mniejszym stopniu w Kopenhadze i Pradze. Z uwagi na opisane wyżej braki w infrastrukturze transportu lądowego Warszawa coraz częściej przegrywała tę konkurencję. Po roku 2000 nastąpiło znaczne przyśpieszenie decentralizacji ruchu lotniczego, związane z rozwojem sezonowych lotów czarterowych, a w kolejnych latach z pojawieniem się tanih linii oraz zmianą polityki taryfowej LOT-u w odniesieniu do połączeń krajowych. Zaowocowało to gwałtownym wzrostem natężenia ruchu w portach Wrocławia i Poznania. Jednocześnie lotniska w Goleniowie i w Babimostcie nie stały się dotychczas beneficjentami nowych tendencji.

8.2. STRUKTURA PRZESTRZENNA INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

Upodmiotowienie samorządów dostrzegających zapóźnienia pod względem wyposażenia w infrastrukturę techniczną i konieczność jej rozbudowy umożliwiło w ostatnich kilkunastu latach dynamiczny rozwój sieci wodociągowej, kanalizacyjnej i oczyszczalni ścieków. Poprawie uległy przede wszystkim warunki bytowe mieszkańców wsi. Z danych GUS wynika, że w okresie 1990-2000 udział mieszkań na wsi z wodociągiem sieciowym lub zagrodowym wzrósł z 67,6% do 83,1%, a w miastach z 95,3% do 97,6%. W latach 1990-2001 długość sieci wodociągowej wzrosła na wsi 3-krotnie (w kraju

2,5-krotnie), sieci kanalizacyjnej 6-krotnie (w kraju 2-krotnie), gazowej 4-krotnie (w kraju 2-krotnie), a liczba abonentów telefonicznej sieci przewodowej 6-krotnie (w kraju 3-krotnie). Budowa sieci wodociągowej, kanalizacyjnej i oczyszczalni ścieków były i są nadal priorytetowymi inwestycjami w większości gmin.

Tabela 19. Rozwój wybranych elementów infrastruktury technicznej w Polsce

Rodzaj	1970	1980	1990	2001
Sieć wodociągowa (tys. km)	26,1	53,1	93,2	218,1
Sieć kanalizacyjna (tys. km)	13,9	20,5	26,5	55,6
Sieć gazowa (tys. km)	11,8	22,4	45,8	113,9
Telefonia przewodowa (tys. abonentów)	1070	1943	3293	10934

Źródło: GUS

Pod względem wyposażenia w sieć wodociągową zachodnia Polska wypada korzystniej na tle innych obszarów kraju, ale przy tym widoczne jest jej wyraźne zróżnicowanie przestrzenne. Najlepiej pod tym względem wypadają miasta z gminami podmiejskimi (Szczecin-Stargard Szczeciński, Poznań, Słubice-Kostrzyn, Poznań, Wrocław), tereny przemysłowe i zurbanizowane Dolnego Śląska oraz obszary nadmorskie. Stosunkowo słabiej wyposażone w wodociąg są obszary peryferyjne Pomorza i Ziemi Lubuskiej, co wynika między innymi z większego rozproszenia osadnictwa.

Równocześnie z rozbudową sieci wodociągowej powinna rozwijać się sieć kanalizacyjna, umożliwiającą odprowadzanie oraz oczyszczanie wody dostarczonej do gospodarstwa domowego. Niestety warunek ten nie jest spełniony. Od końca lat 1990. obserwuje się jednak wzrost środków finansowych kierowanych na rozwój sieci kanalizacyjnej. Rosną też wydatki na inwestycje związane z oczyszczaniem ścieków.

Niższe w porównaniu z wodociągami tempo inwestycji w zakresie kanalizacji wynika między innymi z jej dużo wyższej kapitałochłonności i wymogów organizacyjnych. Inwestycje wymagają zaangażowania dużego kapitału oraz opracowania wieloletniego planu inwestycyjnego obejmującego koncepcję realizacji, politykę finansową, umowy kredytowe z bankami itp.

Duże dysproporcje w rozwoju sieci wodno-kanalizacyjnej grożą zanieczyszczeniem gleby i wód gruntowych, wynikającym z odprowadzania ścieków bezpośrednio do gruntu. Często stosowanym rozwiązaniem w gospodarstwach nie podłączonych do kanalizacji są zbiorniki do odprowadzania zanieczyszczeń

(tzw. szamba). Niestety szczelność szamb nie zawsze odpowiada normom, a ponadto niektórzy gospodarze, chcąc uniknąć kosztów związanych z wywozem nieczystości, wylewają je na pola.

W województwach zachodnich zadowalająca sytuacja ma miejsce w miastach, gdzie z sieci kanalizacyjnej korzysta większość mieszkańców oraz na niektórych obszarach Pomorza, gdzie inwestycje dotyczące kanalizacji związane były jeszcze z funkcjonowaniem gospodarstw państwowych. Największych inwestycji wymagają obecnie gminy przygraniczne, obszary północnej części województwa dolnośląskiego oraz Sudety. Szczególnie istotny jest rozwój kanalizacji w gminach górskich, które planują dynamiczny rozwój funkcji turystycznej.

Generalnie wyposażenie w infrastrukturę techniczną wykazuje dużą zbieżność z poziomem rozwoju gospodarczego oraz wielkością dochodów budżetowych gmin. Sieć wodociągowa i kanalizacyjna jest też słabiej rozwinięta na terenach o rozproszonym osadnictwie, gdzie większe inwestycje są nieuzasadnione z ekonomicznego punktu widzenia. Dlatego priorytetowe znaczenie powinny tam mieć sieci lokalne lub przyzagrodowe.

Sprawne działanie kanalizacji wymaga odprowadzania i oczyszczania ścieków. Na tle innych krajów Europy, Polska ma jeden z najniższych wskaźników wyposażenia w oczyszczalnie ścieków. W 2000 r. oczyszczalnie obsługiwały przeciętnie 53% ludności kraju, w tym 80% mieszkańców miast i zaledwie 11% mieszkańców wsi. W Europie Zachodniej oczyszczalnie obsługują ponad 90% ludności.

Jeżeli chodzi o oczyszczanie ścieków, sytuacja jest podobna do stanu wyposażenia w sieć kanalizacyjną. Największy odsetek ludności obsługiwanej przez oczyszczalnie ścieków występuje w miastach, a w przypadku terenów wiejskich – w województwach dolnośląskim i zachodniopomorskim.

Rozwój sieci gazowej koncentruje się przede wszystkim w miastach, na terenach podmiejskich i na obszarach o gęstej sieci osadniczej. Na innych obszarach, w tym szczególnie o rozproszonej sieci osadniczej, budowa sieci gazowej jest obecnie nieuzasadniona. Alternatywnym sposobem dostarczenia gazu do gospodarstw wiejskich są butle lub duże zbiorniki gazowe.

9. CENTRA I ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TURYSTYCZNEJ

Terytoria przygraniczne mają wyjątkowo korzystne warunki do rozwoju turystyki i rekreacji. Atrakcyjność tych terenów wynika ze zróżnicowania elementów środowiska przyrodniczego (orografia, jeziora, morze) i walorów kulturowych. Obszary położone wzdłuż granicy polsko-niemieckiej są jednak

bardzo zróżnicowane pod względem walorów przyrodniczych i kulturowych, stanu ich zagospodarowania i wielkości ruchu turystycznego. Jest to teren o szczególnych predyspozycjach do rozwoju różnego rodzaju form turystyki (przyrodniczej, krajoznawczej, pieszej, uzdrowskiej, wodnej, rowerowej, jeździectwa, wędkarstwa i łowiectwa oraz agroturystyki).

9.1. WALORY TURYSTYCZNE

Na obszarze *Studium* znajdują się obszary bardzo atrakcyjne turystycznie, o bogatych walorach przyrodniczych i antropogenicznych. Najbardziej atrakcyjne dla turystyki jest wybrzeże Morza Bałtyckiego, zwłaszcza wyspy Wolin i Uznam. Jego walorami przyrodniczymi są szerokie piaszczyste plaże, korzystny dla zdrowia mikroklimat i malowniczy krajobraz wybrzeża klifowego. W okresie letnim woda w Zatoce Pomorskiej osiąga najwyższe temperatury na polskim wybrzeżu Bałtyku. Przybrzeżne akweny: Zalew Szczeciński, Zalew Kamieński i Zatoka Pomorska oraz duże jeziora: Dąbie i Miedwie doskonale nadają się do uprawiania żeglarstwa i innych sportów wodnych (ich wykorzystanie w tym zakresie jest ciągle niewystarczające).

Atrakcyjne dla uprawiania różnych form turystyki krajoznawczej, przyrodniczej, pieszej, rowerowej, konnej i wodnej oraz wędkarstwa i łowiectwa są obszary pojezierne. Ich walorem przyrodniczym są liczne jeziora i rzeki, duże kompleksy leśne oraz urozmaicony polodowcowy krajobraz. Zachowały się również zabytkowe obiekty (m.in. kościoły, zamki, pałace, fortyfikacje).

W strefie przygranicznej szczególnie atrakcyjnymi dla turystyki obszarami są Sudety, Przedgórze Sudeckie i Kotlina Kłodzka. Urozmaicona rzeźba górska umożliwia tam uprawianie turystyki krajoznawczej, narciarstwa i innych aktywnych form wypoczynku. Znajdują się tu także liczne uzdrowiska. Wiele jest również obiektów zabytkowych.

Potencjalnym obszarem turystycznym jest dolina rzeki Odry i tereny do niej przylegające. Obszar ten ze względu na swoje walory przyrodnicze krajobrazowe i kulturowe, jest szczególnie odpowiedni do uprawiania różnych form turystyki wodnej, przyrodniczej i krajoznawczej. Jego zagospodarowanie turystyczne utrudniało dotychczas położenie w strefie przygranicznej. Dobrze wyposażone w szlaki turystyki pieszej, rowerowej i wodnej oraz punkty widokowe są tylko znajdujące się na tym obszarze parki narodowe i krajobrazowe.

Najcenniejsze pod względem przyrodniczym fragmenty obszarów turystycznych objęte są różnymi formami ochrony przyrody. Zabezpiecza to te obszary przed nadmiernym zagospodarowaniem i użytkowaniem, mogącym spowodować degradację ich walorów przyrodniczych i krajobrazowych. Jednakże

w takich parkach narodowych jak: Woliński i Karkonoski istnieje ryzyko utraty atrakcyjności przez nadmierny ruch turystyczny i silną antropopresję. Podobne ryzyko dotyczy znacznych obszarów wąskiej strefy nadmorskiej. Natomiast atrakcyjne przyrodniczo parki chroniące rzeki i jeziora, jak Drawieński i Ujście Warty są niemal zupełnie niewykorzystywane do celów turystycznych. Zagospodarowanie turystyczne w ich sąsiedztwie jest bardzo skromne, a liczba odwiedzających nie przekracza kilkunastu tysięcy rocznie.

Należy stwierdzić, że znaczące walory przyrodnicze (morze, góry, jeziora, lasy), atrakcyjny krajobraz, małe zanieczyszczenie, i bogate dziedzictwo kulturowe oraz historyczne powinny być podstawą rozwoju turystyki: rowerowej, wodnej, krajoznawczej, jazdy konnej itp.

9.1.1. Potencjał środowiska przyrodniczego

Do podstawowych walorów przyrodniczych sprzyjających rozwojowi turystyki i wypoczynku zalicza się:

- duży stopień zalesienia (34% ogólnej powierzchni obszaru badanego w *Studium*; 48% w województwie lubuskim, w niektórych gminach przekracza 50%),
- znaczna liczba i powierzchnia obszarów chronionych, w tym 6 spośród 22 polskich parków narodowych (Woliński, Ujście Warty, Karkonoski, Drawieński, Wielkopolski i Gór Stołowych) oraz kilkanaście parków krajobrazowych i obszarów chronionego krajobrazu,
- duże nasycenie obszaru takimi obiektami jak: rezerваты przyrody (ponad 200), pomniki przyrody, parki podworskie itp.,
- zasoby wodne – przede wszystkim jeziora – bogactwo pojezierzy (Pojezierza: Zachodniopomorskie, Lubuskie, Wielkopolskie, Leszczyńskie); rzeki będące podstawą m.in. do rozwoju kajakarstwa (np. Drawa, Obra, Bóbr),
- występowanie wód mineralnych, na bazie których rozwinęły się uzdrowiska,
- wybrzeże morskie ze wszystkimi jego walorami, sprzyjającymi rozwojowi funkcji wczasowo-turystycznej, uzdrowiskowej, żeglarstwa i innych sportów wodnych,
- obszary górskie o urozmaiconej rzeźbie i szacie roślinnej (zimą warunki do uprawiania narciarstwa), z licznymi źródłami wód mineralnych,
- dolina Odry z szerokimi rozlewiskami, stanowiącymi obszary cenne ekologicznie i krajobrazowo, Zalew Szczeciński oraz wyspy Uznam i Wolin.

9.1.2. Dziedzictwo kulturowe i zabytki

Zachodnie pogranicze Polski jest obszarem o szczególnych walorach dziedzictwa kulturowego, bogatej historii i szczególnych tradycjach, wyróżniających go na tle kraju. Jego dziedzictwo kulturowe i zabytki stanowią o szczególnej atrakcyjności dla turystów krajowych i zagranicznych. Znajduje się tu 1/3 ogólnej liczby zabytków w Polsce, wpisanych do rejestrów wojewódzkich konserwatorów zabytków (18 495 z ogólnej liczby 53 445). Szczególnie duże ich nagromadzenie występuje na Dolnym Śląsku (11,7% ogólnej liczby zabytków kraju) oraz w Wielkopolsce (11,4%). Wśród 25 pomników historii w Polsce blisko 1/3 znajduje się właśnie tutaj (historyczne centrum Wrocławia, rezerwat archeologiczny w Biskupinie, Ostrów Lednicki pod Poznaniem, Katedra w Gnieźnie, opactwo cystersów w Krzeszowie, zespół klasztorny na Lednickim Polu, Twierdza w Srebrnej Górze oraz polska część Parku w Mużakowie). Na tym obszarze znajdują się także dwa obiekty wpisane na listę światowego dziedzictwa kulturowego (Kościół Pokoju w Jaworze i Świdnicy oraz już wspomniany Park Mużakowski).

Dziedzictwo kulturowe omawianego obszaru cechuje ogromne zróżnicowanie, często wybitna artystyczna klasa i wysokie walory reprezentatywności dla danego okresu lub epoki w sztuce, a także dla różnych kulturowych rodowodów wielu zespołów zabytków lub ich zespołów. Jest to wynikiem jeszcze piastowskiej historii tych ziem, wielowiekowych tradycji Królestwa Polskiego w obszarze Wielkopolski, a także ma związek z tradycjami czeskimi lub później habsburskimi na Dolnym Śląsku, następnie pruskimi tu i na Pomorzu, a w części także w Wielkopolsce, na co wpływ miał okres rozbiorów Polski.

Zróżnicowany jest także stan techniczny zachowania szeregu obiektów zabytkowych, których ogromna liczba uległa zniszczeniu pod koniec II wojny światowej, w części także w latach powojennych. Spośród zachowanych zabytkowych układów urbanistycznych wymienić należy m.in.:

- Stare Miasto w Poznaniu z Ostrowem Tumskim, Stare Miasto we Wrocławiu w obrysie dawnych fortyfikacji,
- XIX-wieczny zespół zabudowy śródmiejskiej w Szczecinie z fragmentami zabudowy Starego Miasta oraz monumentalną zabudową Wałów Chrobrego,
- obszary śródmiejskie szeregu miast Zachodniego Pomorza (m.in. Kamienia Pomorskiego, Stargardu Szczecińskiego), woj. lubuskiego (w tym Zielonej Góry, Świebodzina, Żagania) oraz Dolnego Śląska (m.in. Jeleniej Góry, Oleśnicy, Kłodzka, Świdnicy),
- małe miasteczka z zachowanymi pełnymi obrysami murów obronnych w wymienionych rejonach,

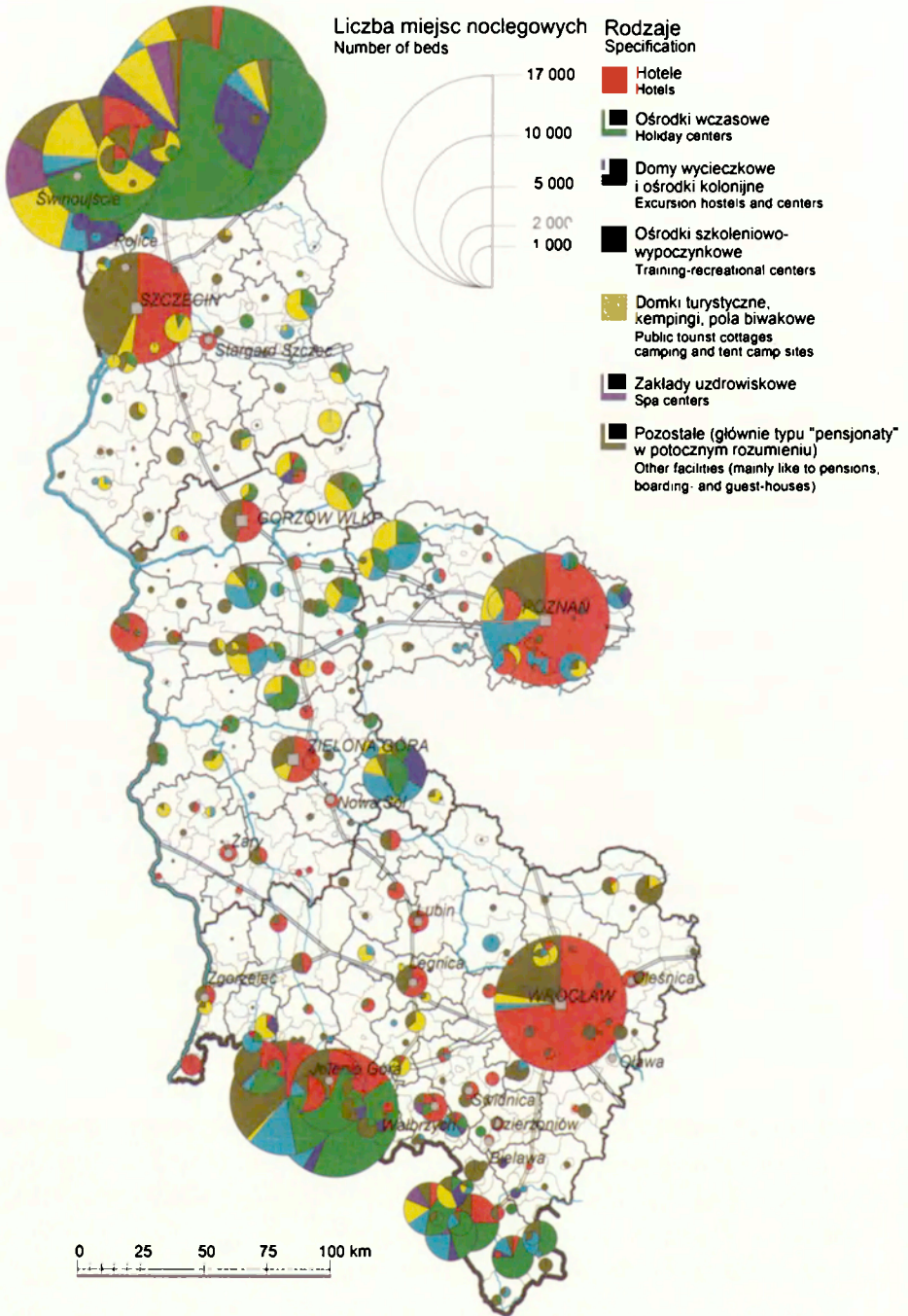
- historycznie ukształtowane obszary dzielnic miast uzdrowiskowych na Pomorzu i Dolnym Śląsku,
- układy ruralistyczne o różnym, zmiennym w zależności od położenia układzie przestrzennym.

Wśród interesujących, powszechnie znanych i dobrze zachowanych, a przy tym wybitnych założeń rezydencjonalnych oraz pałacowo-parkowych, warto wymienić w omawianym obszarze m. in. pałace w Tucznie, Rogalinie, Rydzynie, Gołuchowie, Żaganiu oraz zespół rezydencji w kotlinie Jeleniogórskiej, zamki m.in. w: Kórniku, Kłeczkowie, Książu, oraz Czocha i Chojnik. W obszarze trzech zachodnich województw zachowały się także wybitne założenia klasztorne oraz sakralne (m.in. w: Poznaniu, Wrocławiu, Gościkowie-Paradyżu, Trzebnicy, Lubiążu, Krzeszowie, Henrykowie, Wambierzycach oraz kościoły romańskie, gotyckie, renesansowe, barokowe i klasycystyczne w szeregu miejscowości całego obszaru, często o wybitnych wartościach artystycznych wyposażenia i ukształtowania otoczenia). Wśród interesujących, wyróżniających się w skali całej Środkowej Europy obiektów wymienić należy także wielkie założenia i fortyfikacje, pochodzące z różnych epok, w tym m.in.: zespół fortów w Świnoujściu, umocnienia tzw. Wału Pomorskiego, pozostałości renesansowej twierdzy w Kostrzynie, cytadelę w Poznaniu, tzw. Międzyrzecki Rejon Umocniony, twierdzę w Srebrnej Górze, twierdzę w Kłodzku. Wspomniane obiekty tworzą podstawową sieć zabytkowych obiektów regionu, które zachowały się w dobrym stanie. Jest ona sukcesywnie uzupełniana o kolejne obiekty, które po przeprowadzeniu prac rekonstrukcyjnych i rewitalizacyjnych wzbogacają w znakomity sposób obecną ofertę turystyczną pogranicza zachodniego.

9.2. ZAGOSPODAROWANIE TURYSTYCZNE

W 2003 r. na obszarze *Studium* było 1808 obiektów noclegowych, z których 1242 funkcjonowało w układzie całorocznym (68,7% ogólnej liczby). Liczba miejsc noclegowych wynosiła 145,5 tys., z czego 86,8 tys. stanowiły miejsca sezonowe (59,7% ogólnej liczby). Na tak wysoki odsetek obiektów sezonowych ma wpływ przede wszystkim baza noclegowa województwa zachodniopomorskiego. Dominują tu sezonowe obiekty usytuowane w miejscowościach nadmorskich; odsetek liczby obiektów sezonowych wynosi 59%, a liczby miejsc noclegowych aż 62% i jest najwyższy w kraju.

W strukturze bazy noclegowej (ryc. 34) największe znaczenie mają hotele oraz domy i ośrodki wczasowe (te ostatnie zwłaszcza nad morzem). Hotele są obiektami o najwyższym standardzie oferowanych usług i stanowią podstawę



Ryc. 34. Struktura miejsc noclegowych w 2003 r.
Structure of accomodation, 2003

bazy noclegowej w miastach. Na obszarach nadmorskich, górskich i pojeziernych dominującą bazą są: ośrodki wczasowe, ośrodki szkoleniowo-wypoczynkowe, a także domki turystyczne, kempingi i pola biwakowe. Należy podkreślić, że baza noclegowa jest ogromnie zróżnicowana i generalnie w złym stanie technicznym (zwłaszcza baza sezonowa). Świadczone usługi w obiektach noclegowych są zazwyczaj niskiej jakości i mało urozmaicone. Internetowa rezerwacja noclegu jest możliwa tylko w nielicznych przypadkach. Na obszarach wiejskich coraz większego znaczenia nabiera agroturystyka.

Zagospodarowanie turystyczne pogranicza jest bardzo nierównomierne, ale niektóre regiony wyróżniają się na tle Polski. Największe zagospodarowanie turystyczne występuje na wybrzeżu Morza Bałtyckiego oraz w Sudetach – obydwa obszary mają znaczenie międzynarodowe. Większe niż przeciętne zagospodarowanie mają też miasta – głównie Wrocław, Szczecin, Poznań oraz okolice Jeziora Dąbie, Pojezierze Lubuskie i Wielkopolskie (Pojezierza: Ińskie, Myśliborskie, Dobiegniewskie, Łagowskie, Poznańskie i Leszczyńskie).

Miejscowości nadmorskie są stosunkowo najlepiej zagospodarowane pod względem turystycznym. Znajdują się w nich liczne obiekty hotelarskie i gastronomiczne o zróżnicowanym standardzie, plaże, promenady, mola, szlaki turystyki pieszej i rowerowej, porty żeglarskie, pola golfowe oraz ośrodki jeździeckie.

W pasie nadmorskim nie istnieje praktycznie sieć przystani jachtowych (marin), które umożliwiłyby rozwój jachtingu. Obecnie przystanie jachtowe, działające zupełnie niezależnie, znajdują się w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Świnoujściu, Wolinie, Kołobrzegu, Stepnicy, Nowym Warpnie, Trzebieży, Szczecinie. W większości przystani niedostateczne jest wyposażenie sanitarne i brakuje towarzyszącej infrastruktury turystycznej.

Na polskich obszarach pojeziernych znajdują się niewielkie ośrodki turystyczne, dysponujące bazą hotelową i gastronomiczną o zróżnicowanym standardzie. Na pojezierzach, zwłaszcza na obszarach chronionych, wyznaczono liczne szlaki piesze i rowerowe. Wąskie, kręte drogi o małym natężeniu ruchu, jakie przeważają na tym obszarze, nadają się do uprawiania turystyki rowerowej. Ze względu na położenie w pobliżu dużych ośrodków miejskich (Berlin, Poznań, Wrocław, Frankfurt) obszary pojezierne mogą być atrakcyjnym miejscem wypoczynku weekendowego także poza sezonem wakacyjnym.

Sudety są dość dobrze zagospodarowane pod względem turystycznym. Dysponują obiektami hotelarskimi i gastronomicznymi o zróżnicowanym standardzie, szlakami turystyki pieszej i rowerowej, nartostradami, kolejkami górskimi i wyciągami narciarskimi. Wyjątkowe walory i zagospodarowanie

turystyczne posiadają uzdrowiska, zarówno w Kotlinie Kłodzkiej jak i Jeleniogórskiej wraz z otaczającymi ją pasmami górskimi. W przeszłości góry te były jednym z najbardziej popularnych miejsc wypoczynku mieszkańców wschodniej części Niemiec.

Należy podkreślić niedostateczne wykorzystanie turystyczne właściwej doliny Odry – zwłaszcza w jej środkowym odcinku.

Stan i struktura bazy turystycznej pozwalają na sformułowanie następujących wniosków:

- obszar pogranicza zachodniego odgrywa znaczącą rolę w turystyce krajowej, skupiając ponad 30% krajowej liczby miejsc noclegowych,
- w przestrzennym rozmieszczeniu bazy turystycznej dominuje pas nadmorski i w dalszej kolejności obszary górskie,
- wzrasta rola i wielkość bazy noclegowej i gastronomicznej usytuowanej przy szlakach transportowych (zwłaszcza na linii Berlin–Poznań) oraz w bliskim sąsiedztwie granicy (głównie w miastach: Szczecin, Świnoujście, Słubice, Zgorzelec),
- obszarem turystycznie niewykorzystanym są pojezierza,
- bardzo słabo zagospodarowane są obszary parków narodowych: Drawieńskiego i Ujście Warty,
- brakuje kompleksowego zagospodarowania wybrzeża morskiego i Zalewu Szczecińskiego na potrzeby żeglarstwa morskiego,
- standard bazy turystycznej jest relatywnie niski w porównaniu z wysokimi cenami,
- wybitna sezonowość ruchu turystycznego wpływa na niski odsetek bazy całorocznej i odwrotnie,
- najbardziej obecnie preferowane formy turystyki (aktywna, kwalifikowana i wiejska) wymagają doinwestowania infrastruktury turystycznej, profesjonalnej obsługi oraz stałej promocji.

9.3. DELIMITACJA OBSZARÓW I CENTRÓW TURYSTYCZNYCH

Jedną z podstawowych cech przestrzeni turystycznej jest jej nieciągłość. W najbardziej atrakcyjnych miejscach tworzą się centra turystyczne, które dla dobrego funkcjonowania sektora turystycznego powinny tworzyć większe, komplementarne regiony turystyczne. Na obszarze *Studium* występuje bardzo silna koncentracja miejsc noclegowych i ruchu turystycznego. Tym samym główne ośrodki turystyczne dominują wyraźnie nad pozostałym obszarem. Największą bazę noclegową mają ośrodki nadmorskie (Rewal, Dziwnów,

Tabela 20. Największe centra turystyczne według liczby miejsc noclegowych w 2003 r.

Nazwa	Liczba miejsc noclegowych
Rewal	16 304
Dziwnów	12 140
Świnoujście	8 894
Wrocław	7 404
Poznań	7 120
Karpacz	6 997
Międzyzdroje – miasto	6 550
Szklarska Poręba	5 619
Trzebiatów – obszar wiejski	5 605
Szczecin	5 312

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych 2003 (GUS)

Tabela 21. Największe centra turystyczne według liczby całorocznych miejsc noclegowych w 2003 r.

Nazwa	Liczba miejsc noclegowych
Wrocław	7 204
Karpacz	6 784
Poznań	6 541
Szklarska Poręba	5 506
Szczecin	4 712
Świnoujście	4 443
Rewal	3 536
Międzyzdroje – miasto	3 214
Dziwnów	3 049
Trzebiatów – obszar wiejski	2 612

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych 2003 (GUS)

Świnoujście), wielkie miasta (Wrocław, Poznań, Szczecin) oraz miejscowości w Kotlinie Jeleniogórskiej (Karpacz, Szklarska Poręba). W dziesięciu największych centrach zlokalizowane jest aż 82 tys. miejsc noclegowych, co stanowi ponad 56% bazy noclegowej omawianego obszaru (analogicznie w 20 największych centrach: 98,5 tys.; 68,4%).

Koncentracja jest również bardzo silna w przypadku całorocznych miejsc noclegowych. W dziesięciu największych centrach zlokalizowane jest 47,6 tys. miejsc noclegowych, co stanowi ponad 54% bazy noclegowej obszaru *Studium* (analogicznie w 20 największych centrach: 61,2 tys.; 70,5%). Jednakże w przypadku bazy całorocznej zdecydowanie mniejsze znaczenie mają ośrodki usytuowane na wybrzeżu. Największymi centrami z bazą całoroczną są wielkie miasta (Wrocław, Poznań, Szczecin), miejscowości w Kotlinie Jeleniogórskiej (Karpacz, Szklarska Poręba), a dopiero w dalszej kolejności miejscowości nadmorskie (Świnoujście, Rewal, Międzyzdroje).

9.3.1. Dostępność komunikacyjna

W szeregu publikacji podkreślana jest jako jeden z najsłabszych elementów. Dostępność przygranicznych ośrodków i obszarów turystycznych po stronie polskiej jest nadrzędną potrzebą dla rozwoju turystyki zagranicznej. Czynnikiem utrudniającym transgraniczny ruch turystyczny jest również brak autostradowych połączeń polskich obszarów i ośrodków turystycznych z systemem niemieckich połączeń autostradowych. Utrudnia to turystom niemieckim dojazd do polskich ośrodków turystycznych w Sudetach, a także do dalej leżących, od granicy terenów nadmorskich. Zmniejsza to także atrakcyjność Pojezierza Lubuskiego jako najbliższego zagranicznego miejsca wypoczynku weekendowego mieszkańców Berlina.

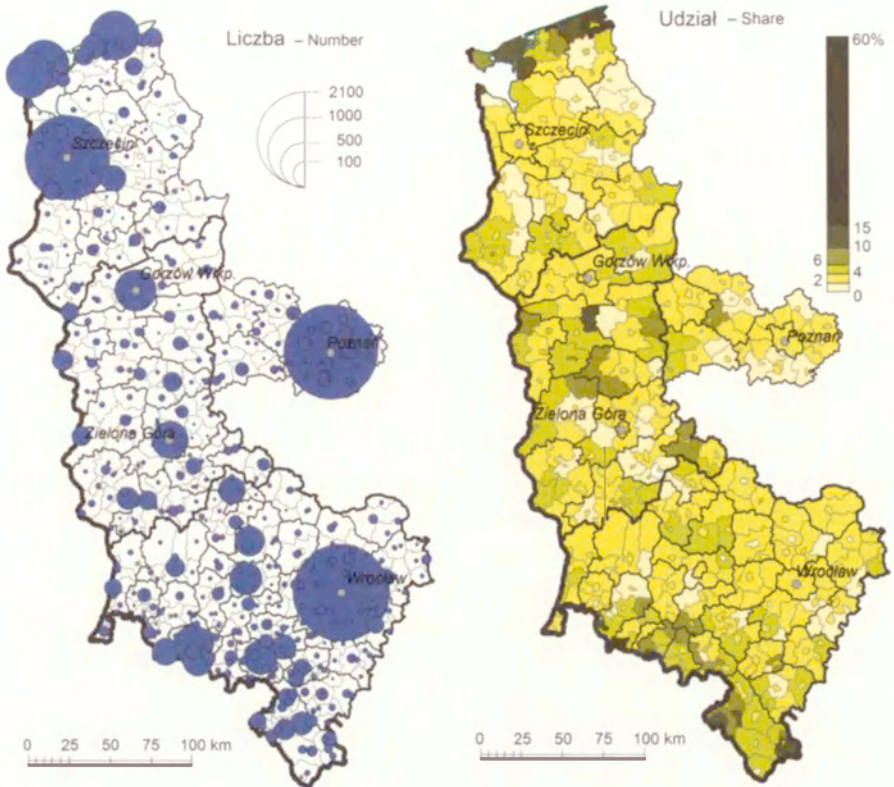
Należy podkreślić, że obszary zachodniego pogranicza są również słabo dostępne z centralnej części kraju. Nadal brak jest połączeń autostradowych z Warszawą czy Łodzią. Słabo (poza Poznaniem) wypada również sytuacja w połączeniach kolejowych. Dojazd do sudeckich uzdrowisk czy miejscowości nadmorskich z centralnej Polski trwa bardzo długo, a na dodatek likwidowane są niektóre połączenia nocne.

9.3.2. Udział turystyki w gospodarce

Na obszarze *Studium* funkcjonuje ponad 21 tys. podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w sekcji H (hotele i restauracje), co stanowi 3,2% wszystkich podmiotów gospodarczych. Wartości te są jednak bardzo zróżnicowane w obrębie obszaru badań (ryc. 35).

Obszar *Studium* obejmuje 18 gmin, w których udział przedsiębiorstw z sekcji H jest wyższy niż 10%. Są to gminy nadmorskie (Rewal, Międzyzdroje, Dziwnów), gminy w Kotlinie Jeleniogórskiej (Karpacz, Szklarska Poręba) i uzdrowiska (Polanica-Zdrój, Świeradów-Zdrój, Duszniki-Zdrój).

Na obszarze zachodniego pogranicza należy, wzorem wielu państw zachodnioeuropejskich, wzmocnić ingerencję władz i organizacji regionalnych w rynek



Ryc. 35. Przedsiębiorstwa sekcji H (hotele i restauracje) w 2003 r.
The enterprises in the "H" sector (hotels and restorations), 2003

turystyczny. Istnieje potrzeba wspierania usług lokalnych poprzez pomoc w ich promocji oraz wzrost zainteresowania władz lokalnych rozszerzeniem zakresu usług oferowanych turystom. Władze państwa i poszczególnych województw powinny poszukiwać narzędzi dopingujących usługodawców do podnoszenia jakości oferowanych usług. Niezbędne wydają się:

- rozwój i promocja markowych produktów turystycznych,
- specjalistyczne szkolenia pracowników w sektorze usług turystycznych,
- rozwój bazy informacyjnej i dystrybucyjnej dotyczącej usług turystycznych, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju usług internetowych,
- rozbudowa infrastruktury turystycznej ze szczególnym uwzględnieniem:
 - infrastruktury służącej rozwojowi aktywnych form wypoczynku,
 - inwestycji na obszarach chronionych i w ich sąsiedztwie,
 - inwestycji przystosowujących obiekty dziedzictwa kulturowego na potrzeby turystyki,

- infrastruktury gmin uzdrowiskowych na potrzeby turystyki,
- rozbudowa profesjonalnych punktów informacji turystycznej.

9.3.3. Perspektywy rozwoju turystyki

Na obszarze zachodniego pogranicza turystyka ma duże szanse rozwoju. Nie należy jednak przeceniać jej znaczenia, traktując ją jako głównego „uzdrowiciela gospodarki”. Jest to sektor gospodarki, który już jest beneficjentem pomocy finansowej z Unii Europejskiej. Finansowanie licznych projektów związanych z budową i poprawą infrastruktury turystycznej, zwłaszcza w układzie transgranicznym, jest jednym z priorytetów Unii Europejskiej.

Na obszarze zachodniego pogranicza turystyka może rozwijać się w wielu aspektach. Na wybrzeżu występuje wyraźna dominacja turystyki typu „słońce-morze-plaża”, której dalszy rozwój będzie następował pod warunkiem wydłużenia sezonu wypoczynkowego i stworzenia bazy towarzyszącej (m.in. zbudowanie parków wodnych, zagospodarowanie zaplecza plaż). Istotne jest również wyhamowanie wzrostu cen i poprawa jakości świadczonych usług, co jest zresztą problemem dotyczącym całego pogranicza i wszystkich form turystyki. Dynamicznie rozwijającym się sektorem powinna być turystyka uzdrowiskowa, która ma doskonałe podstawy do zwiększenia swej roli ze względu na dobrą bazę, jakość świadczonych usług i wyjątkowo korzystne położenie. Należy podkreślić, że zatrudnienie osób obsługujących turystów i zyski są większe niż w przypadku innych rodzajów turystyki.

Ciągle niedoinwestowana jest baza niezbędna do rozwoju turystyki wodnej. O ile koszty przygotowania rzek i jezior wraz z zapleczem do uprawiania kajakarstwa są stosunkowo niskie, o tyle rozwój turystyki żeglarskiej wymaga większych nakładów. Warunkiem rozwoju tej formy turystyki będzie rozbudowa sieci przystani jachtowych, marin, portów, ich zaplecza, a także poprawa dostępności komunikacyjnej. Istnieje również konieczność rozwoju usług dla tej kategorii turystów.

