



Województwo
Dolnośląskie



Województwo
Lubuskie



Województwo
Zachodniopomorskie

MAPA ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH POLSKIEGO OBSZARU POGRANICZA POŁOŻONEGO WZDŁUŻ GRANICY POLSKO - NIEMIECKIEJ

opracowana na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury

Zespół autorski:

**Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne
we Wrocławiu**

dr inż. arch. Magdalena Belof
mgr inż. Przemysław Malczewski
mgr inż. Rajmund Nowicki

**Biuro Planowania Przestrzennego
Departamentu Rozwoju
Regionalnego i Planowania
Przestrzennego w Zielonej Górze**

mgr inż. Elżbieta Jaworska
mgr Anna Drzewiecka
mgr Ryszard Polus

**Regionalne Biuro Gospodarki
Przestrzennej Województwa
Zachodniopomorskiego
w Szczecinie**

mgr inż. arch. Leszek Jastrzębski
mgr Robert Kurowiak
tech. Mirosław Izdebski

Szczecin, czerwiec 2009



Spis treści/zawartość:

- I. Opis zadania / założenia / cele / korzyści.
- II. Podstawy formalne opracowania
- III. Metodyka / forma opracowania / zakres przestrzenny opracowania / zakres wykonywanych czynności:
 1. Forma opracowania (mapa/legenda/skala/opis).
 2. Zakres przestrzenny – delimitacja obszaru opracowania.
 3. Ogólna charakterystyka obszaru opracowania:
 - 1) wybrane informacje i dane statystyczne charakteryzujące województwa;
 - 2) sieć osadnicza obszaru;
 - 3) gospodarka – specjalne strefy ekonomiczne;
 - 4) funkcje publiczne - ważne ośrodki skupiające obiekty i inwestycje publiczne o znaczeniu ponadlokalnym i regionalnym.
 4. Inwentaryzacja analizowanych dokumentów o charakterze strategicznym i planistycznym:
 - 1) dokumenty unijne;
 - 2) umowy międzynarodowe;
 - 3) transgraniczne projekty i inicjatywy regionów;
 - 4) poziom krajowy – dok. strategiczne;
 - 5) poziom krajowy - szczegółowe dokumenty, regulacje, wykazy i programy branżowe w zakresie dróg kołowych, kolejowych, wodnych śródlądowych i morskich, portów i lotnisk;
 - 6) poziom wojewódzki – dok. strategiczne, plany zagospodarowania przestrzennego, inne programy i plany.
 5. Charakterystyka infrastruktury komunikacyjnej województw pogranicza, kompetencje zarządców infrastruktury:
 - 1) drogi kołowe – drogi krajowe,
 - 2) drogi kołowe – drogi wojewódzkie,
 - 3) kolej,
 - 4) drogi wodne morskie i śródlądowe, porty morskie i rzeczne,
 - 5) porty lotnicze i lotniska,
 - 6) połączenia transgraniczne – kierunki powiązań / infrastruktura graniczna.
 6. Priorytety województw i całego obszaru pogranicza.
 7. Wnioski.
- IV. Załączniki:
 1. Mapa zamierzeń inwestycyjnych polskiej części pogranicza – mapa drukowana w skali 1:300 000 (lub zmniejszenie),
 2. Mapa zamierzeń inwestycyjnych polskiej części pogranicza - CD.



I. Opis zadania / założenia / cele / korzyści.

Mapa zamierzeń inwestycyjnych polskiego obszaru pogranicza położonego wzdłuż granicy polsko - niemieckiej z założeniami ma stanowić jeden z elementów przyszłej koncepcji rozwoju pogranicza – „Studium pogranicza” i jednocześnie wspólny głos w dyskusji nad kształtem wizji jego rozwoju. Dlatego podstawowym kryterium było wypracowanie wspólnego stanowiska zainteresowanych podmiotów administracji samorządowej i urzędów państwowych realizujących swoje zadania w tym obszarze.

Podstawę opracowania mapy stanowi Umowa nr 0125/2009 z dnia 29 kwietnia zawarta w konsensusie w trakcie spotkania strony samorządowej województw przygranicznych z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury, które realizuje zapisy art. 46 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717 z późniejszymi zmianami) prowadząc współpracę transgraniczną i przygraniczną w zakresie zagospodarowania przestrzennego. Ponadto Mapa stanowi realizację zadań Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej do Spraw Współpracy Regionalnej i Przygranicznej.

Mapa ilustruje zasadnicze i priorytetowe dla poszczególnych regionów, ale przede wszystkim dla całego obszaru pogranicza elementy infrastruktury komunikacyjnej. Drogi kołowe wraz z węzłami drogowymi, linie kolejowe, drogi wodne, w tym śródlądowe i morskie wraz z portami rzecznyymi i morskimi, porty lotnicze i lotniska.

Mapa obejmuje w horyzoncie czasowym trzy wyodrębnione graficznie etapy tj.: stan istniejący (w tym infrastruktura w realizacji po uzyskaniu decyzji środowiskowych lub pozwolenia na budowę), stan projektowany (elementy nie posiadające decyzji ostatecznych, rozwiązania wariantowe, w niektórych wypadkach zatwierdzone w projektach i planach finansowych), stan planowany (elementy o nie ustalonym ostatecznie przebiegu, ilustrujące pożądany stan docelowy, np. postulaty województw mające swoje odzwierciedlenie w przyjętych dokumentach).

Wszystkie elementy infrastruktury zostały oznaczone zgodnie z ich kategorią lub klasą w układzie krajowym i międzynarodowym.

Ponadto, jako uzupełniające a istotne dla całego układu komunikacyjnego, przedstawiono najważniejsze elementy sieci osadniczej obszaru wskazując jednocześnie ośrodki o szczególnym znaczeniu, skupiające ponadregionalne funkcje publiczne. Wskazano również lokalizacje obszarów generujących rozwój gospodarczy takich jak specjalne strefy ekonomiczne.

Ze względu na skalę i zasięg przestrzenny opracowania, ograniczono ujęte w nim zagadnienia do tych o randze regionalnej i krajowej. W rezultacie weryfikacji pierwotnych założeń osiągnięto efekt, który określa podstawowy układ infrastruktury komunikacyjnej w kontekście całego pogranicza i uzupełniający go system powiązań. W celu wyodrębnienia, podkreślenia i uczynienia wybranych elementów infrastruktury transsportowej mapę uzupełniono schematami sieci TEN-T i sieci AGR wzdłuż granicy Polski i Niemiec oraz schematem generalizującym główne powiązania południkowe i uzupełniające je równoleżnikowe.



Mapa została sporządzona na podstawie przeglądu, inventaryzacji i analizy dokumentów o charakterze strategicznym i planistycznym, przyjętych do realizacji przez organy administracji rządowej i samorządowej różnych szczebli:

- dokumentów strategicznych poziomu krajowego,
 - obowiązujących aktów prawnych,
 - strategii rozwoju województw, w tym strategii transportowych,
 - planów zagospodarowania przestrzennego województw,
- a także innych znanych inicjatyw, opracowań i studiów odnoszących się do obszaru objętego opracowaniem, w tym takich jak:
- Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC,
 - Polsko-Niemiecki System Informacji Planistycznej PN-SIP – DP-PLIS,
 - Polsko-Niemiecki Obszar Rozwoju Odra/Nysa DPERON,
 - AB Landbrigde,
 - Baltic Gateway,
 - i wielu innych dotychczasowych opracowań obejmujących przedmiotową problematykę.

Analizy i badania przestrzenne mają na celu stworzenie możliwości wykorzystania mapy zamierzeń inwestycyjnych polskiej części pogranicza w lokalnym, regionalnym oraz krajowym systemie planowania przestrzennego i strategicznego w Polsce w odniesieniu do polityki regionalnej UE.

Głównym celem opracowania było sformułowanie w formie graficznej, wspartej syntetycznym opisem, priorytetów w zakresie infrastruktury komunikacyjnej obszaru polskiego pogranicza. Mapa stanowiąca ustrzał priorytetów powinna stanowić dla naszych partnerów z Niemiec, klarowne wytyczne do formułowania wspólnych przedsięwzięć i weryfikacji własnych zamierzeń o charakterze transgranicznym. Mapa jako element dyskusji nad kształtowaniem obrazu funkcjonowania obszaru pogranicza Zachodniej Polski ma za zadanie określić nasze możliwości, przedstawić kierunki działań w przestrzeni oraz wyartykułować interesy w ponadregionalnych i transgranicznych strukturach jednoczącej się Europy.

Istotnym wydaje się wskazać formy i kierunki przekształcania peryferyjnego oraz niekorzystnego położenia w aspekcie krajowym w bardziej korzystne położenie w układzie europejskim co zapewniłoby przestrzenną, gospodarczą i społeczną spójność polskiej części pogranicza ze wschodnią częścią Niemiec oraz z pozostałą częścią kraju.

Zakłada się, iż dla niemieckiej części pogranicza w przyszłości powstanie analogiczna mapa, co pozwoli podczas spotkań obu stron na identyfikację wspólnych i rozbieżnych koncepcji w oparciu o przedstawione realizowane, projektowane i planowane inwestycje.

Rezultaty prac widoczne na Mapie odzwierciedlają aktualny stopień realizacji i zawiązania prac projektowych i planistycznych. Mapa pogranicza stanowi wkład do zrozumienia bilateralnych celów planowania i priorytetów obu partnerów a realizowane prace przyczyniają się do kontynuacji i intensyfikacji transgranicznego dialogu planistycznego. Ten nieformalny a dla integracji bardzo ważny proces może tworzyć ramy dla późniejszych uzgodnień konkretnych projektów, które mogą być przygotowywane, przyjmowane i w ostatecznym etapie wdrażane.

Podstawową korzyścią wynikającą z realizacji zadania p. n. *Mapa zamierzeń inwestycyjnych polskiej części pogranicza* będzie zweryfikowana przez trybun województwa pogranicza przy współudziale Ministerstwa Infrastruktury mapa



realizowanych, planowanych i projektowanych przedsięwzięć infrastrukturalnych (branża komunikacyjnej) obszaru objętego opracowaniem. Kompleksowa analiza i ujęcie problematyki transportowej w całym obszarze pogranicza pozwoli na wypracowanie jednolitej, spójnej wewnętrznie i reprezentatywnej na zewnątrz ilustracji zamierzeń inwestycyjnych w zakresie układu transportowego. Sporządzony w ten sposób materiał, po dokonaniu niezbędnych uzgodnień, będzie stał się czytelny i jednoznaczny informacją dla partnerów zewnętrznych.

Ponadto sporządzenie mapy wspólnym wysiłkiem służb planistycznych trzech województw stanowi ważny element w rozwijaniu współpracy regionów pogranicza na tej płaszczyźnie. Efekt wspólnych prac wykazał potrzebę z doświadczeń województw pogranicza i ich jednostek projektowych do prowadzenia prac projektowych i planistycznych w całym obszarze ich kompetencji.

II. Podstawy formalne opracowania

Mapa została sporządzona na podstawie ustaleń podjętych na spotkaniu w dniu 8 stycznia w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie. W spotkaniu, którego głównym tematem była wizja rozwoju pogranicza Polski i Niemiec, wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, Urzędu Morskiego w Szczecinie, Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, urzędów marszałkowskich i ich służb planistycznych z województw dolnośląskiego, lubuskiego i zachodniopomorskiego.

Zgodnie z art. 46 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717 z późniejszymi zmianami) Minister właściwy do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej m.in. koordynuje zgodność planów zagospodarowania przestrzennego województw z koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju oraz w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego prowadzi współpracę transgraniczną i przygraniczną w zakresie zagospodarowania przestrzennego.

Tym samym Mapa stanowić będzie realizację zadań i zaleceń Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej Polsko-Niemieckiej Komisji Marszałkowskiej do Spraw Współpracy Regionalnej i Przygranicznej.

W wyniku przeprowadzonej dyskusji ustalono, iż jednym z elementów kształtowania wizji rozwoju pogranicza powinno być wspólnie wypracowane stanowisko zainteresowanych podmiotów administracji samorządowej i urzędów państwowych realizujących swoje zadania w tym obszarze. Przyjęto, że planowana w Szczecinie międzynarodowa konferencja „Transgraniczne planowanie przestrzenne – uwarunkowania i możliwości realizacyjne” będzie właściwa dla zaprezentowania m.in. w formie graficznej priorytetów, zamierzeń inwestycyjnych polskiej części pogranicza.

W związku z powyższym ustalono, iż służby planistyczne województw pogranicza opracują wspólnie przy koordynacji Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego ze Szczecina, mapę i lustrującą powyższą problematykę.



Zgodnie z przywołanymi powyżej ustaleniami ze spotkania w dniu 8 stycznia 2009 r. w Szczecinie Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej przedłożyło ofertę na wykonanie przedmiotowej mapy określającą podstawowe założenia merytoryczne projektu oraz jego koszt. W wyniku przyjęcia oferty w dniu 29 kwietnia 2009 r. została podpisana Umowa Nr 0125/2009 pomiędzy Ministrem Infrastruktury a Regionalnym Biurem Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego na sporządzenie *Mapy zamierzeń inwestycyjnych polskiej części pogranicza*. Umowa zakładała opracowanie przede wszystkim i w pierwszej kolejności części graficznej oraz jej prezentację na konferencji w Szczecinie. Uzupełniającym elementem zlecenia jest niniejszy opis projektu.

III. Metodyka / forma opracowania / zakres przestrzenny opracowania / zakres wykonanych czynności

Przyjęta metodologia opracowania wynika z ustalonego z Zamawiającym zakresu. Przyjęto, iż na potrzeby sporządzenia Mapy zostaną przeanalizowane dokumenty strategiczne i planistyczne poziomu krajowego i regionalnego a także inne opracowania o charakterze planistycznym związane z infrastrukturą komunikacyjną. W wyniku przeprowadzonej analizy zostały wyodrębnione inwestycje i zamierzenia projektowe wpisujące się w założenia projektu. W związku z zakresem przestrzennym opracowania i związaną z nim skalą możliwą do prezentacji czytelnej mapy wynikowej ograniczono ujęte w nim zagadnienia do tych o randze krajowej, ponadregionalnej i regionalnej.

W sposobie przedstawienia infrastruktury komunikacyjnej przyjęto podział na trzy zasadnicze grupy odzwierciedlający stan realizacji. Jest to infrastruktura istniejąca (w tym w realizacji po uzyskaniu wymaganych decyzji środowiskowych lub pozwolenia na budowę), następnie projektowana (elementy nie posiadające ostatecznych decyzji, rozwiązania wariantowe, w niektórych wypadkach w całości lub w części zatwierdzone w projektach i planach finansowych) i w trzeciej grupie, infrastruktura postulowana (elementy o nie ustalonym ostatecznie przebiegu, ilustrujące pożądany stan docelowy, np. postulaty województw czy instytucji od powiadzialnych za realizację poszczególnych elementów infrastruktury).

Ustalono również jakie elementy infrastruktury komunikacyjnej – w układzie branżowym – będą przedstawione na Mapie. Są to drogi kołowe wraz z węzłami drogowymi (zgodnie z przyjętym zakresem są to drogi krajowe i wojewódzkie), linie kolejowe (linie magistralne, projektowane i planowane linie wysokich prędkości, linie państwowe i lokalne z oznaczeniem ważnych obiektów inżynierskich takich jak mosty kolejowe), drogi wodne, w tym śródlądowe z podziałem na klasy żeglowności i torowiska w obszarze morskich wód wewnętrznych wraz z portami rzeczno- i morskimi a ponadto porty lotnicze i lotniska. Jedynie w przypadku linii kolejowych występują sytuacje, w których istniejąca infrastruktura nie jest wykorzystywana, jednakże ze względu na możliwość przywrócenia do eksploatacji zdecydowano się ją pokazać (nieczynne bądź zawieszane linie, przeważnie o znaczeniu regionalnym).

W kolejnym etapie pracy i analizy zebranych informacji z powyższych elementów wyodrębniono w legendzie dwie zasadnicze grupy przedstawiające „Podstawowy system transportowy” i „Uzupełniający system transportowy”.