Konieczny jest dalszy rozwój odpowiedniej bazy turystycznej (w miastach sąsiadujących z granicą) oraz modernizacji infrastruktury, głównie drogowej, do obsługi turystyki przygranicznej i tranzytowej. Rozwijającym się elementem jest korzystanie z handlu, usług gastronomicznych i coraz szerszej gamy usług wyższego rzędu przez przyjeżdżających turystów i odwiedzających jednodniowych.

Szansę rozwoju ma również turystyka krajoznawcza i miejska. Dalszy rozwój tych form turystyki można przewidywać pod warunkiem odpowiedniej promocji miast i atrakcyjnych terenów historycznych, krajobrazowych oraz

przyrodniczych. Do wzrostu zainteresowania tą formą aktywności może przyczyniać się edukacja „proturystyczna” – zarówno wśród dzieci i młodzieży w szkołach, jak i wśród dorosłych.

Warunkiem rozwoju turystyki wypoczynkowej na obszarach pojezierzy i w atrakcyjniejszych gminach wiejskich jest rozbudowa infrastruktury turystycznej i poprawa jakości oferty. Na terenach wiejskich może wzrastać znaczenie dobrze zorganizowanych gospodarstw agroturystycznych, mających szerszą ofertę. Należy podkreślić, że zgodnie z prognozami liczba turystów w pasie pojezierzy ma rosnać szybciej niż w pasie nadmorskim.

Turystyka weekendowa może przybierać różne formy. Popularne staje się spędzanie czasu we własnym domku letniskowym (często z dala od miejscowości atrakcyjnych turystycznie). Warunkiem rozwoju jest poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów mniej rozwiniętych oraz odpowiednia ich promocja. Głównymi odbiorcami będą mieszkańcy Niemiec (Berlin), Skandynawii oraz większych aglomeracji polskich (głównie Wrocław, Szczecin, Poznań).

Na obszarach Sudetów dalej będzie postępował rozwój turystyki narciarskiej i pieszej górskiej. Należy jednak podkreślić, że istnieje bardzo silna konkurencja ze strony górskich obszarów w Czechach, a także innych terenów górskich. Słaba dostępność komunikacyjna wpływa na utratę potencjalnych klientów.

Do dalszego rozwoju turystyki na obszarze pogranicza potrzebna jest dywersyfikacja oferty, mająca na celu zmniejszenie potencjalnego ryzyka związanego ze zmieniającymi się trendami i potrzebami rynku turystycznego. Potrzebna jest też dyspersja przestrzenna ośrodków turystycznych i ruchu turystycznego. W wielu miejscach, głównie na wybrzeżu istnieje ryzyko utraty atrakcyjności z powodu nadmiaru inwestycji i przekroczenia poziomów chłonności. W tych miejscach z kolei niezbędna wydaje się wyraźniejsza specjalizacja i określenie dominującego profilu przyjezdnych. Rozwój turystyki i rekreacji wraz z rozbudową infrastruktury przyczyni się do poprawy jakości życia mieszkańców pogranicza.

10. ROZWÓJ REGIONALNY

10.1. ROZWOJOWE I DEPRESYJNE OBSZARY PRZYGRANICZNE

Zachodnie obszary przygraniczne są mozaiką gmin o różnej zamożności i zróżnicowanej strukturze zagospodarowania przestrzennego, dla którego wyliczono wskaźnik rozwoju gmin. Wykorzystano 7 cech diagnostycznych, w tym: podmioty zarejestrowane w systemie REGON na 1000 osób w wieku produkcyjnym, dochody własne budżetu gminy na 1000 osób, dochody z PIT na 1000 osób w wieku produkcyjnym, wydatki inwestycyjne gmin na

1000 osób, mieszkania oddane do użytku na 1000 osób, stowarzyszenia społeczne na 1000 osób, stopa bezrobocia.

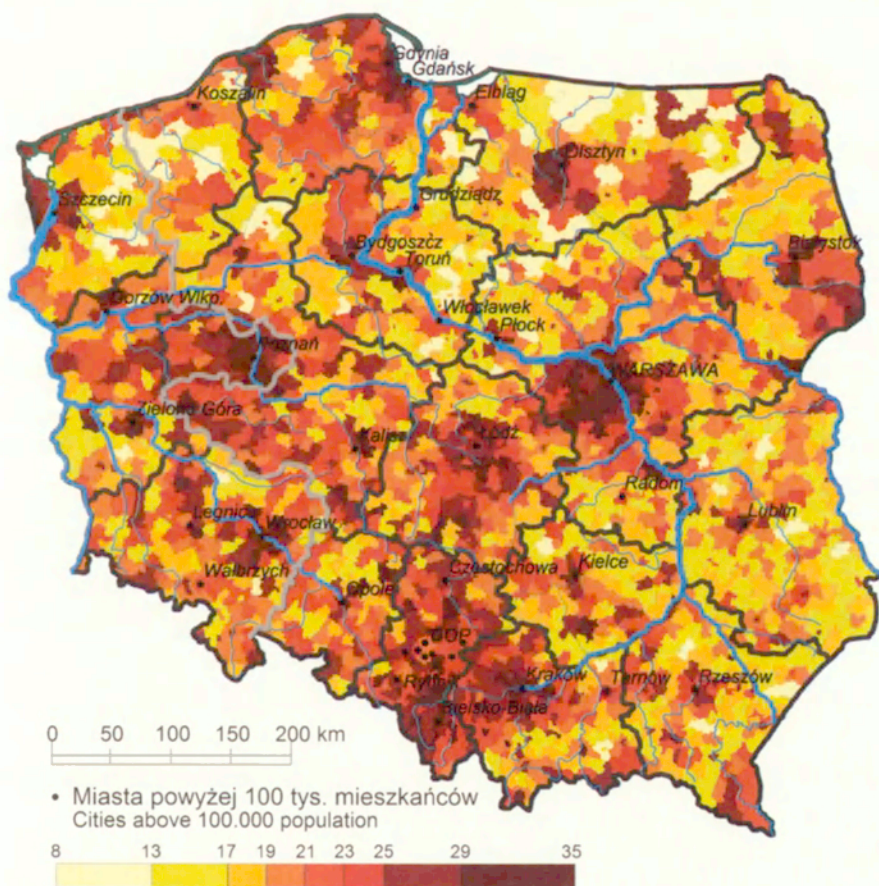
Efektem jest mapa przedstawiająca przestrzenne zróżnicowanie gmin pod względem potencjału rozwojowego. Przeciętna wartość wskaźnika dla wszystkich jednostek administracyjnych w Polsce (gmin wiejskich, miejskich, miejsko-wiejskich) wyniosła 20,5 pkt.

Analiza przestrzennego zróżnicowania wskaźnika rozwoju gmin pozwala wyróżnić kilka obszarów rozwojowych wyraźnie lepszej kondycji społeczno-gospodarczej. Charakterystyczną cechą jest to, że gminy o wysokim poziomie rozwoju ciągną się wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych, a obszary o najwyższym wskaźniku rozwoju tworzą „wyspy” wokół największych miast lub centrów przemysłowych. Obszary wielkopolski, szczeciński, wrocławski, gorzowski i zielonogórski obejmują – w zależności od wielkości miasta – od kilku do ponad 20 gmin położonych w ich sąsiedztwie (strefie podmiejskiej). Ich dynamiczny rozwój gospodarczy jest stymulowany przez różne funkcje gospodarcze (usługi i handel, mieszkalnictwo, rolnictwo, rekreację), dlatego mają one charakter obszarów wielofunkcyjnych. Największy obszar tworzą gminy wokół Poznania ciągnące się na zachód aż po Zieloną Górę, a na południe po Leszno. W gminach położonych dalej od Poznania najważniejszą funkcję rozwojową pełni wyspecjalizowane i intensywne rolnictwo wraz z funkcją produkcyjną (głównie przetwórstwo rolno-spożywcze).

Inne obszary (ślubicki, głogowsko-legnicki, bolesławiecki, karkonoski, kłodzki, nadmorski) są na ogół zespołami kilku gmin o specyficznych warunkach gospodarczych, w których dominuje jedna funkcja. Na przykład w rozwoju gmin obszarów nadmorskiego, karkonoskiego i kłodzkiego podstawową rolę odgrywa turystyka i rekreacja, zaś głogowsko-legnickiego i bolesławieckiego – działalność produkcyjna związana głównie z wydobywaniem surowców naturalnych. Swobodny przepływ towarów i ludzi przez granicę polsko-niemiecką sprzyja natomiast rozwojowi przygranicznych obszarów. Należą do nich gminy położone w sąsiedztwie przejść granicznych, w których rozwój gospodarczy stymulują usługi i handel.

Wśród gmin, które osiągnęły najwyższe wartości wskaźnika, tj. 30 i więcej punktów znalazły się Kobierzyce, Długołęka i Wrocław z województwa dolnośląskiego, Suchy Las, Poznań, Opatówek, Rokietnica, Tarnowo Podgórne, Puszczykowo, Dopiewo, Komorniki, Pobiedziska, Powidz i Leszno z woj. wielkopolskiego oraz Dziwnów, Kobylana i Mielno z woj. zachodniopomorskiego. W przypadku woj. lubuskiego żadna gmina nie uzyskała wymaganej wartości 30 pkt.

Oprócz obszarów rozwojowych w województwach zachodnich znajdują się także obszary depresji gospodarczej, wymagające pomocy i zmian strukturalnych. Tworzą one największe kompleksy w woj. zachodniopomorskim i lubuskim, głównie na terenach zagospodarowanych do niedawna przez rolnictwo państwowe. Największy obszar problemowy znajduje się na Pomorzu i tworzą go wszystkie gminy z wyłączeniem pasa nadmorskiego i terenów przygranicznych. Z kolei w woj. lubuskim obszar problemowy tworzą gminy przygraniczne położone z dala od ciągów komunikacyjnych i przejść granicznych. Ubóstwo wymienionych obszarów wynika przede wszystkim z dominacji funkcji leśnej i rolniczej, które nie są wykorzystane w sposób optymalny (rolnictwo cechuje ekstensywna uprawa zbóż, natomiast leśnictwo ogranicza się do pozyskiwania drewna). Wśród gmin, w których wskaźnik rozwoju osiągnął



Ryc. 36. Wskaźnik rozwoju gmin w 2003 r.
Gminas development index, 2003

najniższe wartości (11 pkt. i mniej, to znaczy połowę przeciętnej wartości krajowej) znalazło się w całym kraju 39 jednostek, w tym w woj. zachodniopomorskim było ich aż 7. Co ciekawe, część z nich sąsiaduje bezpośrednio ze szczytnym obszarem rozwojowym.

10.2. FORMY WSPÓŁPRACY TRANSGRANICZNEJ

Główną podstawę do uregulowania zasad i form polsko-niemieckiej współpracy przygranicznej oraz międzyregionalnej stanowią dwa traktaty, zawarte pomiędzy Polską i Niemcami: tzw. traktat graniczny, podpisany w dniu 14 stycznia 1990 r. oraz traktat o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy, podpisany w dniu 17 czerwca 1991 r. Przed podpisaniem tego drugiego traktatu, już w kwietniu 1991 r. powołana została Polsko-Niemiecka Komisja Międzynarodowa do Spraw Współpracy Regionalnej i Przygranicznej, która na swym inauguracyjnym posiedzeniu powołała dwa Komitety: do spraw Współpracy Przygranicznej i do spraw Współpracy Regionalnej. Pod koniec 1994 r. został powołany Komitet ds. Programowania i Monitorowania Programu Phare CBC i Interreg, natomiast w maju 2000 r. – Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej, który wcześniej stanowił autonomicznie działające gremium. Przedmiotem działalności Komisji i jej Komitetów oraz grup roboczych jest szerokie spektrum problemów rozwoju współpracy Polski i Niemiec w sferach politycznej, społecznej, gospodarczej, ekologicznej, planowania przestrzennego i polityki regionalnej.

Działalność pierwszego z powyższych Komitetów – Komitetu ds. Współpracy Programowej koncentrowała się w pierwszym okresie swej działalności m.in. na przygotowaniu polsko-niemieckiej umowy o przejściach granicznych, wspieraniu działalności euroregionów jako szczególnej formy współpracy stowarzyszeń polskich i niemieckich podstawowych jednostek podziału administracyjnego, ochronie przyrody i krajobrazu w dolinie Odry oraz wspieraniu rozwoju bezpośredniej współpracy wybranych środowisk, władz samorządowych, młodzieży) czy też organizacji i instytucji (w tym np. służb ratowniczych różnego typu). W ostatnim okresie Komitet podejmował działania służące m.in.:

- zdynamizowaniu współpracy województw leżących na zachodniej granicy Polski z przygranicznymi niemieckimi Krajami Związkowymi,
- realizacji wspólnych projektów, służących wszechstronnemu rozwojowi pogranicza,
- pogłębieniu współpracy gospodarczej na pograniczu i roli, jaką mogą odegrać izby gospodarcze w tym zakresie,
- tworzeniu struktur organizacyjnych do obsługi funduszy strukturalnych po stronie polskiej zarówno na szczeblu regionalnym, jak i rządowym,

- stworzeniu warunków umożliwiających podjęcie prac planistycznych na rzecz tworzenia nowych połączeń komunikacyjnych i korytarzy transportowych między Polską a Niemcami,
- powiązania transgranicznych szlaków turystycznych przy granicy polsko-niemieckiej,
- udoskonaleniu współpracy w dziedzinie szkolnictwa wyższego i nauki w polsko-niemieckim regionie granicznym,
- poprawie bezpieczeństwa w regionie przygranicznym,
- wymianie informacji na temat działań podejmowanych w zakresie planowania infrastruktury warunkującej funkcjonowanie gospodarki; uznano, że informowanie o takich inwestycjach powinno mieć miejsce już na wczesnym etapie planowania inwestycji.

Komitet ds. Współpracy Regionalnej w pierwszym okresie swej działalności działał przede wszystkim na rzecz wdrożenia i upowszechnienia wśród samorządów europejskich doświadczeń w dziedzinie współpracy międzyregionalnej i transgranicznej, ochrony środowiska oraz współpracy uczelni, muzeów, służb konserwatorskich. W ostatnich latach Komitet podejmował działania związane m. in.:

- ze wspieraniem zawierania porozumień partnerskich pomiędzy polskimi województwami, powiatami i gminami, a ich odpowiednikami po stronie niemieckiej,
- z rozwojem terenów wiejskich, ze szczególnym uwzględnieniem ich funkcji turystycznej,
- z nawiązaniem współpracy z Komitetem Regionów UE oraz niemieckimi krajami związkowymi, służącej inicjowaniu powstawania w Brukseli przedstawicielstw polskich województw,
- utworzeniem Wspólnej Komisji Konsultacyjnej Polski z Komitetem Regionów UE, mającej na celu prowadzenie stałego dialogu polskich jednostek regionalnych i lokalnych z regionami i władzami lokalnymi krajów członkowskich,
- wymianie informacji na temat struktur administracyjnych, nowego podziału kompetencji, jak również możliwości kontynuacji współpracy po dokonanej reformie administracyjnej w Polsce,
- wymianą doświadczeń w zakresie restrukturyzacji regionów, w tym wspierania rozwoju sektora małych i średnich przedsiębiorstw,
- pozyskiwaniem informacji na temat wykorzystywania środków pomocowych UE.

Wspólny Komitet ds. Programowania i Monitorowania Programu Phare CBC i Interreg IIA, powołany w 1994 r., zarządzał przede wszystkim sprawnym wykorzystaniem środków Unii Europejskiej, przeznaczonych na współpracę transgraniczną w latach 1995-1999.

W 1999 r. zastąpiony został przez Wspólny Komitet Współpracy Programów Phare CBCII i Interreg IIIA, który jako kontynuator działania swego poprzednika przygotował Wieloletni Program Indykacyjny dla Programu Phare CBC na lata 1995-1999 oraz Wspólny Dokument Programowy dla Programów Phare CBCII i Interreg IIIA na lata 2000-2006. Podstawowym zadaniem Komitetu jest wypracowanie wspólnych poglądów na zasadność realizacji zgłoszonych do wsparcia przez wspomniane programy projektów rozwojowych, ich zatwierdzanie i monitorowanie ich realizacji. W ciągu minionych 10 lat Komitety ds. Programowania i Monitorowania, a następnie Komitet Współpracy powyższych Programów przygotował i zatwierdził około 250 projektów o dużej skali wsparcia przez UE, 100 projektów o mniejszej skali i blisko 2000, tzw. małych projektów realizowanych pod egidą 4 euroregionów, działających na pograniczu polsko-niemieckim. W sumie przeznaczono na te projekty blisko 450 mln euro.

Czwarty ze wspomnianych Komitetów, Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej, działał w pierwszym okresie swego funkcjonowania jako międzyresortowa Polsko-Niemiecka Komisja Gospodarki Przestrzennej. Po włączeniu Komisji w 1999 r. w skład Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej do Spraw Współpracy regionalnej i Przygranicznej i ukonstytuowaniu jej jako stałego Komitetu opracowano pod jego egidą m.in.:

- *Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej* – pierwszy tego typu dokument opracowany w latach 1994-1995, w nowej sytuacji polityczno-społecznej w obszarze całej polskiej strefy przygranicznej,
- częściową aktualizację *Studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej* (2002 r.);
- polsko-niemiecki leksykon pojęć planistycznych (opracowany w 1994 r. – I wersja; w 2001 r. – II wersja);
- wspólna deklarację w sprawie przedsięwzięć związanych z zagospodarowaniem przestrzennym na odcinku Odry granicznej;
- inicjatywę pod nazwą *Wzmocnienie polsko-niemieckiego obszaru wzajemnych powiązań na drodze do europejskiego regionu gospodarczego* (opracowaną przez stronę niemiecką);
- w polu zainteresowania Komitetu leżą także inne tematy, m.in. z inicjatywy niemieckiej dyskutowane są na jego forum *Scenariusze perspek-*

tyw rozwojowych poszerzonego obszaru przygranicznego do roku 2020.

Przedstawiona wyżej działalność czterech Komitetów stanowi podstawową formę współpracy transgranicznej i międzyregionalnej, realizowanej na poziomie rządowym przy bliskiej współpracy z przedstawicielami regionów przygranicznych oraz szeregu partnerskich instytucji, w tym uczelni i instytutów badawczych. Poza Komisjami i Komitetami rządu Polski i Niemiec powołały również inne rady oraz komisje, działające na szczeblu międzyrządowym, w tym:

- Polsko-Niemiecką Radę Ochrony Środowiska,
- Komisję Mieszaną ds. Przewozów Transportem Drogowym,
- Komisję ds. Żeglugi Śródlądowej,
- Polsko-Niemiecką Komisję ds. Przejść Granicznych,
- Polsko-Niemiecką Radę ds. Młodzieży.

Działalność tych gremiów w istotny sposób wspiera rozwój współpracy przygranicznej obu krajów.

W związku z wprowadzeniem w Polsce w 1999 r. nowego podziału terytorialnego kraju oraz wzrostem roli władz samorządowych w kształtowaniu polityki regionalnej, w tym jej aspektów międzynarodowych, większość zadań wykonywanych do tej pory przez wojewodę przejęły regionalne władze samorządowe. Zgodnie z ustawą o samorządzie województwa, w kompetencji sejmiku województwa znalazła się uchwała „priorytetów współpracy zagranicznej województwa”, a także podejmowanie uchwał w sprawie tworzenia związków, stowarzyszeń, fundacji oraz ich rozwiązywania, a także przystępowania do nich lub występowania z nich, które m.in. mogłyby realizować zadania związane ze współpracą transgraniczną. Współpraca ta została w ostatnich latach zdynamizowana przez nowe struktury zarządzania przygranicznymi regionami. W połowie 1999 r. sejmiki województw nadgranicznych (dolnośląskiego, lubuskiego i zachodniopomorskiego) podjęły stosowne uchwały w sprawie realizacji priorytetów współpracy zagranicznej, określając przy tym:

- główne cele współpracy zagranicznej,
- priorytety geograficzne współpracy,
- udział województw w stowarzyszeniach i instytucjach międzynarodowych.

Priorytety te obejmują główne sfery współpracy transgranicznej, a z racji położenia wspomnianych województw w paśmie zachodniego pogranicza Polski w szczególnie sposób podkreślają potrzebę zdynamizowania współpracy z Niemcami.

W związku z utworzeniem nowych województw na przełomie lat 1999-2000 odnowione zostały dotychczas wypracowane formy bezpośredniej współpracy

międzyregionalnej na pograniczu polsko-niemieckim, zaś szczególne impulsy do jej aktywizacji przyniosło podjęcie i opracowanie planów zagospodarowania przestrzennego województw oraz strategii ich rozwoju, co miało miejsce w latach 2000-2002. W ramach prac nad tymi dokumentami doszło do szeregu konsultacji i uzgodnień wielu rozwiązań, przyjętych w nich dla terenów przygranicznych. Współpraca ta dotyczy także innych sfer i działań, co pokrótce przedstawia się poniżej w syntetycznej relacji o wybranych aspektach współpracy trzech województw z pogranicza zachodniego ze wschodnią Saksonią, Brandenburgią i Meklenburgią.

Jedną z podstawowych form współpracy Dolnego Śląska i Saksonii stało się powołanie w połowie 1999 r. grupy roboczej do opracowania odpowiedniej, międzyregionalnej części *Wspólnego Dokumentu Programowego Phare CBC Interreg IIIA* na lata 2000-2006. Jego celem było określenie wspólnej strategii dla regionu pogranicza, traktowanego jako całość geograficzna i gospodarcza. W proces jego tworzenia zaangażowanych było kilkadziesiąt osób po obu stronach granicy, reprezentujących zarówno sfery polityczne, administracyjne, społeczności lokalne, jak też ekspertów związanych z programowaniem i planowaniem przestrzennym. Dokument ten został zatwierdzony przez Komisję Europejską w lipcu 2001 roku. Od 1999 r. ma miejsce także stała bezpośrednia współpraca planistów z Wojewódzkim Biurem Planowania Urbanistycznego we Wrocławiu z Regionalnym Związkiem Planowania Górne Łużyce-Dolny Śląsk z Bautzen. Jej sprawdzoną formą są wspólnie organizowane warsztaty, poświęcone m.in. konsultowaniu opracowań planistycznych, a także cyklicznie wydawanie *Biuletynu informacyjnego pogranicza dolnośląsko-saksońskiego*, służące popularyzacji zagadnień związanych z planowaniem przestrzennym, zagospodarowaniem terenu i polityką przestrzenną realizowaną na terenie Saksonii i Dolnego Śląska, a zwłaszcza w pasie bezpośrednich powiązań przygranicznych, tj. w rejonie Zgorzelca-Görlitz oraz Bogatyni-Zittau.

Nawiązana w 1999 roku współpraca pomiędzy Dolnym Śląskiem a Saksonią była kontynuowana przy opracowaniu kolejnej edycji programu Interreg III B – CADSES. Jednym z ważniejszych, wspólnie przygotowanych w latach 2001-2002 projektów był *Rozwój III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Niemcy-Polska-Ukraina*, związany z ideą wspierania rozwoju regionów położonych wzdłuż tego korytarza od Drezna i Berlina poprzez południową Polskę aż po Lwów i Kijów na Ukrainie. Duże znaczenie miała też współpraca służb planistycznych obu regionów przy opracowaniu w latach 2000-2001 *Transnarodowej koncepcji prewencji przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry z uwzględnieniem działań z zakresu zagospodarowania przestrzennego – Oder-Regio*.

Ze względu na swe położenie województwo dolnośląskie współpracuje także z przygranicznymi regionami Czech. Podstawą tej współpracy jest *Traktat między Rzeczpospolitą Polską a Czesko-Słowacką Republiką Federacyjną z 1991 r.* oraz *Porozumienie między Rządem RP a Rządem Republiki Czeskiej w sprawie współpracy przygranicznej z 1994 r.* Współpracę tę koordynuje Polsko-Czeska Komisja Międzyrządowa, pod której egidą w roku 2001 opracowana została *Strategia rozwoju pogranicza polsko-czeskiego*, stanowiąca bogaty przegląd informacji i propozycji wspólnych projektów rozwojowych, a także wydawany jest stały Biuletyn Pogranicza Polsko-Czeskiego. Obecnie partnerami marszałkowskich służb planowania przestrzennego we Wrocławiu są ich odpowiedniki w Kraju Libereckim, Hradsko-Kralovskim, oraz Pardubickim i Ołomunieckim. W celu ukierunkowania polsko-czeskiej współpracy przygranicznej kontynuowane są obecnie prace nad *Analizą głównych powiązań funkcjonalno-przestrzennych na pograniczu polsko-czeskim*. Opracowanie to stanowi syntezę ustaleń zawartych w planach zagospodarowania przestrzennego i strategiach rozwojowych trzech polskich województw przygranicznych, tj. dolnośląskiego, opolskiego i śląskiego oraz czterech krajów czeskich: libereckiego, hradsko-kraloveckiego, pardubickiego i ołomunieckiego.

Podobne formy, jak w przypadku Dolnego Śląska i Saksonii, wypracowano w ramach współpracy województw lubuskiego i Brandenburgii, których ramy określa *Wspólne oświadczenie o współpracy* ze stycznia 2000 r., podpisane przez Marszałka Lubuskiego i Premiera Brandenburgii. Poza bliską współpracą przy opracowaniu międzyregionalnego komponentu do *Wspólnego dokumentu programowego Phare CBC Interreg IIIA* m.in. służby planistyczne obu regionów skupiały się na opiniowaniu, wzajemnym przekazywaniu informacji oraz konsultowaniu regionalnych i ponadregionalnych opracowań planistycznych, jakie opracowywane są dla obszarów przygranicznych, w tym m.in.: projektów planów regionalnych dla obszarów funkcjonalnych Oberlausitz-Spreewald, Oberland-Spree, Lausitz-Spreewald oraz plan zagospodarowania przestrzennego Saksonii. Biuro Planowania Przestrzennego w Zielonej Górze związane jest stałą współpracą z Instytutem Rozwoju Miast i Mieszkalnictwa Kraju Związkowego Brandenburgii, która m.in. umożliwiła zorganizowanie szeregu eksperckich warsztatów, nt. szans rozwoju miast granicznych, a także prowadzi wspólnie ze stroną niemiecką prace nad aktualizacją wspólnej mapy zagospodarowania przestrzennego pogranicza polsko-niemieckiego, obejmującą w I etapie jego lubusko-brandenburski odcinek (w II etapie obszar opracowania będzie rozszerzony do całego pogranicza).

Szczególnym efektem wielostronnej współpracy z Brandenburgią stała się pomoc ekspertów z tego regionu w ramach tzw. Umowy Twinningowej, mająca na celu właściwe przygotowania do absorpcji funduszy strukturalnych po

przyjęciu Polski do Unii Europejskiej. Brandenburgia została wybrana jako bliźniaczy partner województwa lubuskiego w drodze międzynarodowego przetargu ogłoszonego przez Komisję Europejską, co wynikało m.in. z pozytywnej oceny dotychczasowego zakresu i efektów współpracy dwustronnej. Współpraca z niemieckimi ekspertami była pomocna przy opracowaniu Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego Województwa Lubuskiego.

Województwo zachodniopomorskie oprócz form współpracy transgranicznej, jakie wyżej wskazano, realizuje także – ze względu na swe nadmorskie położenie – projekty o szczególnym charakterze, we współpracy nie tylko z sąsiedzką Meklemburgią, ale i innymi regionami z krajów nadbałtyckich. Projekty te realizowane są w ramach Interregu IIC. Za najważniejsze można uznać:

- Vasab 2010 Plus – obejmuje kraje nadbałtyckie i stanowi ponadnarodową wizję ich rozwoju; jego główne cele: kontynuacja i wspieranie zrównoważonego rozwoju, poprawa konkurencyjności całego regionu Morza Bałtyckiego, zapewnienie jego spójności przestrzennej, gospodarczej i społecznej, poprawa warunków zamieszkiwania, inwestowania oraz ich relacji z otoczeniem, wprowadzenie nowoczesnych metod planowania i programowania rozwoju;
- Baltic Bridge – obejmuje region Skanii w południowej Szwecji, region Vorpommern w Meklemburgii, region Uckermark w Brandenburgii, Berlin, woj. zachodniopomorskie wraz z miastem Szczecin. Cele: tworzenie strategicznego zarządzania regionalnego, rozwijanie sieci miast, wzmocnienie i poprawa funkcjonowania systemów komunikacyjnych i transportowych, rozwój strukturalnie zapóźnionych terenów rolniczych, zarządzanie przestrzenią;
- Strefa Rozwojowa Łuk Południowego Bałtyku – obejmuje nadmorskie obszary Polski, Niemiec, Litwy, Łotwy i Rosji;
- Translogis – obejmuje sieć komunikacji, w tym transportu wodnego, drogowego i kolejowego w obszarze Skanii, Meklemburgii, Brandenburgii i woj. zachodniopomorskiego, jego cele: określenie warunków i zasad rozbudowy i modernizacji istniejących systemów komunikacyjnych i transportowych;
- WaterFront – program obejmujący miasta nadbałtyckie, Szczecin; jego cele: wskazanie zasad zagospodarowania terenów nadwodnych.

Szczególnymi formami współpracy międzyregionalnej w obszarze pogranicza zachodniego są projekty wypracowane zarówno na poziomie międzynarodowym, krajowym, jak i międzyregionalnym:

- Oder-Regio – wspomniana już transnarodowa koncepcja prewencji przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry z uwzględnieniem działań z zakresu zagospodarowania przestrzennego z 2001 r.,
- Studium Zagospodarowania Przestrzennego Pasma Odry z 2002 r. – studium obszaru funkcjonalnego, związane z realizacją Programu Odra 2006 i opracowane na podstawie porozumienia samorządów województw śląskiego, opolskiego, dolnośląskiego, lubuskiego i zachodniopomorskiego,
- Zielona Wstęga Odra-Nysa z 2001 r. – inwentaryzacja walorów przyrodniczych i koncepcja ich ochrony w paśmie 33 polskich gmin nadgranicznych od Bogatyni po Cedynię oraz przylegających do niego terenów niemieckich.

Podstawę do wspólnych działań na rzecz utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego północ-południe, obejmującego trasę E65 (S3), drogi kolejowe i wodne daje zawarte w 2004 r. bezprecedensowe porozumienie samorządów trzech zachodnich nadgranicznych województw oraz samorządów regionu Skania w południowej Szwecji, regionu Hradec Kralove w Czechach i Bratysławy w Słowacji.

Zasadniczą rolę w koordynacji i wspieraniu rozwojowych inicjatyw lokalnych ma działalność czterech Euroregionów, utworzonych w latach 1991-1995 w obszarze polsko-niemieckiego pogranicza. Są to Euroregiony:

- Nysa (polsko-niemiecko-czeski) – powstały w 1991 r., jako pierwsza tego typu struktura organizacyjna w Polsce i w Europie Środkowej i obejmujący 50 gmin i 9 powiatów w Polsce, 5 powiatów w Niemczech i 5 powiatów w Czechach, położonych u styku granic tych państw, w górnym dorzeczu Nysy (tereny o powierzchni około 13,5 tys. km², zamieszkane przez blisko 1,7 mln mieszkańców z głównymi ośrodkami: Jelenią Górą, Libercem i zespołem miejskim Zgorzelec-Görlitz),
- Szprewa-Nysa-Bóbr (polsko-niemiecki) – powstały w 1993 r. i obejmujący 58 gmin i 6 powiatów w Polsce i 1 powiat w Niemczech, położone u zbiegu Nysy i Odry (tereny o pow. około 10,5 tys. km², zamieszkane przez około 1,0 mln ludności z głównymi ośrodkami osadniczymi: Zieloną Górą, Nową Solą, Zaganiem oraz zespołem miejskim Gubin-Guben),
- Pro Europa Viadrina (polsko-niemiecki) – powstały w 1993 r. i obejmujący 28 gmin w Polsce oraz 2 powiaty, 1 miasto wydzielone w Niemczech, położone u zbiegu Odry i Warty (tereny o pow. około 10,6 tys. km², zamieszkane przez blisko 0,85 mln mieszkańców z głównymi ośrodkami: Gorzowem Wielkopolskim, zespołem miejskim Słubice-Frankfurt nad Odrą oraz Eisenhüttenstadt),

- POMERANIA (polsko-niemiecko-szwedzki) – powstały w 1995 r. i obejmujący 88 gmin w Polsce, 6 powiatów i 2 miasta wydzielone w Niemczech, położone u ujścia Odry oraz 33 gminy południowej Skanii w Szwecji (tereny o pow. 40 tys. km², zamieszkane przez około 3,5 mln mieszkańców z głównymi ośrodkami: Szczecinem, Świnoujściem oraz Stralsundem i Malmö).

Działalność Euroregionów, związana z realizacją ich podobnie ujętych celów statutowych i przynosząca wymierne, wysoko oceniane rezultaty praktyczne, obejmuje m.in.:

- opracowywanie wspólnych koncepcji i programów rozwoju oraz działania na rzecz integracji planowania przestrzennego,
- działania na rzecz współpracy w sferze gospodarczej, społecznej i kulturalnej – w tym zwłaszcza nauki, oświaty, turystyki, sportu i rekreacji,
- działania na rzecz ochrony środowiska przyrodniczego,
- działania na rzecz poprawy powiązań komunikacyjnych i infrastruktury technicznej, ze szczególnym wspieraniem wspólnych inwestycji w tej dziedzinie,
- wspieranie przedsięwzięć władz lokalnych, organizacji pozarządowych, a także inicjatyw obywatelskich na rzecz wielofunkcyjnego rozwoju regionu,
- pomoc w zawieraniu umów i porozumień dotyczących zwłaszcza współpracy przygranicznej,
- koordynację wspólnych przedsięwzięć,
- działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa.

Po wejściu Polski do Unii Europejskiej dotychczas wypracowane formy działania Euroregionów, związane z realizacją powyższych celów, ulegną zapewne modyfikacji, co wiąże się z potrzebą uwzględnienia nowych uwarunkowań społecznych, gospodarczych i politycznych. Niemniej jednak trzeba podkreślić ich ogromny udział w ukierunkowaniu i wsparciu całego obszaru pogranicza polsko-niemieckiego. Szczególnie wiele doświadczeń zdobyły Euroregiony zarówno we wspieraniu i pomocy w przygotowaniu konkretnych projektów inwestycyjnych, związanych zwłaszcza z rozbudową systemów komunikacji i infrastruktury technicznej, jak i wspieraniu tzw. „małych projektów”, służących realizacji setek oddolnych samorządowych i obywatelskich inicjatyw mieszkańców gmin nadgranicznych. Dzięki ich realizacji społeczności obu krajów miały okazję lepiej się poznać, uczestniczyć bezpośrednio w wielu spotkaniach, seminariach, czy też wspólnych uroczystościach, współpracować przy ich zorganizowaniu i promowaniu dorobku. Wspólna była także

działalność gospodarcza szeregu podmiotów na pograniczu i różne formy ich kooperacji.

Trwałymi pomnikami dobrze użytych funduszy pomocowych m.in. w ramach programu Phare jest powołanie Collegium Polonicum w Słubicach, rewitalizacja Dworu Czarne pod Jelenią Górą na potrzeby Euroregionalnego Centrum Szkoleniowo-Konferencyjnego, czy też odbudowa Mostu Staromiejskiego, łączącego centrum Zgorzelca i Görlitz.

Podstawową formą bezpośredniej współpracy gmin przygranicznych są ich porozumienia o współpracy, wspólne programowanie rozwoju oraz opracowanie wspólnych koncepcji czy studiów zagospodarowania przestrzennego. Wiele wręcz modelowych przykładów działań w tej dziedzinie wypracowały wspólnie samorzady Zgorzelca i Görlitz, Gubina i Guben, Słubic i Frankfurtu nad Odrą. Wspólna koncepcja struktury przestrzennej Euromiasta Gubin-Guben, opracowana pod egidą obu samorządów tego zespołu miast została wyróżniona w 1998 r. przez Komisję Europejską w ramach organizowanego co dwa lata konkursu na najlepsze europejskie opracowania urbanistyczne i ich wdrożenie. Z kolei wspólne działania na rzecz wypromowania Görlitz i Zgorzelca jako Europejskiej Stolicy Kultury w roku 2010 zyskały wsparcie władz i wielu środowisk w Niemczech, co manifestuje się wejściem tych miast do ścisłego finału zabiegających o to miano innych miast niemieckich.

Niekiedy porozumienia sąsiadujących ze sobą gmin przygranicznych obejmują ich większy układ. Jest tak w przypadku m.in. związku miast Mały Trójkąt, obejmującego miasta Bogatynia, Zittau (po stronie niemieckiej) i Hradec nad Nysą (po stronie czeskiej), związku gmin Lubsko i Brody oraz miasta Forst (po stronie niemieckiej), jak też porozumienia pod nazwą *Cztery Zakątki Południowego Bałtyku* obejmującego Świnoujście, wyspy Rugię (po stronie niemieckiej) i Bornholm (po stronie duńskiej), a także południową i wschodnią Skanię (w Szwecji).

W rozwoju różnego typu inicjatyw lokalnych duży udział ma współpraca partnerska gmin przygranicznych z ich partnerami za granicą, funkcjonującymi zarówno w Niemczech jak i w innych krajach europejskich. Z badań poświęconych temu aspektowi wynika, że na przełomie lat 2001-2002 z 40% polskich gmin kultywujących współpracę partnerską, odsetek takich gmin wzrasta wyraźnie w miarę zbliżania się do granicy polsko-niemieckiej, w powiatach przygranicznych umowy partnerskie ma blisko 60% gmin, zaś gmin takich, położonych bezpośrednio przy granicy jest prawie $\frac{2}{3}$. Wśród partnerów polskich gmin dominują gminy niemieckie, trzykrotnie mniej jest na tej liście gmin holenderskich, francuskich i duńskich, czterokrotnie lub nawet

sześciokrotnie mniej szwedzkich, czeskich i słowackich, jak wynika z danych Związku Miast Polskich, częściowo tylko ujmujących to zagadnienie w badaniach z 1998 r. Międzygminne porozumienia partnerskie służą wymianie doświadczeń, wspieraniu własnych, wspólnych projektów, a przede wszystkim wzajemnemu poznaniu się licznych uczestników spotkań i wymianie przedstawicieli różnych środowisk, zwłaszcza dzieci i młodzieży.

C. KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO I SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO ZACHODNIEGO POGRANICZA

Jednym z wyzwań stojących przed polityką regionalną w Polsce jest nadrobienie zaległości, zwłaszcza na peryferyjnych do niedawna obszarach pogranicza. Procesy ekonomiczne związane z integracją europejską i globalizacją prowadzą do szybkiego wzrostu regionalnych różnicowań poziomu rozwoju gospodarczego. Polityka regionalna państwa powinna zmierzać do wzrostu atrakcyjności obszarów pogranicznych jako tych, które mają duże szanse w rywalizacji ponadregionalnej. Kluczowe znaczenie ma pobudzanie eksportu i przyciąganie bezpośrednich inwestycji zagranicznych korzystnych dla gospodarki całego kraju. Potrzebne są specjalne działania w kierunku tworzenia nowych miejsc pracy w skali lokalnej, zwłaszcza na obszarach popegeterowskich dotkniętych szczególnie wysokim bezrobociem i ubóstwem.

W projekcie Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego na lata 2007-2013 wymienia się następujące cele polityki regionalnej państwa: subsydiarność, wspieranie endogenicznego rozwoju, powszechność rozwoju, rozwój długofalowy, koordynacja, koncentracja, efektywność, zrównoważony rozwój, spójność. Rozwój społeczno-gospodarczy zachodniego pogranicza, w polityce regionalnej, wymaga zwrócenia większej uwagi na endogeniczne procesy rozwoju gospodarczego. Konieczne jest respektowanie pięciu zasad pobudzających działanie procesów gospodarczych.

Pierwszą zasadą jest lokalne partnerstwo pomiędzy rządem, regionem i gminą, pomiędzy regionem i gminą a prywatnymi podmiotami gospodarczymi (partnerstwo publiczno-prywatne) oraz partnerstwo pomiędzy prywatnymi przedsiębiorcami tworzącymi regionalne sieci współpracy. W sumie prowadzi to do powstania obszarów rozwojowych i koncentracji działalności gospodarczej.

Na drugim miejscu wymieniana jest maksymalizacja lokalnych komparatywnych korzyści związanych z lokalizacją przestrzenną oraz zasobami naturalnymi i kapitałem społecznym.

Kolejne miejsce zajmuje wspieranie lokalnej przedsiębiorczości, zwłaszcza osób młodych oraz poprawianie warunków działalności gospodarczej w celu przyciągnięcia przedsiębiorstw z zewnątrz. Następne kolejno: zwalczanie wykluczenia społecznego i polepszanie warunków życia oraz maksymalizowanie lokalnego wzrostu gospodarczego.

Endogeniczny rozwój społeczno-gospodarczy zachodniego pogranicza zgodnie z definicją rozwoju endogenicznego powinien polegać na wzmoceniu aktywności gospodarczej w oparciu o wewnętrzną siłę społeczno-gospodarczą tego regionu, ale ze względu na relatywnie niski poziom życia powinien obejmować również sferę społeczną. Endogeniczne czynniki rozwoju gospodarczego i społecznego działające na obszarze pogranicza należy podzielić na co najmniej trzy typy: czynniki aktywne, czynniki bierne lub uśpione oraz czynniki zmarnowane (których odtworzenie jest niemożliwe bez znacznych nakładów).

Występowanie poszczególnych typów czynników endogenicznego rozwoju uzależnione jest od aktualnej sytuacji politycznej, społecznej i makro-ekonomicznej w skali krajowej i regionalnej. Do aktywnych czynników rozwoju należą te elementy kontekstu regionalnego, które współcześnie silnie oddziałują na rozwój gospodarczy, np. wysokie kwalifikacje siły roboczej generujące przyciąganie inwestycji zagranicznych. Do biernych czynników rozwoju należą te elementy kontekstu rozwoju gospodarczego regionu, które będą pozytywnie oddziaływać na rozwój regionalny dopiero po pojawieniu się określonych warunków. Takim warunkiem, w przypadku korzystnego położenia geograficznego regionu w strukturze przestrzennej kraju lub Europy, może być budowa infrastruktury komunikacyjnej, np. autostrad, dróg szybkiego ruchu, kolei, lotnisk, usprawnienie sieci telekomunikacyjnej i informatycznej. Dopiero wtedy wiele biernych czynników endogenicznego rozwoju stanie się czynnikami aktywnymi w kontekście radykalnego wzrostu dostępności komunikacyjnej regionu.

1. KIERUNKI ROZWOJU W PLANACH I STRATEGIACH (NA POZIOMIE KRAJOWYM, REGIONALNYM I LOKALNYM)

1.1. TRANSPORT I INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

Na poziomie kontynentalnym dokument wyznaczający zasady rozwoju infrastruktury transportowej dla obszaru pogranicza polsko-niemieckiego stanowi Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego (ESDP). Jest ona bardzo wyraźnie ukierunkowana na przyjazne środowisku działania rozwojowe (m.in. promocja przewozów intermodalnych). W warunkach polskich bezpośrednio stosowanie niektórych zapisów w tym zakresie jest obciążone ryzykiem wynikającym ze zróżnicowanego stanu rozwoju sieci transportowych. Bezwzględny priorytet dla rozwoju kolei – względem sieci drogowej (lansowany w przeszłości) nie może być bezkrytycznie powielany w Polsce, gdzie właśnie zaniedbania w budowie i jakości dróg stały się istotną barierą rozwojową. Europejska Perspektywa jednoznacznie podkreśla też rolę powiązań transportowych

wzmacniających policentryczny układ systemu metropolii (na badanym obszarze za takie uznać możemy Wrocław, Poznań i Szczecin). Dokument podkreśla ponadto potrzebę realizacji projektów transgranicznych, w tym wspólnych strategii przestrzennego zagospodarowania oraz dwustronnych planów regionalnych.

Do głównych mankamentów dokumentów szczebla krajowego (powielanych później w strategiach rozwoju województw przygranicznych) należy zaliczyć przecenianie roli tranzytu w ruchu drogowym i niedocenywanie wewnętrznego popytu na transport. Pozycja Polski (lub województwa) w układzie transportowym Europy postrzegana jest jako szansa głównie w kontekście przewozów pomiędzy krajami trzecimi. Dotyczy to zarówno transportu samochodowego jak i kolejowego oraz poszukiwanych zapleczy portów morskich. Stwierdzenia o zwornikowym położeniu Polski znajdują się w obowiązującej koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Opracowana w 2005 r. aktualizacja tego dokumentu znacząco osłabia tę tezę. Z punktu widzenia Unii Europejskiej Polska jest bowiem położona peryferyjnie, zaś podstawą rozwoju regionów powinny być powiązania wewnętrzne (wzmacniające policentryczny układ osadniczy) oraz powiązania Polski z Europą Zachodnią. Wykorzystanie korzystnego położenia geograficznego rozumieć należy przede wszystkim jako przyciąganie kapitału inwestycyjnego, kreowanie ośrodków logistycznych i redystrybucyjnych, transfer innowacji.

Tranzyt, zwłaszcza drogowy, musi być natomiast postrzegany także przez pryzmat wytwarzanych kosztów zewnętrznych (ekologicznych, związanych z bezpieczeństwem ruchu itd.). Przecenianie szans związanych z tranzytem wynika ponadto z pomijania realnie istniejących szlaków alternatywnych (np. funkcjonującego połączenia autostradowego ze Skandynawii przez Niemcy do Czech).

Jednocześnie w dokumentach szczebla wojewódzkiego nie docenia się relacji między krajowymi biegunami wzrostu (których znaczenie rośnie wraz z postępem metropolizacji) oraz kierunków polskiego handlu zagranicznego. Przyjęte założenia o kluczowej roli tranzytu implikują preferowanie powiązań równoleżnikowych i południkowych, przy jednoczesnym zaniedbywaniu roli kierunków skośnych.

Opracowania strategiczne odznaczają się tendencją do wytyczania dużej liczby osi rozwoju i w ślad za tym osi transportowych. Kreślenie takich pasm pomiędzy wszystkimi miastami średniej wielkości prowadzi do inflacji używanych pojęć i utrudnia niezbędną koncentrację środków na najważniejszych inwestycjach. Oś rozwoju wyznacza się często w oderwaniu od realiów ekonomicznych, obecnych i prognozowanych przewozów. W skrajnym przypadku

przewiduje się rozwój aglomeracji bipolarnych (Zielona Góra-Gorzów Wielkopolski; *Strategia rozwoju województwa lubuskiego*) rozdzielonych w dużej mierze obszarami leśnymi. Wyznacza się także nadmierną liczbę tzw. „miast bram”, mających pełnić rozbudowane funkcje logistyczne i obsługiwać tranzyt (np. strategia rozwoju woj. dolnośląskiego przypisuje taką samą rolę w tym zakresie Zgorzelcowi i Bogatyni).

Niektóre dokumenty powielają postulaty o potrzebie budowy nowych przejść granicznych, w warunkach gdy większe braki występują w infrastrukturze doprowadzającej. Postulaty te są często prostym powieleniem sugestii zgłaszanych przez stronę niemiecką bez respektowania interesów strony polskiej. Rozkład ruchu granicznego dowodzi, że z punktów lokalnych korzystają prawie wyłącznie obywatele Niemiec. Wraz z wyrównywaniem się cen produktów strefa korzystnego oddziaływania ekonomicznego takich przejść po stronie polskiej kurczy się. Jednocześnie wzmożony popyt ze strony obywateli Niemiec na usługi musi z konieczności koncentrować się w większych ośrodkach. Dlatego dla peryferyjnych obszarów w bezpośrednim sąsiedztwie granicy niekiedy istotniejsze jest dobre skomunikowanie z większymi ośrodkami po stronie polskiej oraz z już istniejącymi przejściami granicznymi. Może to być uzupełnione organizacją *stricte* lokalnych oraz turystycznych przejść granicznych (np. promowych).

Strategie wojewódzkie oraz dokumenty rządowe nie doceniają ponadto rosnącej roli komunikacji lotniczej. Nie proponują otwierania nowych lotnisk rozkładowych. Mało konkretnie wypowiadają się też w kwestii preferencji dla transportu intermodalnego. Także postulaty rozwoju żeglugi śródlądowej oraz zwiększenia przeładunków w Szczecinie i Świnoujściu nie są na ogół poparte konkretnymi i realnymi planami działań. Rozwój infrastruktury zaplecza postrzegany jest jako warunek wystarczający do szybkiego wzmocnienia pozycji portów. Jest to natomiast warunek konieczny, któremu realizacji muszą towarzyszyć przekształcenia o charakterze ekonomicznym i instytucjonalnym.

Na tym tle należy korzystnie ocenić niektóre dokumenty strategiczne szczebla lokalnego. Dotyczy to zwłaszcza miast przygranicznych. Zawarte w nich projekty mają mniej postulatowy charakter. Wynika to z ich mniejszej skali, większych szans na pozyskanie środków unijnych i często już poczynionych uzgodnień ze stroną niemiecką. Dla wielu gmin przygranicznych problemy transportu (w tym tranzytu) stanowią jeden z głównych problemów, zarówno bieżących, jak i rozwojowych. W przypadku jednostek położonych dalej od granicy koncepcje związane z rozwojem transportu ograniczają się najczęściej do postulatów modernizacji już istniejących szlaków, względnie do budowy obwodnic.

1.2. CENTRA MIEJSKIE, WIEŚ I OSADNICTWO

Wszystkie dokumenty planistyczne i strategiczne dostrzegają zjawisko polaryzacji przestrzennej, a zwłaszcza koncentracji rozwoju na obszarach wielkich miast. Dotyczy to szczególnie zjawiska metropolizacji rozwoju gospodarczego oraz zagrożenia marginalizacją ośrodków poza bezpośrednim oddziaływaniem metropolii. Dla obszaru pogranicza polsko-niemieckiego szczególne znaczenie ma rozwój obszarów metropolitalnych Poznania, Wrocławia i Szczecina, które aktualnie są ośrodkami rozwoju i innowacyjnej działalności gospodarczej. W mniejszym stopniu dotyczy to miast średniej wielkości i w większości przypadków miast małych. Dostrzegane są impulsy płynące zza granicy zachodniej, ale ich rola jest często przeceniana lub niewykorzystywana. Generalnie zwiększenie dostępności oraz powiązań infrastrukturalnych sieci osadniczej z polskimi metropoliami jest podstawą zwiększenia konkurencyjności w gospodarce polskiej i europejskiej.

Wśród celów kierunkowych projektu Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego na lata 2007-2013 wymienia się Szybszy wzrost – wyrównywanie szans rozwojowych. W ramach tego celu szczególne znaczenie dla obszaru *Studium* ma priorytet: *Stymulowanie rozwoju ośrodków miejskich*. Dotyczy to centrów rozwoju drugiego stopnia poprzez wzmacnianie ich potencjału edukacyjnego i kulturalnego oraz rewitalizacji małych miast i miasteczek. Słuszny postulat (zawarty w NSRR 2007-2013) pomocy, w ramach polityki regionalnej państwa, dla małych i średniej wielkości miast ma kluczowe znaczenie dla przywrócenia ładu przestrzennego i ożywienia gospodarczego całego obszaru pogranicza. Impuls rozwojowy w postaci pomocy ze strony polityki regionalnej państwa ułatwi również realizację wielu pozostałych priorytetów rozwoju regionalnego zarówno w ramach celu kierunkowego *większa konkurencyjność województw, większa spójność społeczna, gospodarcza i przestrzenna* oraz *szybszy wzrost – wyrównanie szans rozwojowych*.

Współcześnie, główne ramy rozwoju obszarów wiejskich i rolnictwa w krajach Unii Europejskiej określa *Plan Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2004-2006* zatwierdzony w 2004 r. przez Komisję Europejską. Wyznacza on dwa główne cele strategiczne: zrównoważony rozwój obszarów wiejskich i poprawę konkurencyjności gospodarki rolno-żywnościowej. Pierwszy cel realizowany jest poprzez wspieranie rolnictwa na obszarach o niekorzystnych warunkach do gospodarowania, zalesianie gruntów rolnych, dostosowanie gospodarstw do standardów UE. Drugi cel uwzględnia renty strukturalne, wspieranie gospodarstw niskotowarowych i tworzenie grup producentów rolnych. Przygotowywany jest też dokument reformujący politykę Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013.

Na szczeblu krajowym najważniejszymi dokumentami dla wsi i rolnictwa w okresie transformacji były: *Strategia dla rolnictwa i obszarów wiejskich z 1990 r.*, *Średniookresowa strategia rozwoju rolnictwa i obszarów wiejskich* przyjęta przez Radę Ministrów w kwietniu 1998 r. oraz *Spójna polityka strukturalna rozwoju obszarów wiejskich i rolnictwa* przyjęta przez Radę Ministrów w lipcu 1999 r., obejmująca lata 2000-2006. Według tych dokumentów działania na rzecz rozwoju wsi koncentrowały się na: wzroście zatrudnienia w sektorze pozarolniczym, poprawie stanu infrastruktury technicznej, podnoszeniu poziomu edukacji na wsi, wspieraniu małych i średnich przedsiębiorstw, ochronie środowiska. W przypadku rozwoju rolnictwa, głównymi kierunkami działań były: poprawa sytuacji dochodowej rolników, poprawa struktury agrarnej gospodarstw rolnych, wzrost efektywności i jakości produkcji rolnej, rozwój systemu instytucji otoczenia rolnictwa (rynek rolny i finansowy), modernizacja przemysłu przetwórczego, zapewnienie rolnictwu korzyści z procesu integracji Polski z Unią Europejską, zwiększenie konkurencyjności polskich produktów rolno-spożywczych na rynku krajowym i na rynkach międzynarodowych.

Dokumenty diagnozowały problemy rozwoju i w sposób ewolucyjny przygotowywały wieś i rolnictwo do członkostwa w Unii Europejskiej i wymogów jakie ona stawia. Wyznaczone cele i działania obejmowały cały zespół problemów, a ich praktyczna realizacja na ogół właściwie przygotowywała polską wieś do nowej rzeczywistości. Już dziś widać pierwsze efekty zainicjowanych w jej ramach przekształceń (np. poprawa wyposażenia w infrastrukturę techniczną, wzrost poziomu wykształcenia ludności wiejskiej). Po przystąpieniu Polski do UE najważniejszym dokumentem określającym cele i priorytety rozwoju gospodarczego jest Narodowy Plan Rozwoju 2004-2006. Stanowi on podstawę do planowania działań w zakresie rozwoju wsi i rolnictwa nakreślonych w *Sektorowym planie operacyjnym restrukturyzacja i modernizacja sektora żywnościowego oraz rozwoju obszarów wiejskich i Planu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2004-2006*. W marcu 2005 r. Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi opublikowało na swojej stronie internetowej projekt *Strategii Rozwoju Obszarów Wiejskich i Rolnictwa na lata 2007-2013*.

Podstawowe kierunki rozwoju wsi i rolnictwa określają strategie województw. Analiza strategii rozwoju badanych województw przygranicznych pozwala stwierdzić, że zawarte w nich cele główne i operacyjne mają na ogół charakter postulatywny, nie różniący się od proponowanych działań przyjętych w dokumentach rządowych. Innymi słowy strategię wojewódzkie w zakresie kierunków rozwoju wsi (w tym także gospodarki rolnej) nie uwzględniają w sposób zadowalający specyfiki regionu, jego potencjału i dotychczasowego

rozwoju. W większości dokumentów zwraca się uwagę na konieczność: poprawy jakości produkowanej żywności, wzrostu dochodowości rolnictwa, zmniejszenia udziału zatrudnienia itp., brak natomiast bardziej konkretnych rozwiązań dostosowanych do specyfiki obszaru.

Spośród analizowanych strategii woj. dolnośląskiego, lubuskiego i zachodniopomorskiego najobszerniej opracowano problematykę wsi w strategii rozwoju woj. dolnośląskiego. Przewiduje ona trzy pasma rozwoju: północne (strefa rolno-leśna z niską koncentracją działalności gospodarczej i cennymi zasobami środowiska przyrodniczego), centralne (strefa rolno-przemysłowa z wysoko towarowym rolnictwem) i południowe (turystyka i rekreacja).

Przewiduje się intensywny rozwój rolnictwa we wschodniej i centralnej części woj. dolnośląskiego, gdzie są ku temu najbardziej sprzyjające warunki agroekologiczne. Wokół tego obszaru przewiduje się szeroki pas przenikania się różnych funkcji gospodarczych, z tym, że rolnictwo będzie tam odgrywało najważniejszą rolę. Z kolei duże znaczenie gospodarki leśnej będzie w północno-zachodniej części województwa, gdzie występują największe kompleksy lasów. Obszary o sprzyjających warunkach dla rolnictwa ekologicznego identyfikowane są w większości w północnej części regionu. Tamtejsze rolnictwo wymaga jednak restrukturyzacji, w tym przede wszystkim poprawy struktury agrarnej oraz intensyfikacji i specjalizacji produkcji. Restrukturyzacja jest również konieczna na obszarach z intensywną produkcją rolną.

Strategia rozwoju województwa lubuskiego zakłada, że głównymi rynkami zbytu produktów rolnych będą Poznań i Berlin. Z uwagi na dogodne warunki przyrodnicze (las i zbiorniki wodne) autorzy strategii przewidują na obszarach wiejskich rozwój turystyki i mieszkalnictwa dla ludności z Berlina, Poznania i Wrocławia (telepraca, emeryci). Strategia podkreśla konieczność rozwoju pozarolniczej działalności gospodarczej na wsi. Mają tam powstać małe i średnie przedsiębiorstwa wytwórcze i usługowe, a już istniejące powinny umocnić swoją pozycję. Ma to zapewnić miejsca pracy dla ludności odchodzącej z rolnictwa oraz dodatkowy dochód niektórym gospodarstwom rolnym. Wśród podstawowych przedsięwzięć przewiduje się: edukację i doradztwo dostosowane do nowych i zmieniających się potrzeb (szczególnie w zakresie przetwórstwa rolnego i przerobu lokalnych surowców), zwiększenie dostępności do infrastruktury technicznej i komunalnej oraz promowanie inicjatywności.

W strategii woj. zachodniopomorskiego zwraca się uwagę na bardzo korzystną w porównaniu z innymi częściami kraju strukturę agrarną, co jest wynikiem istnienia do niedawna dużej grupy gospodarstw państwowych. Ich ziemia jest i będzie przejmowana przez gospodarstwa indywidualne, dlatego przeciętna powierzchnia gospodarstwa wynosi ponad 18 ha. Niepokoić może

fakt, że duża część gruntów jest dzierżawiona, co tylko „czasowo” poprawia strukturę agrarną.

Strategia przewiduje strefowy rozwój obszarów wiejskich województwa. Pas nadmorski cechować będzie jednoznacznie rozwój turystyki sezonowej. Zwraca się jednak uwagę na niedostateczne wyposażenie infrastrukturalne, w tym niewydolny układ komunikacyjny. To „niedostosowanie” pogarsza jakość środowiska przyrodniczego. Rosnące zainteresowanie wypoczynkiem nadmorskim wymusza tymczasem rozszerzenie sezonu.

Pas rolniczy leżący w sąsiedztwie pasa nadmorskiego, ma szansę i powinien stać się bezpośrednim zapleczem żywnościowym. Leżące tam małe ośrodki miejskie powinny pełnić funkcje lokalnych centrów rozwoju usług i przetwórstwa rolno-spożywczego generujących wielofunkcyjny rozwój wsi.

Pas pojezierzy ma zaś w perspektywie rozwój kwalifikowanej turystyki i wypoczynku.

Podsumowując, problemy wsi i rolnictwa są zdiagnozowane w strategiach w sposób właściwy, ale brakuje konkretnych rozwiązań. Każda ze strategii identyfikuje podobne, główne szanse i bariery rozwojowe. Wśród szans rozwoju zwraca się przede wszystkim uwagę na:

- możliwość produkcji czystej żywności,
- bliskość dużych rynków zbytu dla produktów rolnych,
- duży potencjał środowiska dla rozwoju różnych form turystyki wiejskiej.

Wśród barier rozwoju w strategiach wymienia się:

- rozdrobnienie agrarne (bez zachodniopomorskiego),
- przeciętne lub słabe warunki agroekologiczne (z wyjątkiem Niziny Śląskiej),
- słabe wyposażenie w infrastrukturę techniczną,
- niskie kwalifikacje zawodowe ludności wiejskiej.

Strategie nie wychodzą poza krąg celów i kierunków rozwoju identyfikowanych również na poziomie krajowym. Wszystkie strategie różnymi sposobami dochodzą do podobnych wniosków. Są to postulaty powszechnie znane i akceptowane, ale nadmiernie uogólnione (np. rozwój wielofunkcyjny, agroturystyka, przetwórstwo rolno-spożywcze, szkolenie i zmiana kwalifikacji zawodowych mieszkańców wsi itp.). Brak w nich propozycji rozwiązań dla rolnictwa i obszarów wiejskich opartych na wnioskach wynikających z diagnozy (np. uprawa roślin bioenergetycznych na słabych jakościowo glebach woj. lubuskiego, rozwój wysokiej jakości usług turystycznych (myślistwo, wędkarstwo, pola golfowe na pojezierzu dla bogatej klienteli, aktywizacja usług na obszarach poligonów i terenach ćwiczebnych wojsk NATO).

Najbardziej postulatywna i ogólnikowa jest strategia woj. lubuskiego. Natomiast strategię woj. dolnośląskiego i zachodniopomorskiego oprócz ogólnych postulatów przewidują zróżnicowany rozwój wsi i rolnictwa w układzie stref lub wydzielonych obszarów.

1.3. OCHRONA PRZECIWPOWODZIOWA

Stan dzisiejszy ochrony przeciwpowodziowej w dolinie Odry jest zły, co podkreślają wszystkie opracowania planistyczne. Zagospodarowywanie przestrzeni przez człowieka w dolinie Odry odbywa się w sposób chaotyczny. Na terenach zalewowych znajdują się wielkie zakłady przemysłowe, poldery zostały zajęte przez pola uprawne, a wielotysięczne osiedla mieszkaniowe chronione są jedynie prowizorycznymi wałami przeciwpowodziowymi.

Plany zagospodarowania sprzed 20 i 40 lat uwzględniały zagrożenia ochrony przeciwpowodziowej, ale nie były one realizowane lub wręcz były lekceważone w procesie decyzyjnym. We współczesnych planach zagospodarowania widać wyraźnie próby naprawy lub przynajmniej nadrobienia szkód i zaległości w ochronie przeciwpowodziowej. Skutkuje to przeznaczaniem większości planowanych środków na ochronę przeciwpowodziową lub zagadnienia z nią związane.

W ochronie przeciwpowodziowej istnieją dwa przeciwstawne poglądy, propagowane na łamach środków przekazu i znajdujące także odzwierciedlenie w planowaniu przestrzennym. Pierwszy, oparty na wypracowanych w XIX wieku metodach głosi, że jedynym skutecznym rozwiązaniem jest zabudowa techniczna zlewni, czyli problem ochrony rozwiązany zostanie przez budowę wałów przeciwpowodziowych, zbiorników retencyjnych itp. Drugi pogląd głosi, że podobne efekty ochronne można uzyskać środkami umownie nazywanymi ekologicznymi, czyli przez wzrost zalesienia, zwiększenie retencji naturalnej, uwolnienie rzeki z gorsetu urządzeń hydrotechnicznych itp. Plany zagospodarowania i strategię koncentrują się na rozwijaniu koncepcji nawiązujących do dawnych planów, w których przeważa podejście techniczne.

Strategia modernizacji Odrzańskiego Systemu Wodnego wykonana została przez zespół specjalistów i przyjęta uchwałą sejmową do realizacji. *Program dla Odry – 2006*, będący ustawą sejmową, jest rozwinięciem idei zawartych we wcześniejszych opracowaniach, które po doświadczeniach z powodzi 1997 roku musiały zostać zweryfikowane. *Program dla Odry 2006* jest najpełniejszym istniejącym opracowaniem zintegrowanego systemu gospodarki wodnej w dorzeczu Odry, które kładzie nacisk na nowoczesne zabezpieczenie przeciwpowodziowe, ochronę jakości wód, wykorzystanie możliwości transportowych

Odry, a także ochronę zasobów przyrodniczych i kulturowych. Zostały w nim określone zasady i warunki współpracy z Republiką Czeską i Republiką Federalną Niemiec, a także zobowiązania, dotyczące głównie zagadnień transportowych, wynikające z członkostwa Polski w Unii Europejskiej.

Ważną cechą *Programu* jest łączenie rozwoju całego regionu z potrzebami gmin, powiatów i województw. Zasadą gospodarowania wodą w *Programie* jest spowolnienie jej obiegu, zatrzymanie w dorzeczach i zrobienie miejsca w przestrzeni użytkowanej przez człowieka. To są cechy wszystkich nowoczesnych rozwiązań wodnogospodarczych. W warunkach dorzecza Odry z przestarzałą i zaniedbaną infrastrukturą hydrotechniczną, chaotycznym wykorzystaniem przestrzeni i wejściem z zabudową na tereny zalewowe, wypełnienie trzech wyżej wymienionych zasad jest bardzo trudne.

Ochrona przeciwpowodziowa doliny Odry w *Programie* stanowi wielki kompleks tematów, wzajemnie powiązanych i uwarunkowanych. Koncepcja budowy zbiorników retencyjnych wraz z elektrowniami wodnymi ma umożliwić restaurację drogi żeglugaowej Odry przy równoczesnym zachowaniu walorów środowiskowych dolin rzecznych i renaturyzowaniu obszarów o zmienionym lub silnie zagrożonym środowisku. *Program* wskazuje konieczne do wykonania wielkie inwestycje hydrotechniczne w dorzeczu Odry, podaje koszty realizacji i zyski z przyjętych do wykonania proekologicznych rozwiązań.

Podstawowym elementem ochronnym są zbiorniki retencyjne, z przypisaną im wielofunkcyjnością i wały przeciwpowodziowe. Zbiorniki lokalizowane są na sudeckich dopływach, z wyjątkiem wielkiego zbiornika Racibórz, a ich skuteczne wykorzystanie możliwe jest pod warunkiem sprawnego działania systemu prognoz hydrologicznych. Wały przeciwpowodziowe są elementem ochrony biernej, chronią głównie obszary zamieszkałe, ale także obszary o znikomej wartości rolnej. W strategiach słusznie postuluje się renowację wałów, wzmocnienie ich i budowę śluz wałowych umożliwiających wyprowadzenie wody z międzywala. Tylko sporadycznie są brane pod uwagę rozwiązania likwidacji wałów w odcinkach doliny, w których nie ma ekonomicznego uzasadnienia ochrony słabych gruntów. Wiąże się to z rozbiórką wałów lub budowy nowych, mniejszych kubaturowo wałów w dużej odległości od rzeki. Hasło „dać rzece przestrzeń” nie znajduje przełożenia na konkretne rozwiązania.

Program dla Odry 2006 stawia wiele zagadnień do rozstrzygnięcia na poziomie opracowań szczegółowych. Wykorzystując istniejące projekty budowy zbiorników retencyjnych podaje zestawienia możliwych lub koniecznych do sprawnego funkcjonowania zbiorników retencyjnych, ale zupełnie pomija zagadnienie delimitacji terenów zalewowych.

W strategiach równorzędnie traktowane są działania kosztochłonne i z natury rzeczy wieloletnie (budowa wielkich zbiorników retencyjnych) i działania podnoszące bezpieczeństwo małymi kosztami, możliwe do szybkiej realizacji (oczyszczenie międzywali z zakrzaceń i podrostu drzew). Jedną z przyczyn takiego stanu jest brak dokładnych map zasięgu zalewów powodziowych, dzisiaj wykonywanych już z wykorzystaniem cyfrowego modelu terenu. Takich map dla doliny Odry nie ma, prowadzone są prace studialne lub prace nad mapami w skali 1:100 000, 1: 50 000, a kwestia ich ukończenia to dosyć odległa przyszłość. Dla szczególnie ważnych obiektów w dolinie Odry są sporządzone mapy zasięgu powodzi lub mapy ryzyka, ale ich wartość jest niewielka z uwagi na zastosowaną różną metodykę wykonania i mały zasięg przestrzenny.

Założenie pełnej zgodności funkcji przeciwpowodziowych, energetycznych, transportowych, zaopatrzenia w wodę ludności i odbioru ścieków przemysłowo-komunalnych w systemie wodno-gospodarczym Odry jest niezmiernie trudne, jeśli realne, do osiągnięcia. Sprzeczności gospodarowania wodą w istniejących zbiornikach retencyjnych między potrzebami żegludowymi, przeciwpowodziowymi i energetycznymi mają charakter strategiczny. W *Programie* założona została odbudowa funkcji transportowej Odry bez określenia sprawy fundamentalnej: czy funkcja transportowa Odry w skali określonej przez *Program* będzie w przyszłości potrzebna z uwagi na restrukturyzację przemysłu na Górnym Śląsku. Jakie ładunki będą wożone przebudowaną Odrą?

Techniczne, administracyjne i ekonomiczne środki ochrony przed powodzią powinny tworzyć jeden system. Plany i strategie koncentrują się na środkach technicznych jakimi są budowle hydrotechniczne. Pomijane są środki administracyjne pozostające w gestii samorządów, a cała sfera środków ekonomicznych w postaci ubezpieczeń bezpośrednich i pośrednich praktycznie nie istnieje. Dotyczy to zarówno strategii lokalnych jak i *Programu dla Odry 2006*.

Plany zagospodarowania przestrzennego tworzone są przez jednostki wyspecjalizowane, w których – z braku fachowców, a także z uwagi na niesprecyzowany zakres kompetencji administracji lokalnej, regionalnej i państwowej – zagadnienia prawne i ekonomiczne są marginalizowane. W planach brakuje odniesień do *Ramowej Dyrektywy Wodnej*. *Ramowa Dyrektywa Wodna* jako dokument Unii Europejskiej preferujący gospodarkę zlewniową powinna znaleźć się w planach zagospodarowania. Już w latach poprzednich wprowadzano gospodarkę zlewniową o ponadregionalnym zasięgu gospodarowania wodą. Wiele uprawnień jest jednak rozproszonych i pozostaje w zakresie działania administracji rządowej i samorządów działających w granicach administracyjnych.

Kwestią nieuwzględnianą w planach ochrony przeciwpowodziowej pozostaje status ochrony obszarów Natura 2000. Powodzie w ekosystemach dolin rzecznych odgrywają dużą rolę, stanowią podstawowy element istnienia wielu ekosystemów. Powodzie katastrofalne kształtują koryta rzeki i warunkują odnawianie się nadrzecznych ekosystemów. Bez wezbrań ekosystemy dolinne ulegają degradacji. Podnoszony w strategiach kontekst klimatycznych zmian globalnych ma wymiar czysto teoretyczny z uwagi na niepewne scenariusze zmian i brak pewności nawet co do tendencji i skutków przekształceń klimatycznych.

Z ochroną przeciwpowodziową wiąże się bardzo ściśle sprawa żeglugowego wykorzystania Odry. W strategiach widać wyraźną tendencję do eksponowania żeglugowego znaczenia Odry na całej długości. Znaczna część pojemności zbiorników retencyjnych jest zarezerwowana na wyrównywanie przepływów w sezonie żeglugowym. Możliwości rozwoju żeglugi na Odrze nie można rozpatrywać w oderwaniu od warunków hydrologicznych. Zasoby wodne Odry nie są duże, niżówki są długotrwałe, żeglugę ograniczają wezbrania i zamarzanie rzeki zimą. Z tego wynika sezonowość transportu wodnego, którą można ograniczać tylko w pewnym zakresie. Budowa i utrzymanie drogi wodnej przystosowanej do jednostek o dużym zanurzeniu jest bardzo kosztowna. Pojawiają się koncepcje realizacji projektu kanału Odra–Dunaj, bez rozpatrzenia korzyści ekonomicznych tej inwestycji.

Wydaje się więc w pełni uzasadnione dostosowanie wielkości transportu do warunków hydrologicznych Odry, czyli prowadzenie na bieżąco prac korekcyjnych usprawniających żeglugę bez planowania wielkiego szlaku żeglugowego.

Plany ochrony przeciwpowodziowej powinny zawierać konkretne rozwiązania planistyczne, wskazujące które obszary, w jakich sytuacjach hydrologicznych i w jakiej kolejności będą zalewane wodami wyprowadzonymi z koryta Odry poprzez śluzy wałowe. Obszary przewidziane do zalania muszą mieć wykonane dokumentacje zalanej powierzchni, ze szczegółowymi rozwiązaniami wskazującymi siły i środki do ewakuacji i miejsca ewakuacji, funkcjonować muszą systemy ostrzegania i powiadamiania. Konstrukcja takich planów jest możliwa tylko na podstawie szczegółowych map terenów zalewowych, wykonanych poprawnie metodycznie dla całej doliny Odry i jej najważniejszych dopływów.

1.4. ŚRODOWISKO NATURALNE I OBSZARY CHRONIONE

Według przygotowanego programu ochrony środowiska województwa dolnośląskiego – strategii długoterminowej do roku 2015, zakłada się harmonijny, zrównoważony jego rozwój, w którym wymagania ochrony środowiska mają

nie tylko istotny wpływ na przyszły charakter regionu, ale również wspierają jego rozwój gospodarczy. Program opracowany został w odniesieniu do poszczególnych elementów środowiska przyrodniczego, dla których zdefiniowano długoterminowe cele i opisano strategię ich osiągnięcia.

Podstawowym problemem związanym z ochroną jakości środowiska w województwie dolnośląskim jest stan sanitarny atmosfery. W programie ochrony środowiska podkreślono, że województwo dolnośląskie nadal zajmuje jedno z pierwszych miejsc w kraju pod względem ilości zanieczyszczeń wprowadzonych do powietrza, jakkolwiek wskutek zrealizowanych inwestycji, w 1999 r., w porównaniu do 1990 r., obniżono globalną emisję: pyłów o 80%, dwutlenku siarki o 45%, tlenków azotu o 31%. Zgodnie z *II Polityką Ekologiczną Państwa* do roku 2010 należy ograniczyć materiałochłonność i energochłonność produkcji o 50% w stosunku do 1990 r., co obok efektów ekologicznych przyniesie znaczące korzyści ekonomiczne.

Jako cel strategiczny do 2015 roku określono także sukcesywne ograniczanie emisji zanieczyszczeń do atmosfery, głównie ze źródeł rozproszonych. Jednym ze sposobów realizacji ww. zasad jest przeprowadzenie termomodernizacji, zarówno w skali indywidualnego odbiorcy jak i zakładów, która pozwoli na redukcję zużycia energii nawet o 60%, co automatycznie oznacza ograniczenie emisji zanieczyszczeń. Bardzo duże znaczenie w tym zakresie będzie miało prowadzenie odpowiedniej polityki informacyjnej, przede wszystkim na poziomie gmin, uświadamiającej również korzyści ekonomiczne, jakie są możliwe do osiągnięcia. W *II Polityce Ekologicznej Państwa*, w horyzoncie do roku 2010 za jeden z celów przyjęto ograniczenie emisji pyłów o 50%, dwutlenku siarki o 56%, tlenków azotu o 31%, lotnych związków organicznych (poza metanem) o 4% i amoniaku o 8% w stosunku do stanu z 1990. W latach 2008-2012 emisja gazów cieplarnianych nie powinna przekraczać 94% wielkości emisji z roku 1988. Redukcja emisji w województwie dolnośląskim powinna osiągnąć taki sam poziom jak powyżej wymienione cele założone dla Polski.