Do pierwszego z nich zaliczono istniejące, realizowane i planowane odcinki autostrad (A2, A4, A8), dróg ekspresowych (S3, S5) wraz z towarzyszącymi obiektami inżynierskimi, istniejącą magistralną linią kolejową (Nr 132, 273, 401 w ciągu linii C-E 59), projektowane i planowane linie kolejowe wysokich prędkości, odrzańską drogę wodną, tor wodny łączący porty w Szczecinie i Świnoujściu z wyjściem na Skandynawię oraz porty lotnicze we Wrocławiu (Strachowice), Zielonej Górze (Babimost) i Szczecinie (Goleniów). W większości wymienionych elementów infrastruktury komunikacyjnej stanowi rdzeń planowanego korytarza CETC, co zostało graficznie podkreślone poprzez wskazanie powiązań w relacji północ – południe.

Drugi „uzupełniający układ transportowy” stanowią pozostałe elementy infrastruktury, w tym drogi krajowe i wojewódzkie, linie kolejowe państwowe i lokalne, porty morskie, rzeczne i lotniska.

Wszystkie elementy infrastruktury zostały oznaczone zgodnie z ich kategorią lub klasą w układzie krajowym i międzynarodowym.

Jako uzupełniające, zamieszczono na Mapie informacje dotyczące sieci osadniczej (wg liczby mieszkańców), ośrodków skupiających ważne dla regionów funkcje publiczne, specjalnych stref ekonomicznych. Ponieważ najważniejszym elementem Mapy jest infrastruktura komunikacyjna zdecydowano się ograniczyć treść mapy do wskazania jedynie terenów zurbanizowanych, lasów i wód, w tym morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego.

Przy tak sformułowanych założeniach i na podstawie analizy zbranego materiału określono zawartość legendy mapy odpowiadającą opisanemu powyżej podziałowi infrastruktury komunikacyjnej w horyzoncie czasowym, branżowym i funkcjonalnym.

Dodatkowe warstwy informacji takie jak oznaczenia dróg granicznych międzynarodowego (AGR) czy międzynarodowych linii kolejowych objętych umowami A GC (o głównych międzynarodowych liniach kolejowych) i AGTC (o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących) oraz międzynarodowych dróg wodnych w sieci AGN wyodrębniono na schemacie. Podobnie przedstawiono infrastrukturę sieci TEN-T (Transeuropejskie Sieci Transportowe - Trans-European Network-Transport).



MAPA ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH POLSKIEGO OBSZARU POGRANICZA POŁOŻONEGO WZDŁUŻ GRANICY POLSKO-NIEMIECKIEJ



Oznaczenia

PODSTAWOWY SYSTEM TRANSPORTOWY

Stany 1) i 2): granice administracyjne (państwa, województwa, powiaty), ośrodki osadnicze (miasta).

UZUPEŁNIAJĄCY SYSTEM TRANSPORTOWY

Stany 1), 2) i 3): sieć drogową (autostrada, droga ekspresowa, drogi wojewódzkie), sieć kolejową (linia państwowa, lokalna, nieliczyna), porty morskie i lotnicze, powiązania relacji.

OZNACZENIA OGÓLNE

Granice administracyjne: granica państwa, granica województwa, granica powiatu.

Ośrodki osadnicze: miasta pow. 200 000 mieszk., miasta od 100 000 do 200 000 mieszk., miasta od 50 000 do 100 000 mieszk., miasta od 20 000 do 50 000 mieszk.

Potencjał ekonomiczny: ośrodek skupiający ponadregionalne funkcje publiczne, specjalna strefa ekonomiczna (SSE).

Pozostałe oznaczenia: droga międzynarodowa, międzynarodowa linia kolejowa, międzynarodowa droga wodna, teren zurbanizowany, teren leśny, woda, morze terytorialne i morskie wody wewnętrzne.

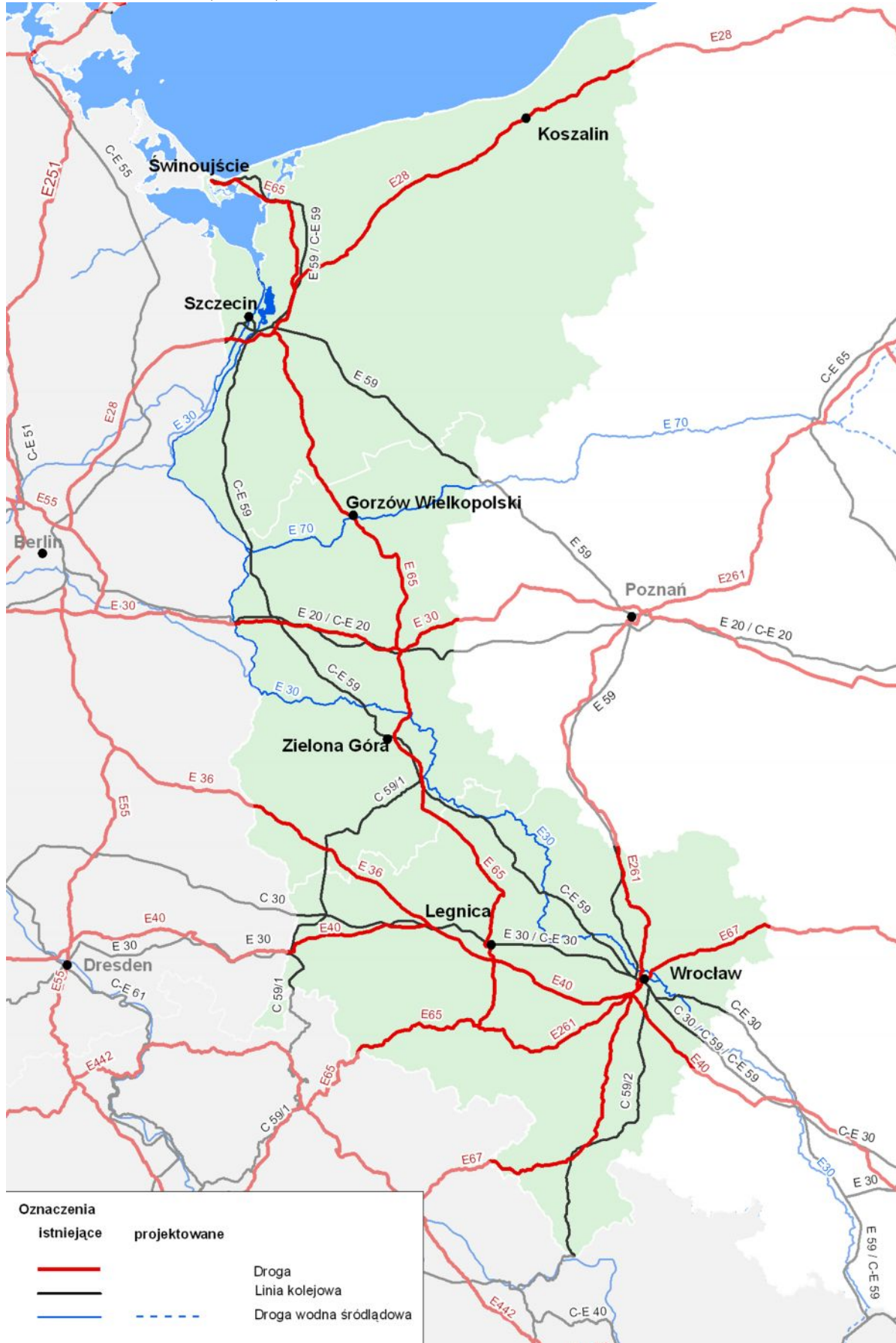
1) stan obecny / w realizacji - inwestycje posiadające decyzję środowiskową (lub porzucenie na budowę (jedną konserty przyzbieg inwestycji inżynier) lub projekt robót budowlanych (inż) (inwestycji)

2) stan projektowany, który nie posiada w/w dokumentów i jest w fazie wariantowej (brak jednego konkretnego projektu)

3) elementy nie ujęte w programach inwestycji rządowych w/w samorządowych, jednocześnie istniejące dla rozwoju regionu (np.: postuluje zarządu województwa)

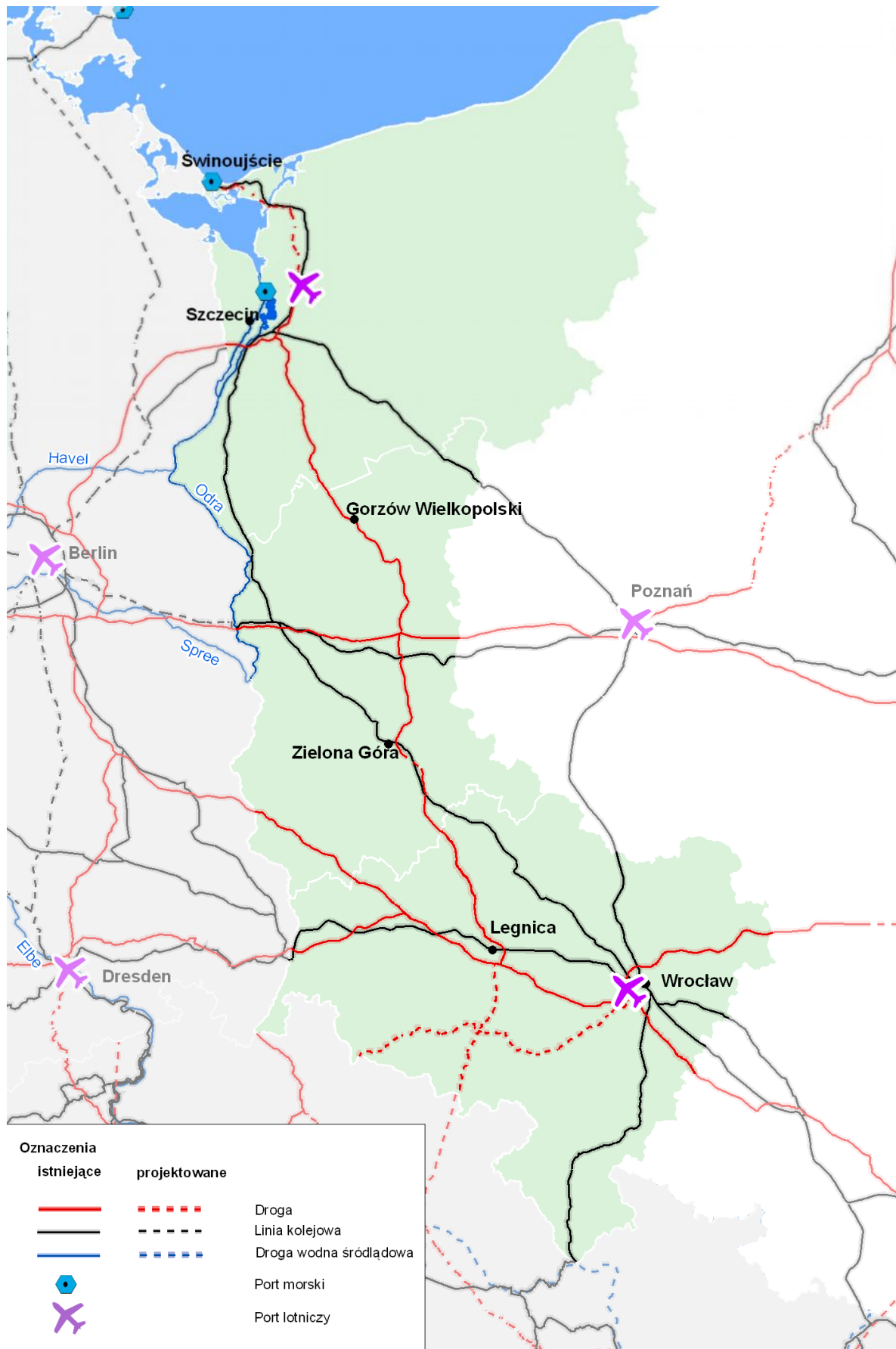


Schemat sieci AGR, AGC, AGTC i AGN





Schemat sieci TEN-T





1. Forma opracowania (mapa/legenda/skala/opis)

Mapa została wykonana w technice GIS (geograficzny system informacji/system informacji przestrzennej) przy wykorzystaniu oprogramowania ArcMap na podstawie aktualnych wrastrw i danych uzyskanych z biur planistycznych poszczególnych województw. Założono również możliwość wykorzystania w części systemu DPPLIS (Polsko – Niemiecki System Informacji Przestrzennej). Na potrzeby prezentacji mapy na konferencji w Szczecinie sporządzono wydruk w skali 1 : 300 000. Legenda mapy została opracowana na podstawie opisanych powyżej założeń i wyników prac.

2. Zakres przestrzenny - delimitacja obszaru opracowania

Delimitacja obszaru pogranicza jest stosunkowo trudnym zadaniem i w dotychczasowej historii prowadzonych studiów i analiz różnie przyjmowano ostateczny zasięg obszaru. Kwestia oddziaływania granicy na położone w jej sąsiedztwie obszary jest uzależniona od wielu kryteriów, dlatego na potrzeby konkretnych opracowań zawsze dokonujemy swego rodzaju generalizacji. Istotny też jest przedmiot opracowania, który w zależności od skali i zasięgu poruszanej problematyki może obejmować zdecydowanie różny obszar.

W przypadku niniejszego projektu oczywiste było, iż z racji jego przedmiotu i ponadlokalnego zasięgu dotyczy on nie tylko gmin czy powiatów przygranicznych, ale całych regionów.

Pierwotny zasięg przestrzenny szczegółowych analiz miał charakter minimalny i dotyczył wstępnie obszarów objętych programami Europejskiej Współpracy Terytorialnej z zachodnią częścią województwa Zachodniopomorskiego, całe województwo Lubuskie i południowo-zachodnią część województwa Dolnośląskiego. Tak wyznaczony obszar nie obejmował m.in. Wrocławia i Koszalina. W wyniku wspólnych analiz sieci infrastruktury komunikacyjnej województw, stwierdzono jednoznacznie, iż Mapa musi obejmować również Wrocław i wschodnią część województwa zachodniopomorskiego z Koszalinem.

Ostatecznie na potrzeby opracowania Mapy przyjęto do analizy zasięg obejmujący obszar trzech całych województw pogranicza.

Tak wyznaczony obszar obejmuje swym zasięgiem powierzchnię 56 827 km². W jego granicach funkcjonują cztery euroregiony: Pomerania (rok utworzenia 1995, Polska/Niemcy/Szwecja), Pro Europa Viadrina (rok utworzenia 1993, Polska/Niemcy), Sprewa – Nysa - Bóbr (rok utworzenia 1993, Polska/Niemcy), Nysa (rok utworzenia 1991, Polska/Niemcy/Czechy). Jest to o tyle istotne, iż euroregiony często zajmują się czynnie rozwiązywaniem problemów w zakresie infrastruktury komunikacyjnej i ogólnie pojętej dostępności na wielu poziomach od lokalnego do regionalnego.



Obszar objęty opracowaniem



Mapa zamierzeń inwestycyjnych pogranicza została opracowana dla regionu pokrywającego się z granicami trzech województw graniczących z zachodnim sąsiadem kraju, wzdłuż rzeki Odry i Nysy.