Cele strategiczne zakładają także ograniczenie niskiej emisji. Założono, iż na terenach wiejskich, gdzie względy ekonomiczne nie pozwolą na rozwój gazyfikacji w znaczącym stopniu, wykorzystywane będą lokalne zasoby energii odnawialnej i wprowadzane takie źródła energii jak gaz płynny lub olej opałowy. W miastach lub większych osiedlach podmiejskich małe kotłownie i paleniska domowe będą stopniowo podłączane do miejskiej sieci ciepłowniczej bądź modernizowane. Wskazano także na alternatywne źródła energii. Obowiązek uwzględnienia wzrostu wykorzystania odnawialnych źródeł energii w polityce społeczno-gospodarczej i politykach sektorowych wynika nie tylko

z polityki Unii Europejskiej, lecz również z rezolucji Sejmu RP z dnia 8 lipca 1999 r.

Podobnie planuje się ograniczenie emisji ze źródeł mobilnych, stanowiącej coraz większe zagrożenie, szczególnie na obszarze miast i na terenach znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie ważniejszych szlaków komunikacyjnych. Wzrost udziału zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego w ogólnej ilości zanieczyszczeń w powietrzu na Dolnym Śląsku wynosi – około 30% emisji tlenków węgla i tlenków azotu oraz ok. 20% emisji ołowiu w globalnej emisji do atmosfery. Bardzo duże znaczenie będzie miało podniesienie standardu dróg i poprawa ich stanu technicznego. W obliczu bardzo szybkiego rozwoju motoryzacji konieczne jest rozbudowywanie i modernizacja infrastruktury drogowej.

Kolejnym zagrożeniem dla środowiska, wskazanym w omawianym dokumencie jest hałas. Zgodnie z zapisami *II Polityki Ekologicznej Państwa* za cel w horyzoncie czasowym do roku 2010 uznano m.in. ograniczenie hałasu na obszarach miejskich wokół lotnisk, terenów przemysłowych oraz głównych dróg i szlaków kolejowych do poziomu nie przekraczającego w porze nocnej 55 dB (poziom równoważny) i 65 dB (chwilowe przekroczenia). W *Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego* również została podkreślona konieczność wyciszenia akustycznego przestrzeni publicznej. Należy wprowadzić zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów dla osiedli znajdujących się w pobliżu najbardziej uciążliwych szlaków i wyprowadzać ruch samochodowy (szczególnie pojazdy ciężkie) poza centralne części terenów zamieszkałych.

Istotnym problemem jakości środowiska jest jakość wód powierzchniowych i podziemnych. Województwo dolnośląskie jest jednym z najuboższych w wodę regionów kraju, co nadaje szczególne znaczenie działaniom w dziedzinie gospodarki wodnej. Jako podstawowy cel przyjęto przywrócenie wysokiej jakości wód powierzchniowych i ochronę zasobów wód podziemnych. Jednym z większych problemów w województwie dolnośląskim jest bardzo niski poziom skanalizowania. Podczas gdy 70% wsi jest wyposażonych w sieć wodociągową, zaledwie 9% posiada jednocześnie kanalizację. Wiele terenów miast również nie jest wyposażonych w kompleksowy system kanalizacji. Z tych proporcji wynika, że priorytetem powinny być budowa oczyszczalni i kanalizacji wsi. W nadchodzących latach kontynuowane będą zatem równocześnie działania zmierzające do podniesienia efektywności oczyszczania ścieków poprzez modernizację istniejących i budowę nowych oczyszczalni ścieków. Do istniejących oczyszczalni, które nie są obecnie w pełni wykorzystywane, podłączane będą źródła rozproszone (tam, gdzie jest to ekonomicznie uzasadnione).

W pozostałych miejscach promowana będzie realizacja indywidualnych, przydomowych oczyszczalni. Zakłada się także racjonalizację wykorzystania wody, która będzie realizowana zarówno w przemyśle, jak i w indywidualnych gospodarstwach domowych. W zakładach przemysłowych promowane będzie wprowadzanie zamkniętych obiegów wody jako elementu pozwalającego na stworzenie znacznych oszczędności finansowych. W związku z gospodarką wodną, w strategii założono prowadzenie działań zmierzających do:

- zwiększenia małej retencji (m.in. tworzenie polderów, podnoszenie retencji gleb i lasów),
- ochrony przeciwpowodziowej – modernizacja systemu ochrony przeciwpowodziowej, automatyzacja systemu ostrzegania, stworzenie kompleksowego systemu sterowalnego przeciwpowodziowego, uwzględniającego zachowanie walorów przyrodniczych, w szczególności w dolinach rzecznych,
- rozwoju małej energetyki wodnej.

W dokumentach zwraca się także uwagę na wody podziemne, które powinny stanowić rezerwę wody pitnej w województwie. W zadaniach długoterminowych podkreśla się ograniczanie do minimum ich poboru, wskazując na oczyszczane i uzdatniane wody powierzchniowej jako alternatywne wobec wód podziemnych źródło alimentacji.

Problemem związanym ze środowiskiem jest eksploatacja surowców mineralnych i gospodarka odpadami. Dolny Śląsk należy pod względem geologicznym do najbardziej interesujących regionów Polski. Surowce mineralne z tego regionu odgrywają ważną rolę w ogólnej produkcji surowców mineralnych kraju. Ich eksploatacja nie pozostaje bez wpływu na otoczenie i powinna być prowadzona w taki sposób, aby minimalizować degradację środowiska. W celach strategicznych do roku 2015 zapisano ochronę zasobów złóż poprzez ich racjonalne wykorzystywanie. Wskazano, iż eksploatacja surowców mineralnych często stanowi działalność konfliktową w stosunku do obszarów cennych przyrodniczo. Aby ograniczyć negatywny wpływ należy odpowiednio ograniczać miejsca eksploatacji i stosować najlepsze dostępne technologie. Konieczne jest kontrolowanie warunków wydobywania poprzez egzekwowanie warunków określonych w koncesjach. Bardzo istotne jest realizowanie działań rekultywacyjnych i zagospodarowywanie terenów zdegradowanych. Tam gdzie to możliwe, preferować się będzie wodno-leśny kierunek rekultywacji z przeznaczeniem na cele rekreacyjne. Podkreśla się, iż władze województwa będą zdążać do objęcia ochroną terenów, na których występują zasoby perspektywiczne i prognostyczne. Działania ochronne polegać będą m.in. na uwzględnieniu tych terenów w gminnych studiach uwarunkowań i w planach

zagospodarowania przestrzennego w postaci zapisów umożliwiających zagospodarowanie tych obszarów zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Problemy związane z prawidłowym postępowaniem z odpadami, ich gospodarczym wykorzystaniem i minimalizacją szkodliwego oddziaływania są jednymi z najważniejszych zagadnień ochrony środowiska. Podstawowym sposobem postępowania z odpadami w województwie dolnośląskim jest ich gromadzenie na składowiskach. Jednak duża część tych składowisk nie spełnia podstawowych wymagań co do lokalizacji oraz zabezpieczenia przed negatywnym oddziaływaniem na środowisko. Na nielicznych składowiskach prowadzony jest systematyczny monitoring. Nie wszystkie składowiska po zakończeniu eksploatacji są prawidłowo rekultywowane. Cel strategiczny do roku 2015 to minimalizowanie ilości odpadów, wzrost stopnia ich wykorzystania, zwiększenie bezpieczeństwa składowania i stosowanie nowoczesnych metod utylizacji odpadów. Najważniejszym zadaniem w strategii województwa dolnośląskiego w zakresie gospodarki odpadami przemysłowymi jest wzrost ich wykorzystania, zarówno surowcowego jak i energetycznego. Dominować będzie w dalszym ciągu ich wykorzystanie na cele przemysłowe (energetyka, budownictwo). Zgodnie z *II Polityką Ekologiczną Państwa* w horyzoncie czasowym do roku 2010 w porównaniu ze stanem z 1990 r., udział odzyskiwanych i ponownie wykorzystywanych w procesach produkcyjnych odpadów przemysłowych powinien zostać dwukrotnie zwiększony. W strategii wskazuje się, iż racjonalne rozwiązania ekonomiczne wymagają tworzenia jednostek organizacyjnych zajmujących się składowaniem odpadów (składowiska), ich unieszkodliwianiem lub wykorzystaniem, obejmujących swoją działalnością obszary o zaludnieniu 80 tys. do 100 tys. mieszkańców. Przy takiej ich liczbie koszty urządzenia i eksploatacji składowisk i zakładów utylizacji osiągną najniższy poziom w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Zanim możliwe stanie się wprowadzenie efektywnych systemów recyklingu odpadów potrzebne są m.in. jasne, ogólnokrajowe przepisy prawne określające warunki segregacji odpadów, a w szczególności stwarzające odpowiednie mechanizmy finansowania selektywnej zbiórki (w tym opakowań). Problemem są obecnie funkcjonujące składowiska, w znacznej części nieodpowiednio zabezpieczone. Sytuację pogarsza fakt, że na składowiskach komunalnych wciąż są składowane odpady niebezpieczne. W programach zakłada się, że nowe składowiska powinny być tworzone z wykorzystaniem najlepszych dostępnych technologii, jako obiekty ponadgminne, o uzasadnionej ekonomicznie wielkości (ilości składowanych odpadów) i lokalizacji spełniającej wymagania dotyczące ochrony środowiska. Przede wszystkim należy kierować się zasadami zawartymi w tzw. dyrektywie składowiskowej UE (Dyrektywa 1999/31/EC Rady Europy z dnia 26 kwietnia 1999), co pozwoli uniknąć w przyszłości potrzeby

dostosowania tych składowisk do wymagań ww. dyrektywy. Głównym celem jest zapewnienie przetwarzania odpadów przed ich usunięciem na składowiska. Poprawa jakości środowiska to również likwidacja nielegalnych składowisk. Jednak warunkiem niezbędnym jest stworzenie mieszkańcom warunków do legalnego pozbywania się odpadów poprzez wygodny dla nich odbiór odpadów lub organizację, np., tzw. wiejskich punktów tymczasowego gromadzenia odpadów.

Program w ramach ochrony środowiska Województwa Dolnośląskiego. Celem strategicznym do 2015 roku jest ochrona i wzrost różnorodności biologicznej oraz rozwój systemu obszarów chronionych. Zgodnie z *II Polityką Ekologiczną Państwa i Krajową Strategią Ochrony Żywych Zasobów Przyrody* podstawową zasadą w dziedzinie ochrony przyrody w skali regionalnej jest ochrona ekosystemów, ich krajobrazowych układów oraz ich różnorodności biologicznej i krajobrazowej. Szczególnym zagrożeniem na obszarze województwa dolnośląskiego jest chaotyczna, rozproszona zabudowa. Ekosystemy cenne przyrodniczo nie utrzymają swoich walorów i funkcji, jeśli będą występowały w postaci izolowanych obszarów. Dlatego do najważniejszych zadań w zakresie ochrony zasobów przyrodniczych jest podtrzymanie i odbudowa ich ciągłości i struktury wewnętrznej.

Rozproszona zabudowa, wzrost urbanizacji, budowa nowych szlaków komunikacyjnych – to tylko niektóre z elementów przyczyniających się do fragmentacji korytarzy ekologicznych. Podejmowane działania powinny zmierzać w dwóch kierunkach. Obszary cenne przyrodniczo muszą być łączone w spójną, dobrze funkcjonującą sieć. W tym celu potrzebne jest opracowanie wskazujące obszary, na których działania powinny być podejmowane w pierwszej kolejności, ze szczególnym uwzględnieniem dolin rzecznych.

Z drugiej strony konieczne jest podjęcie działań zapobiegających powstawaniu nowych barier i minimalizowanie wpływu koniecznych zmian. Istniejące ekosystemy o wysokich walorach przyrodniczych, a także inne obszary o dużym znaczeniu ekologicznym powinny być utrzymane i chronione. Podkreśla się wspieranie lokalnych inicjatyw kształtowania ładu przestrzennego, przy czym nacisk zostanie położony na ochronę elementów charakterystycznych dla regionu i ochronę różnorodności krajobrazu.

Największe znaczenie, co zostało również podkreślone w *Strategii rozwoju województwa dolnośląskiego* będzie miało minimalizowanie przekształceń przede wszystkim związanych z rosnącym chaosem zabudowy i infrastruktury (nowe ciągi komunikacyjne, linie energetyczne, maszty telefonii komórkowej). Duży nacisk zostanie położony na poprawienie estetyki krajobrazu i estetyki najbliższego otoczenia człowieka w miejscu zamieszkania.

W dokumentach strategicznych zwraca się uwagę na stan środowiska leśnego w województwie dolnośląskim. W ostatnim dziesięcioleciu stan ten zdecydowanie się poprawił, dzięki spadkowi zanieczyszczenia powietrza oraz prowadzeniu prawidłowej gospodarki leśnej. Wskazuje się na konieczność podjęcia dalszych działań mających na celu powiększenie zasobów leśnych, polepszenie ich zdrowotności i ich kompleksową ochronę. Zalesienia będą stanowić element renaturyzacji cennych ekosystemów.

Podobne zagadnienia bada się w strategii rozwoju województwa lubuskiego, stawiając na nadrzędny cel, jakim powinno być efektywne wykorzystanie środowiska naturalnego. Podkreśla się, że mało zanieczyszczone środowisko i atrakcyjne zasoby przyrodnicze oraz historyczno-kulturowe, w połączeniu z tranzytowym położeniem może przyczynić się do rozwoju turystyki i związanych z nią inwestycji. Zasoby środowiska naturalnego i kulturowego mogą stać się jednym z ważnych czynników rozwoju społeczno-gospodarczego województwa. Należy zadbać o: utrzymanie wysokich standardów ekologicznych, rozbudzanie świadomości ekologicznej oraz upowszechnianie zachowań chroniących i wzbogacających środowisko naturalne i dziedzictwo kulturowe. Podkreśla się, iż racjonalne wykorzystanie zasobów środowiska wymaga także:

- ochrony przed zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i podziemnych,
- dalszego ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza,
- zwiększenia skuteczności ochrony przeciwpowodziowej,
- racjonalizacji gospodarki odpadami stałymi,
- ochrony przyrody, poszerzenia obszarów o wysokich walorach przyrodniczych oraz racjonalnego wykorzystania zasobów leśnych,
- wdrożenia europejskich norm ochrony środowiska.

W zakresie ochrony jakości środowiska opracowano dla województwa lubuskiego:

- *Program ochrony środowiska dla województwa lubuskiego na lata 2003-2010,*
- *Plan gospodarki odpadami dla województwa lubuskiego na lata 2003-2010.*

Dokumenty te zostały uchwalone przez Sejmik Województwa Lubuskiego w dniu 15 października 2003 r. Uchwałą Nr XI/78/2003. Konstrukcja dokumentu *Program ochrony środowiska dla Województwa Lubuskiego na lata 2003-2010* oparta jest na schemacie dokumentu pt. *Polityka ekologiczna państwa na lata 2003-2006 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2007-2010*. Zawiera on strategię ochrony środowiska do 2010 roku, będącą opisem

proponowanej linii działań w zakresie ochrony środowiska w województwie poprzez podanie nadrzędnego celu programu oraz celów ekologicznych i kierunków działań do 2010 roku w zakresie:

- poprawy jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego: jakość wód, gospodarowanie odpadami (na bazie planu gospodarki odpadami), zanieczyszczenia powietrza, oddziaływanie hałasu, pola elektromagnetyczne, awarie przemysłowe,
- ochrony dziedzictwa przyrodniczego i racjonalnego użytkowania zasobów przyrody: ochrona przyrody i krajobrazu, ochrona lasów, ochrona gleb, ochrona zasobów kopalin i wód podziemnych,
- zrównoważonego wykorzystania surowców, materiałów, wody i energii: materiałochłonność, wodochłonność, energochłonność, wykorzystanie energii odnawialnej, kształtowanie stosunków wodnych i ochrona przed powodzią i suszą,
- zadań o charakterze systemowym: przyszłościowy rozwój gospodarczo-społeczny województwa w kontekście ochrony środowiska (włączanie aspektów ekologicznych do polityk sektorowych), w tym systemy zarządzania środowiskowego, edukacja ekologiczna i udział społeczeństwa w sprawach ochrony środowiska, współpraca ponadregionalna i międzynarodowa.

Do powyższych kierunków sformułowano także plany operacyjne na lata 2003-2006. Wskazano priorytety ekologiczne dla tego okresu oraz listę przedsięwzięć ważnych w skali województwa, przewidzianych do realizacji, z podziałem na przedsięwzięcia pozainwestycyjne i inwestycyjne. Przedstawiono także źródła finansowania poszczególnych programów.

W: *Strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2015* przyjęto dodatkowo długofalowy program działania na rzecz poprawy jakości środowiska. Podobnie jak w strategiach województw dolnośląskiego i lubuskiego, szczególną uwagę zwraca się w niej na gospodarkę wodno-ściekową, gospodarkę odpadami oraz zasoby naturalne środowiska. Jako główne cele strategiczne przyjęto:

- zabezpieczenie w wodę konsumpcyjną o odpowiedniej jakości i ilości,
- ochronę zasobów wód powierzchniowych i podziemnych oraz poprawę ich jakości,
- utworzenie sprawnego, kompleksowego systemu zarządzania gospodarką odpadami,
- stworzenie przyjaznego dla środowiska systemu ochrony przeciwpowodziowej,

- stworzenie sprawnego systemu nadzoru i kontroli stanu środowiska,
- rozbudowę i modernizację infrastruktury związanej z zaopatrzeniem w energię.

Podkreślono, że największym źródłem ścieków komunalnych jest Szczecin, z którego odprowadza się kanalizacją miejską ponad 100 tys. m³ ścieków na dobę, nie oczyszczonych lub oczyszczonych zaledwie mechanicznie. Istotne zagrożenie dla czystości wód stanowią też ścieki odprowadzane z terenów wiejskich, gdzie mieszka 30% ludności województwa. Potrzebne są tu małe wiejskie oczyszczalnie, gdyż rosnąca ilość ścieków jest następstwem rozbudowy sieci wodociągów na wsi. Tak duże odprowadzanie ścieków nieoczyszczonych w województwie wymaga natychmiastowej budowy i rozbudowy oczyszczalni ścieków spełniających wymogi Unii Europejskiej. Długość sieci kanalizacyjnej stanowi zaledwie 40% ogólnej sieci wodociągowej.

Poważny problem stanowi gospodarka odpadami. Większość składowisk konstrukcyjnie nie odpowiada wymogom technicznym ich budowy i eksploatacji – nie ma uszczelnień, systemu odgazowania i drenażu. W województwie zachodniopomorskim na 114 gmin przypada 91 składowisk odpadów komunalnych (76 składowisk czynnych). Tylko znikoma część odpadów jest poddawana powtórnemu użyciu, w większości gmin nie prowadzi się selektywnej zbiórki odpadów. Występuje pilna konieczność budowy i modernizacji składowisk odpadów.

W przypadku województwa zachodniopomorskiego w dokumentach podkreśla się, iż posiada ono zasoby wód podziemnych i powierzchniowych wystarczające na pokrycie potrzeb, jednak wskazuje się na występujące dyslokacje tych zasobów w stosunku do miejsc największego zapotrzebowania na wodę pitną. Problem zaopatrzenia ludności w wodę o odpowiednich parametrach jakościowych dotyczy zwłaszcza pasa nadmorskiego, obszarów wiejskich oraz – ze względu na stan sieci wodociągowej – większości miast w województwie. Aby zapewnić wodę konsumpcyjną o odpowiedniej jakości i ilości przewidywane są inwestycje polegające na budowie: stacji uzdatniania wody, magistrali wodociągowych i ujęć wody. W celu ochrony zasobów wód powierzchniowych i podziemnych oraz poprawy ich jakości na terenie województwa planuje się wybudowanie kolejnych oczyszczalni ścieków komunalnych wraz z przeróbką osadów pościekowych. Przewidywane są także zadania związane z budową sieci kanalizacyjnej.

Biorąc pod uwagę stan i jakość środowiska, za główne działania realizowane w ramach programu środowisko uznano:

- ochronę naturalnych walorów środowiska,

- budowę nowych i modernizację istniejących stacji uzdatniania i magistrali przesyłowych,
- budowę oczyszczalni ścieków komunalnych i przemysłowych,
- rozbudowę sieci kanalizacyjnej,
- realizację kompleksowych programów gospodarki odpadami komunalnymi,
- budowę składowiska odpadów i zakładów przetwarzania odpadów,
- budowę i modernizacja urządzeń magazynujących wodę,
- usprawnienie systemu nadzoru i kontroli środowiska,
- produkcję energii ze źródeł odnawialnych.

1.5. RUCH TURYSTYCZNY I ROZWÓJ TURYSTYKI

W szeregu dokumentów rządowych oraz strategiach rozwoju województw turystyka jest wskazywana jako jeden z sektorów mogących zapewnić dynamiczny rozwój gospodarczy, a jednocześnie minimalizujący skutki koniecznych przekształceń.

Według przyjętej przez Rząd RP *Strategii rozwoju turystyki w latach 2001-2006* głównym celem polityki państwa w tej dziedzinie ma być poprawa konkurencyjności polskiej oferty turystycznej na rynku krajowym i międzynarodowym. Do celów pośrednich zaliczono między innymi:

- zmniejszenie bezrobocia na obszarach przygranicznych o dużych walorach turystycznych, dotkniętych strukturalnym bezrobociem, na których rola turystyki jako generatora nowych miejsc pracy może być dominująca,
- rozwój kontaktów z krajami sąsiednimi i współpracy regionów.

Sprzyjać temu ma rozszerzenie oferty regionalnej oraz zwiększenie jej atrakcyjności poprzez:

- wyeksponowanie dziedzictwa kulturowego i naturalnego,
- poprawę dostępności na zagranicznym i krajowym rynku turystycznym,
- zwiększenie aktywności wojewódzkich, powiatowych i gminnych władz samorządowych,
- zwiększenie roli regionalnych i lokalnych organizacji turystycznych w kształtowaniu i promocji oferty turystycznej.

Strategia rozwoju turystyki zakłada też, że rozwój turystyki może się odbywać wyłącznie przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju, z poszanowaniem praw ochrony przyrody i środowiska. Regionalne programy rozwoju turystyki muszą uwzględniać chłonność turystyczną środowiska, konieczność

zrównoważonego użytkowania i preferować formy turystyki sprzyjające ochronie różnorodności biologicznej.

Rozwojowi turystyki na obszarach położonych wzdłuż granicy służyć mają także zadania rządowe określone w *Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*. Należą do nich:

- ochrona dziedzictwa kulturowego i historycznego jako filaru turystyki,
- zagospodarowanie turystyczne transeuropejskich szlaków motorowych, wodnych, rowerowych i pieszych, a także szlaków kulturowych i okazjonalnych,
- tworzenie dogodnych warunków do funkcjonowania, transformacji i harmonijnego rozwoju uzdrowisk oraz innych miejscowości o walorach klimatycznych,
- rozwój turystyki na obszarach chronionych i innych cennych przyrodniczo i krajobrazowo, na których istnieją rygory ochronne i ograniczenia funkcji gospodarczej, dla których turystyka stwarza szansę rozwoju ekonomicznego społeczności lokalnych – towarzyszyć temu powinny rekonstrukcja przestrzeni turystycznej i przyjazne środowisku zagospodarowanie przestrzenne zgodne z naturalną pojemnością recepcyjną i chłonnością terenów,
- zagospodarowanie turystyczne polskich odcinków europejskich szlaków wodnych w kooperacji międzynarodowej oraz wspieranie zrównoważonego rozwoju turystyki w dolinach wielkich rzek (*Koncepcje polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*).

Poszczególne strategie wojewódzkie traktują turystykę jako jedną z ważniejszych dziedzin rozwoju omawianych obszarów i pokładają w jej rozwoju ogromne nadzieje na przyszłość. Studia podkreślają, że zasoby środowiskowe i antropogeniczne mogą być lepiej niż dotychczas wykorzystane.

Zapisy w strategiach są bardzo ambitne, ale mało adekwatne do możliwości ich realizacji, a często potrzeb. Brak w strategiach planów dalszego wykorzystania, utrzymywania inwestycji turystycznych po ich realizacji. Efektem tego typu działań jest np. nadmierna i niespójna rozbudowa szlaków rowerowych, które po ich wybudowaniu nie są konserwowane i niszczone.

W strategiach dostrzegane jest coraz większe znaczenie turystyki konnej i związana z tym potrzeba rozbudowy infrastruktury turystycznej. Podobnie dostrzegana jest potrzeba rozbudowy szlaków rowerowych, jednakże zapomina się o łączeniu ich w sieci ponadgminne i ponadwojewódzkie. Większą wagę przykładają się do obszaru granicy państwowej i tworzenia transgranicznych tras rowerowych.

Duże nadzieje wiąże się z bliskością aglomeracji berlińskiej, której ludność jest potencjalnym odbiorcą tego typu usług. Należy pamiętać, że ofertą dla mieszkańców Berlina może być przede wszystkim turystyka weekendowo-święteczna (krótkookresowa), o czym dokumenty często nie wspominają. Za bardzo pomijana jest też rola ośrodków polskich jako miejsca przyciągającego potencjalnych klientów. Brak planów dotyczących przyciągnięcia klientów dużych polskich miast oddalonych od obszaru pogranicza (np. Warszawy, Krakowa, Górnego Śląska czy Trójmiasta).

W strategiach myli się bliskość geograficzną z dostępnością. Przykładowo w strategii dla województwa lubuskiego odnajdujemy informację, że mocną stroną jest *dobra dostępność dla przybyszy zza granicy i z innych województw*, co należy poddać w wątpliwość (brak autostrad, szybkich kolei). Atutem jest niewątpliwie bliskość aglomeracji Berlina i Poznania, ale już nie centrum Polski (np. Warszawy).

Zbyt słabo uwypuklona jest potrzeba rozwoju turystyki uzdrowiskowej, promocji, poprawy dostępności komunikacyjnej itp. Nadmierne nadzieje pokłada się w rozwoju agroturystyki, która powinna być raczej uzupełnieniem działalności rolniczej lub innej, a nie samodzielną formą gospodarki.

Podsumowując, należy stwierdzić, że do pozytywnych aspektów dalszego rozwoju turystyki strategie wojewódzkie zaliczają: duży potencjał przyrodniczy i kulturowy, wzrastające zaangażowanie lokalne i istniejące obiekty wykorzystywane do turystyki specjalistycznej. Dużo więcej uwagi poświęca się negatywnym aspektom związanym z rozwojem turystyki, do których zalicza się: niewystarczającą promocję, niski poziom infrastruktury turystycznej, ograniczoną dostępność komunikacyjną, zbyt słabe zagospodarowanie jezior i rzek (lubuskie i zachodniopomorskie), a także Zalewu Szczecińskiego (zachodniopomorskie) na potrzeby turystyczne, słabe przystosowanie dla turystyki specjalistycznej, brak markowych produktów turystycznych, brak dostatecznej troski o ochronę i kształtowanie krajobrazu oraz zabytków, niepełna informacja turystyczna.

Podkreśla się również konieczność stworzenia nowoczesnych i spójnych mechanizmów kreowania rozwoju turystyki, wykształcenie profesjonalnych kadr obsługi ruchu turystycznego i zarządzania turystyką, a także kształtowanie postaw proturystycznych oraz upowszechnianie wiedzy krajoznawczej o regionie wśród dzieci i młodzieży.

Ze względu na fakt, że północna część pogranicza położona jest nad morzem, ważne jest uwzględnienie wniosków z koncepcji turystyki morskiej. W celu rozwoju turystyki morskiej proponowane są następujące założenia, które powinny

być uwzględnione w polityce państwa, ale również województwa zachodniopomorskiego:

- stwarzanie korzystnych warunków na szczeblu lokalnym do rozwoju infrastruktury technicznej portów oraz budowy i rozbudowy zaplecza usługowego w morskich terminalach turystycznych,
- zniesienie barier prawnych i podatkowych ograniczających rozwój turystyki morskiej,
- wspieranie przedsiębiorstw armatorskich o turystycznym profilu działalności,
- zapewnienie przez państwo budowy oraz modernizacji i utrzymania infrastruktury hydrotechnicznej portów i przystani morskich,
- znoszenie barier inwestycyjnych dla kapitału zagranicznego w strefie nadmorskiej,
- wprowadzenie 50% ulgi tonażowej dla wycieczkowych statków pasażerskich w polskich portach,
- szeroko pojęte działania promocyjne Polski jako obszaru recepcji turystycznej na rynkach międzynarodowych,
- kreowanie wizerunku Polski jako kraju posiadającego nowy produkt turystyczny pod nazwą *Polska Morska*.

1.6. ROZWÓJ REGIONALNY I FORMY WSPÓŁPRACY

Strategie analizowanych województw przewidują pasmowy rozwój regionów. Województwo dolnośląskie dzielone jest na trzy główne pasma rozwoju i dodatkowe dwa, w miejscach zachodzenia na siebie pasm głównych. Pasma przebiegają równolegle do linii Odry i Sudetów (północny-zachód – południowy wschód). Stanowią one podstawowy „podkład strategiczny” do planowania wszelkich przedsięwzięć w skali regionalnej (np. sieć infrastruktury, przemysł) i ponadregionalnej (sieć transportowa). Układ pasmowy nie oznacza jednak narzucenia konkretnych posunięć w skali lokalnej, gdzie jest miejsce na uwzględnienie „pozapasmowych układów”.

Pasmo północne obejmuje obszar północno-wschodni leżący na prawym brzegu Odry. Cechuje go niska koncentracja działalności gospodarczej i wysokie walory środowiska przyrodniczego, toteż główne jego funkcje gospodarcze to rolnictwo i leśnictwo. Przyszłość tego obszaru wiąże się z rozwojem małych firm harmonijnie wkomponowanych w środowisko przyrodnicze (brak konfliktów). W rejonie Milicza wskazany jest rozwój usług związanych z wypoczynkiem rodzinnym i obserwacją natury.

Pasma centralne identyfikowane jest pomiędzy Sudetami i Odrą. Jest ono silnie przekształcone przez człowieka. W północno-zachodniej części strefy przeważa rolnictwo i leśnictwo, a na pozostałym obszarze przeplatają się funkcje produkcyjne – przemysł i rolnictwo. Dobre wyposażenie techniczne stwarza korzystne warunki do rozwoju dużych firm produkcyjnych oraz towarowego rolnictwa. Przewiduje się tu największą aktywność gospodarczą, która rzutować będzie na rozwój całego województwa. Ewentualne negatywne skutki ekologiczne działalności produkcyjnej są, zdaniem autorów strategii, łatwe do opanowania.

Pasma południowe obejmuje Sudety, a jego podstawowe walory to przyroda i położenie przygraniczne. Określają one rozwój turystyki i wypoczynku oraz współpracę transgraniczną. Strategia przewiduje konieczność wzmocnienia ochrony środowiska i jego rewitalizacji na terenach zdegradowanych.

Dodatkowe pasma tworzą dolina Odry i Pogórze Sudeckie, które cechować będzie największa dynamika rozwojowa.

Pasma rozwojowe mają osie, które są terenami koncentracji różnorodnych szans rozwojowych. Ich przebieg, pokrywający się z głównymi ciągami komunikacyjnymi, jest na ogół równoległy do Odry, rzadziej występują osie na linii północ-południe.

Główne hasła strategicznych celów rozwoju regionu to: integracja regionu, renesans cywilizacyjny, społeczeństwo obywatelskie, innowacyjna gospodarka, otwarcie na świat. Są to bardzo uniwersalne hasła, typowe również dla innych regionów. W uszczegółowieniu zwraca się uwagę: na konieczność dążeń do wzmocnienia związków mieszkańców z regionem, wynikająca z braku wielopokoleniowej tradycji zamieszkania tych obszarów, na wymieszanie kultur ludności, która napłynęła z różnych stron kraju, na izolację regionu od Europy wynikającej z braku portu lotniczego, złej jakości dróg i wolnej kolei.

Naturalnymi partnerami w realizacji ponadregionalnych projektów są województwa lubuskie i opolskie. W zakresie współpracy transgranicznej partnerami są Czechy (kraje: ołomuniecki, pardubicki, kralowohradecki i liberecki) i Niemcy (Wolne Państwo Saksonia).

Z aktualizacji strategii wynika, że współpraca z Niemcami ma szerszy zakres niż z Czechami. Podpisane są odpowiednie umowy i opracowano: *Strategię Rozwoju Pogranicza Polsko-Czeskiego* i *Wspólny Dokument Programowy Dolny Śląsk-Sachsen*. Główny cel współpracy to rozwój powiązań komunikacyjnych.

Według strategii woj. lubuskiego struktura przestrzenna zasada się na podstawie dwóch osi wschód-zachód: osi doliny Odry, dzielącej region na część

północną i południową, korytarza autostrady i linii kolejowej Berlin–Warszawa–Moskwa i dwóch osi północ–południe: duopolis Gorzów Wlkp.–Zielona Góra, droga graniczna wzdłuż Odry i Nysy Łużyckiej.

Wymienione osie stanowią kręgosłup rozwoju regionu. Stanowią one główne elementy tzw. pasm przyspieszonego rozwoju, wśród których wyróżnia się:

- duopolis stanowiący podstawę dynamicznego rozwoju gospodarki województwa. Rozwinięciem duopolis jest Eurotriada z włączeniem Ślubic i Frankfurtu nad Odrą na zasadzie transgranicznej współpracy, z możliwością rozwoju o Euromiasto Gubin-Güben;
- Pasma Przyspieszonego Rozwoju Zespołu Gorzów Wlkp.–Zielona Góra–Nowa Sól – usytuowane w ciągu przyszłej drogi ekspresowej S3 i linii kolejowej, które wraz z duopolis będzie terenem atrakcyjnych lokalizacji;
- Transgraniczne Pasma Przyspieszonego Rozwoju Miast nad Odrą i Nysą Łużycką, które posiada potencjalne czynniki rozwoju współpracy polsko-niemieckiej;
- Południowe Pasma Przyspieszonego Rozwoju, które osiągnie warunki dynamicznego rozwoju w wyniku poprawy dostępności transportowej po budowie autostrady Berlin–Cottbus–Wrocław–Kraków;
- Północne Pasma Przyspieszonego Rozwoju – Kostrzyn–Gorzów Wlkp. z potencjalnym rozwojem do Drezdenka.

Zakłada się, że dla rozwoju województwa największe znaczenie ma bliskość Berlina, a w dalszej kolejności Wrocławia i Poznania. Berlin, jako metropolia o znaczeniu europejskim, będzie miał wpływ na wszystkie dziedziny działalności społecznej i gospodarczej województwa. Poznań pełni rolę jednego z biegunów międzynarodowej osi współpracy i inwestycji Berlin–Poznań. Zakłada się, że część inwestycji ulokuje się pomiędzy biegunami, a zatem na terenie woj. lubuskiego. W przypadku Wrocławia rozważa się przede wszystkim sam potencjał miasta mający wpływ na południową część woj. lubuskiego. Szczecin będzie miał wpływ na północną część województwa, ale mniejszą niż Poznań i Wrocław.

Strategia woj. zachodniopomorskiego zakłada, że jego rozwój będzie przebiegał w myśl idei strategicznej triady, w której znajdują się:

- obszar o orientacji probałtyckiej obejmujący pobraże i pojezierze, na którym proponuje się rozwój turystyki,
- obszar o orientacji euroregionalnej wzdłuż granicy zachodniej o dynamicznym rozwoju funkcji usługowej i handlowej i wyraźnej orientacji na potrzeby zgłaszane przez Berlin,

- obszar o orientacji neoagrarnej w środkowej i południowo-wschodniej części regionu pełniący funkcję rolniczą i turystyczną (agroturystyczną).

Uwzględniając różnorodność przyrodniczą i gospodarczą podzielono województwo na sześć obszarów funkcjonalnych:

- obszar strefy nadmorskiej o wiodących funkcjach: gospodarka morska, turystyka i uzdrowiska z zapleczem terenowym o funkcjach: rolniczej, produkcyjnej i obsługowej,
- obszar wielokierunkowej aktywizacji gospodarczej i intensywnej urbanizacji (rejon Koszalin-Białogard) o rozwoju rolnictwa oraz produkcji przemysłowej, w szczególności przetwórstwa surowców lokalnych,
- obszar selektywnej, wielofunkcyjnej aktywizacji gospodarczej ze szczególnym uwzględnieniem funkcji turystycznej, uzdrowiskowej, rolniczej, leśnej i przetwórstwa,
- obszar bardzo intensywnego rolnictwa i przemysłu rolno-spożywczego,
- aglomeracja szczecińska – obszar węzłowy intensywnego rozwoju i przekształceń przestrzennych,
- Koszaliński Obszar Węzłowy – wielofunkcyjny obszar intensywnego rozwoju, urbanizacji i przekształceń przestrzennych.

Uwarunkowania zewnętrzne obejmują wzajemne relacje województwa z najbliższym otoczeniem krajowym i zagranicznym, w tym: kontakty z Meklemburgią-Pomorzem Przednim i Skanią (np. ochrona środowiska morskiego Bałtyku), z Brandenburgią (Baltic Bridge), powiązania komunikacyjne (TransLogis), relacje przestrzenne i gospodarcze z województwami: lubuskim, pomorskim i wielkopolskim.

Dokonując oceny strategii rozwoju regionalnego należy stwierdzić, że właściwie zidentyfikowane są w nich główne jednostki strukturalne w postaci pasm lub obszarów rozwoju. Jednostki te charakteryzują specyficzne cechy społeczno-gospodarcze i odmienna struktura przestrzenna. Strategie nie nawiązują jednak do regionów sąsiedzkich. Wprawdzie mowa w nich o współpracy międzyregionalnej, ale układy przestrzenne kończą się na granicach administracyjnych tylko częściowo nawiązujących do koncepcji opracowywanych przez województwa sąsiadujące.