3. Ogólna charakterystyka obszaru opracowania.

1) wybrane informacje i dane statystyczne charakteryzujące województwa
(dane za rok 2008):

a) Województwo zachodniopomorskie:

- siedziba władz samorządowych województwa:	Szczecin
- ludność:	1 691 096
- gęstość zaludnienia:	74 mieszk./km ²
- przyrost naturalny:	1,1
- powierzchnia (km ²):	22 892 km ²
- pow. użytków rolnych (km ²):	11 346,73 km ²
- pow. gruntów zurbanizowanych:	954,49 km ²
- pow. wód:	1 195,91 km ²
- pow. lasów (km ²):	8 442,39 km ²
- wskaźnik urbanizacji:	68,8 %
- PKB (na 1 mieszkańca w 2006 roku):	25 324
- wydatki inwestycyjne (PLN na 1 mieszkańca):	4 100
- liczba podmiotów REGON (w tym na 1000 mieszk.):	213 124 / 126
- przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto (PLN):	2 615,83
- stopa bezrobocia rejestrowanego:	13,4 %
- długość dróg krajowych:	1 099 km
- długość dróg wojewódzkich:	2 123 km
- długość czynnych linii kolejowych:	1 214 km
- obszary chronione: (% pow. województwa, bez obszarów NATURA 2000)	21,5 %

b) Województwo Lubuskie:

- siedziba władz samorządowych województwa:	Zielona Góra
- ludność:	1 008 500
- gęstość zaludnienia:	72 mieszk./km ²
- przyrost naturalny:	1,33
- powierzchnia (km ²):	13 988 km ²
- pow. użytków rolnych (km ²):	5 737,09 km ²
- pow. gruntów zurbanizowanych:	584,93 km ²
- pow. wód:	244,65 km ²
- pow. lasów (km ²):	7 142,05 km ²
- wskaźnik urbanizacji:	63,9 %
- PKB (PLN na 1 mieszkańca):	24 733
- wydatki inwestycyjne (PLN na 1 mieszkańca):	4 529
- liczba podmiotów REGON / na 1000 mieszk.:	101 861 / 100
- przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto (PLN):	2 276,83
- stopa bezrobocia rejestrowanego:	14,0
- długość dróg krajowych:	860,87 km
- długość dróg wojewódzkich:	1 560,32 km
- długość czynnych linii kolejowych:	920,06 km
- obszary chronione: (% pow. województwa, bez obszarów NATURA 2000)	39,2 %



c) Województwo Dolnośląskie:

- siedziba władz samorządowych województwa:	Wrocław
- ludność:	2 874 506
- gęstość zaludnienia:	144 mieszk./km ²
- przyrost naturalny:	-0,2
- powierzchnia (km ²):	19 946,77 km ²
- pow. użytków rolnych (km ²):	12 013,05 km ²
- pow. gruntów zurbanizowanych:	1 317,78 km ²
- pow. wód:	173,31 km ²
- pow. lasów (km ²):	6 179,55 km ²
- wskaźnik urbanizacji:	70,6 %
- PKB (PLN na 1 mieszkańca):	29 730
- wydatki inwestycyjne (PLN na 1 mieszkańca):	6 041
- ilość podmiotów REGON / na 1000 mieszk.:	316 720 / 110
- przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto (PLN):	2 860,66
- stopa bezrobocia rejestrowanego:	10,2
- długość dróg krajowych:	1 252 km
- długość dróg wojewódzkich	1 926 km
- długość czynnych linii kolejowych:	1 727 km
- obszary chronione:	18,1 %
(% pow. województwa, bez obszarów NATURA 2000)	

2) sieć osadnicza obszaru:

Struktura sieci osadniczej obszaru pogranicza jest stosunkowo stabilna i ulega niewielkim przekształceniom na styku dużych miast z ich zapleczem w gminach sąsiednich na skutek przebiegających od lat procesów suburbanizacji.

Największymi i dominującymi ośrodkami obszarów są Szczecin i Wrocław będące jednocześnie ośrodkami administracji wojewódzkiej województwa zachodniopomorskiego i dolnośląskiego. W województwie lubuskim siedziba władz samorządu województwa mieści się w Zielonej Górze natomiast Wojewoda ma swoją siedzibę w Gorzowie Wielkopolskim.

Na potrzeby graficznej prezentacji sieci osadniczej przyjęto kryterium ilości mieszkańców. Dla czytelności Mapy pokazano jedynie ośrodki największe i jednocześnie najważniejsze w następujących przedziałach:

- miasta o liczbie ludności powyżej 200 tys.:
 - Wrocław - ok. 630 tys.,
 - Szczecin - ok. 410 tys.,
- miasta o liczbie ludności w przedziale od 100 do 200 tys.:
 - Wałbrzych – ok. 127 tys.,
 - Gorzów Wielkopolski – ok. 125 tys.,
 - Zielona Góra – ok. 117 tys.,
 - Koszalin - ok. 107 tys.,
 - Legnica – ok. 106 tys.,
- miasta o liczbie ludności w przedziale od 50 do 100 tys.:
 - Jelenia Góra – ok. 87 tys.,
 - Lubin – ok. 77 tys.,
 - Stargard Szczeciński – ok. 70 tys.,



- Głogów – ok. 69 tys.,
- Świdnica – ok. 60 tys.,
- d) miasta o liczbie ludności w przedziale od 20 do 50 tys.:
- Kołobrzeg – ok. 45 tys. zachodniopomorskie,
- Bolesławiec – ok. 41 tys. dolnośląskie,
- Świnoujście – ok. 40 tys. zachodniopomorskie,
- Nowa Sól – ok. 40 tys. lubuskie,
- Żary – ok. 39 tys. lubuskie,
- Szczecinek – ok. 38 tys. zachodniopomorskie,
- Oleśnica – ok. 37 tys. dolnośląskie,
- Dzierżonów – ok. 34 tys. dolnośląskie,
- Police – ok. 34 tys. zachodniopomorskie,
- Zgorzelec – ok. 33 tys. dolnośląskie,
- Bielawa – ok. 31 tys. dolnośląskie,
- Oława – ok. 31 tys. dolnośląskie,
- Kłodzko – ok. 28 tys. dolnośląskie,
- Żagań – ok. 26 tys. lubuskie,
- Wałcz – ok. 26 tys. zachodniopomorskie,
- Nowa Ruda – ok. 24 tys. dolnośląskie,
- Jawor – ok. 24 tys. dolnośląskie,
- Białogard – ok. 24 tys. zachodniopomorskie,
- Świebodzice – ok. 23 tys. dolnośląskie,
- Goleniów – ok. 22 tys. zachodniopomorskie,
- Lubań – ok. 22 tys. dolnośląskie,
- Świebodzin – ok. 21 tys. lubuskie,
- Kamienna Góra – ok. 21 tys. dolnośląskie,
- Polkowice – ok. 21 tys. dolnośląskie,
- Gryfino – ok. 21 tys., zachodniopomorskie.

3) gospodarka – specjalne strefy ekonomiczne:

Specjalne strefy ekonomiczne zostały powołane w celu zdynamizowania rozwoju gospodarczego. Główną ideą tworzenia specjalnych stref ekonomicznych było dążenie do złagodzenia strukturalnego bezrobocia w wybranych regionach kraju poprzez skierowanie tam nowych inwestycji dzięki zastosowaniu pakietu zachęt finansowych, głównie w formie ulg podatkowych. Z biegiem czasu poszczególne strefy rozrastały się i obecnie niektóre z nich prowadzą działalność także w miejscach odległych od swych macierzystych lokalizacji. Obecnie (2009 r.) zajmują one łącznie ponad 11 tys. ha.

Tworzenie specjalnych stref ekonomicznych w Polsce reguluje ustawa z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych (Dz. U. Nr 123, poz. 600), znowelizowana ustawą z dnia 16 listopada 2000 r. o zmianie ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz. U. Nr 117, poz. 1228) oraz ustawą z dnia 2 października 2003 r. o zmianie ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych i niektórych ustaw (Dz. U. Nr 188 poz. 1840).



- a) na terenie woj. zachodniopomorskiego działają trzy specjalne strefy ekonomiczne:
- Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna,
 - Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna,
 - Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna,
- b) na terenie woj. lubuskiego działają dwie specjalne strefy ekonomiczne:
- Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna,
 - Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna Invest-Park (WSSE),
- c) na terenie woj. dolnośląskiego działają cztery specjalne strefy ekonomiczne:
- Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna Invest-Park,
 - Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna,
 - Kamiennogórska Specjalna Strefa Ekonomiczna Małej Przedsiębiorczości,
 - Tarnobrzaska Specjalna Strefa Ekonomiczna.

Rozmieszczenie SSE (podstref) w obszarze opracowania (wg miejscowości):

- a) na terenie woj. zachodniopomorskiego:

- Police,
- Goleniów,
- Karlino,
- Gryfino,
- Stargard,
- Koszalin

- b) na terenie woj. lubuskiego:

- Strzelce Krajeńskie,
- Gorzów Wielkopolski,
- Międzyrzecz,
- Nowa Sól,
- Zielona Góra,
- Czerwieńsk,
- Szprotawa,
- Bytom Odrzański,
- Lubsko,
- Gubin,
- Sulęcín,
- Rzepin,
- Słubice,
- Kostrzyn nad Odrą,

- c) na terenie woj. dolnośląskiego:

- Żmigród,
- Prusice,
- Jelcz-Laskowice,
- Wołów,
- Komorniki,
- Wrocław,
- Stanowice,
- Godzinkowice,
- Oława,
- Syców,
- Strzelin,



- Wiązów,
- Brzeg Dolny,
- Dzierżoniów,
- Kłodzko,
- Kudowa-Zdrój,
- Nowa Ruda,
- Bystrzyca Kłodzka,
- Świdnica,
- Świebodzice,
- Strzegom,
- Żarów,
- Ząbkowice Śląskie,
- Wałbrzych,
- Głogów,
- Jawor,
- Chojnów,
- Krzywa,
- Nowa Wieś Legnicka,
- Prochowice,
- Lubin,
- Polkowice,
- Przemków,
- Złotoryja,
- Legnica,
- Wykroty,
- Lubań,
- Radomirze,
- Kamienna Góra,
- Krzeszów,
- Kowary,
- Lubawka,
- Piechowice,
- Jelenia Góra,
- Bolesławiec.

- 4) funkcje publiczne - ważne ośrodki skupiające obiekty i inwestycje publiczne o znaczeniu ponadlokalnym i regionalnym:

Wskazano najważniejsze ośrodki skupiające istotne dla regionów funkcje publiczne takie jak szkolnictwo wyższe, administracja publiczna o zasięgu wojewódzkim, kultura i inne o zasięgu regionalnym:

- a) Szczecin,
- b) Koszalin,
- c) Gorzów Wielkopolski,
- d) Słubice,
- e) Zielona Góra,
- f) Legnica,
- g) Wrocław.



4. Inwentaryzacja an alizowanych dokumentów o ch arakterze st rategicznym i planistycznym

- 1) dokumenty unijne:
 - a) Strategia Lizbońska;
 - b) Strategia Goeteborska;
 - c) Strategiczne Wytyczne W spółnoty dl a spójności gospodarczej , społecznej i terytorialnej (2006/702/WE);
 - d) Decyzja Nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wy tycznych d otyczących r ozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (zmienionej Decyzjami Nr 1346/2001 i 884/2004);
 - e) Rozporządzenie Komisji (WE) Nr 158/2007 z dnia 16 lutego 2007 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1358/2003 w odniesieniu do wykazu portów lotniczych wspólnoty,
 - f) Europejska Strategia Zarządzania Ruchem Lotniczym;
- 2) Umowy międzynarodowe:

Umowa sporządzona w Bonn dnia 6 listopada 1992 r. między Rządem RP a Rządem R FN o prz ejsiach granic znych i rodz ajach ruc hu g ranicznego. (M.P. z dnia 24 lipca 2003 r.),
- 3) transgraniczne projekty i inicjatywy regionów:
 - a) DPERON – Polsko – niemiecki obszar rozwoju Odra – Nysa,
 - b) D-P-PLIS - Polsko – niemiecki system informacji przestrzennej,
 - c) CETC - Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy,
 - d) AB Landbrigde,
 - e) Baltic Gateway,
 - f) Translogis.
- 4) poziom krajowy – dok. strategiczne:
 - a) Narodowe Strategiczne Ra my O dniesienia na l ata 2007-2013 przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 29 listopada 2006 r.;
 - b) Strategia Rozwoju Kraju na lata 2007-2015 przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 29 listopada 2006 r.;
 - c) Polityka Transportowa Pa ństwa na l ata 2006-2025 przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 27 czerwca 2005 r.;
 - d) Strategia Dla Transportu Kolejowego do roku 2013 przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 13 kwietnia 2007 r.;
 - e) Strategia Rozwoju Pol skiej Gosp odarki Mors kiej do roku 2015 przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 11 października 2005 r.;
 - f) Strategia Rozwoju Portów Morskich do 2015 przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13 listopada 2007 r.;
 - g) Krajowy Program Bezpieczeństwa Ru chu Drogowego 2005-2007-2013 GAMBIT2005 przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 19 kwietnia 2005 r.;
 - h) Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 25 września 2007 r.;
 - i) Program Rozwoju Sieci Lotnisk I Lotniczych Urządzeń N aziemnych przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 8 maja 2007 r.;



- j) Program Rozwoju Służb Ratownictwa Morskiego w latach 2007-2009 przyjęty w dniu 19 grudnia 2006 r.;
 - k) Narodowy Plan Wdrażania ERTMS projekt przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 6 marca 2007 r.
- 5) poziom krajowy - szczegółowe dokumenty, regulacje, wykazy i programy branżowe w zakresie dróg kołowych, kolejowych, wodnych śródlądowych i morskich, portów i lotnisk:
- a) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334)
 - b) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 lutego 2007 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 35, poz. 220),
 - c) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 marca 2007 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. Nr 61, poz. 412),
 - d) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji Śródlądowych dróg wodnych,
 - e) Strategia Rozwoju Portów Morskich do 2015 przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13 listopada 2007 r.,
 - f) Strategia Rozwoju Polskiej Gospodarki Morskiej do roku 2015 przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 11 października 2005 r.,
 - g) Analiza potrzeb inwestycyjnych w zakresie żeglugi śródlądowej na rzece Odrze w latach 2007-2013,
 - h) Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 8 maja 2007 r.,
- 6) poziom wojewódzki – dotychczasowe, plany zagospodarowania przestrzennego, inne programy i plany:
- a) Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 r. - Uchwała Nr XXVI/303/05 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 grudnia 2005 r.,
 - b) Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego aktualizacja z horyzontem czasowym do 2020 r. - uchwała Nr XXXVII/260/2005 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 19 grudnia 2005 r.,
 - i) Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego - Uchwała Nr XLVIII/649/2005 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 listopada 2005 r.,
 - c) Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego z 2002 r. - Uchwała Nr XXXII/334/02 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 26 czerwca 2002 r.
 - d) Plan zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego z 2002 r. - uchwała Sejmiku Województwa Lubuskiego Nr XXXVII/272/2002 z dnia 02 października 2002 r.
 - e) Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego z 2002 r. - uchwała Sejmiku Województwa Dolnośląskiego Nr XLVIII/873/2002 z dnia 30 sierpnia 2002 r.
 - f) wojewódzkie strategie branżowe – sektora transportowego,
 - g) wieloletnie plany inwestycyjne,
 - h) regionalne programy operacyjne,
 - i) programy branżowe zarządców infrastruktury komunikacyjnej.



5. Charakterystyka i infrastruktury komunikacyjnej w wojództw po granicza, kompetencje zarzadców infrastruktury

1) drogi kołowe – drogi krajowe:

Zgodnie z Ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. nr 19 z 2007 r. poz. 115 z późniejszymi zmianami), do dróg krajowych zalicza się:

- autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągach do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych,
- drogi międzynarodowe,
- drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych,
- drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów),
- drogi alternatywne dla autostrad płatnych,
- drogi stanowiące ciągi obwodnicowe dużych aglomeracji miejskich,
- drogi o znaczeniu obronnym.

Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Wykonuje on zadaniami z zarządcy dróg krajowych oraz realizuje budżet państwa w zakresie dróg krajowych.

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad realizuje swoje zadania przy pomocy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w skład której wchodzi centralna w Warszawie oraz 16 oddziałów w województwach.

W obszarze opracowania działają oddziały:

- w Szczecinie (w zarządzie znajduje się 1042,9 km dróg krajowych, są to drogi krajowe nr: 3, 6, 10, 11, 13, 20, 23, 25, 26, 31, 37, w tym autostrada A6 i droga ekspresowa S3 oraz 160 mostów i wiaduktów),
- w Zielonej Górze (administruje siecią dróg krajowych o łącznej długości 860,87 km, są to drogi krajowe nr: 2, 3, 12, 18, 22, 24, 27, 29, 31, 32),
- we Wrocławiu (łącznie 1236,9 km dróg (w tym autostrady A-4, A-18 i A-8 - w projektowaniu, drogi ekspresowe S-3, S-5, S-8) oraz 476 mostów i wiaduktów).