Wszystkie strategie podkreślają duży wpływ projektowanych autostrad (zwłaszcza Berlin–Poznań–Warszawa) na rozwój obszarów zachodnich, ale jest on oceniany jednostronnie. Należy zwrócić uwagę na to, że budowa autostrad nie przynosi wyłącznie korzyści dla regionów, przez które przebiega. Często budowa autostrady powoduje marginalizację niektórych obszarów oraz

nadmierną koncentrację działalności gospodarczej wzdłuż jej przebiegu (głównie w pobliżu aglomeracji).

Generalnie w strategiach zbyt mało uwagi poświęcono Odrze, stanowiącej „element integrujący”. Zbyt duże nadzieje pokłada się w rozwoju turystyki i jej różnych formach, nie docenia się natomiast roli gospodarczej lasów.

Najwięcej wątpliwości budzi strategia woj. lubuskiego. Przewiduje ona, że Poznań i Wrocław dla Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry nie stanowią konkurencji ze względu na inne funkcje jakie pełnią w strukturze przestrzennej. Wydaje się jednak, że miasta woj. lubuskiego pozostaną w cieniu tych obszarów metropolitalnych, natomiast w zakresie rozwijania funkcji o charakterze subregionalnym powinny starać się uzyskać wyższą pozycję w hierarchii miast obszaru pogranicza zachodniego. Dotyczy to zwłaszcza Zielonej Góry i Gorzowa Wielkopolskiego, które poprzez stworzenie dobrze rozwiniętej sieci powiązań infrastruktury komunikacyjnej z sąsiadującymi obszarami metropolitalnymi mają szansę przejścia uzupełniających funkcji o charakterze metropolitalnym od Wrocławia i Poznania, a nawet od Berlina. Zaproponowane natomiast przez autorów strategii tzw. *duopolis* jest koncepcją błędną; miasta odległe o około 100 km znajdujące się w różnych strefach rozwoju łączą tylko wspólne pełnienie funkcji administracyjnych.

1.7. NOWE PODEJŚCIE DO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO I STRATEGICZNEGO

Zgodnie z obowiązującym w Polsce od 1994 r. systemem planowania przestrzennego, zmodyfikowanego ustawą z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, gminy zobowiązane są do sporządzenia studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, obejmujących swymi ustaleniami całe ich obszary i określającymi dla nich zasady prowadzenia polityki przestrzennej. Muszą także opracować miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego terenów, dla których przyjęte zostało ich obowiązkowe opracowanie. Dla pozostałych terenów gmin plany takie sporządza się w miarę potrzeb. Po utracie w dn. 31 grudnia 2003 r. ważności ostatniej, opracowanej jeszcze na podstawie ustawy z 1984 r. generacji ogólnych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które obejmowały całe obszary gmin, tylko nieliczne gminy w kraju dysponują aktualnymi planami, wykonanymi dla całych terenów. W większości plany te obejmują tylko wybrane, często niewielkie powierzchniowo części miast i terenów wiejskich. Poprawa bardzo negatywnie ocenianej sytuacji w tym zakresie następuje wolno. Warto jednak wskazać, że na terenie zachodnich województw wyraźne postępy

odnotowano w przyspieszeniu prac planistycznych tylko w województwie dolnośląskim (liderze całej listy) oraz w województwie wielkopolskim (według danych z końca I kwartału 2005 r.).

Podstawą ukierunkowania rozwoju gmin obok wymienionych opracowań planistycznych są także ich strategie rozwoju oraz sporządzane ostatnio plany rozwoju lokalnego, związane z przygotowaniem wspieranych w ramach rozwoju regionalnego projektów rozwojowych. Nie zawsze dokumenty te są z sobą spójne, choć często tak się je opisuje. Na tego typu deklaracje wpływa szereg czynników, m.in.:

- ogromne zróżnicowanie zakresu przyjętej problematyki tych opracowań, głębokości jej ujęcia, regulowanej co prawda ustawowo w przypadku studiów gminnych i najczęściej bardzo indywidualnie przyjmowanej w strategiach,
- brak spójności w definiowaniu celów i kierunków rozwoju, zwłaszcza w określeniu priorytetów rozwojowych i zadań służących ich realizacji w obu grupach wspomnianych dokumentów,
- brak powiązań pomiędzy – najczęściej autonomicznymi – procedurami sporządzania obu grup dokumentów, prowadzonymi często w różnych okresach przez różne jednostki i bez wzajemnej korelacji przyjmowanych w nich ustaleń,
- odnawianie się tendencji do przyjmowania wąsko pojmowanego prymatu ekonomii nad uwarunkowaniami przestrzennymi, przyrodniczymi i kulturowymi,
- brak autentycznego, szerokiego współdziałania społeczności lokalnych przy sporządzaniu takich dokumentów (istnieje wprawdzie wiele udanych prób opracowania strategii, ale zazwyczaj przy zupełnym braku tego typu działań w trakcie opracowywania studiów zagospodarowania gmin),
- hermetyczność opracowań i ich utrudniona dostępność (udane próby ich promocji stanowią wyjątki – raczej nieliczne przykłady ich publikacji i udostępnienia),
- brak zintegrowanych struktur i jednostek organizacyjnych, odpowiedzialnych za nadzór i koordynację całokształtu zadań przyjętych w dokumentach planowania przestrzennego i strategicznego (zazwyczaj są to dwa różne piony z odmiennymi zakresami działań w strukturach zarządzania).

W nielicznych przypadkach władze samorządowe gmin wykorzystały zapisy ustawowe obligujące do dokonania, co najmniej raz w czasie kadencji, analizy zmian w ich zagospodarowaniu przestrzennym i oceny postępów w opracowaniu

planów miejscowych. Analizy takie i oceny pozwoliły na zidentyfikowanie niezgodności pomiędzy podstawowymi dokumentami planowania przestrzennego i strategicznego w gminach. Zbliżona do opisanej wyżej sytuacji w planowaniu przestrzennym i strategicznym na poziomie lokalnym jest sytuacja dotycząca tej sfery na poziomie regionalnym, dla którego obligatoryjnie sporządzane są plany zagospodarowania przestrzennego województw oraz (także obligatoryjnie) strategie ich rozwoju. Pierwsza generacja tych dokumentów stanie się niedługo, zgodnie z założeniami ustawy, przedmiotem okresowych ocen. Będą one elementem serii raportów o stanie zagospodarowania przestrzennego województw. Przy opracowaniu tych raportów i ocen jednym z ważniejszych zagadnień metodologicznych będzie analiza zgodności ustaleń przyjętych planów z ustaleniami przyjętymi w strategiach rozwoju województw, poddanych ostatnio aktualizacjom w związku z trwającymi pracami nad opracowaniem *Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007-2013*. Bardzo ważnym zagadnieniem będzie też kwestia wskazania zasad opracowania planów zagospodarowania przestrzennego obszarów metropolitalnych. Obszary te są wskazane w obrębie trzech zachodnich województw nadgranicznych, a także w województwie wielkopolskim wokół ich głównych ośrodków osadniczych.

Szerokie, bezpośrednie kontakty nawiązane w ostatnich latach przez Polskę z rozwiniętymi gospodarkami krajów Unii Europejskiej, wykorzystanie wsparcia UE w realizacji wielu projektów rozwojowych już w okresie przedakcesyjnym zwróciły uwagę polityków, działaczy samorządowych oraz planistów i projektantów na potrzebę wzbogacenia już istniejących i wprowadzenia nowych form instrumentów planowania przestrzennego i strategicznego do polskiej praktyki planowania. Będzie to zapewne wieloletni proces, którego efektem powinno być wypracowanie konkurencyjnej w stosunku do europejskiego, nowego otoczenia, pozycji regionów, miast i gmin, a także branż, czy też podmiotów gospodarczych. W procesie doskonalenia tych już funkcjonujących i nowych instrumentów, ważną rolę musi odgrywać dążenie do uzyskania wysokiej jakości przestrzeni, w której będzie miała miejsce realizacja zadań i projektów wskazywanych do realizacji w dokumentach planistycznych różnego typu. Niezbędne będzie przy tym wskazywanie ładu przestrzennego jako jednego z głównych celów rozwojowych. Można postawić tezę, że im wyższy będzie stopień zrównoważenia rozwoju i uzyskania w ten sposób ładu przestrzennego, uwzględniającego zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w uporządkowanych relacjach wszelkie uwarunkowania i wymagania funkcjonalne, przyrodniczo-krajobrazowe, kulturowe oraz kompozycyjno-estetyczne, tym większa będzie konkurencyjność danej

jednostki. Pojawić się może tu szczególne skumulowanie zachęt do inwestowania, bo układy przestrzenne o takich cechach będą przyciągać użytkowników i inwestorów. Do tego potrzebna jest spójność podejmowanych decyzji realizacyjnych i ich planistycznych podstaw, związanych z przyjętymi kierunkami rozwoju przestrzennego i społeczno-gospodarczego. Aby osiągnąć te cele, konieczne jest wyeliminowanie przeszkód, jakie stoją na drodze do uzyskania tej spójności (na co wcześniej wskazano) i gruntowne udoskonalenie warsztatów planowania i programowania.

Zaproponowane wyżej zasady integracji planowania przestrzennego i strategicznego mogą być wykorzystane przy aktualizacji planów zagospodarowania przestrzennego województw i strategii ich rozwoju oraz przy aktualizacji studiów gminnych, strategii ich rozwoju oraz programowaniu polityk branżowych. Aby wyeliminować ujawniające się nieprawidłowości przy sporządzaniu dokumentów planowania przestrzennego i strategicznego, zarówno na poziomie lokalnym, jak i regionalnym, niezbędne jest wypracowanie nowych form i zasad zintegrowanego planowania przestrzennego i strategicznego. Wymaga to eliminacji szeregu barier formalno-prawnych i wypracowania nowych rozwiązań, w tym:

- wprowadzenia zasady integracji narzędzi planowania przestrzennego i strategicznego oraz programowania rozwoju, jako kardynalnej dyrektywy działania samorządów i władz państwowych (w miejsce obecnego, daleko posuniętego branżowego zarządzania procesami rozwojowymi),
- utrzymania równorzędności obu sfer planowania i rozbudowania ich wzajemnych relacji,
- prowadzenia kompleksowo ujętych prac nad wymienionymi dokumentami planistycznymi, przy ścisłej współpracy instytucji odpowiedzialnych za ich przygotowanie i zespołów autorskich oraz prowadzenie ich w zbliżonym przedziale czasowym lub równocześnie,
- stworzenia nowych wzorców i standardów planowania zintegrowanego,
- uwzględniania potrzeby integracji narzędzi wspomnianych sfer planowania w rozwiązaniach prawnych dla funkcjonowania samorządów terytorialnych, ochrony środowiska, ochrony przyrody, ochrony zabytków, rozwoju regionalnego i planowania przestrzennego (zamiast wąsko ujmowanych regulacji w tym zakresie w obecnie obowiązujących przepisach),
- inne niż dotąd ukształtowanie struktur organizacyjnych i procedur służących wypracowaniu zintegrowanych dokumentów planowania przestrzennego i strategicznego oraz ich ukierunkowania zrównoważonego rozwoju,

– szerokie upowszechnienie metod partycypacji społecznej i wielosektorowo prowadzonych prac nad tymi dokumentami na rzecz uzyskania autentycznego zainteresowania nimi regionalnych i lokalnych społeczności.

Wśród spodziewanych, pozytywnych aspektów integracji narzędzi planowania przestrzennego i strategicznego należy wskazać eliminację wewnętrznych sprzeczności, sfer nierównowagi i zjawisk woluntaryzmu w dokumentach służących planowaniu rozwoju i realizacji zadań rozwojowych oraz uzyskanie wysokich parametrów jakościowych ich efektów ujętych w tych dokumentach, związanych z koncentracją na kompleksowo wskazanych celach i zadaniach rozwojowych, uwzględniających w pełni ich wszystkie uwarunkowania.

2. SZANSE, ZAGROŻENIA I BARIERY ROZWOJU REGIONALNEGO POGRANICZA POLSKO-NIEMIECKIEGO

Analiza dokumentów planistycznych i strategicznych w skali lokalnej regionalnej i krajowej dotyczących pogranicza polsko-niemieckiego, wykonane analizy diagnostyczne oraz wiedza zespołu autorskiego, wynikająca ze studiów literatury i licznych konsultacji „terenowych” pozwoliła na przedstawienie listy najważniejszych szans, barier i zagrożeń. Lista ma układ hierarchiczny, zgodnie z celami przedstawianego studium kierunkowego zagospodarowania obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej. W przyszłości może być uzupełniana nowymi elementami.

Temat	Szanse	Bariery i zagrożenia
1. Środowisko naturalne i obszary chronione	<ul style="list-style-type: none"> • Duża lesistość i bogactwo wód powierzchniowych (lubuskie i zachodniopomorskie) • Duża różnorodność krajobrazu • Dobry stan sanitarny większości komponentów środowiska (poza wodami) • Wysokie walory środowiska przyrodniczego - znacząca geo- i bioróżnorodność • Spójny system terenów chronionych w dolinach Odry, Warty i Noteci 	<ul style="list-style-type: none"> • Małe zasoby wód powierzchniowych i wglębnych (dolnośląskie) • Fragmentaryczność systemu przyrodniczego terenów chronionych w większej części pogranicza • Nieuporządkowana gospodarka wodno-ściekowa oraz odpadami komunalnymi i przemysłowymi • Brak akceptacji społecznej i środowisk gospodarczych dla tworzenia nowych obszarów chronionych • Brak wypracowanych, proekologicznych form kojarzenia ochrony środowiska i rozwoju gospodarczego

Temat	Szanse	Bariery i zagrożenia
2. Ochrona przeciwpowodziowa	<ul style="list-style-type: none"> • Wielofunkcjonalność zbiorników retencyjnych (energetyka, żegluga, zaopatrzenie w wodę, rekreacja) • System ostrzegania przeciwpowodziowego zapobiegający zdarzeniom katastrofalnym • Ułatwienia w gospodarowaniu wodą, zwłaszcza w odniesieniu do żeglugi i zrzutu ścieków 	<ul style="list-style-type: none"> • Presja na użytkowanie gospodarcze obszarów międzywala w dolinach rzek • Straty w czasie powodzi, zwłaszcza w miastach i w infrastrukturze hydrotechnicznej • Niewystarczający poziom finansowania, wysokie koszty i długi cykl realizacji inwestycji hydrotechnicznych • Wysoki stopień niepewności osiągnięcia założonych efektów w przypadku realizacji działań proekologicznych • Brak uzgodnionego polsko-niemieckiego programu działań na rzecz ochrony przeciwpowodziowej
3. Problemy funkcjonowania systemu osadniczego	<ul style="list-style-type: none"> • Gęsta sieć osadnictwa miejskiego (dolnośląskie, zachodniopomorskie) • Integracja obszarów śródmiejskich w miastach nadgranicznych i rewitalizacja obszarów centralnych w innych miastach • Rozwój funkcji usługowych, mieszkalnictwa i handlu • Korzystne położenie geograficzne 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak dobrej dostępności do obszarów metropolitalnych • Brak wyraźnej hierarchii w systemie osadniczym • Monofunkcyjność gospodarcza niektórych miast (dolnośląskie) • Rozpraszanie zabudowy i zwiększanie kosztów funkcjonowania infrastruktury na obszarach podmiejskich • Brak spójności społeczno-gospodarczej i przestrzennej osadnictwa
4. Procesy demograficzne	<ul style="list-style-type: none"> • Wyższa dynamika demograficzna po polskiej stronie granicy • Wyższy odsetek ludności w wieku przedprodukcyjnym • Wysoka mobilność przestrzenna ludności • Rozwój szkolnictwa wyższego w ośrodkach regionalnych 	<ul style="list-style-type: none"> • Odpływ ludności z obszarów peryferyjnych • Intensywny, niekontrolowany napływ ludności do stref podmiejskich • Starzenie się ludności w największych miastach i na obszarach depopulacyjnych • Odpływ ludności lepiej wykształconej i przedsiębiorczej z obszarów wiejskich i małych miast • Narastanie dysproporcji w strukturze płci i wieku

Temat	Szanse	Bariery i zagrożenia
5. Problemy rozwoju gospodarczego i społecznego	<ul style="list-style-type: none"> • Duże zasoby siły roboczej w miastach • Wzrost konkurencyjności miast jako miejsc lokalizacji nowych inwestycji • Potencjał rozwojowy obszarów metropolitalnych do aktywizacji terenów osadniczych w ich otoczeniu • Złoża surowców mineralnych o zasadniczym znaczeniu dla gospodarki kraju (węgiel brunatny, miedź, wody geotermalne) • Wykorzystanie kapitału zagranicznego do aktywizacji gospodarczej 	<ul style="list-style-type: none"> • Bezrobocie, wykluczenie społeczne oraz polaryzacja społeczna • Niska aktywność gospodarcza i społeczna w niektórych obszarach • Wysokie obciążenie demograficzne ludności pracującej oraz niska aktywność zawodowa • Niski poziom nakładów inwestycyjnych w budżetach gminnych • Niski poziom wykształcenia ludności oraz słabe wyniki edukacji szkolnej poza aglomeracjami miejskimi • Brak ciągłości i koncentracji na wybranych kierunkach działań rozwojowych w gminach • Likwidacja i przenoszenie miejsc pracy związane ze zmianami funkcji z granicy zachodniej na wschodnią • Proces wyrównywania się cen produktów i usług
6. Problemy przestrzeni wiejskiej i rolnictwa	<ul style="list-style-type: none"> • Wielofunkcyjność znacznej części obszarów wiejskich • Potencjał rolniczej przestrzeni produkcyjnej do wytwarzania zdrowej żywności • Agroturystyka na terenach pojeziernych i górskich • Struktura agrarna sprzyjająca powiększaniu gospodarstw rolnych • Obszary metropolitalne jako rynek zbytu produktów żywnościowych 	<ul style="list-style-type: none"> • Niskie kwalifikacje zawodowe ludności wiejskiej • Słaba jakość warunków agroekologicznych na wybranych obszarach • Niedoinwestowanie gospodarstw rolnych na terenach przygranicznych i dekapitalizacja infrastruktury na terenach popegeerowskich • Ubóstwo i wykluczenie społeczne oraz ekstensyfikacja produkcji rolnej w obszarach popegeerowskich • Utrudniona dostępność komunikacyjna części terenów wiejskich do lokalnych ośrodków usługowych

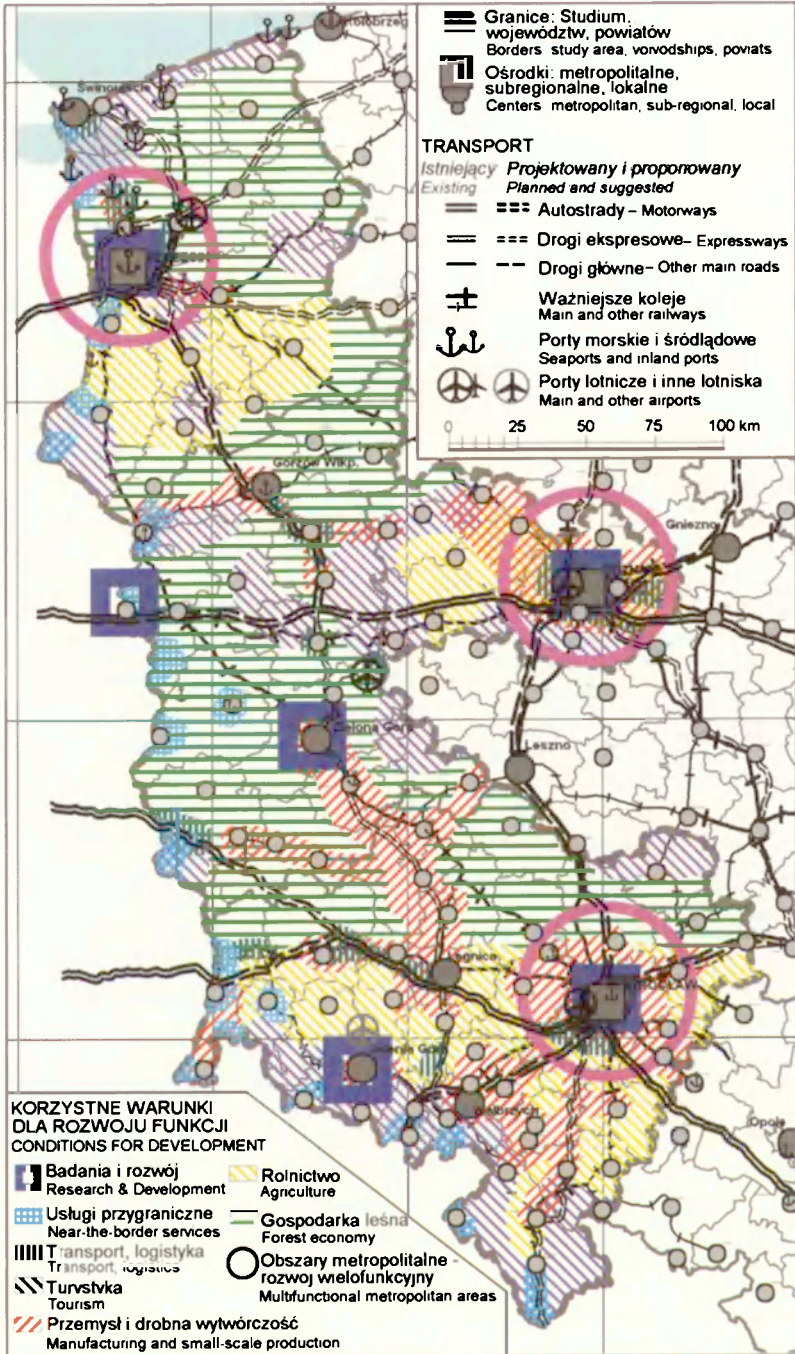
Temat	Szanse	Bariery i zagrożenia
7. Powiązania funkcjonalne w skali krajowej i transgranicznej	<ul style="list-style-type: none"> • Wzrost intensywności społecznych i ekonomicznych powiązań międzynarodowych • Proeksportowy charakter gospodarki lokalnej • Intensywny ruch graniczny oraz wzrost popytu na usługi wśród Niemców • Koncentracja handlu i usług w rejonie niektórych przejść granicznych • Koncentracja ruchu tranzytowego na głównych trasach komunikacyjnych • Decentralizacja lotniczego ruchu pasażerskiego • Uwzględnienie konsekwencji wejścia w życie umowy w Schengen 	<ul style="list-style-type: none"> • Niska dywersyfikacja zagranicznych partnerów ekonomicznych (dominacja Niemiec) • Niski stopień przetworzenia towarów eksportowanych (w północnej części badanego obszaru) • Opóźnienia w realizacji inwestycji komunikacyjnych (autostrad, dróg ekspresowych)
8. Transport i infrastruktura techniczna	<ul style="list-style-type: none"> • Dobra dostępność komunikacyjna do głównych centrów gospodarczych UE • Znaczne nasycenie granicy nowymi przejściami granicznymi, w tym przejściami turystycznymi o znaczeniu lokalnym • Relatywnie wysoki udział realizowanych inwestycji komunikacyjnych wyższego rzędu • Gęsta sieć drogowa 	<ul style="list-style-type: none"> • Niewystarczające powiązania komunikacyjne obszaru pogranicza z metropoliami zachodniej Polski (Szczecin, Poznań, Wrocław) • Ograniczenie liczby węzłów na budowanych autostradach (tzw. „efekt tunelu” – zwłaszcza na A2) • Braki w sieci dróg prowadzących do przejść granicznych (przerwy w rozkładowej sieci drogowej) • Słabe powiązanie komunikacyjne części północnej i południowej z centrum kraju • Konkurencja dla zespołu portów Szczecin-Świnoujście ze strony Hamburga i Rotterdamu oraz rosnąca skala przewozów drogowych • Dekapitalizacja Odry jako drogi wodnej, niebezpieczeństwo przejścia żeglugi przez kanał Starej Odry na terenie Niemiec • Oderwanie od otoczenia systemu komunikacyjnego Świnoujścia • Brak rozwiązań instytucjonalnych wspierających rozwój transportu intermodalnego w przewozie towarów

Temat	Szanse	Bariery i zagrożenia
9. Centra i rozwój infrastruktury turystycznej	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój podaży i popytu na usługi turystyczne w kraju i za granicą • Wyróżniające walory przyrodnicze, kulturowe oraz atrakcyjny krajobraz jako podstawa do rozwoju turystyki • Szczególne walory dla turystyki wodnej – śródlądowej i morskiej • Szczególne warunki dla turystyki leczniczej i uzdrowiskowej • Wzrost zainteresowania kupnem ziemi i „drugimi domami” 	<ul style="list-style-type: none"> • Niski standard bazy noclegowej i infrastruktury towarzyszącej • Trudności powrotu do tradycji turystycznej i brak rozpoznawalności regionów wśród potencjalnych klientów • Możliwość zdegradowania części obszarów pogranicza do roli tranzytowej • Krótki sezon i przeciążenie niektórych ośrodków • Przejęcie klientów obszarów turystycznych pogranicza przez lepiej funkcjonujące i lepiej zorganizowane biura po drugiej stronie granicy • Wysoka konkurencyjność innych regionów turystycznych w otoczeniu obszaru pogranicza • Nieadekwatne relacje cen w stosunku do jakości świadczonych usług • Niewystarczający marketing regionów i centrów turystycznych • Słaba dostępność komunikacyjna
10. Rozwój regionalny	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój funkcji logistycznych i komunikacyjnych w obszarach pogranicza na potrzeby gospodarki europejskiej • Napływ kapitału zagranicznego i środków pomocowych • Rozwój ośrodków edukacyjnych i naukowo-badawczych (Poznań, Wrocław, Szczecin) • Zróznicowanie funkcjonalne obszarów pogranicza • Podjęcie wspólnych działań prorozwojowych ze stroną niemiecką 	<ul style="list-style-type: none"> • Dekapitalizacja infrastruktury oraz utrzymujące się niedoinwestowanie terenów przygranicznych • Depresja gospodarcza wybranych miast oraz obszarów popegerowskich • Peryferyzacja obszarów o słabszej dostępności komunikacyjnej • Ograniczenia inwestycyjne związane z Naturą 2000 • Dekoniunktura na niektóre produkty regionu (górnictwo, rolnictwo) • Rozdzielanie przestrzenne kompetencji administracyjnych i zarządzania (zwłaszcza Gorzów Wlkp.–Zielona Góra) • Nadmierna postulatyność dokumentów planowania strategicznego dla ukierunkowania (nadmiar „osi rozwoju”, „korytarzy o znaczeniu międzynarodowym”, „miast bram” itd.) • Pasywność planowania przestrzennego w skali regionalnej; brak nowych idei, przecenianie funkcji tranzytowych i turystyki (powielanie inicjatyw formułowanych w okresie gospodarki centralnie planowanej) • Brak spójności z aktualizowanymi stosownie do potrzeb studiami gminnymi i planami miejscowymi

Przyjmując za *Projektem Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2007-2013* wspieranie endogenicznego rozwoju województw jako podstawowego elementu polityki regionalnej państwa dla obszaru pogranicza można zidentyfikować korzystne warunki rozwoju w wymienionych poniżej i zaznaczonych na mapie, sferach działalności gospodarczej i społecznej (ryc. 37). Zaproponowane podstawy rozwoju endogenicznego wydają się spełniać kryterium rozwoju długofalowego postulowanego również w NSRR 2007-2013.

Największe znaczenie mają wielofunkcyjne obszary metropolitalne Poznań, Wrocławia i Szczecina. Pełne wykorzystanie funkcji metropolitalnych do rozwoju całego regionu pogranicza uzależnione jest jednak w pierwszej kolejności od efektywnego systemu komunikacyjnego w skali regionalnej i ponadregionalnej. Drugim kierunkiem działania ze strony polityki regionalnej państwa w celu stymulowania rozwoju endogenicznego obszaru pogranicza powinno być stymulowanie rozwoju nauki i szkolnictwa wyższego, jako najlepszych elementów wspierających badania i rozwój. Poza obszarami metropolitalnymi badania i rozwój mogą stać się najważniejszą funkcją rozwoju endogenicznego takich ośrodków miejskich jak Zielona Góra, Słubice (wraz z Frankfurtem) i Jelenia Góra. Skala tych miast, położenie geograficzne oraz łatwy dostęp atrakcyjnych turystycznie i rekreacyjnie terenów stwarza szanse ukształtowania się miast o dominującej funkcji uniwersyteckiej. Szanse rozwoju funkcji związanych z procesem badawczo-rozwojowym, pod warunkiem przyciągnięcia przemysłu nowoczesnych technologii, mają również Gorzów Wielkopolski i Legnica. Usługi nastawione na obsługę ruchu przygranicznego, jako podstawowa funkcja endogenicznego rozwoju, obejmują wyspowo rozrzucone wzdłuż granicy, stosunkowo małe obszary w bezpośrednim sąsiedztwie przejść granicznych. Specyficzną cechą rozwoju endogenicznego są niewątpliwie funkcje takie jak transport i logistyka, skoncentrowane jednak na stosunkowo małych obszarach węzłów komunikacyjnych. Rozwój przemysłu uzależniony jest w dużym stopniu od tempa restrukturyzacji tradycyjnych działów oraz unowocześnienia produkcji. Tradycyjne ośrodki przemysłowe mają w dalszym ciągu olbrzymi niewykorzystany potencjał rozwojowy. Polityka regionalna państwa (np. poprzez zdecydowany impuls inwestycyjny) jest jeszcze w stanie przywrócić wiele depresyjnych obszarów przemysłowych na ścieżkę rozwoju gospodarczego. Prawdopodobnie główną rolę odegrać może w tym zakresie rozwój drobnej wytwórczości, jeśli zostanie wsparty przez instrumenty polityki regionalnej państwa.

Największe obszarowo funkcje: szeroko rozumiana gospodarka leśna, rolnictwo i turystyka związane są w znacznym stopniu z walorami środowiska przyrodniczego. Właściwe wykorzystanie tych walorów z zapewnieniem zasad zrównoważonego rozwoju wymaga jednak koordynacji polityki regionalnej na poziomie ponadgminnym i wojewódzkim.



Ryc. 37. Podstawy rozwoju endogenicznego
 Basis of endogenous development

D. WNIOSKI I KIERUNKI DZIAŁAŃ

O przyszłości obszaru pogranicza zachodniego zadecyduje w dużym stopniu polityka regionalna państwa. *Projekt Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2007-2013* jest szczególnie korzystny dla obszaru pogranicza. Praktycznie wszystkie cele strategiczne, kierunkowe wraz z priorytetami sprzyjają wychodzeniu całego obszaru *Studium* z niekorzystnego układu peryferyjnego i zajmowaniu w przyszłości centralnej pozycji w zjednoczonej Europie. Wydaje się, że równoległe do szesnastu samorządowych Programów Operacyjnych powinien powstać zintegrowany program operacyjny obejmujący trzy województwa pogranicza i województwo wielkopolskie, jako proponowany w projekcie NPR 2003-2013 program operacyjny współpracy przygranicznej i transgranicznej.

Niezależnie od programowania muszą zostać uruchomione procesy inwestycyjne maksymalizujące korzyści przejścia od biernych do aktywnych czynników endogenicznego rozwoju gospodarczego. Wymaga to przede wszystkim koncentracji działań organizacyjnych i gospodarczych. W najbliższych latach istnieje unikalna szansa znaczącego zwiększenia inwestycji w infrastrukturę. Równoległe powinno się radykalnie zwiększyć nakłady na edukację, naukę, badania i rozwój oraz na kulturę.

Rozwój edukacji i podniesienie poziomu wiedzy jest również warunkiem wstępnym poprawienia sprawności instytucjonalnej samorządu regionalnego, rozbudowy otoczenia usługowego biznesu i rozbudowy instytucji polityki regionalnej. Równocześnie jest podstawą wymiany doświadczeń międzynarodowych oraz bazą transferu praktyk i umiejętności. Należy podkreślić, że świadomość konieczności inwestowania w infrastrukturę i w edukację wyrażana jest we wszystkich dokumentach planistycznych i strategicznych. Dostrzega to również *Projekt Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2007-2013*.

1. KIERUNKI ROZWOJU I ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO W PRZYSZŁOŚCI NA OBSZARZE POGRANICZA

Pomimo dokonania ogromnego skoku jakościowego we wzajemnej współpracy polsko-niemieckiej po roku 1989, istnieje konieczność podjęcia dalszych radykalnych działań ze strony władz lokalnych, wynikająca z zagrożenia redukcją roli pogranicza do obszaru tranzytowego o marginalnym znaczeniu gospodarczym. Istnieje również niebezpieczeństwo niewykorzystania szansy, jaką

stworzyło rozszerzenie Unii Europejskiej oraz powstanie w strefie pogranicza nowych konfliktów na tle ekonomicznym, kulturowym i politycznym. Istotną rolę dla polskich podmiotów gospodarczych odgrywają ograniczenia w realnym dostępie do niemieckiego rynku usług.

Kluczowym zagadnieniem przy określaniu kierunków rozwoju i zagospodarowania przestrzennego jest identyfikacja aktorów zainteresowanych rozwojem tego obszaru, ich celów i interesów. Warto przypomnieć, że w okresie powojennym główną grupą interesów, mającą decydujący wpływ na kształt zagospodarowania przestrzennego pogranicza było wojsko polskie i stacjonujące tu wojsko radzieckie. Obecnie identyfikacja głównych aktorów i uświadomienie sobie ich sprzecznych celów jest pierwszym krokiem do znalezienia *consensusu*.

Głównym ośrodkiem dyfuzji innowacji i integracji gospodarczej polskiej strony obszaru pogranicza polsko-niemieckiego powinien być układ metropolitalny Szczecina-Poznań-Wrocławia. Jednym z zadań polityki regionalnej naszego kraju powinno być wzmocnienie powiązań infrastrukturalnych pomiędzy tymi obszarami metropolitalnymi, pozwalające na swobodny rozwój zależności gospodarczych, społecznych i kulturalnych. Mogą być one konkurencyjne, w sensie stworzenia alternatywy wobec propozycji oferowanych przez obszar metropolitalny Berlina.

Niemieckie plany zagospodarowania polsko-niemieckiego pogranicza nie zawsze są korzystne dla polskiej strony pogranicza. Dotyczy to zwłaszcza planów z lat 1990-1992: *Europeizacja obszaru Odry-Nysy* (autor Hans Koschyk), *Polsko-niemiecka współpraca przygraniczna. Refleksje i wnioski* (autor Victor von Malthus), *Program Maquiladora* (Fundacja im. Friedricha Berta i Amerykański Instytut Badań Północnego Pogranicza), *Koncepcja wspierania regionu Odry* (autor Manfred Stolpe), *Pogranicze niemiecko-polskie jako problem polityki regionalnej* (Plan Willersa).

Powstanie infrastrukturalnych połączeń pomiędzy Szczecinem, Poznaniem i Wrocławiem, przy rozwoju gospodarczym tych obszarów metropolitalnych, może stać się osią *polskiego bumeranga przyspieszonego rozwoju* w Europie Środkowej jako alternatywy lub polskiej wersji proponowanego *bumeranga środkoeuropejskiego* między Pragą, Dreznem, Berlinem i Szczecinem. Koncepcja taka jest zgodna z polityką przestrzenną Unii Europejskiej wyrażoną w ESDP, zwłaszcza z zasadami: policentrycznego rozwoju przestrzennego poprzez wzrost znaczenia węzłowych elementów układu osadniczego i rosnącej roli pasm infrastruktury łączącej europejskie metropolie. Priorytetem jest więc uzupełnienie planowanej sieci autostrad poprzez zaplanowanie i budowę połączeń autostradowych Szczecin-Poznań oraz Poznań-Wrocław. Inwestowanie w projektowaną drogę kspresową o charakterze tranzytowym wzdłuż zachodniej granicy Polski wydaje się w tym kontekście zadaniem drugoplanowym.

Istotnym elementem decydującym o kierunkach rozwoju i zmianach w zagospodarowaniu przestrzennym jest zróżnicowana dynamika ludnościowa po obu stronach granicy. Większa dynamika ludnościowa i presja demograficzna po stronie polskiej, np. w relacji do gorszych warunków mieszkaniowych i braku mieszkań, stwarza napięcia w przypadku istnienia pustych mieszkań po stronie niemieckiej. Podobna sytuacja dotyczy większej dynamiki podejmowania działalności gospodarczej po stronie polskiej w konfrontacji z pewnymi restrykcjami dotyczącymi działalności polskich firm w bezpośrednim pograniczu po stronie niemieckiej. Różnice potencjału demograficznego wraz z różnicami kosztów pracy oraz skali bezrobocia po obu stronach granicy stwarzają potencjalne napięcia społeczne i gospodarcze w przyszłości. Również różnice potencjału ekonomicznego w kategoriach możliwości władz lokalnych finansowania inwestycji infrastrukturalnych stawiają polską stronę w niekorzystnej sytuacji.

Napięcia powoduje także fakt, że wschodnie obszary pogranicza niemieckiego będą mniejszym beneficjentem rozszerzenia Unii niż zachodnie obszary Niemiec, natomiast polskie obszary pogranicza wydają się być jednym z głównych beneficjentów rozszerzenia na obszarze Polski. Należy jednak podkreślić, że obecnie (po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej) pogranicze zachodnie stopniowo będzie tracić niektóre funkcje i działalności gospodarcze na korzyść wschodniego pogranicza Polski. Ma ono natomiast szanse rozwinięcia bardziej trwałych funkcji związanych ze spodziewanym rozwojem w skali ponadregionalnej.

Strefa leżąca bezpośrednio przy granicy to obszar niejednorodny, ciągle jeszcze korzystający z dobrodziejstwa handlu przygranicznego, a tym samym obszar znikomego rzeczywistego bezrobocia. Aby utrzymać tempo wzrostu, funkcjonujące tu podmioty gospodarcze powinny znaczną część swoich zysków inwestować w tworzenie nowoczesnej bazy usługowej i rozszerzanie jej oferty, a także w nowoczesne przedsięwzięcia produkcyjne.

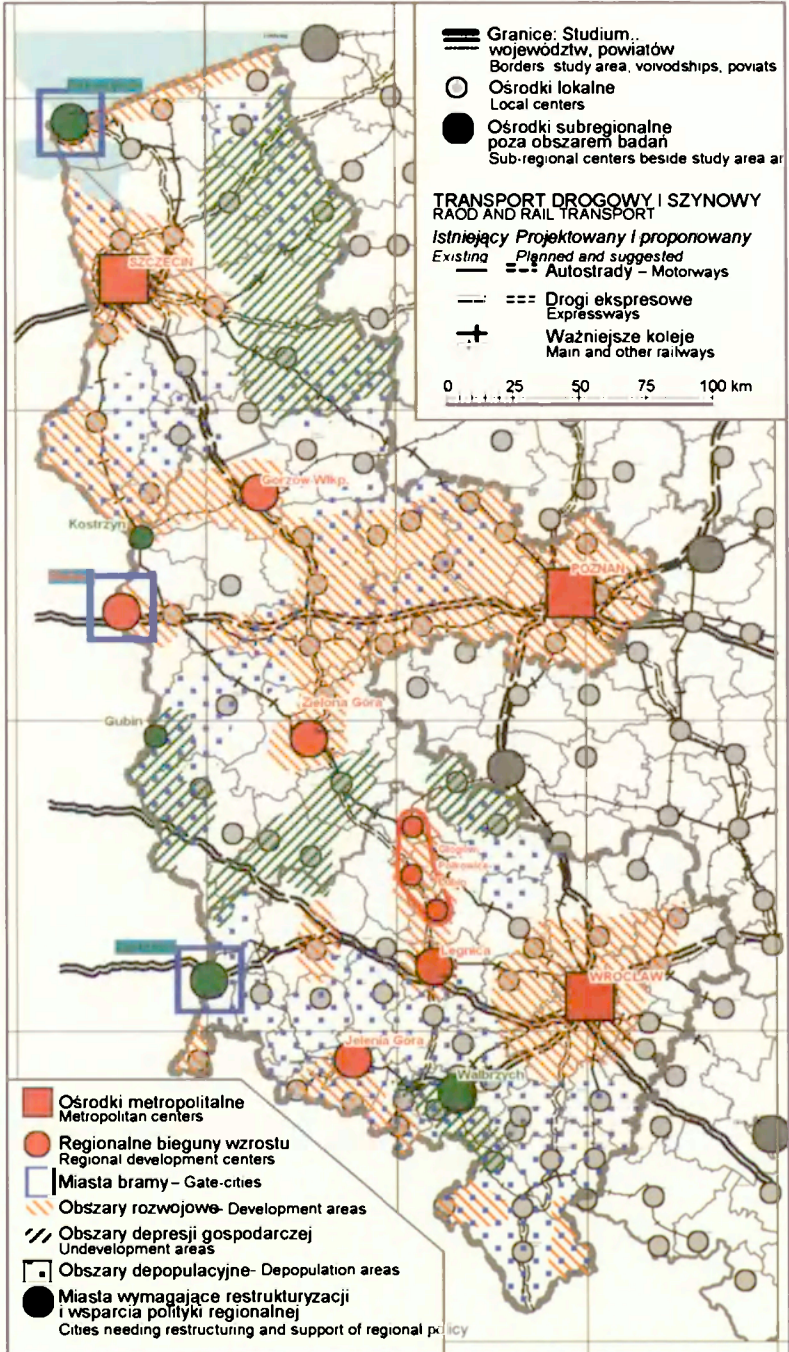
Niejednorodność obszaru *Studium* odzwierciedlona jest w wielu typologiach i regionalizacjach zawartych w planach. Obecnie na obszarze *Studium* można wydzielić obszary metropolitalne i miasta średnie stanowiące regionalne bieguny wzrostu oraz większe miasta, które szczególnie wymagają restrukturyzacji. W kategorii obszarów rozwojowych znajdują się obszary zdominowane przez funkcje wytwórcze (rolnictwo, przemysł drobna wytwórczość lub funkcje turystyczną). Na znacznym obszarze następuje wyludnianie się, świadczące zazwyczaj o problemach gospodarczych danego obszaru. Wydzielić można również obszary depresji gospodarczej, związane głównie z upadkiem PGR-ów oraz z upadkiem i restrukturyzacją przemysłu.

1.1. MIEJSCE POGRANICZA POLSKO-NIEMIECKIEGO W STRUKTURZE REGIONALNEJ EUROPY CENTRALNEJ

Pozycję pogranicza polsko-niemieckiego w układzie kontynentalnym można scharakteryzować kilkoma wyróżniającymi go cechami. Należy przyjąć, że jest to obszar:

- położony centralnie w skali kontynentu,
- obciążony zaszłościami historycznymi, przede wszystkim z okresów II wojny światowej i gospodarki centralnie planowanej oraz bliskością NRD,
- położony po dwóch stronach klasycznej granicy subsekwentnej (Hartsthorne 1936), rozdzielającej społeczeństwa różne kulturowo i językowo oraz o niskim stopniu zasiedlenia,
- pełniący w okresie 1990-2004 rolę zewnętrznego, a od 2004 r. wewnętrznego pogranicza Unii Europejskiej,
- znajdujący się w strefie oddziaływania stołecznej aglomeracji berlińskiej (aczkolwiek wpływ ten jest słabszy niż pierwotnie zakładano),
- częściowo należący do Europy Bałtyckiej, a tym samym związany z gospodarką morską i stanowiący zaplecze dla zespołu portowego Szczecin-Swinoujście,
- o relatywnie dobrej dostępności komunikacyjnej z gospodarczego jądra Unii Europejskiej, a tym samym posiadający dobrą dostępność do rynków zbytu,
- o relatywnie słabej dostępności komunikacyjnej (z wyjątkiem części centralnej) z centralnej Polski, przede wszystkim z Warszawy,
- wyznaczający granicę kosztów pracy w ramach Unii Europejskiej,
- przecięty korytarzami tranzytowymi w kierunkach wschód–zachód oraz północny wschód–południowy zachód,
- specyficznego zróżnicowania kulturowego ludności wynikającego z zasiedlenia *terenów odzyskanych* ludnością ze wschodu,
- będący znacznym beneficjentem funduszy europejskich już w okresie przedakcesyjnym,
- koncentrujący współpracę międzynarodową na szczeblu samorządowym (cztery euroregiony: Nysa, Sprewa-Nysa-Bóbr, ProEuropa Viadrina, Pomerania),
- o silnych związkach społeczno-gospodarczych z Niemcami (choć w większości przypadków partnerem tych interakcji nie są obszary landów wschodnich, ale raczej zachodnia część Niemiec).

Znaczenie wymienionych elementów ulega dynamicznym zmianom. Wraz ze zmianami funkcji granicy oraz przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej, zmniejszeniu uległy determinanty o charakterze historycznym. Pewne znaczenie miały tu także drobne kontakty ekonomiczne w strefie przygranicznej,

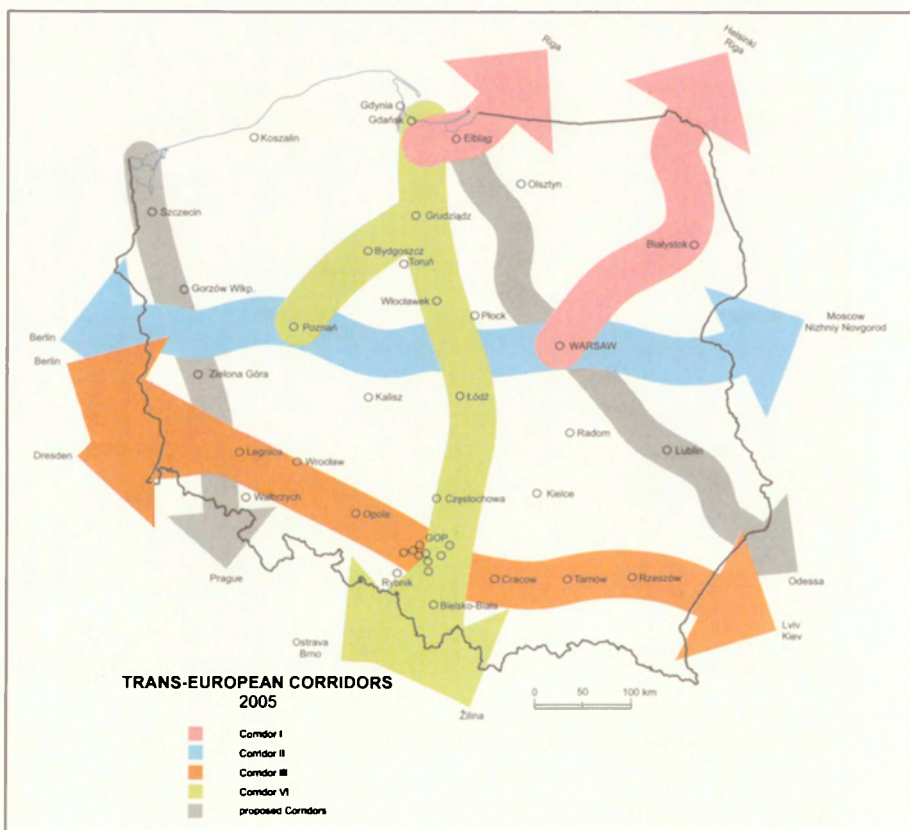


Ryc. 38. Stan rozwoju gospodarczego
Condition of economic development

które niwelowały istniejące bariery psychologiczne. Wschodnie landy Niemiec były w ostatnich 15 latach obszarem zmasowanych inwestycji w infrastrukturę. Spowodowało to poprawę dostępności polskiej części pogranicza i zwiększyło presję na rozwój sieci transportowych po wschodniej stronie Odry.

Mniejsze niż wcześniej zakładano okazało się natomiast znaczenie transkontynentalnego ruchu tranzytowego jako elementu stymulującego rozwój regionu. Priorytety rozwoju infrastruktury na tym obszarze powinny być zatem wyznaczane przez popyt na przewozy wewnętrzne oraz dwustronne polsko-niemieckie. Tranzyt z udziałem państw trzecich należy traktować jako ważne źródło dochodów w skali lokalnej (np. wzdłuż korytarzy transportowych), ale nie może być on uważany za główny stymulator rozwoju.

Głównym kierunkiem tranzytu jest – i prawdopodobnie takim pozostanie – szlak z krajów bałtyckich i Europy Wschodniej przez Warszawę do Berlina.



Ryc. 39. Szlaki transeuropejskich korytarzy w Polsce

Routes of Trans-European Corridors in Poland

Źródło: Taylor, 2006

Postępy w budowie autostrady A4 tylko częściowo przyczyniły się do przeniesienia potoków z Ukrainy na korytarz południowy. Korytarze transportowe północ-południe podlegają natomiast większej niż w przypadku szlaków wschód-zachód konkurencji ze strony już istniejącej infrastruktury niemieckiej, czeskiej i skandynawskiej (mosty duńskie). Z tego powodu inwestycje te powinny być planowane, przede wszystkim z uwzględnieniem popytu krajowego, ewentualnie niemieckiego.

1.2. MIEJSCE POGRANICZA W STRUKTURZE REGIONALNEJ POLSKI

Przez kilka dziesięcioleci obszary zachodniego pogranicza Polski stanowiły obszar peryferyjny sąsiadujący z dobrze strzeżoną granicą państwa. Była ona zarazem dość silną barierą przestrzenną blokującą wymianę ludzi, usług czy kapitału pomiędzy Polską a sąsiednimi krajami.

Obecnie znacznemu przyspieszeniu uległy w Europie procesy metropolizacji. Rola dużych ośrodków w rozwoju usług wyższego rzędu oraz hierarchicznej dyfuzji innowacji stała się determinantą rozwoju obszarów przyległych. Warunkiem koniecznym dla tej dyfuzji jest nowoczesna i policentryczna (heksagonalna) sieć transportowa i telekomunikacyjna. Z tego powodu na pograniczu zachodnim należy w pierwszej kolejności dążyć do wzmocnienia powiązań całego obszaru oraz ośrodków regionalnych z metropoliami krajowymi, dopiero potem z niemieckimi. Dla badanego terenu są to: Wrocław, Poznań, Szczecin oraz Berlin i Drezno, ale w szerszym ujęciu także Praga oraz Warszawa (kluczowe powiązanie Wrocławia ze stolicą) i Gdańsk (układ nadbałtycki). Budowa nowoczesnej infrastruktury drogowej (autostrady, drogi ekspresowe) łączącej wymienione metropolie nie powinna być odsuwana poza perspektywę roku 2013.

Priorytet dla budowy połączeń pomiędzy metropoliami nie oznacza zmniejszenia rangi powiązania południkowego, nawiązującego do drogi ekspresowej S3, drogi wodnej Odry i równoległych linii kolejowych. Powiązanie to, określane jako Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy, powinno być realizowane. W kontekście przestrzennym i w ujęciu *Projektu Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego na lata 2007-2013* pojęcie Korytarza Środkowoeuropejskiego należy jednak traktować znacznie szerzej. Zgodne jest to z priorytetem budowy ponadwojewódzkich kompleksowych struktur funkcjonalno-przestrzennych i gospodarczych zawartym we wspomnianym *Projekcie NSRR*. Istotne znaczenie ma również tworzenie ponadwojewódzkich struktur wzdłuż wybrzeża Morza Bałtyckiego, w tym przyspieszenie realizacji drogi ekspresowej S6 Szczecin-Gdańsk.

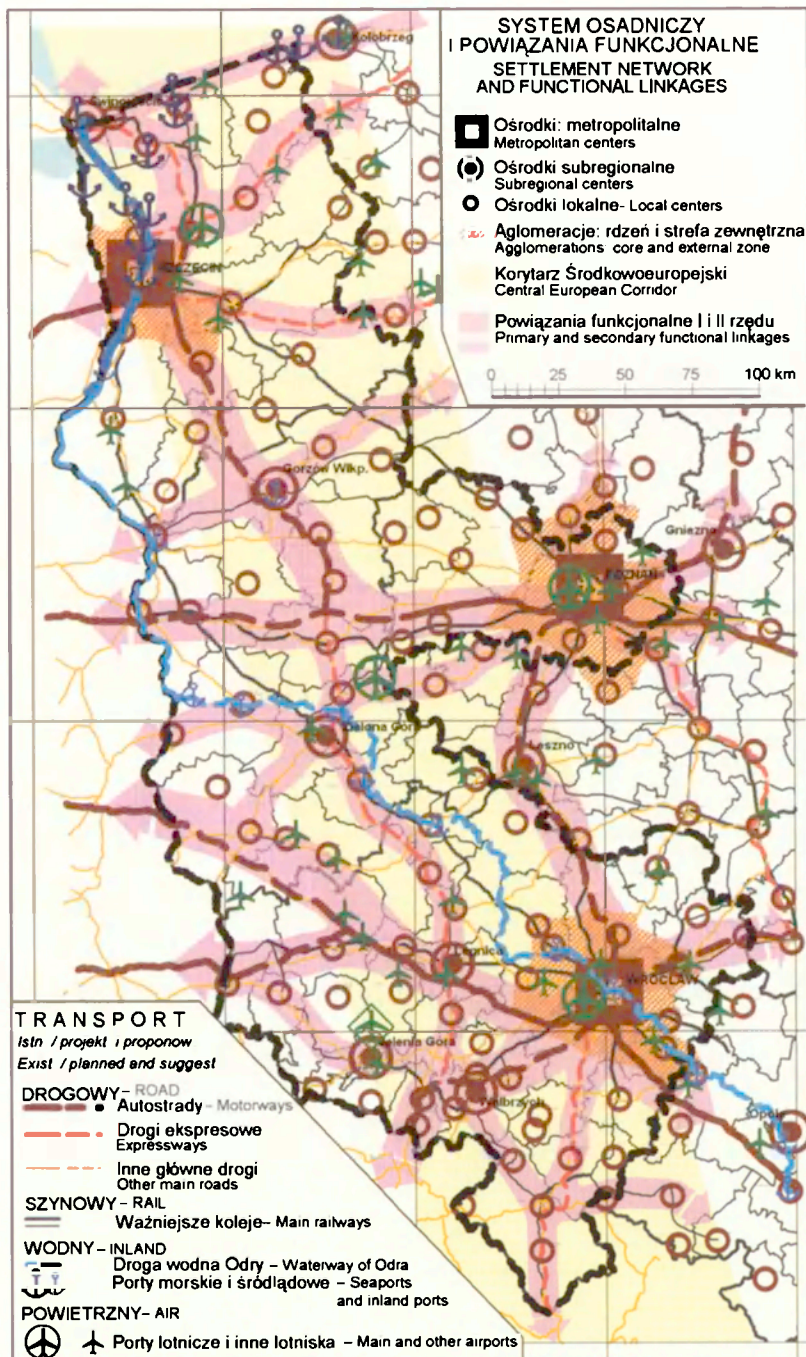
Jednocześnie priorytet powinna stanowić poprawa infrastruktury szczebla lokalnego w wąsko rozumianym pasie pogranicza i zapewnienie dostępu do

przejsć granicznych (miast bram) obszarom położonym pomiędzy nimi (np. droga Pieńsk-Łęknica, droga Swiecko-Gubin z przeprawą na Odrze, zachodnia obwodnica Szczecina z mostem w Policach, przeprawa tunelowa w Świnoujściu). Bardzo ważne jest odpowiednie dowiązanie budowanych autostrad i dróg ekspresowych do regionalnego układu transportowego (odpowiednia liczba węzłów). Dużą rolę odgrywa ponadto lokalna infrastruktura transportowo-turystyczna (ścieżki rowerowe, mosty dla pieszych, promy, drogi turystyczne).

Nasylenie przejściami granicznymi na granicy polsko-niemieckiej wydaje się być wystarczające poza kilkoma wyjątkami, do których zaliczyć należy most w Uradzie i punkty drogowe w Dobieszczynie oraz Świnoujściu-Garz. Rolę miasta-bramy należy przypisać wybranym ośrodkom na najważniejszych szlakach (Zgorzelec, Słubice, Szczecin, Świnoujście), zaś pozostałe ośrodki raczej chronić przed masowym ruchem tranzytowym, koncentrując się na ich własnej dostępności względem polskiej i europejskiej sieci transportowej. Należy dążyć do minimalizacji drogowych transgranicznych przewozów towarowych, a organizacji transportu kombinowanego i związanych z nim terminali oraz centrów logistycznych. W tym kontekście ważnym zadaniem jest poprawa transgranicznej infrastruktury kolejowej (m.in. modernizacja odcinka Węglińiec-Horka, wprowadzenie elektrowozów dwusystemowych na polsko-niemieckich liniach magistralnych). Konieczna jest również zmiana polityki taryfowej w pasażerskich połączeniach polsko-niemieckich.

Należy wspierać rozwój regionalnych portów lotniczych we Wrocławiu, Poznaniu, Szczecinie, a także w Babimoście i Jeleniej Górze (potencjalny nowy port lotniczy), jako obiektów międzynarodowych.

Perspektywa przystąpienia Polski do układu Schengen determinuje potencjalne skutki przestrzenne przemian wielkości ruchu na granicach wewnętrznych. Wejście do układu będzie oznaczało likwidację wszystkich punktów kontroli oraz dopuszczenie możliwości przekraczania granicy w dowolnym miejscu. W tym kontekście niecelowe jest obecnie prowadzenie modernizacji istniejących obiektów. Wzrost ruchu może natomiast wymusić rozbudowę transgranicznej infrastruktury transportowej (także dla pieszych i rowerzystów). Likwidacja odpraw paszportowych wywoła też określone skutki na rynku pracy, podobne do tych, jakie miało zniesienie granicy celnej w 2004 r. Może to spowodować wzrost aktywności ekonomicznej w strefie bezpośrednio sąsiadującej z granicą (znikną związane z tym ograniczenia, także natury psychologicznej). Same przejścia mogą zostać potencjalnie wykorzystane do innych celów (tak jak obecnie w Europie Zachodniej), np. jako kompleksy obsługi kierowców, stacje benzynowe, restauracje, punkty sprzedaży produktów regionalnych i punkty informacji turystycznej.



Ryc. 40. System osadniczy, transport oraz powiązania funkcjonalne
 Settlement system, transport and functional linkages

2. WYZWANIA I KIERUNKI DZIAŁAŃ

Analiza dokumentów planistycznych i strategicznych oraz własne badania pozwoliły na zidentyfikowanie podstawowych wyzwań rozwojowych dla polskiej części obszaru pogranicza polsko-niemieckiego. Wyzwania te przedstawione w układzie tematycznym mogą stanowić jednocześnie cele rozwoju społecznego i gospodarczego regionu. Wyzwaniom tym i celom przypisano ogólne kierunki działania oraz niekiedy zadania do realizacji.

2.1. UKŁAD REGIONALNY

Wyzwania i kierunki działań w układzie regionalnym dotyczą całego obszaru pogranicza i skupiają się na aspektach zarówno ogólnych, jak i szczegółowych o znaczeniu ponadlokalnym.

Temat	Wyzwania – Cele	Kierunki działań i zadania
1. Środowisko naturalne i obszary chronione	• Uporządkowanie gospodarki odpadami przemysłowymi i komunalnymi	• Podnoszenie poziomu utylizacji odpadów i ich gospodarczego wykorzystania, budowa bezpiecznych składowisk odpadów oraz likwidacja nielegalnych składowisk
	• Uporządkowanie gospodarki wodnościekowej (szczególnie na terenach wiejskich)	• Budowa sieci kanalizacyjnych oraz lokalnych biologicznych i chemicznych oczyszczalni ścieków
	• Zmniejszenie zużycia wody	• Wprowadzanie systemu BAT i EMAS w produkcji przemysłowej oraz w gospodarce komunalnej
	• Dalsza poprawa jakości powietrza	• Ograniczanie małej emisji poprzez wprowadzanie alternatywnych źródeł energii i termoregulację, obniżenie emisji z mobilnych źródeł zanieczyszczeń poprzez podnoszenie rygorów technicznych pojazdów dopuszczonych do ruchu oraz poprawę jakości dróg i obniżanie emisji przemysłowej poprzez wprowadzanie BAT i EMAS
	• Ochrona zasobów wód podziemnych	• Przestrzeganie rygorów technicznych budowy szamb i mogiłników
	• Wdrożenia europejskich norm ochrony środowiska	• Wprowadzanie i przestrzeganie zapisów <i>Paneuropejskiej Strategii Różnorodności Biologicznej i Krajobrazu, Europejskiej Perspektywy Rozwoju Przestrzennego, Europejskiej Konwencji Krajobrazu, Europejskiej Strategii Zrównoważonego Rozwoju oraz dyrektyw Unii Europejskiej (siedliskowej, ptasiej)</i>

Temat	Wyzwania – Cele	Kierunki działań i zadania
1. Środowisko naturalne i obszary chronione, cd.	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie i podniesienie różnorodności biologicznej oraz krajobrazowej 	<ul style="list-style-type: none"> • Działania mające na celu utrzymanie walorów obszarów prawnie chronionych i ich monitorowanie, inwentaryzacja najcenniejszych zasobów przyrodniczych jako podstawy tworzenia nowych obszarów objętych ochroną prawną, szczególnie w dolinach rzek, co pozwoli na uzyskanie spójnego systemu obszarów chronionych
	<ul style="list-style-type: none"> • Powiększenie zasobów leśnych 	<ul style="list-style-type: none"> • Prowadzenie dalszych zalesień na terenach o niskiej jakości gleb
	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój terenów zieleni w miastach i na terenach wiejskich 	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój zieleni urządzonej w miastach oraz zadrzewień śródpolnych na obszarach wiejskich
2. Ochrona przeciwpowodziowa	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa nowoczesnego, spójnego systemu ochrony przeciwpowodziowej wykorzystującego środki techniczne i ekologiczne • Zagwarantowanie środkami administracyjnymi respektowania przez władze i społeczności lokalne zagrożeń powodziowych wskazanych w planach i strategiach • Włączenie mechanizmów ekonomicznych (ubezpieczenia) do ochrony przeciwpowodziowej 	<ul style="list-style-type: none"> • Ograniczenie i ukierunkowanie działalności gospodarczej na terenach zalewowych • Weryfikacja koncepcji uzeglówienia Odry w kierunku uwzględnienia przyrodniczych ograniczeń dostępu dużych jednostek transportowych • Likwidacja obiektów o wysokim stopniu zagrożenia na terenach zalewowych • Poprawa stanu środowiska w wyniku zabiegów zwiększenia retencji obszarowej • Regulacja przepływów minimalnych i maksymalnych
3. Problemy funkcjonowania systemu osadniczego na obszarze pogranicza polsko-niemieckiego	<ul style="list-style-type: none"> • Dominacja funkcjonalna Obszaru Metropolitalnego Berlina nad systemem osadniczym polskiego pogranicza 	<ul style="list-style-type: none"> • Wzmocnienie gospodarcze Obszarów Metropolitalnych Poznania, Wrocławia i Szczecina oraz ich powiązań komunikacyjnych
	<ul style="list-style-type: none"> • Wyrównanie warunków życia w miastach po obu stronach granicy 	<ul style="list-style-type: none"> • Wzmocnienie powiązań komunikacyjnych obszaru pogranicza z polskimi obszarami metropolitalnymi • Rozbudowa infrastruktury i mieszkalnictwa
4. Procesy demograficzne	<ul style="list-style-type: none"> • Zahamowanie odpływu ludności, szczególnie lepiej wykształconej i przedsiębiorczej 	<ul style="list-style-type: none"> • Zahamowanie dysproporcji gospodarczych po obu stronach granicy i zmniejszenie różnic w poziomie dochodów, warunków i jakości życia pomiędzy rozwiniętymi aglomeracjami i obszarami peryferyjnymi

Temat	Wyzwania – Cele	Kierunki działań i zadania
4. Procesy demograficzne, cd.	<ul style="list-style-type: none"> • Uporządkowany rozwój stref podmiejskich i konieczność ograniczenia zjawiska niekontrolowanego rozpraszania zabudowy 	<ul style="list-style-type: none"> • Stworzenie dobrych warunków środowiskowych i inwestycyjnych do koncentracji mieszkalnictwa w strefach podmiejskich • Dopasowanie istniejącego zagospodarowania do zmieniających się warunków, w szczególności oferty związanej z infrastrukturą społeczną (opieka zdrowotna, oświata) • Ze względu na silne związki funkcjonalne miast z ich strefami podmiejskimi konieczne jest przygotowanie opracowań planistycznych (w przyszłości zapewne planów zagospodarowania przestrzennego) dla obszarów metropolitalnych Wrocławia, Poznania i Szczecina. Wskazane podobne opracowania dla Gorzowa Wielkopolskiego i Zielonej Góry
	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa warunków i jakości życia ludności starszej w sytuacji pogarszania się struktury wiekowej 	<ul style="list-style-type: none"> • Konieczność zwiększania oferty w zakresie infrastruktury społecznej, szczególnie służby zdrowia
5. Problemy rozwoju gospodarczego i społecznego	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój gospodarki opartej na wiedzy i nowoczesnych technologiach 	<ul style="list-style-type: none"> • Działania zmierzające do przyciągania nowoczesnych inwestycji (parki technologiczne, profesjonalna oferta marketingowa gmin)
	<ul style="list-style-type: none"> • Różnicowanie funkcji gospodarczych w małych i średnich miastach 	<ul style="list-style-type: none"> • Wspieranie inwestycji na funkcje dotychczas słabo rozwinięte, a mogące wykorzystać dotychczas mało zagospodarowany potencjał, np. środowiskowy itd.
	<ul style="list-style-type: none"> • Restrukturyzacja obszarów przemysłowych i powojaskowych 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa sytuacji na rynku pracy 	<ul style="list-style-type: none"> • Działania w ramach zmian kwalifikacji zawodowych, wykorzystujących fundusze UE i krajowe
	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa kwalifikacji zawodowych i edukacji 	<ul style="list-style-type: none"> • Stwarzanie bodźców do rozumienia znaczenia edukacji dla poprawy warunków życia wśród kategorii ludności objętych lub zagrożonych wykluczeniem społecznym
	<ul style="list-style-type: none"> • Ograniczanie procesów polaryzacji i wykluczenia społecznego 	

Temat	Wyzwania – Cele	Kierunki działań i zadania
6. Problemy przestrzeni wiejskiej i rolnictwa	<ul style="list-style-type: none"> • Pozarolniczy rozwój obszarów wiejskich wynikający ze słabnącej roli rolnictwa i małej opłacalności produkcji rolnej 	<ul style="list-style-type: none"> • Wzmocnienie na terenach wiejskich funkcji leśnej poprzez tworzenie sprzyjającej aury wokół podmiotów z zakresu przemysłu drzewnego i związanych z nim usług • Rozwój agroturystyki, rzemiosła i przetwórstwa rolno-spożywczego
	<ul style="list-style-type: none"> • Optymalizacja kierunków produkcji rolnej umożliwiająca konkurencję z rolnictwem innych regionów kraju i Europy 	<ul style="list-style-type: none"> • Dostosowanie produkcji rolnej do warunków przyrodniczych i potrzeb rynku – specjalizacja produkcji • Produkcja zdrowej żywności • Wzmocnienie produkcji zwierzęcej i podporządkowanie jej produkcji roślinnej. Część obszarów rolniczych, szczególnie leżących na zapleczu pasa nadmorskiego powinna stać się bezpośrednim zapleczem żywnościowym pasa nadmorskiego
	<ul style="list-style-type: none"> • Podnoszenie kwalifikacji zawodowych ludności wiejskiej sprzyjających rozwojowi nowych funkcji gospodarczych na wsi i zapewnienie młodzieży wiejskiej równego dostępu do edukacji 	<ul style="list-style-type: none"> • Stypendia dla młodzieży wiejskiej oraz kursy i stypendia doszkalające
	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa struktury agrarnej na południu regionu poprzez zwiększenie przeciętnej wielkości gospodarstwa 	<ul style="list-style-type: none"> • Ograniczenie liczby gospodarstw rolnych i zwiększanie ich przeciętnej wielkości • Tworzenie grup producenckich gwarantujących lepszą dystrybucję i konkurencyjność produktów
	<ul style="list-style-type: none"> • Odpowiednie zagospodarowanie gruntów marginalnych i AWRSP 	<ul style="list-style-type: none"> • Zalesianie gruntów marginalnych lub przeznaczenie ich do produkcji biomasy energetycznej
	<ul style="list-style-type: none"> • Zahamowanie peryferyzacji wsi i dekapitalizacji obiektów popegerowskich 	<ul style="list-style-type: none"> • Ułatwienie dla inwestorów przejmujących obiekty popegerowskie. Opracowanie katalogu obiektów nadających się pod inwestycje

Temat	Wyzwania – Cele	Kierunki działań i zadania
7. Powiązania funkcjonalne w skali krajowej i transgranicznej	<ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie dywersyfikacji partnerów handlu zagranicznego • Zwiększenie stopnia przetworzenia towarów eksportowanych 	<ul style="list-style-type: none"> • Wsparcie (w zakresie ram legislacyjnych) inwestycji zagranicznych, promocja gruntów inwestycyjnych • Rozwój wsparcia dla inwestycji w sferze produkcji związanych z nowymi technologiami • Promocja przedsiębiorczości w tym zakresie
8. Transport i infrastruktura techniczna	<ul style="list-style-type: none"> • Dowiązanie kluczowych elementów infrastruktury do systemu europejskiego 	<ul style="list-style-type: none"> • Zakończenie budowy autostrad A2, A4, A18 • Dowiązanie do systemu autostrad czeskich przede wszystkim poprzez realizację drogi ekspresowej lub autostrady Wrocław–Lubawka–Praga (S5/S3) • Wprowadzenie szybkiej kolei (typu TGV) w relacji Warszawa–Poznań–Berlin • Wprowadzenie szybkiej kolei (typu TGV) w relacji Warszawa–Wrocław–Praga
	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa powiązań południowej i północnej części obszaru z Polską centralną 	<ul style="list-style-type: none"> • Przyspieszenie realizacji inwestycji transportowych na kierunkach: <ul style="list-style-type: none"> – Wrocław–Warszawa (powrót do koncepcji autostrady A8 przez Bełchatów) oraz budowa brakującego odcinka linii kolejowej w rejonie Bełchatowa), – Swinoujście–Szczecin–Poznań (północny odcinek drogi S3 z łącznikiem do autostrady A2) – Szczecin–Bydgoszcz (droga ekspresowa S10) • Reaktywacja bezpośrednich połączeń kolejowych z Warszawą
	<ul style="list-style-type: none"> • Wzmocnienie układu powiązań metropolii Polski Zachodniej (Szczecin–Poznań–Wrocław) 	<ul style="list-style-type: none"> • Podniesienie rangi połączenia drogowego Poznań–Wrocław do klasy autostrady
	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa dostępności do metropolii Polski Zachodniej (Szczecin–Poznań–Wrocław) 	<ul style="list-style-type: none"> • Przyspieszenie realizacji dróg ekspresowych Szczecin–Gdańsk (S6), Zielona Góra–Wrocław (S3) • Podniesienie rangi i modernizacja drogi Zielona Góra–Poznań (32), Jelenia Góra–Wrocław (3, 5)

Temat	Wyzwania – Cele	Kierunki działań i zadania
8. Transport i infrastruktura techniczna, cd.	<ul style="list-style-type: none"> • Prawidłowe wykorzystanie szans związanych z budową autostrad 	<ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie liczby węzłów na autostradach (zwłaszcza na A2 w woj. lubuskim i zach. części wielkopolskiego) • Celowa polityka przestrzenna i gospodarka gruntami w rejonie węzłów
	<ul style="list-style-type: none"> • Wzmocnienie pozycji gospodarczej zespołu portowego Szczecin-Swinoujście 	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa dostępności transportowej na zapleczu, w tym przede wszystkim na kierunku Poznania i Berlina jako najbliższych dużych generatorów przewozów towarowych • Przyspieszenie budowy północnego odcinka drogi ekspresowej S3 (Gorzów-Swinoujście) • Modernizacja polskiego odcinka linii kolejowej Szczecin-Berlin • Budowa przepraw mostowych (lub tunelowych) w Policach i Świnoujściu
	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój żeglugi śródlądowej na dolnym odcinku Odry 	<ul style="list-style-type: none"> • Kompromisowe rozwiązanie konfliktu z celami ekologicznymi • Modernizacja szlaku
	<ul style="list-style-type: none"> • Wzmocnienie roli regionalnych portów lotniczych 	<ul style="list-style-type: none"> • Rozbudowa obiektów w Poznaniu i Wrocławiu • Potencjalne uruchomienie portu lotniczego w Jeleniej Górze
	<ul style="list-style-type: none"> • Promocja przewozów intermodalnych w transporcie towarowym 	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa terminali transportu kombinowanego w portach morskich, a ponadto w Poznaniu, Wrocławiu, Węglińcu, Słubicach/Rzepinie
	<ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie roli międzynarodowej pasażerskiej komunikacji kolejowej 	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja infrastruktury (m.in. ukończenie przebudowy szlaku Warszawa-Berlin, Szczecin-Berlin oraz Wrocław-Berlin) • Zmiana polityki taryfowej, zwiększenie i uelastycznienie oferty rozkładowej
	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa wyposażenia w sieć kanalizacyjną 	<ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie środków na rozwój kanalizacji kosztem inwestycji dotyczących innych elementów infrastruktury technicznej
	<ul style="list-style-type: none"> • Wzmocnienie roli alternatywnych źródeł energii 	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa małych hydroelektrowni lub modernizacja i przystosowanie do użytku starych elektrowni wodnych • Budowa elektrociepłowni opartych na spalaniu biomasy • Rozwój elektrowni wiatrowych

Temat	Wyzwania – Cele	Kierunki działań i zadania
9. Centra i rozwój infrastruktury turystycznej	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa jakości bazy noclegowej 	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja i rozbudowa istniejącej bazy • Przygotowanie inwestycyjne nowych terenów
	<ul style="list-style-type: none"> • Stworzenie spójnego systemu informacji turystycznej, internetowych systemów rezerwacji itp. 	<ul style="list-style-type: none"> • Powołanie regionalnych organizacji turystycznych • Budowa i wspieranie punktów informacji turystycznej w gminach • Aktywna i niekonwencjonalna promocja w kraju i za granicą
	<ul style="list-style-type: none"> • Stworzenie bodźców do przedłużenia okresu pobytów turystycznych, zmiany sezonowości 	<ul style="list-style-type: none"> • Stworzenie infrastruktury towarzyszącej, imprez kulturalnych, itp.
	<ul style="list-style-type: none"> • Stworzenie kompleksowego produktu turystycznego opartego na walorach Odry, Warty i Noteci oraz Zalewu Szczecińskiego 	<ul style="list-style-type: none"> • Żegluga śródlądowa, porty, promy, baza noclegowa, ścieżki rowerowe, promocja
	<ul style="list-style-type: none"> • Zróżnicowanie oferty mające na celu zmniejszenie potencjalnego ryzyka związanego ze zmieniającymi się trendami i potrzebami rynku turystycznego 	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój różnych form turystyki: wodnej morskiej i rzecznej (mariny, porty, przystanie), leczniczej, agroturystyki, biznesowej itp.
	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa dostępności centrów i obszarów turystycznych 	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa drogi S-6 • Poprawa dostępności komunikacyjnej Świnoujścia • Lotnisko Jelenia Góra • Droga Odrzańsko-Łużycka • Droga Sudecka

2.2. UKŁAD GMIN PRZYGRANICZNYCH

Wyzwania i kierunki działań w układzie gmin przygranicznych dotyczą przede wszystkim 42 gmin sąsiadujących z granicą polsko-niemiecką. Skupiają się na aspektach ogólnych i szczegółowych o znaczeniu lokalnym oraz transgranicznym. Wyznaczenie wyzwań i kierunków działań oparte jest na lokalnych planach i strategiach rozwoju, badaniach kwestionariuszowych przeprowadzonych przez zespół autorski oraz na badaniach terenowych.