Podstawowe zadania zarządu w terenie pełnią podległe poszczególnym Oddziałom GDDKiA rejonu dróg krajowych.

Do zadań Oddziałów, jako zarządców dróg krajowych, należą sprawy związane z budową, modernizacją, utrzymaniem i ochroną wszystkich dróg krajowych oraz mostów na tych drogach, znajdujących się poza granicami miast na prawach powiatu a w szczególności:

- opracowanie projektów planów rozwoju sieci drogowej;
- opracowanie projektów planów finansowania budowy, utrzymania i ochrony dróg oraz obiektów mostowych;
- pełnienie funkcji inwestora, w tym w szczególności zapełnienie finansowania przedsięwzięć drogowych;



- utrzymanie nawierzchni, chodników, obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą;
- realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu;
- przygotowanie infrastruktury drogowej dla potrzeb obronnych oraz wykonywanie innych zadań na rzecz obronności kraju;
- koordynacja robót w pasie drogowym;
- wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego, na zjazdy z drogi, na przejazdy po drogach publicznych pojazdów z ładunkiem lub bez ładunku o masie, naciskach osi lub wymiarach przekraczających wielkości określone w odrębnych przepisach oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych;
- prowadzenie ewidencji dróg i drogowych obiektów mostowych;
- przeprowadzenie okresowych kontroli stanu dróg i obiektów mostowych;
- wykonywanie robót inwestycyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających;
- przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników;
- przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg;
- wprowadzenie ograniczeń bądź zakazów i drogowych obiektów mostowych;
- dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego;
- sadzenie, utrzymanie oraz usuwanie drzew i krzewów oraz pielęgnacja zieleni w pasie drogowym;
- prowadzenie gospodarki gruntami i innymi nieruchomościami pozostającymi w zarządzie organu zarządzającego drogą.

GDDKiA podlegają drogi krajowe, z wyłączeniem odcinków przebiegających w granicach miast na prawach powiatu. Nie dotyczy to dróg ekspresowych i autostrad, które niezależnie od położenia są administrowane przez właściwe oddziały GDDKiA.

2) drogi kołowe – drogi wojewódzkie:

Zgodnie z Ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. nr 19 z 2007 r. poz. 115 z późniejszymi zmianami), do dróg wojewódzkich zalicza się drogi stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa i drogi o znaczeniu obronnym, nie zaliczone do dróg krajowych.

Zarządzaniem drogami wojewódzkimi zajmują się właściwe służby, których organem założycielskim są zarządy województw.

W Szczecinie jest to Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich z siedzibą w Koszalinie, w Zielonej Górze jest to Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze a we Wrocławiu Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu.

Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie zarządza drogami o łącznej długości 2 093,3 km, w tym:

- odcinki miejskie - 265, 7 km
- odcinki zamiejskie - 1827, 6 km.

Ponadto Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie zarządza wszystkimi drogowymi obiektami inżynierskimi zlokalizowanymi w ciągach dróg wojewódzkich Województwa Zachodniopomorskiego tj.



objektami mostowymi w ilości 221 szt. (164 mosty, 43 wiadukty i 14 kładki dla pieszych) i przepustami w ilości 1 312 szt.

Długość dróg wojewódzkich w województwie lubuskim zarządzanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich – 1560,3 km + dróg i wojewódzkie przebiegające w granicach administracyjnych miast: Zielona Góra i Gorzów Wlkp. zarządzanych przez prezydentów tych miast.

Drugi wojewódzkie zarządzane przez Dołnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu mają łączną długość 2 320 km z czego 1926 km o przebiegu zamiejskim i 394 km dróg miejskich. Zarządy miast na prawach powiatu - Wrocławia, Legnicy i Jeleniej Góry zarządzają drogami o długości 112 km w granicach administracyjnych tych miast.

3) kolej

Zarządcą sieci kolejowej jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Do podstawowych zadań Spółki należą:

- udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom z zachowaniem zasady równego ich traktowania,
- modernizacja linii kolejowych dostosowująca je do standardów Unii Europejskiej,
- opracowywanie rozkładów jazdy pociągów,
- prowadzenie ruchu pociągów na liniach kolejowych,
- utrzymanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego,
- współpraca z sąsiednimi zarządcami infrastruktury kolejowej.

Struktura regionalna nie odpowiada podziałowi administracyjnemu kraju i zawiera 8 oddziałów z czego w obszarze opracowania operują: Oddział Regionalny w Szczecinie obejmujący swym zasięgiem zakłady linii kolejowych Szczecin, Gorzów Wlkp. i Koszalin, Oddział Regionalny w Poznaniu obejmujący swym zasięgiem zakłady linii kolejowych w Poznaniu, Ostrowie Wlkp. i Zielonej Górze oraz Oddział Regionalny we Wrocławiu obejmujący swym zasięgiem zakłady linii kolejowych Wrocławiu, Opolu i Wałbrzychu.

Sieć kolejowa dzieli się na linie o znaczeniu państwowym oraz linie o znaczeniu lokalnym. Linie o znaczeniu państwowym określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 marca 2007 r. (Dz. U. Nr 61, poz. 412) w sprawie wykazu linii kolejowych, które ze względów gospodarczych, społecznych, ekonomicznych i ekologicznych mają znaczenie państwowe.

Przez obszar opracowania przechodzą linie mające znaczenie dla międzynarodowych tranzytów kolejowych. Linie te obejmowane są umowami międzynarodowymi o liniach A-GC-U mowa o głównych międzynarodowych liniach kolejowych i A-GTC-U mowa o ważnych międzynarodowych liniach transportu kontenerowego i obiektach towarzyszących.



Charakterystyka linii kolejowych przebiegających przez obszar Województwa Zachodniopomorskiego.

Długość linii kolejowych ogółem: 1 635,9 km, w tym:

- linie eksploatowane: 1 176,6 km;
- linie zelektryfikowane: 739,3 km,
- linie niezelektryfikowane: 437,3 km,
- linie nieeksploatowane: 436,9 km,
- linie znaczenia państwowego: 820 km,
- linie znaczenia lokalnego: 815,9 km,
- linie o znaczeniu europejskim – objęte umowami AGC i AGTC – 298 km.

Wykaz linii kolejowych eksploatowanych w ruchu pasażerskim na obszarze Województwa Zachodniopomorskiego:

- linia nr 202 Gdańsk – Stargard Szczeciński,
- linia nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie,
- linia nr 273 Wrocław – Szczecin,
- linia nr 351 Poznań – Szczecin,
- linia nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port,
- linia nr 402 Koszalin – Goleniów,
- linia nr 403 Piła – Ulikowo,
- linia nr 404 Szczecinek – Kołobrzeg,
- linia nr 405 Piła – Ustka,
- linia nr 407 Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski,
- linia nr 408 Szczecin Gumieńce – granica RP – (Grambow DB),
- linia nr 409 Szczecin Główny – granica RP – (Tantow DB),
- linia nr 418 Stawno – Darłowo,
- linia nr 427 Mścice – Mielno (uruchamiana w sezonie letnim).

Charakterystyka linii kolejowych przebiegających przez obszar Województwa Lubuskiego.

Linie kolejowe na terenie województwa lubuskiego zarządzane są przez: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze (długość linii wynosi 920,07 km a torów 1 156,50 km) oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – Zakład Linii Kolejowych w Gorzowie Wlkp. (długość linii wynosi 325,906 km a torów 458,911 km) łącznie: długość linii wynosi 1 245,976 km a torów 1 615,411 km.