Temat	Wyzwania	Kierunki działań
1. Środowisko naturalne i obszary chronione	<ul style="list-style-type: none"> • Wzmocnienie ponadregionalnego systemu przyrodniczego Dolnej Odry i jej dopływów 	<ul style="list-style-type: none"> • Wspieranie działań na rzecz spójności przyrodniczej ekologicznego systemu korytarza Odry i jej dopływów oraz ochrona jego walorów krajobrazowych
	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa jakości wód racjonalizacja gospodarki wodnej 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizacja gminnych i ponadgminnych programów ochrony czystości wód i wdrażanie systemów zarządzania środowiskiem
	<ul style="list-style-type: none"> • Rekultywacja obszarów poeksploatacyjnych 	<ul style="list-style-type: none"> • Planowanie i wdrażanie optymalnych rozwiązań zagospodarowania obszarów pokopalnianych uwzględniających lokalną specyfikę terenu
	<ul style="list-style-type: none"> • Uporządkowanie gospodarki odpadami 	<ul style="list-style-type: none"> • Wdrażanie programów utylizacji odpadów oraz bezpiecznego ich składowania, zwiększanie gospodarczego ich wykorzystania
2. Ochrona przeciwpowodziowa	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa nowoczesnego, spójnego systemu ochrony przeciwpowodziowej wykorzystującego środki techniczne i ekologiczne, z uwzględnieniem środków administracyjnych i ekonomicznych 	<ul style="list-style-type: none"> • Uzgodnienie spraw przerzutu wody ze zlewni Odry do Niemiec (Nysa Łużycka, kanał HoFriWa) • Odbudowa i budowa nowych polderów na terenie Niemiec
3. Problemy funkcjonowania systemu osadniczego na obszarze pogranicza polsko-niemieckiego	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa spójności poprzez powiązania funkcjonalne 	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój powiązań infrastrukturalnych, zwłaszcza drogowych (por. pkt 8)
4. Procesy demograficzne	<ul style="list-style-type: none"> • Zmniejszenie negatywnego wpływu silnego wyludnienia się niektórych wsi 	<ul style="list-style-type: none"> • Zagospodarowanie porzucanej infrastruktury (np. przez funkcje lotniskowe)
5. Problemy rozwoju gospodarczego i społecznego	<ul style="list-style-type: none"> • Ryzyko przejmowania funkcji gospodarczych przez silniejsze ośrodki niemieckie (np. Guben, Górlitz, Frankfurt) 	<ul style="list-style-type: none"> • Wspólne opracowywanie strategii rozwoju przez władze miast i gmin po obu stronach granicy, uwzględniających interesy obu stron

Temat	Wyzwania	Kierunki działań
6. Problemy przestrzeni wiejskiej i rolnictwa	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój działalności pozarolniczej 	<ul style="list-style-type: none"> • Wzbogacenie struktury funkcji społeczno-gospodarczych (głównie usług i turystyki)
	<ul style="list-style-type: none"> • Dostosowanie kierunków produkcji rolnej do potencjału środowiska 	<ul style="list-style-type: none"> • Produkcja zdrowej żywności • Uprawy roślin energetycznych
	<ul style="list-style-type: none"> • Podnoszenie kwalifikacji zawodowych ludności wiejskiej 	<ul style="list-style-type: none"> • Tworzenie ośrodków dokształcających na bazie szkół podstawowych i gimnazjalnych
	<ul style="list-style-type: none"> • Zahamowanie peryferyzacji wsi i dekapitalizacji obiektów popegerowskich 	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa dostępności komunikacyjnej i zagospodarowania obiektów popegerowskich
7. Powiązania funkcjonalne w skali krajowej i transgranicznej	<ul style="list-style-type: none"> • Wsparcie dla sektora usług nastawionego na klientów niemieckich 	<ul style="list-style-type: none"> • Działania na rzecz rozwoju przedsiębiorczości; poprawa dostępności komunikacyjnej
8. Transport i infrastruktura techniczna	<ul style="list-style-type: none"> • Udrożnienie kilku brakujących drogowych powiązań transgranicznych 	<ul style="list-style-type: none"> • Otwarcie dla ruchu granicznego (do 2007) tymczasowych przejść granicznych w Swinoujściu-Graz, Dobieszczyne, Uradzie (budowa mostu) • Pełne udostępnienie punktów granicznych funkcjonujących obecnie w ramach mrg
	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój lokalnej transgranicznej komunikacji publicznej 	<ul style="list-style-type: none"> • Włączenie Słubic i Zgorzelca w sieć tramwajową Frankfurtu oraz Göberlitz
	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój transgranicznych powiązań turystycznych 	<ul style="list-style-type: none"> • Przedłużenie linii kolejowej na wyspie Uznam do Świnoujścia • Budowa mostów pieszo-rowerowych na Nysie (m.in. Siedlec-Zelc) • Uruchomienie kilku lokalnych połączeń promowych
	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa dostępności do przejść granicznych z obszarów otaczających, w tym budowa brakujących odcinków dróg rokadowych 	<ul style="list-style-type: none"> • M.in. budowa drogi Pieńsk-Przewóz, mostu w Policach, drogi Olszyna-Zasieki, mostu w Połecku (droga Słubice-Gubin)
	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój funkcji logistycznych na obszarze pogranicza 	<ul style="list-style-type: none"> • Wykorzystanie obiektów celnych w Świecku i Olszynie do celów logistycznych • Budowa centrów logistycznych w Węglińcu, Swinoujściu

Temat	Wyzwania	Kierunki działań
8. Transport i infrastruktura techniczna cd.	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa gospodarki wodnościekowej (w szczególności na terenach wiejskich), gazonictwa i elektryfikacji 	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa i modernizacja magistral wodociągowych: Swinoujście–Międzyzdroje–Wolin, Swinoujście–Jezioro Ostrowo (k. wsi Troszyn) • Budowa oczyszczalni w Policach • Wspólny program gazyfikacji Słońsk-Górzycy • Powiązanie sieci wodociągowych i ciepłowniczych Zgorzelca i Gorlitz
	<ul style="list-style-type: none"> • Wzmocnienie roli alternatywnych źródeł energii 	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój energetyki wiatrowej – budowa elektrowni wiatrowych w rejonie Żelechowa, Górzycy, Maszewie, k. wsi Późna-Strzegów i Bogatyni na zwałowisku zewnętrznym • Budowa elektrowni wodnych na rzekach: Ilance (gmina Słubice) oraz Pliszce (gmina Cybinka) • Modernizacja Elektrowni Dolna Odra w Gryfinie
9. Centra i rozwój infrastruktury turystycznej	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój sieci szlaków rowerowych i ich konserwacja 	<ul style="list-style-type: none"> • Łączenie szlaków rowerowych w transgraniczną sieć (m.in. miejski system ścieżek w Zgorzelcu-Görlitz) • Wykorzystanie nieczynnych linii kolejowych, nasypów, wałów przeciwpowodziowych pod budowę ścieżek rowerowych (m.in. w ciągu dawnej linii kolejowej Kostrzyn-Słońsk-Gorzów Wlkp., wzdłuż Nysy i Odry) • Rozbudowa i zagospodarowanie szlaków rowerowych wokół Zalewu Szczecińskiego • Zagospodarowanie turystyczne węzłów na szlakach rowerowych • Stała konserwacja szlaków i obiektów z nimi związanych
	<ul style="list-style-type: none"> • Zagospodarowanie Zalewu Szczecińskiego dla turystyki wodnej 	<ul style="list-style-type: none"> • Zagospodarowanie Basenu Północnego w Swinoujściu jako mariny • Zbudowanie portu jachtowego przy Kanale Mulnik • Adaptacja portów w Wolinie i Czarnocinie • Budowa mariny na Wyspie Jaskółczej • Modernizacja i rozbudowa portu w Trzebieży

Temat	Wyzwania	Kierunki działań
<p>9. Centra i rozwój infrastruktury turystycznej cd.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Uatrakcyjnienie turystyczno-rekreacyjne obszarów turystycznych 	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa bazy towarzyszącej w otoczeniu plaż nadmorskich • Aktywizacja otoczenia jeziora Nowowarpieńskiego, jeziora Wicko, otoczenia Odry Zachodniej oraz Doliny Odry, wschodnich nadbrzeży jeziora Miedwie, jeziora Morzycko, jeziora Granicznego (gmina Maszewo) oraz pld. części półwyspu Mielin w Świnoujściu • Budowa przystani w Starym Kostrzynku i Świecku • Modernizacja portu w Kostrzynie (do obsługi przewozów pasażerskich na Warcie) oraz portu na Odrze w Słubicach • Turystyczne wykorzystanie Warty i Odry • Rozbudowa bazy noclegowej i towarzyszącej oraz promocja walorów Parku Mużakowskiego i tzw. Łuku Mużakowskiego (w tym odnowienie tradycji lecznictwa uzdrowiskowego w Bad Muskau) • Ochrona tradycyjnego budownictwa łużyckiego i jego wykorzystanie ze stworzeniem skansenu w Bogatyni w ramach programu „Kraina domów przysłupowych” • Wyeksponowanie pozostałości osadnictwa prasłowiańskiego w Wolinie z utworzeniem skansenu • Rewitalizacja i udostępnienie dla turystów: zespołów fortów w Świnoujściu, Zabicach i Czarnowie oraz w Kostrzynie, kościołów w Chwarszczanach i Chojnie, zabytków Cedyni, Gryfina, zespołu pałacowo-parkowego w Bieczu i Stoku
	<ul style="list-style-type: none"> • Udostępnianie dla turystyki przyrodniczej i edukacyjnej oraz promocja walorów obszarów prawnie chronionej przyrody 	<ul style="list-style-type: none"> • Udostępnienie dla wyspecjalizowanych form turystyki i rekreacji, turystyki edukacyjnej w parku narodowym Ujście Warty oraz w parkach krajobrazowych: Doliny Dolnej Odry, Puszcza Bukowa, Cedyńskim, Ujście Warty, Wał Mużakowski

2.3. STRATEGICZNE KIERUNKI DZIAŁANIA W PRZYSZŁYCH OPRACOWANIACH PLANISTYCZNYCH

Zapewnienie przestrzennej, gospodarczej i społecznej spójności pogranicza polsko-niemieckiego z resztą kraju wraz z podniesieniem poziomu życia mieszkańców do średniej UE wymaga zwrócenia szczególnej uwagi na przedstawione poniżej zagadnienia.

Najważniejszym elementem stymulującym rozwój gospodarczy powinno być stworzenie spójnego systemu transportowego, umożliwiającego rozwój powiązań funkcjonalnych różnych szczebli. Istnienie nowoczesnej infrastruktury transportowo-komunikacyjnej traktować należy jako podstawę wzrostu konkurencyjności regionu oraz warunków zapewnienia integralności społeczno-gospodarczej kraju. Z drugiej strony brak niektórych wiodących inwestycji może stanowić istotną barierę niwelującą pozytywne efekty integracji obszaru z przestrzenią Unii Europejskiej. W tej sytuacji kluczowy wydaje się być, zgodny z *Europejską Strategią Rozwoju Przestrzennego*, postulat jednoczesnego i zintegrowanego rozwoju systemów transportowych na różnych poziomach hierarchicznych.

Niezależnie od kierunków i specjalizacji przyszłego rozwoju gospodarczego polskiego pogranicza należy zwrócić szczególną uwagę na rozwijanie usług wyższego rzędu w obszarach metropolitalnych i w miastach średnich oraz niektórych ośrodkach przygranicznych. Służyć to będzie głównie zmniejszeniu aktualnie zachodzącego drenażu polskiego pogranicza, np. przez niemieckie biura podróży czy usługi lotnicze. Głównym problemem – poza wyższą jakością usług po stronie niemieckiej – jest obecnie słaba dostępność przestrzenna do polskich usługodawców w miastach i obszarach metropolitalnych po polskiej stronie.

Kolejnym problemem o charakterze strukturalnym jest ryzyko spychania na stronę polską obiektów uciążliwych. Wynika to z przewagi gospodarczej i finansowej Niemiec w przypominającym kolonializm planowaniu przestrzennym i w relacjach między samorządami różnych szczebli.

Fundamentalną rolę odgrywa właściwe wsparcie oraz promocja obszaru metropolitalnego Szczecina oraz miasta i portu Świnoujście, jako ośrodków portowych obsługujących region pogranicza polsko-niemieckiego wraz z zapleczem (w tym metropoliami Berlina i Poznania). Za nieuzasadnione uznać należy koncepcje przesunięcia części funkcji transportowych zespołu portowego Szczecin-Świnoujście do mniejszych obiektów bałtyckich oraz portów śródlądowych na Odrze (Schwedt). Dalszego rozwoju funkcji metropolitalnych Szczecina nie można rozpatrywać wyłącznie przez pryzmat funkcji transportowych. Funkcje te mogą się jednak stać podstawą rozwoju usług wyższego rzędu (w tym m.in. specjalistyczne szkolnictwo) oraz zaawansowanej technologicznie produkcji, związanej na przykład z gospodarką morską.

W interesie obszaru pogranicza leży właściwe wyważenie priorytetów rozwojowych i funkcji ekologicznych. Istotnym elementem planowania przestrzennego o charakterze strategicznym powinno być niedopuszczenie do nadmiernego ograniczenia rozwoju gospodarczego strony polskiej za pośrednictwem zbyt restrykcyjnych norm ekologicznych związanych np. z Programem Natura 2000. Wieloletni zastój inwestycyjny na obszarze pogranicza (a także w innych regionach w Polsce) nie pozwala na prowadzenie polityki równie restrykcyjnej jak w krajach Europy Zachodniej, o dobrze rozwiniętej infrastrukturze transportowej. Polityka taka prowadziłaby do marginalizacji ekonomicznej niektórych obszarów i, tym samym, w ostatecznym efekcie nie sprzyjałaby realizacji celów ekologicznych.

Istotne jest również wykorzystanie ekologicznych walorów pogranicza w systemie rozwoju społeczno-gospodarczego regionów przygranicznych, szczególnie niepowtarzalnego w skali europejskiej, przyrodniczego bogactwa korytarza Nysy-Odry. Z jednej strony wymaga to kreowania społecznych postaw akceptujących ochronę obszarów najcenniejszych pod względem przyrodniczym, z drugiej zaś zweryfikowania programów ochrony środowiska w taki sposób, aby minimalizowały one ograniczenia potencjalnego rozwoju gospodarczego regionu. Jedną z dróg do osiągnięcia takiego celu jest traktowanie najcenniejszych walorów środowiska jako wartości dodanej w bilansie społeczno-ekonomicznym rozwoju regionalnego i racjonalne gospodarowanie pozostałą przestrzenią przyrodniczą. Poprzez racjonalne gospodarowanie należy rozumieć takie działania, które pozwolą na zachowanie i ochronę walorów środowiska, przy jednoczesnym prowadzeniu działalności inwestycyjnej. Istotnym instrumentem pomocnym w realizacji takich działań są oceny oddziaływań poszczególnych inwestycji na środowisko, a na ich podstawie poszukiwanie optymalnych rozwiązań lokalizacyjnych.

Problemem dla obszaru pogranicza polsko-niemieckiego jest gospodarka wodna i stan sanitarny wód. Dotyczy to zarówno kwestii czysto gospodarczych, takich jak: ochrona przeciwpowodziowa, gospodarowanie niewystarczającymi zasobami wodnymi w dorzeczu Nysy Łużyckiej, a także górnej i środkowej Odry, jak i złej jakości stanu sanitarnego wód powierzchniowych będącego poważną barierą zarówno ich gospodarczego wykorzystania, jak i rozwoju regionalnego, poprzez utrudniony rozwój funkcji turystycznych, rekreacyjnych, rolniczych i osadniczych.

2.4. POTRZEBA DALSZYCH PRAC BADAWCZYCH I STUDIALNYCH DLA OBSZARU ZACHODNIEGO POGRANICZA

Monitorowanie i wiedza o procesach społeczno-gospodarczych zachodzących na obszarze każdego regionu i kraju należy współcześnie do działań stan-

dardowych w większości rozwiniętych krajów świata. Szczególną uwagę zwraca się zazwyczaj na regiony o specyficznych cechach związanych z dużą skalą zachodzących zmian, zjawiskami negatywnymi lub szczególnie szybkim rozwojem. Obszary pogranicza od początku transformacji są poddane szczególnie dynamicznym oraz wielowymiarowym procesom, ocenianym zarówno pozytywnie, jak i negatywnie. Ta niejednoznaczna ocena wymaga uważnej obserwacji zachodzących zjawisk.

Przeprowadzone dotychczas analizy umożliwiają zwrócenie uwagi na kilka problemów dotyczących potencjalnego zagrożenia i wymagających szybkiego i głębokiego przeanalizowania.

2.4.1. Delimitacja obszaru pogranicza

Delimitacja obszaru pogranicza budzi zazwyczaj duże kontrowersje (patrz też s. 6). Podstawowe znaczenie mogłoby mieć wykonanie delimitacji obszaru pogranicza opartej na rzeczywistym zasięgu oddziaływania i powiązań gospodarczo-społecznych, mających specyficzny charakter w porównaniu do reszty kraju. Badania tego typu powinny odpowiedzieć przede wszystkim na pytanie, czy istnieje rzeczywisty region przygraniczny, a nawet transgraniczny. W zależności od celów polityki regionalnej państwa powinna być dokonana delimitacja pogranicza jako regionu wymagającego specyficznych form działania. W tym przypadku trzeba określić stopień agregacji przestrzennej analizowanych informacji (gminy, powiaty, subregiony itd.).

Należy stwierdzić, że dokonanie delimitacji obszaru pogranicza wymaga przeprowadzenia specyficznych badań. Istnieją liczne metody delimitacji przestrzennych stosowane w geografii i w badaniach regionalnych. Wybór wymaga jednak podjęcia podstawowych decyzji odnośnie do celu delimitacji oraz kryteriów.

W przypadku polityki regionalnej państwa, podstawowym celem delimitacji obszaru pogranicza jest stwierdzenie, jak daleko w głąb polskiego terytorium możemy zarejestrować wpływy społeczno-gospodarcze generowane z terytorium Niemiec i pozostałych krajów Unii Europejskiej oraz odpowiedź na pytanie, czy te wpływy mają charakter pozytywny, czy negatywny. Zazwyczaj przyjmuje się znacznie większy obszar badań, aby uchwycić strukturę przestrzenną wewnątrz obszaru pogranicza. Wydaje się, że taki tryb postępowania przyjął zespół autorski w przypadku *Studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej*. Zakładano, że w szerszym zakresie przestrzennym uchwycone zostaną wszystkie najważniejsze zjawiska charakterystyczne dla obszaru pogranicza. Przyjmując takie założenie należałoby włączyć w obszar przyszłego *Studium* pozostałą część województwa zachodniopomorskiego, województwo opolskie (posiadające

szczególnie intensywne związki z Niemcami) oraz podregiony (NUTS-3) zachodniej części województwa wielkopolskiego. O rozszerzenie o te ostatnie jednostki postulowały m.in. władze gminy Wolsztyn, która znalazła się poza obszarem wytyczonego z góry pogranicza, a będąca w granicach Euroregionu Sprewa-Nysa-Bóbr i mająca liczne kontakty oraz rozwiniętą współpracę z obszarami w Niemczech.

Zasięg bezpośredniego oddziaływania granicy może być charakteryzowany funkcją odległości, ale pomiar odległości powinien odbywać się zgodnie z kryterium dostępności czasowej. W tym przypadku szczególne znaczenie mają obszary bezpośrednio przyległe do granicy oraz położone wzdłuż szlaków komunikacyjnych biegnących do granicy.

Przyjmuje się założenie, że siła oddziaływania i powiązań gospodarczych oraz społecznych spada wraz z fizyczną odległością i dostępnością czasową. Obszarem szczegółowych badań oddziaływania bezpośredniego na pogranicze powinien być co najmniej pas przygranicznych podregionów.

Przyjęcie dwóch skal delimitacji i analiz obszaru pogranicza: skali lokalnej (sąsiadujących z granicą podregionów) oraz skali ponadregionalnej (sąsiadujących województw lub części województw) odzwierciedla dwa typy zjawisk społeczno-gospodarczych zachodzących w zachodniej części Polski. Inny charakter mają powiązania o charakterze lokalnym i sąsiedzkim, warunkującym życie codzienne bezpośrednio w strefie przygranicznej. Inne są też procesy gospodarcze i społeczne generowane w głębi krajów sąsiedzkich i oddziałujące na cały kraj czy Europę Środkową.

2.4.2. Kierunki dalszych prac badawczych i studialnych na obszarze pogranicza

Ważnym przedmiotem badań powinna być polityka regionalna państwa, a zwłaszcza jej konsekwencje dla integracji lub dezintegracji spójności terytorialnej kraju. Plany regionalne i strategie (z różnych poziomów administracji terytorialnej), zwłaszcza obszarów nadgranicznych, powinny być oceniane z punktu widzenia interesów całego kraju i podmiotów działających na jego terytorium.

Kolejnym zagadnieniem badawczym o strategicznym znaczeniu dla obszaru pogranicza zachodniego jest obserwacja rozwoju polsko-niemieckich powiązań gospodarczych i społecznych, szczególnie oddziaływania obszaru metropolitalnego Berlina na terytorium Polski. Bliskość Berlina, reprezentującego olbrzymi potencjał gospodarczy i społeczny, niesie ze sobą wiele korzyści, ale powoduje też liczne zagrożenia. Konieczne są badania nad potencjalnym rozwojem obszarów metropolitalnych Szczecina, Poznania i Wrocławia w celu ukształtowania konkurencyjnych (alternatywnych w stosunku do Berlina) ośrodków metropolitalnych dla rozwoju regionalnego zachodniej Polski.

Analizy powinny również dotyczyć możliwości pozarolniczej działalności gospodarczej na obszarach wiejskich. Dotychczasowy, monofunkcyjny rozwój wsi odcisnął się szczególnym piętnem na terenach, gdzie do niedawna dominował sektor uspołeczniony (PGR-y). Zjawiska biedy i wykluczenia społecznego wymagają szybkich rozwiązań. Dlatego poszukiwanie możliwości uzyskiwania alternatywnych źródeł dochodów jest istotnym celem badawczym.

Stałych badań wymagają kwestie handlu transgranicznego i granicznego ruchu osobowego, jak też ruchu turystycznego i jego przestrzennego rozmieszczenia. Szczególnie istotnym zagadnieniem jest zbadanie zmieniającej się struktury wydatków ponoszonych przez Niemców i innych cudzoziemców w Polsce. Pozwoli to na wyodrębnienie usług o charakterze rozwojowym.

Stałe podkreślanie, praktycznie we wszystkich studiach planistycznych i strategicznych, roli turystyki i zazwyczaj zbyt wielkie nadzieje związane z jej rozwojem, wymagają podjęcia badań nad rzeczywistym znaczeniem tego sektora we współczesnej gospodarce. Należy przeprowadzić szczegółowe badania agroturystyki, gdyż jest to dynamicznie rozwijający się sektor, a dane statystyczne są niepełne i obciążone dużym, nawet ponadtrzydziestoprocentowym błędem.

Problemem obszaru pogranicza polsko-niemieckiego jest woda. Dotyczy to m.in. problemów gospodarczych, takich jak ochrona przeciwpowodziowa, czy gospodarowanie niewystarczającymi zasobami w dorzeczu Nysy Łużyckiej.

Należy urealnić programy ochrony środowiska w taki sposób, aby zminimalizować ograniczenia potencjalnego rozwoju gospodarczego lub przygotować propozycje włączenia walorów środowiska do rozwoju. Podstawowe znaczenie mają analizy ostrzegawcze o skutkach ekologicznych budów.

Należy też przeprowadzić badania dotyczące konsekwencji planowanej budowy i aktualnej rozbudowy infrastruktury transportowej, zwłaszcza z punktu widzenia jej znaczenia dla kształtowania struktury regionalnej.

LITERATURA

- Aktualizacja studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej w zakresie problematyki zabezpieczeń przeciwpowodziowych po obu stronach granicy państwowej, rekultywacji terenów kopalni węgla brunatnego w Niemczech i odnowy (rewitalizacji) miast.*
- Aktualizacja studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej*, 2001, Projekt polsko-niemiecki na zlecenie Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast, Warszawa i Federalnego Ministerstwa Komunikacji, Budownictwa i Mieszkalnictwa, Berlin.
- Analiza przewag konkurencyjnych Polski na międzynarodowym rynku turystycznym – Synteza*, 2003, Koordynator badań – J. Grabowski i inni. Instytut Koniunktur i Cen Handlu Zagranicznego, Departament Turystyki, Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, Warszawa.
- Barelkowski J. P., 2000, *Ocena polskiej oferty turystycznej w Niemczech*, Biuro Podróży „Darpol” w Berlinie.
- Biuletyn Informacyjny Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast, 9/2000, Warszawa, lipiec-sierpień 2000 r.
- Borne-Janula H. i in., 2004, *Turystyka polska w 2003 roku. Układ regionalny*, Instytut Turystyki, Warszawa, s. 150.
- Borówka K. (red.), 2004, *Przyroda Pomorza Zachodniego*, Oficyna IN PLUS, Wolczkowo, Szczecin.
- Brzozowy A. Guzek K. 2005, *Analiza porównawcza założeń aktualizacji strategii rozwoju województw*, Departament Polityki Regionalnej, Ministerstwo Gospodarki Pracy i Polityki Społecznej, Warszawa.
- Ciok S., 1998, *Bariery i ograniczenia współpracy transgranicznej (ze szczególnym uwzględnieniem granicy polsko-niemieckiej)*, [w:] J. Kitowski (red.), *Czynniki i bariery regionalnej współpracy transgranicznej – próba syntezy*, Rozprawy i Monografie Wydziału Ekonomicznego, 15, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, Komisja Geografii Komunikacji PTG, Rzeszów, s. 53-68.
- Ciok S., 2004, *Pogranicze polsko-niemieckie. Problemy współpracy transgranicznej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Czynna ochrona przeciwpowodziowa w ramach gospodarki przestrzennej*, 2000, Wytoczne Konferencji Ministrów Gospodarki Przestrzennej w sprawie czynnej ochrony przeciwpowodziowej, Berlin.
- Domański R., 1996, *Zasady geografii społeczno-ekonomicznej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

- Domański R., 2004, *Geografia ekonomiczna. Ujęcie dynamiczne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Dubicki A., Slota H., Zieliński S. (red.), 1999, *Dorzecze Odry, monografia powodzi lipiec 1997*, INGW, Warszawa.
- Fal B., Bogdanowicz E. i in., 1997, *Przepływy charakterystyczne głównych rzek polskich w latach 1951-1990*, Materiały Badawcze 21, Seria Hydrologia i Oceanologia, IMGW, Warszawa.
- Gorzela G., Bachtler J., Kasprzyk M. (red.), 2004, *Współpraca transgraniczna Unii Europejskiej: doświadczenia polsko-niemieckie*, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych UW, Wyd. Nauk. „Scholar”, Warszawa.
- Graczyk M., *Analiza powiązań międzynarodowych i międzyregionalnych w województwie lubuskim*, (maszynopis), Zielona Góra.
- Guz-Vetter M., 2002, *Polsko-niemieckie pogranicze. Szanse i zagrożenia w perspektywie przystąpienia Polski do Unii Europejskiej*, Instytut Spraw Publicznych, Warszawa.
- Hartshorne R., 1936, *Suggestions on the terminology of political boundaries*, *Annals of the Association of American Geographers*, 22, s. 48-49.
- Inwestycyjny proces budowlany. Bariery inwestycyjne oraz propozycje działań usprawniających – Raport*, dokument przyjęty przez Radę Ministrów z dn. 9 marca 2004 r., Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, Warszawa.
- Isard W., 1965, *Metody analizy regionalnej*, KPZK PAN PWN, Warszawa.
- Kamińska W., 2004, *Kształtowanie się pozarolniczej indywidualnej działalności gospodarczej w Polsce w latach 1988-2003*, Instytut Geografii Akademii Świętokrzyskiej w Kielcach, Materiały z seminarium IGiPZ PAN z dn. 9 grudnia 2004 r.
- Komornicki T., 1999, *Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990-1996*, *Geopolitical Studies*, IGiPZ PAN, 5.
- Komornicki T., 2000, *Potoki towarowe polskiego handlu zagranicznego a międzynarodowe powiązania transportowe*, *Prace Geograficzne*, IGiPZ PAN, 177.
- Komornicki T., 2001, *The development of international bus transport in central Europe: the Case of Poland*, [w:] *Regular Interurban Coach Services in Europe*, European Conference of Ministers of Transport, Economic Research Centre, Round Table 114, Paris, s. 45-76.
- Komornicki T., 2003, *Przestrzenne zróżnicowanie międzynarodowych powiązań społeczno-gospodarczych w Polsce*, *Prace Geograficzne*, IGiPZ PAN, 190.
- Komornicki T., 2004, *Obszary koncentracji eksportu w przestrzeni przemysłowej Polski*, *Przegląd Geograficzny*, 76, 4, s. 473-491.

- Komornicki T., Miros K., 1997, *Polsko-niemieckie transgraniczne powiązania społeczno-gospodarcze wzdłuż drogi europejskiej E-40*, Przegląd Geograficzny, 66, 3-4, s. 285-299.
- Komornicki T., Śleszyński P., 2005, *Docelowy układ autostrad a wewnętrzny i zewnętrzny popyt na nowoczesny transport drogowy*, referat wygłoszony na konferencji „Autostrady w Polsce. Szanse i Zagrożenia dla Gmin, Miast, Powiatów i Regionów”, Łódź 10-11.03.2005.
- Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*, 2001, Monitor Polski nr 26, poz. 432.
- Koncepcja promocji polskich uzdrowisk i turystyki uzdrowiskowej w Polsce*, Polska Organizacja Turystyczna, Warszawa.
- Koncepcja rozwoju turystyki w Polsce*, 2003, Polska Organizacja Turystyczna, Warszawa, marzec.
- Koncepcja strefy „Odra-Nysa-Dolna Warta” w planach regionalizacji kraju*, 1992, Opracowanie zespołowe pod kierunkiem M. Eckerta, Związek Gmin Zachodnich w Zielonej Górze.
- Konferencja Delegatów Związku Polskich Gmin Zachodnich*, 1993, Zielona Góra.
- Kowalczyk A., 2001, *Geografia turystyki*, PWN, Warszawa.
- Kundera J., Ostrowska E., 1998, *Wymiana towarów i inwestycji między Polską a krajami Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Lijewski T., 1986, *Geografia transportu Polski*, PWE, Warszawa.
- Lijewski T., 1994, *Ruch turystyczny przez granice Polski i jego formy*, Turyzm, 4, 1, s. 35-41.
- Liszewski S. (red.), 2003, *Możliwości i kierunki rozwoju turystyki w Dolinie Odry*, Katedra Geografii Miast i Turystyki Uniwersytetu Łódzkiego, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź.
- Narodowy Plan Rozwoju 2004-2006*, Dokument przyjęty przez Radę Ministrów z dn. 14 stycznia 2003 r.
- Narodowy Plan Rozwoju 2007-2013 – Prognozy* (wstępny projekt), Warszawa 2004 r.
- Nowa polityka regionalna – koncepcja rozwiązań systemowych*, Zarys założeń projektu ustawy o polityce regionalnej państwa i rozwoju regionów.
- Nowy instrument rozwojowy. Wzmocnienie potencjału gospodarczego małych miast i miasteczek. Rewitalizacja miast i miasteczek*, Dokument rządowy, Warszawa 2004 r.
- Ocena sytuacji w handlu zagranicznym w 2003 r.*, Departament Analiz i Prognoz Ekonomicznych, Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, Warszawa, maj 2004 r.
- Ochrona Środowiska*, 2003, 2004, GUS, Warszawa.

- Ochrona Środowiska*, 2004, 2005, GUS, Warszawa
- Panuropejski korytarz transportowy Doliny Odry osią rozwoju gospodarczego euroregionów* – materiały z konferencji, Szczecin 9-10 listopada 1999 r.
- Perspektywy rozwoju przestrzennego poszerzonego polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego do 2020 r. w związku z przystąpieniem Polski do UE*, Zaktualizowany skrót opracowania: scenariusze rozwoju, Materiał roboczy na warsztaty w Poznaniu, Hamburg, październik 2004 r.
- Perspektywy Polskiej Żeglugi Morskiej na Bałtyku*, 2003, Departament Transportu Morskiego, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa.
- PHARE. Program Współpracy Przygranicznej Polska – Niemcy*, 2002, Warszawa.
- Plan gospodarki odpadami dla województwa lubuskiego na lata 2003-2010*, Zarząd Województwa Lubuskiego, Zielona Góra, październik 2003 r.
- Plan gospodarki odpadami dla województwa lubuskiego*, Załącznik 1: Bilans odpadów dla obszarów objętych działalnością poszczególnych Zakładów Zagospodarowania Odpadów.
- Plan gospodarki odpadami dla województwa lubuskiego*, Załącznik 2: Wykaz podmiotów prowadzących działalność w zakresie zbierania, odzysku oraz unieszkodliwiania odpadów.
- Plan rozwoju lokalnego na lata 2004-2006*, Gmina Kamień Pomorski, 2004 r.
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego*, 2002, Zarząd Województwa Dolnośląskiego, Wrocław.
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego*, 2002, Zarząd Województwa Lubuskiego, Zielona Góra.
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego*, 2002, Zarząd Województwa Wielkopolskiego, Poznań.
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego*, 2002, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin.
- Polska – podstawowe wielkości i wskaźniki w latach 1995-2002*, 2003, Departament Analiz i Prognoz Ekonomicznych, Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, Warszawa.
- Polska droga do Schengen. Opinie ekspertów*, 2001, Instytut Spraw Publicznych, Warszawa.
- Polsko-niemiecki leksykon pojęć planistycznych*, 2001, Planungsbegriffe in Europa, Hannover-Warschau.
- Powęska H., 2002, *Przestrzenny wymiar handlu transgranicznego w Polsce w ostatniej dekadzie XX wieku*, Geopolitical Studies, IGiPZ PAN, 9.
- Problematyka aktualizacji „Studium zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej” w zakresie przestrzennych środków*

zapobiegania powodzi w transgranicznym obszarze dorzecza Odry, 1999, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Warszawa.

Program dla Odry 2006, 2000, BPRW, Wrocław.

Program for the Oder 2006. Strategy for Modernization of the Oder Water System, Wrocław, 13 April 2000.

Programme for the Oder 2006. Pre-feasibility study (final report), Canadian International Development Agency.

Program ochrony środowiska dla województwa lubuskiego lata 2003-2010. Projekt, 2003, Zarząd Województwa Lubuskiego, Zielona Góra.

Program ochrony środowiska dla województwa lubuskiego, Załącznik 1: Charakterystyka Stanu Środowiska w województwie lubuskim do 2001 r., 2002, Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra.

Program ochrony środowiska dla województwa lubuskiego, Załącznik 2: Lista przedsięwzięć zgłoszonych do realizacji w latach 2003-2006 przez gminy, zakłady przemysłowe i inne jednostki województwa lubuskiego, 2003, Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra.

Program ochrony środowiska dla województwa lubuskiego, Załącznik 3: Potencjalne źródła finansowania przedsięwzięć z zakresu ochrony środowiska, 2003, Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra.

Program promocji gospodarczej Polski do 2005 r., Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, 2 września 2003 r. (11 załączników), Warszawa.

Program rozwoju produktu turystycznego oraz kreacji marki miasta Świnoujście, Polska Agencja Rozwoju Turystyki SA, Warszawa, sierpień-listopad 2002 r.

Program zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska województwa dolnośląskiego, 2002, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Wrocław.

Programy i fundusze inicjatyw Unii Europejskiej przeznaczone na wsparcie turystyki, 2004, Departament Turystyki, Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, Warszawa.

Projekt Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego na lata 2007-2013, 2005, Ministerstwo Gospodarki i Pracy, Warszawa.

Przyszłość i bezpieczeństwo dla dorzecza Odry, Wspólny Program Grupy Roboczej „Odra 2006”, Berlin-Brandenburg.

Raport o polityce regionalnej, Departament Polityki Regionalnej, Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, Warszawa 2004 r.

Raport o stanie gospodarki morskiej (synteza wraz z elementami strategii rozwoju gospodarki morskiej), Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, listopad 2002 r.

- Raport o stanie lasów w Polsce*, 2003, Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych, Warszawa.
- Regionalne strategie informatyzacji*, 2005, Polityka, 3 stycznia.
- Regionalna strategia innowacyjności w województwie zachodniopomorskim* z dn. 3 stycznia 2005 r. opracowana w ramach projektu „Opracowanie i doskonalenie regionalnej strategii innowacyjności w regionie zachodniopomorskim” we współpracy z RITTS – regionu Neubrandenburg/Greifswald w Niemczech oraz krajowymi i międzynarodowymi ekspertami.
- Rocznik Statystyczny Handlu Zagranicznego 2000, 2001*, GUS, Warszawa.
- Rössner T., Anisimowa G., Komornicki T., Miros K., Röttger A., 1998, *Die Mitteleuropäische West-Ost-Achse Sachsen-Schlesien-Galizien*. Daten Fakten, Literatur Zur Geographie Europas 5/1998, Institut für Landeskunde, Leipzig.
- Rozwój przestrzenny uwarunkowania integracji*, 2001, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu, vol. 1.
- Ruch drogowy 2000, 2001*, Transprojekt-Warszawa, Warszawa.
- Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce oraz Polaków za granicą w 1999 r., 2000*, GUS, Warszawa.
- Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce oraz Polaków za granicą w 2000 r., 2001*, GUS, Warszawa.
- Niemcy podbijają ceny* (dodatek – Ekonomia i Rynek), 2005, Rzeczpospolita, 22 kwietnia.
- Sektorowy program operacyjny: rozwój zasobów ludzkich 2004-2006. Podstawy wsparcia wspólnoty*, 2003, Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, Warszawa.
- Sektorowy program operacyjny: transport, na lata 2004-2006*, 2003, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa.
- Shucksmith M., 2001, *Endogenous development, social capital and social inclusion: perspectives from LEADER in the UK*, London.
- Stubice Frankfurt. Polsko-niemiecka współpraca w planowaniu przestrzennym*, 1995, Departament Urbanistyki i Gospodarki Miejskiej, Ministerstwo Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa, Warszawa.
- Stasiak A., Horodeński R., Sadowska-Snarska C., 2001, *Gospodarka – Przestrzeń – Środowisko. Strategia rozwoju województw wschodniego i zachodniego pogranicza Polski w kontekście integracji z Unią Europejską*, Materiały z IV Międzynarodowej Konferencji Naukowej zorganizowanej przez Wyższą Szkołę Ekonomiczną w Białymstoku oraz KPZK PAN pod patronem Rządowego Centrum Studiów Strategicznych, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Białymstoku.
- Stasiak A. (red.) i in., 1995, *Podstawy Rozwoju Zachodnich i Wschodnich Obszarów Przygranicznych Polski* (projekt badawczy), Seria – 12 zes. /Biuletyn – Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.

- Strategia Modernizacji Odrzańskiego Systemu Wodnego. Program dla Odry 2006 – Projekt*, 2000, Materiał rządowy, Ministerstwo Środowiska, Wrocław.
- Strategia rozwoju pogranicza polsko-czeskiego*, 2006, Polsko-Czeska Komisja Międzynarodowa ds. Współpracy Transgranicznej, Grupa robocza ds. rozwoju pogranicza.
- Strategia rozwoju transportu województwa lubuskiego do roku 2015*, 2004, Zielona Góra.
- Strategia rozwoju transportu województwa lubuskiego*, Załącznik 1: *Gminy, powiaty, instytucje oraz przedsiębiorstwa reprezentowane w lubuskich warsztatach transportowych*, 2003, Zielona Góra.
- Strategia rozwoju turystyki w latach 2001-2006*, 2002, Rządowy program wsparcia rozwoju turystyki, Departament Turystyki, Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, Warszawa.
- Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego*, 2000, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Wrocław.
- Strategia rozwoju województwa lubuskiego*, 2000, Zarząd Województwa Lubuskiego, Zielona Góra.
- Strategia rozwoju województwa lubuskiego*. Aktualizacja z horyzontem czasowym do 2020 r. (wersja robocza).
- Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego*, 2000, Sejmik Województwa Wielkopolskiego, Poznań.
- Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego 2007-2020. Diagnoza społeczno-gospodarcza* (materiał roboczy), 2004, Poznań.
- Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego*, 2000, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin.
- Strategia zmian wzorców produkcji i konsumpcji na sprzyjające realizacji zasad trwałego, zrównoważonego rozwoju*, Dokument rządowy przyjęty przez Radę Ministrów z dn. 14 października 2003 r., Ministerstwo Gospodarki Pracy i Polityki Społecznej, Warszawa, 39 s.
- Stryjakiewicz T., 2002, *Globalizacja i „nowa gospodarka” a dylematy geografii ekonomicznej*, [w:] B. Miszewska, M. Furmankiewicz (red.), *Rozwój regionalny i lokalny a procesy globalizacji*, Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych tom VI, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław,
- Studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry. Synteza*, Opole 2001 (2000, 2003).
- Studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry. Synteza*, Opole – czerwiec 2002 r.
- Studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry*, Materiały z konferencji – Wrocław, 6-7 czerwca 2002 r., Wrocławska Agencja Rozwoju Regionalnego.

- Studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry – Synteza*, 2001, Biuro Planowania Przestrzennego, Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego, Opole.
- Studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry*, 2001, Raport Komitetu Sterującego, Wrocław, 2.
- Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej, cz. 1. Analiza sytuacji wyjściowej*, 1994, IGPiK, Warszawa-Essen.
- Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej*, 1995, cz. 2. IGPiK, Warszawa-Essen.
- Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej*, 1995, cz. 3. Skróć opracowania, IGPiK, Planco Consulting GMBH, Warszawa-Essen.
- Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej*, 2000, IGPiK, Warszawa.
- Studium zagospodarowania przestrzennego pogranicza polsko-czeskiego, synteza dokumentów krajowych*, 2005, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu, Ministerstwo Infrastruktury Departament Ładu Przestrzennego, Wrocław.
- Synteza zagadnień objętych aktualizacją studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej*.
- Sytuacja demograficzna Polski. Raport 2001*, 2003, Rządowa Rada Ludnościowa, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Warszawa.
- Sytuacja demograficzna Polski. Raport 2002*, 2004, Rządowa Rada Ludnościowa, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Warszawa.
- Szlachta J., 2004, *Unijne przesłanki programowania rozwoju regionalnego w Polsce na lata 2007-2013. Perspektywy dla nadmorskich województw Polski*, Warszawa.
- Szul R., 2001, *Uwarunkowania lokalnej współpracy transgranicznej*, Polski Przegląd Dyplomatyczny, 2, GUS, Warszawa.
- Śleszyński P., 2005, *Struktura społeczno-gospodarcza Pomorza w świetle wyników spisu powszechnego 2002 r.* Czasopismo Geograficzne, 1-2, Polskie Towarzystwo Geograficzne, Wrocław, s. 49-76.
- Śleszyński P., 2005, *Różnice liczby ludności ujawnione w Narodowym Spisie Powszechnym 2002*, Przegląd Geograficzny, 2, s. 21-40.
- Śleszyński P., 2004, *Ekonomiczne uwarunkowania wyników sprawdzianu szóstkłasiistów i egzaminu gimnazjalnego przeprowadzonych w latach 2002-2004*. Opracowanie wykonane na zlecenie Ministerstwa Edukacji Narodowej i Sportu, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, 70 s., <http://www.igipz.pan.pl/miasto/zbiory/zbiory.htm>
- Taylor Z., 2006, *Transport*, [w:] M. Degórski (ed.), *Natural and human environment of Poland. A geographical overview*, Institute of Geography and Spatial

Organization of Polish Academy of Sciences, Polish Geographical Society, Warsaw, s. 275-296.

The Scandinavian transport corridor to Central Europe – materiały z konferencji, Sweden, 9-10 May 2000.

Transeuropejski Kolejowy Korytarz Transportowy, Biuro Strategii PKP, *Transnational Concept for Spatial Planning of Flood Prevention in the Oder Catchment Area*, INTERREG II, C-Project, ODERREGIO, June 2001 (final report).

Transport. Wyniki działalności 2000, 2001, GUS, Warszawa.

Transport. Wyniki działalności 2003, 2004, GUS, Warszawa.

Turystyka w negocjacjach z Unią Europejską, 2000 Departament Turystyki, Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, Warszawa.

Uchwała nr XXXVII/272/2002 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dn. 2 października 2002 r., w sprawie uchwalenia planu zagospodarowania przestrzennego Województwa Lubuskiego.

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dn. 27 marca 2003 r. (Dz.U. Nr 80, poz. 717), Warszawa

Uwagi do Projektu „Aktualizacji Studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej – Synteza”, 2001, Warszawa.

Uwagi Końcowe do „Aktualizacji Studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej – Synteza”, 2002, Warszawa.

Uwarunkowania współpracy transgranicznej na pograniczu polsko-niemieckim po rozszerzeniu Unii Europejskiej, sprawozdanie z polsko-niemieckiej rządowo-samorządowej konferencji regionalnej, 2004, Zielona Góra.

Vickerman R., 1995, *Accessibility and Peripheral Regions*, [w:] H. Coccossis, P Nijkamp, (red.), *Overcoming Isolation*, Springer, Berlin-New York.

Wawrzoniak J., Małachowska J., 2004, *Stan uszkodzeń lasów w Polsce na podstawie badań monitoringowych*, Biblioteka Monitoringu Środowiska, Inspekcja Ochrony środowiska, Warszawa.

Wegener M., 2004, *Spatial impacts of European transport networks*, referat wygłoszony podczas Warszawskiego Forum Regionalnego, IGiPZ PAN, Warszawa.

Wnorowski H., 2002, *Międzynarodowe uwarunkowania procesów rozwojowych regionów*, [w:] C. Sadowska-Snarska, (red.), *Problemy rozwoju przygranicznych regionów wschodniej Polski*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Białymstoku, Białystok.

Współpraca miast na pograniczu Dolnego Śląska i Saksonii, 2003, Biuletyn Informacyjny Pogranicza Dolnośląsko-Saksońskiego, 2.

Wstępny projekt Narodowego Planu Rozwoju 2007-2013. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów z dn. 11 stycznia 2005 r., Warszawa.

- Wstępne założenia strategii rozwoju województwa podkarpackiego na lata 2007-2020*, 2004, Zarząd Województwa Podkarpackiego, Rzeszów.
- Węclawowicz G., 1996, *Contemporary Poland. Space and Society*, Changing Eastern Europe, 4, UCL Press, London.
- Węclawowicz G., 2002, *Przestrzeń i społeczeństwo współczesnej Polski. Studium z geografii społeczno-gospodarczej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Węclawowicz G., Bański J., Degórski M., Komornicki T., Korcelli P., Śleszyński P., 2006, *Przestrzenne zagospodarowanie Polski na początku XXI wieku*, Monografie, 6, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Vazquez-Baraquero A., 1999, *Inward investment and endogenous development. The convergence of the strategies of large firms and territories?*, Entrepreneurship & Regional Development, 11.
- Zagospodarowanie przestrzenne pasma Odry*, Materiały z konferencji – Wrocław, 27-28 stycznia 2000 r.
- Założenia narodowej strategii rozwoju regionalnego na lata 2007-2013*, Departament Polityki Regionalnej, Ministerstwo Gospodarki Pracy i Polityki Społecznej,
- Założenia aktualizacji strategii rozwoju województwa dolnośląskiego do 2020 r.*, 2004, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Wrocław.
- Założenia aktualizacji strategii rozwoju województwa lubuskiego*, Dokument przyjęty przez Zarząd Województwa Lubuskiego z dn. 15 listopada 2004 r., Zielona Góra.
- Założenia strategii rozwoju województwa wielkopolskiego na lata 2007-2020* (tezy do dyskusji na temat kształtu i treści nowego dokumentu), 2004, Załącznik do Uchwały Zarządu Województwa Wielkopolskiego.
- Założenia aktualizacji strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2015*, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin, listopad 2004 r.
- Założenia Narodowego Planu Rozwoju Polski na lata 2007-2013*.

ŹRÓDŁA INTERNETOWE:

- <http://www.stat.gov.pl> – Główny Urząd Statystyczny
- <http://www.msz.gov.pl> – Ministerstwo Spraw Zagranicznych RP
- <http://www.sg.gov.pl> – Komenda Główna Straży Granicznej
- <http://www.paiz.gov.pl> – Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych (PAIZ)
- <http://www.intur.com.pl/> – Instytut Turystyki
- <http://www.gddkia.gov.pl/> – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
- <http://www.mgip.gov.pl/> – Ministerstwo Gospodarki i Pracy
- <http://isip.sejm.gov.pl/> – Internetowy System Aktów Prawnych
- <http://www.gios.gov.pl/> – Główny Inspektorat Ochrony Środowiska

<http://www.nfos.gov.pl/> – Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

<http://www.parp.gov.pl/> – Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości

<http://www.rcss.gov.pl/> – Rządowe Centrum Studiów Strategicznych

<http://www.mi.gov.pl/> – Ministerstwo Infrastruktury

<http://www.msp.gov.pl/> – Ministerstwo Polityki Społecznej

<http://www.minrol.gov.pl/> – Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi

<http://www.mos.gov.pl/> – Ministerstwo Środowiska

STUDIES ON SPATIAL DEVELOPMENT OF THE POLISH-GERMAN BORDER REGION

SUMMARY

The Guideline *Study* of Spatial Development Alongside the Polish-German Border represents a full updating of a document drawn up in the years 1994-1995 by the Warsaw-based Institute of Spatial Management and Housing and the firm *PLANCO Consulting GmbH* of Essen. The need to update the *Study* reflects the new socio-political and economic situation following Poland's EU accession, as well as the highly dynamic nature of the social and economic processes ongoing in the country's western borderland. The situation is generating new opportunities and challenges where regional development policy in these areas is concerned.

The present *Study* constitutes an attempt to summarise and synthesise the relevant research carried out, and the planning-level and strategic studies compiled, to date. It presents the results of spatial analyses, describing and accounting for the current state and structure of spatial organisation and physical development in Poland's western borderland, as well as the general directions to development over the long term. These analyses form a basis upon which internal and external opportunities and threats in the border area may be described and determined.

The *Study* was commissioned by the Ministry of Infrastructure from a team at the Stanisław Leszczycki Institute of Geography and Spatial Organization of the Polish Academy of Sciences in Warsaw, as well as invited experts from outside. An active part in the devising of the *Study* was also played by the numerous participants of regional- and local-level consultation sessions held in Wrocław, Zgorzelec, Ślubice, Zielona Góra, Szczecin and Poznań. Also of major cognitive importance was questionnaire-based research carried out as regards matters of planning and physical development in the gminas (local authority areas) located directly adjacent to the border. This was backed up by field research carried out by the team of authors.

The primary objectives of the *Study* have been: to ensure the spatial, economic and social cohesion of the Polish-German borderland and the rest of the Poland, plus the eastern parts of Germany, as well as to point out means in which, and directions through which, an area in what is regarded as a peripheral, unfavourable location domestically (in Polish terms) might take full advantage of what is a favourable location in the wider European context. If the aforementioned, negative characteristics attendant upon a peripheral location are to be dispensed with, it will be necessary to ensure the integration of economic and social activity, as well as the diffusion of innovation across the border and a drawing of full economic and social benefit from the fact that border areas are close to the rapidly-integrating metropolitan areas of Szczecin, Poznań and Wrocław (on the Polish side) and Berlin (on the German).

The high level of detail to the spatial analyses involved is intended to provide for the *Study's* use in the national, regional and local systems of spatial and strategic planning

in Poland, as well as the regional policy of the EU as a whole. It is assumed that the *Study* will provide a basis for the identification of key directions regarding development and spatial organisation in the western borderland, these being agreed upon at the interregional (voivodship) level and internationally (between Poland and Germany). This will then be of value when it comes to the compilation of reports on the situation regarding spatial organisation and physical development, work to update the strategic studies and plans at voivodship level and necessary updating of spatial organisation concepts and the National Strategy for Regional Development 2007-2013. The *Study* may also prove suitable as the National Development Plan for the years 2007-2013 is drawn up, as well as representing one element in the preparation of the Polish voivodships for their future negotiations with the European Commission over the Regional Operational Programmes for the years 2007-2013.

The content of the *Study* reflects analyses and studies carried out on the physical development plans and development strategies (or updates thereof) in force at voivodship level, Poland's draft National Strategy for Regional Development 2007-2013 and the country's National Development Plan for the years 2007-2013, as well as the Lisbon Strategy at regional level. Efforts have been made to ensure that provisions are in line with what has been adopted in the aforementioned documents, and that the programming of development is adjusted to the EU model.

The *Study* is an element in the discussion regarding the shaping of a future vision where the functioning of Poland's western borderland is concerned – a vision that should define clearly the opportunities for, and interests of, both the local and regional authorities and the business entities active in Poland, as well as offering an articulation of these interests within the framework of the supraregional (supra-voivodship level) and cross-border structures of the integrating European Union. Where spatial organisation of the Polish-German borderland is concerned, the various studies and expert opinions generated hitherto (in the main by researchers and planners on the German side in the 1990s) brought into existence a number of concepts whose implementation could have led to an intensification of the (economically and socially) unbalanced development of areas lying either side of the border, and hence to a marginalisation of the Polish part of the borderland. In a nutshell, these spatial concepts were markedly unfavourable for Poland. In the light of this, the present *Study* has had as one of its tasks some restoration of „balance” where the management of the Polish-German borderland is concerned, by way of an indication of alternative directions that its development and functioning might take, in an understanding that the goal is to limit – and in the longer term to eradicate – the disparities existing at present. Such a reduction of disparities is also in the interests of the business entities operating on the German side, leading as it would to a higher place within the ranking of regions in the integrating Europe for the Polish-German border macroregion as a whole (which has a chance to integrate spatially and functionally in the future).

The *Study* has been devised with the determining of the situation and trends regarding the management of the Polish part of the Polish-German borderland in mind. A supplementary study of a similar nature will be provided by a separate work concerning itself with the German borderland area. The two studies taken together will then serve as a basis for a synthetic study regarding the management of the region.

Analysis of the planning- and strategic-level documentation for the Polish-German borderland that is available at local, regional and national levels has been combined with the results of diagnostic analyses and the knowledge available to the team of authors from their study of the literature and from numerous consultations in the field, to allow for a presentation in the tables that follow of a list of most important opportunities, barriers and threats. In line with the objectives of the Guideline *Study of Spatial Development Alongside the Polish-German Border*, the list has taken on a hierarchical structure. It may be augmented by new elements in the future.

Subject	Opportunities	Barriers and threats
1. The natural environment and protected areas	<ul style="list-style-type: none"> • High level of forest cover and abundance of surface waters (in Lubuskie and Zachodniopomorskie voivodships) • Very diverse landscape • Clean state of most environmental components (other than waters) • Valuable natural features and significant geo- and biodiversity • Cohesive system of protected areas in the Oder, Warta and Noteć Valleys 	<ul style="list-style-type: none"> • Limited resources of surface and subsurface water (Dolnośląskie voivodship) • Fragmentary system of protected areas over most of the borderland area • Disorganised systems for the management of water and wastewater, as well as municipal and industrial wastes • Proposals to create new protected areas not widely accepted among local communities or businesses • Absence to date of thought-through environment-friendly ways of linking up environmental protection and economic development
2. Flood protection	<ul style="list-style-type: none"> • Multifunctional retention reservoirs (serving power generation, navigation, water supply and other recreation) • Flood warning system in place to prevent catastrophic events • Facilitated use of water, especially as regards navigation and wastewater discharges 	<ul style="list-style-type: none"> • Pressure regarding the economic use of valley areas within floodbanks • Flood-induced losses, especially in cities and as regards hydrotechnical infrastructure • Inadequate funding, high costs and lengthy delays as regards investment in hydrotechnical infrastructure • High level of uncertainty regarding the ultimate effectiveness of pro-environmental investments • No agreed Polish-German action programme of flood protection
3. Problems with the functioning of the settlement system in the Polish-German borderland	<ul style="list-style-type: none"> • Dense, well-developed settlement network (in Dolnośląskie and Zachodniopomorskie voivodships) • Integrated central areas of borderland cities and revitalisation of other town centres • Development of service, residential and commercial functions • Favourable geographical location 	<ul style="list-style-type: none"> • Good access to metropolitan areas lacking • Hierarchy to settlement system unclear • Single-function economies in some urban areas (Dolnośląskie voivodship) • Dispersed built-up areas and increased operational costs as regards suburban infrastructure • Lack of socioeconomic and spatial cohesion to settlement system

Subject	Opportunities	Barriers and threats
4. Demographic processes	<ul style="list-style-type: none"> • Higher demographic dynamic on Polish side • Greater share of population of pre-productive age • High spatial mobility of population • Development of higher education in regional centres 	<ul style="list-style-type: none"> • Outflow of population from periphery • Intensive and uncontrolled influx of people into suburban areas • Ageing of population in largest cities and depopulation areas • Outflows of the best-educated and most entrepreneurial from rural areas and small towns • Increasing disparities in population structure by age and sex
5. Issues of economic and social development	<ul style="list-style-type: none"> • Large workforce in urban areas • Urban areas looking increasingly attractive as places to locate capital • Metropolitan areas have potential to activate adjacent areas of settlement • Mineral raw materials of prime importance to economy (brown coal, copper) • Foreign capital being utilised in economic activation 	<ul style="list-style-type: none"> • Severe unemployment and social exclusion problems • Low level of economic and social activity in some areas • High level of burdening of the economically active and low level of professional activity • Limited investment outlays in local authority budgets • Limited educational attainments and poor school results away from agglomerations • Local authorities show lack of continuity and failure to focus on selected pro-development activity • Closures and staff reallocations associated with transfer of functions from western to eastern borders • Trend towards equalisation of prices for products and services
6. Issues relating to rural space and agriculture	<ul style="list-style-type: none"> • Multifunctionality of most rural areas • Potential of productive agricultural space to generate organic food • Agritourism in lakeland and upland/mountain areas • Agrarian structure favouring enlargement of farms • Metropolitan areas as markets for food products 	<ul style="list-style-type: none"> • Rural population poorly qualified • Agroecological conditions poor in some areas • Borderland farms underinvested in, while infrastructure of former State Farms decapitalising • Closure of State Farms resulted in poverty, social exclusion and extensification of farm output • Hindered transport access of country-dwellers to local service centres

Subject	Opportunities	Barriers and threats
<p>7. Functional linkage on the national and trans-boundary scales</p>	<ul style="list-style-type: none"> • International linkage of a social and economic nature growing in strength • Local economy geared towards export • Heavy border traffic and growing German demand for Polish services • Concentration of commerce and services around certain border crossings • Concentration of transit traffic along main arteries • Decentralization of passenger flights Proper account taken of consequences of Schengen Agreement's entry into force 	<ul style="list-style-type: none"> • Limited diversification of foreign economic partners (Germany prevails) • Limited level of processing of exported goods (in northern part of study area) • Delays with transport developments (motorways and main roads)
<p>8. Transport and technical infrastructure</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Transport accessibility of EU's main economic centres • Good level of outfitting of border in border crossings, i.a. those for tourist traffic of local significance • Relatively large share of higher-order investments in communications being made in Poland • Dense road system 	<ul style="list-style-type: none"> • Weak communication linkages between northern and southern parts and central Poland • Inadquate communication linkages between borderland and Western Polish metropolises of Szczecin, Poznań and Wrocław • Limited no. of exits (junctions) on built motorways generating "tunnel effect" (especially on A2) • Shotfalls in roads leading to border crossings (gaps in network) • Competition Szczecin/Świnoujście port complex faces from Hamburg and Rotterdam and growing importance of carriage by road • Declining importance and suitability of Oder as waterway, dangers of navigating into Germany via the Stara Odra (Old Oder) channel • Separation of Świnoujście's communications system from its surroundings • Lack of institutional options in support of intermodal carriage of goods

Subject	Opportunities	Barriers and threats
9. Tourist infrastructure - centres and development	<ul style="list-style-type: none"> • Developing supply and demand regarding domestic and foreign tourist services • Outstanding natural and cultural features plus attractive landscape as foundation for further development of tourism • Particularly valuable features for waterborne tourism (inland and by sea) • Special conditions for health and spa-based tourism • Increased interest in buying land and second homes 	<ul style="list-style-type: none"> • Low-standard accommodation base and supporting infrastructure • Difficulties with returning to a tradition in tourism and region's lack of "identity" among potential clients • Possible downgrading of some border areas to servicing of transit traffic only • Short season and overburdening of some centres • "Takeover" of potential clients for borderland tourist services by more efficient and better-organised agencies on German side • Competition from alternative tourist areas close to borderland area • Inadequacy of pricing in relation to quality of services offered • Inadequacy of marketing of tourist centres and regions • Poor accessibility
10. Regional development	<ul style="list-style-type: none"> • Borderland developing logistical and communications functions that meet needs of European economy • Influx of foreign capital and assistance funding • Development of educational and research centres (Poznan, Wroclaw, Szczecin) • Functional diversification of borderland area • Taking on of joint actions in the name of development by the German side 	<ul style="list-style-type: none"> • Decapitalising infrastructure and continued underinvestment in border areas • Economic depression in some towns and areas formerly having State Farms • Marginalisation of areas of more limited accessibility • Limitations on development imposed by Natura 2000 • Deteriorating commercial conditions for some of region's products (mining and agricultural) • Spatial separation of competences as regards administration and management (especially in the cases of Gorzów Wielkopolski and Zielona Góra) • Impractically theoretical nature of strategic planning documents for practitioners (a surfeit of "axes of development", "corridors of international significance", "gateway cities", etc.) • Passivity of regional-scale spatial planning with shortage of new ideas and overestimation of transit and tourist functions that merely repeat initiatives first put forward in era of central planning • A lack of cohesiveness with necessarily-updated studies at local authority level and local plans

Assuming, in line with the National Strategy for Rural Development 2007-2013, that a key element in the country's regional policy is support for endogenous development in the voivodships, it is possible to identify conditions regarding the aforementioned spheres of economic and social activity that can be deemed favourable for the borderland area. The proposed bases that are to underpin endogenous development would also seem to meet the criterion for long-term development postulated in the National Strategy.

It is the multifunctional metropolitan areas of Poznań, Wrocław and Szczecin that are seen to be of the greatest importance. However, the full use of those metropolitan functions in the name of development in the borderland as a whole is first and foremost dependent on it having an effective system of communications and transport on both the regional and supraregional scales. A second thrust to action under the country's regional policy, in the name of the stimulated endogenous development of the borderland area, entails the necessary stimulation of science and education as the elements most likely to support research and development. Away from the metropolises, R & D may become the most important function behind the endogenous development of such centres as Zielona Góra, Słubice (together with Frankfurt on the Oder) and Jelenia Góra. The sizes, geographical locations and easily-accessible recreational and touristic attractiveness of these centres all suggest opportunities from a form of development that attaches primary importance to the university function. Gorzów Wielkopolski and Legnica also have chances to develop in regard to research and development, at least if they are able to attract high-tech industries.

The servicing of border traffic as a primary function in endogenous development takes in relatively small areas isolated from each other and widely dispersed along the border and in the immediate vicinity of the crossings thereof. Transport and logistics form another specific element to endogenous development but are again concentrated in the relatively small areas of transport/communications nodes. The development of industry is very much dependent on the speed with which the traditional sectors can be restructured and their output brought up to date. The traditional industrial centres continue to possess significant amounts of untapped development potential. Polish regional policy (e. g. as effected by a decisive investment impulse) could still restore many depressed industrial areas to the path of economic development. It is probable that the main role in any such revival would be played by small-scale manufacturing (to the extent that this would gain support from the instruments applied in the country's regional policy).

The functions prevailing over the largest areas are forest, agricultural and tourist management as broadly conceived, and are of course associated with valuable features of the natural environment to a very significant degree. However, proper use of these features while ensuring implementation of sustainable development principles requires coordination of regional policy at a level above that of the gmina and the voivodship.

The most important element stimulating economic development should be an established transport system of a cohesive nature that allows for the development of functional linkages on different levels. The presence of modern transport and communications infrastructure needs to be thought of as the very foundation of any growth in the region's

competitiveness, and as a precondition if socioeconomic integration with the country as a whole is to be achieved. On the other hand, the lack of certain key investments may put in place a barrier of fundamental importance that will tend to cancel out the positive effects otherwise accruing from integration into European Union space. In this situation, it is of key importance (in line with the European Spatial Development Perspective) that there be simultaneous and integrated development of transport systems at different hierarchical levels.

Irrespective of the directions and specialised thrusts that any future economic development of Poland's borderland may embark upon, particular attention needs to be paid to the development of higher-order services in the metropolitan areas, in the smaller centres, and in certain of the centres by the border. The major aim here will be to curtail the currently ongoing sapping of capacity on the Polish side, for example that now operating to the benefit of German travel agencies and air carriers. At present, a problem is posed, not merely by the fact that services on the German side are generally of superior quality, but also by the fact that spatial access to Polish providers of services in Polish towns and metropolitan areas is limited.

A fundamental role is to be assigned to the appropriate support and promotion of the Szczecin metropolitan area and city/port of Świnoujście, as port centres servicing the Polish-German borderland and its hinterland (including the metropolises of Berlin and Poznań). There would seem to be no justification for those concepts that assume a transfer of certain of the transport functions of the Szczecin-Świnoujście port complex to smaller Baltic centres and inland ports on the Oder (Schwedt). While the future development of Szczecin's metropolitan functions cannot be seen to lie solely with transport functions, these can of themselves provide a basis for the growth of higher-order services (including specialist education and training), as well as technologically-advanced production linked, for example, with the maritime economy.

It is in the interests of the borderland area that developmental priorities and environmental functions be weighed against one other. It is important for strategic-level spatial planning that the Polish party should not have its economic development restricted excessively by virtue of overly stringent environmental standards (such as those associated with the *Natura 2000* programme). The halt of many years' duration inevitably brought to the development of the borderland area (and other parts of Poland) cannot now represent a pretext for the enforcement of a development policy here that is of equal stringency to the one applying in Western European countries, which previously took the opportunities for development of their infrastructure (notably in transport) available to them, but not to countries further east. Any such policy would entrench the economic marginalisation of certain areas, ultimately not favouring the attainment of environmental objectives either.

It is also important that use within the system of socioeconomic development of near-border regions be made of their ecologically-valuable features, and most especially the natural wealth of the Nysa-Oder corridor, which is unique on the European scale. This requires that local communities be encouraged to give their acceptance to the protection of the most naturally-valuable areas, while at the same time necessitating a verification of environmental protection programmes, to ensure that these curtail the region's potential economic development to the most limited degree possible. One

of the pathways to the attainment of such objectives entails the most precious natural features being treated as of added value where the socioeconomic balance to regional development is concerned, such that the rational way of utilising them economically is to leave them to nature. Rational utilisation should be understood as activity of a kind that allows for the preservation and protection of valuable environmental features, while at the same time allowing for development activity. Instruments of particular significance in ensuring that such activity goes ahead are environmental impact assessments for particular developments, and – on the basis of them – searches for the optimal solutions as regards locations.

Water management and the state of cleanliness of waters pose a problem for the Polish-German borderland. This is true of purely managerial problems like those concerning flood protection and the utilisation of the inadequate water resources within the Nysa Łużycka basin, and that of the Upper and Middle Oder, and of matters relating to the poor sanitary state of surface waters (these constituting a serious barrier to utilisation and to regional development, thanks to hindered development of tourist, recreational, agricultural and settlement functions).

Monitoring and knowledge of the socioeconomic processes ongoing within each region and country should today be regarded as standard requirements for most better-developed countries in the world. Particular attention is usually paid to regions in which there are specific features associated with the large scale of ongoing changes, negative features or particularly rapid development. From the time of onset of the transformation, the border areas of Poland have naturally been subject to particularly dynamic and multi-dimensional processes that have to be assessed in both positive and negative terms. It is this ambiguity of assessment that makes careful observation of ongoing phenomena so very important.

Analyses carried out to date have made it possible to draw attention to several problems that pose a potential threat, and thus require rapid and far-reaching investigation and analysis.

A matter of primary significance is the delimitation of the border area, on the basis of the real range of impact and scope of certain economic and social linkages that are identifiably distinct in comparison with the rest of the country. Work of this kind should provide a definitive answer to any questions regarding the very existence of a genuine borderland region. In relation to the state's regional policy objectives, the borderland should be delimited as a region in which specific forms of action need to be taken. In this case, there is a need to identify the degree of spatial aggregation of analysed information (gmina, powiat or sub-regional levels, etc.).

In these circumstances, the country's regional policy is itself an important subject for study, especially when it comes to the consequences for integration or disintegration of the country's territorial integrity. Regional plans and strategies (from the different administrative tiers) – and most especially those for borderland areas – should be assessed from the point of view of Poland's national interests, and the interests of entities active on Polish territory.

A further research topic of strategic significance to the western borderland concerns the observation of developments as regards Polish-German economic and social links,

and most especially those whereby the Berlin metropolitan area exerts an influence on areas within Poland. The proximity of Berlin – and the huge economic and social potential that it entails – has much to offer, though it also gives rise to a number of threats. There is thus an absolute need for research on the potential development of the Szczecin, Poznań and Wrocław metropolitan areas, with a view to these coming to represent metropolitan centres of significance to western Poland's regional development through their being in some sense competitive with (an alternative to) Berlin.

Analyses should also assess opportunities for non-agricultural economic activity in rural areas. Earlier single-function development of these left a particularly indelible mark upon those communities in which the nationalised sector (of the State Farms) was dominant until quite recently. The extent and severity of rural poverty and social exclusion (in particular following the abrupt closure of the State Farms) demands rapid solutions. It is for this reason that the search for alternative sources of income represents another important study objective.

Cross-border trade and attendant passenger traffic need to be made subject to ongoing study, as does tourist traffic and its spatial distribution. It is of particular importance that the changing structure to expenditure on the part of Germans and other foreigners in Poland be fully appreciated. This would in turn allow for the identification of the service sectors that are developing.

The incessant emphasising – in practically all planning and strategic studies – of the role of tourism and the (overly-optimistic) possibilities for development it brings with it, make it essential that work on the sector's real significance for today's economy be carried out. Agritourism needs especially careful study, since this sector is indeed developing dynamically, while the data describing it are incomplete and subject to large errors (of possibly more than 30%).

Water is an issue in the Polish-German borderland. This is true, i.e., of such management-related matters as flood protection and the utilisation of what are insufficient water resources within the drainage basin of the Nysa Łużycka.

Environmental protection programmes need to be put into effect in such a way as to minimise limitations to potential economic development, while proposals for bringing valuable environmental features within development could be drawn up. Warning analyses regarding the environmental consequences of certain construction is of fundamental significance.

There is also a need for work on the consequences of the planned construction or ongoing reconstruction and remodelling of transport and communications infrastructure when it comes to changes in regional structure.

Adres autorów:

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
Polskiej Akademii Nauk,
ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa,
g.wecla@twarda.pan.pl

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego,
Polskiej Akademii Nauk, wydaje następujące publikacje seryjne:

Geographia Polonica, *Prace Geograficzne*, *Przegląd Geograficzny*,
Dokumentacja Geograficzna, *Europa XXI*, *Geopolitical Studies*,
Bibliografia Geografii Polskiej, *Atlas Warszawy*,

oraz *Atlas Rzeczypospolitej Polskiej (1995)*, *Centralny katalog zbiorów
kartograficznych w Polsce (2000)*.

MONOGRAFIE

1. T. Kozłowska-Szczęsna, K. Błażejczyk, B. Krawczyk, 1997, *Bioklimatologia człowieka*.
2. L. Starkel, 2001, *Historia Doliny Wisły od ostatniego zlodowacenia do dziś*.
3. T. Kozłowska-Szczęsna, K. Błażejczyk, B. Krawczyk, D. Limanówka, 2002, *Bioklimat uzdrowisk polskich i możliwości jego wykorzystania w lecznictwie*.
4. T. Kozłowska-Szczęsna, B. Krawczyk, M. Kuchcik, 2004, *Wpływ środowiska atmosferycznego na zdrowie i samopoczucie człowieka*.
5. A. Gawryszewski, 2005, *Ludność Polski w XX wieku*.
6. G. Węclawowicz, J. Bański, M. Degórski, T. Komornicki, P. Korceli, P. Śleszyński, 2006, *Przestrzenne zagospodarowanie Polski na początku XXI wieku*.

ATLAS WARSZAWY

1. Węclawowicz G., Jarosz A., 1993, *Struktury demograficzne i gospodarstw domowych*.
2. Węclawowicz G., Księżak J., 1994, *Struktury wykształcenia i zatrudnienia ludności w świetle Narodowego Spisu Powszechnego 1988*.
3. Węclawowicz G., Jarosz A., 1995, *Warunki mieszkaniowe ludności w świetle Narodowego Spisu Powszechnego 1988*.
4. Kozłowska-Szczęsna T., Błażejczyk K., Krawczyk B., 1996, *Środowisko fizyczno-geograficzne – niektóre zagadnienia*.
5. Węclawowicz G., Jarosz A., Śleszyński P., 1998, *Wybory parlamentarne 1991 i 1993*.
6. Misztal S., 1998, *Przekształcenia struktury przemysłu Warszawy*.
7. Potrykowska A., Śleszyński P., 1999, *Migracje wewnętrzne w Warszawie i województwie warszawskim*.
8. Luniak M., Nowicki W., Kozłowski P., Plit J., 2001, *Ptaki Warszawy 1962-2000*.
9. Śleszyński P., 2006, *Przedsiębiorstwa w przestrzeni Warszawy*.

Sprzedaż i prenumeratę publikacji IGiPZ PAN prowadzą księgarnie:

– Księgarnia DHN Sp. z o.o. PAN, ul. Szczęśliwicka 2/17, 02-352 Warszawa,
tel./fax 22/822-98-69; tel. 22/658-15-58.

– Główna Księgarnia Naukowa im. Bolesława Prusa, ul. Krakowskie Przedmieście 7,
00-068 Warszawa, tel. 826-18-35.

Po wejściu Polski do Unii Europejskiej nastąpiła zmiana sytuacji społeczno-politycznej i gospodarczej, a wraz z nią wysoka dynamika procesów społecznych i gospodarczych na obszarze pogranicza zachodniego. Sytuacja ta stworzyła nowe szanse i wyzwania dla polityki rozwoju regionalnego obszarów przygranicznych. Dotyczy to zwłaszcza pojawienia się nowych szans na ukształtowanie warunków sprzyjających spójności i aktywizacji gospodarczej tego obszaru poprzez, między innymi, uruchomienie programów inwestycyjnych w ramach funduszy strukturalnych oraz zmniejszenie barier w ruchu granicznym i przepływie osób, usług i towarów.

Niniejsza monografia stanowi próbę podsumowania i syntezy dotychczasowych badań, a także studiów planistycznych oraz strategicznych. Przedstawiono w niej wyniki analiz przestrzennych, opisujące i wyjaśniające aktualny stan oraz strukturę zagospodarowania przestrzennego polskiej części zachodniego pogranicza oraz generalnych kierunków rozwoju w długoletniej perspektywie. Analizy te mogą stanowić podstawę do określenia szans i zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych na analizowanym obszarze pogranicza.

Problematyka analiz obejmowała zagadnienia związane ze środowiskiem naturalnym i obszarami chronionymi, ochroną przeciwpowodziową, systemem osadniczym, procesami demograficznymi, wybranymi problemami rozwoju gospodarczego i społecznego oraz powiązaniami transgranicznymi, przestrzenią wiejską i rolnictwem, transportem i infrastrukturą techniczną, turystyką oraz rozwojem regionalnym.

PRACE GEOGRAFICZNE - 207