- linia nr 3 Berlin - Frankfurt nad Odrą - Słubice - Rzepin - Zbąszynek - Poznań Gł.,
- linia nr 273 Szczecin Gł. - Kostrzyn nad Odrą - Zielona Góra,
- linia nr 273 Zielona Góra - Wrocław Gł.,
- linia nr 351 Szczecin Gł. - Krzyż - Poznań Gł.,
- linia nr 14 Cottbus (Chociebuż) – Żary - Żagań - Głogów - Leszno,
- linia nr 203 Berlin - Kostrzyn nad Odrą - Gorzów Wielkopolski - Krzyż - Piła Gł.,
- linia nr 358 Gubin - Czerwieńsk (tylko linia towarowa),
- linia nr 358 Zielona Góra - Zbąszynek,
- linia nr 370 Zielona Góra - Żary,
- linia nr 282 Żary - Węglińiec,
- linia nr 275 Żagań - Lubsko (tylko linia towarowa),
- linia nr 367 Gorzów Wielkopolski - Zbąszynek,
- linia nr 363 Międzychód - Skwierzyna (tylko linia towarowa),



- linia nr 364 Wierzbno – Rzepin,
- linia nr 375 Międzyrzecz – Toporów (tylko linia towarowa),
- linia nr 430 Barnówko – Kostrzyn (tylko linia towarowa).

Do ważnych elementów infrastruktury należą kolejowe mosty graniczne:

- Kostrzyn nad Odrą – Küstrin - Kietz,
- Słubice - Frankfurt nad Odrą,
- Gubin - Guben,
- Zasieki - Forst.

Charakterystyka I inii kolejowych przebiegających przez obszar Województwa Dolnośląskiego.

W województwie dolnośląskim czynnych jest 1727 km I inii kolejowych, w tym zelektryfikowanych - 1047 km. Gęstość sieci wynosi 8,7 km/100 km² (wskaźnik dla Polski 6,5 km/100 km²). W przeliczeniu ilości kilometrów linii kolejowych na 10 tys. mieszkańców wskaźnik wynosi 6 a dla całego kraju 5,3.

Linie kolejowe zarządzane są przez PKP Polskie Linie Kolejowe, dwie linie kolejowe na leżące do samorządu w województwa zarządzane są przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei. Większymi dworcami (we Wrocławiu, Jeleniej Górze, Legnicy i w Wałbrzychu) zarządza spółka PKP Dworce Kolejowe, zaś mniejszymi w liczbie 95 - spółka PKP Nieruchomości.

- linia nr 14 Łódź - Głogów - Forst,
- linia nr 132 Bytom - Wrocław,
- linia nr 137 Katowice - Legnica,
- linia nr 143 Kalety - Wrocław,
- linia nr 181 Herby Nowe - Oleśnica,
- linia nr 271 Wrocław - Poznań,
- linia nr 273 Wrocław - Szczecin,
- linia nr 274 Wrocław - Görlitz,
- linia nr 275 Wrocław - Gubinek,
- linia nr 276 Wrocław - Lichkov,
- linia nr 277 Opole - Wrocław,
- linia nr 278 Węgliniec - Zgorzelec,
- linia nr 279 Lubań Śląski - Węgliniec,
- linia nr 281 Oleśnica - Chojnice,
- linia nr 282 Miłkowice - Jasień,
- linia nr 285 Wrocław - Jedlina Zdrój,
- linia nr 290 Mikułowa - Bogatynia,
- linia nr 292 Jelcz - Wrocław,
- linia nr 295 Węgliniec - Horka,
- linia nr 326 Wrocław - Trzebnica,
- linia nr 349 Św. Katarzyna - Wrocław,
- linia nr 355 Ostrów Wlkp. - Grabowno Wielkie.

4) drogi wodne morskie i śródlądowe, porty morskie i rzeczne

Przez obszar województwa pracowniane są główne szlaki transportowe wykorzystujące przede wszystkim rzekę Odrę a także i Wartę oraz Zalew Szczeciński, Jezioro Dąbie i Świnę aż do ujścia do Bałtyku (część drogi wodnej biegnie morskimi wodami wewnętrznymi).



Odra jest ważną drogą wodną łączącą dorzecza Europy Zachodniej z dorzeczami Europy Wschodniej. Swoje bezpośrednie połączenie z Odrą mają inne drogi wodne:

- Kanał Gliwicki,
- Kanał Kędzierzyński,
- Kanał Nawigacyjny,
- Kanał Miejski,
- Kanał Odra-Szprewa,
- Kanał Fryderyka Wilhelma,
- Droga wodna Odra-Wiśła z Kanałem Bydgoskim,
- Droga wodna - Wrieceńska Stara Odra,
- Kanał Freienwald,
- Kanał Odra-Hawela,
- Kanał Hohensaaten-Friedrichsthal,
- Kanał Finow.

Stan techniczny infrastruktury rzecznej Odry nie pozwala obecnie na pełne wykorzystanie jej transportowego potencjału. Część odrzańskiej drogi wodnej nie nadaje się do żeglugi. Najlepsze warunki (w tym najwyższe klasy żeglowności na rzece Odrze) ma odcinek od ujścia Warty do Szczecina i oczywiście dalej morskim torem wodnym aż do ujścia Świny do Bałtyku.

Wzdłuż biegu Odry funkcjonują obiekty portowe pozwalające w mniejszym lub większym stopniu, w zależności od stanu infrastruktury, wykorzystać potencjał transportowy rzeki.

Porty i ważniejsze przystanie wzdłuż Odrzańskiej Drogi Wodnej:

- Świnoujście – port o znaczeniu państwowym,
- Police,
- Trzebież,
- Szczecin – port o znaczeniu państwowym,
- Gryfino,
- Widuchowa,
- Ognica,
- Krajnik Dolny,
- Bielinek,
- Osinów Dolny,
- Chlewice,
- Kostrzyn nad Odrą,
- Słubice,
- Urad,
- Krosno Odrzańskie,
- Cigacice,
- Nowa Sól,
- Bytom Odrzański,
- Głogów,
- Ścinawa,
- Malczyce,
- Wrocław,
- Oława,
- Inne porty zakładowe.



Małe porty morskie:

- Kołobrzeg,
- Darłowo,
- Police,
- Dźwirzyno,
- Mrzeżyno,
- Dziwnów,
- Kamień Pomorski,
- Wolin,
- Nowe Warpno,
- Trzebież,
- Świrad.

5) porty lotnicze i lotniska

Transport lotniczy stanowi w regionie opracowania szybko rozwijającą się gałąź całego układu transportowego. Dotyczy to zarówno sfery towarowej jak i pasażerskiej.

Najważniejsze obiekty w regionie przygranicznym to:

- port lotniczy Szczecin-Goleniów – im. NSZZ "Solidarność",
- port lotniczy Zielona Góra-Babimost,
- port lotniczy Wrocław – Strachowice im. Mikołaja Kopernika.

Wszystkie trzy porty lotnicze należą do podstawowej sieci lotnisk w kraju i są przystosowane do obsługi cywilnego ruchu pasażerskiego i towarowego, zgodnie z wymogami ICAO - Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Wszystkie porty są również lotniczymi przejściami granicznymi.

Ponadto w obszarze opracowania funkcjonują inne wskazane na Mapie lotniska o charakterze lokalnym:

- Lotnisko Szczecin-Dąbie (kod ICAO: EPSD) – lotnisko cywilne o nawierzchni trawiastej (aeroklub, baza lotnictwa sanitarnego),
- Lotnisko Lubin (kod ICAO: EPLU) - lotnisko sportowe Aeroklubu Zagłębia Miedziowego w Lubinie,
- Lotnisko Jelenia Góra - cywilne lotnisko sportowe w Jeleniej Górze, należące do Aeroklubu Jeleniogórskiego.

Inne obiekty:

- lotniska wojskowe: Świdwin, Mirosławiec, Oleszno;
- lotniska powojskowe (których infrastruktura lotniskowa jest na ogół zdewastowana): Płoty, Dziwnów, Zegrze Pomorskie, Borne Sulinowo, Kluczewo, Chojna, Wilcze Laski, Bagicz (zachodniopomorskie); Tomaszów k. Żagania i Wiechlice k. Szprotawy (lubuskie).

Planowane działania i inwestycje w zakresie infrastruktury lotniskowej:

- prowadzone są działania w kierunku reaktywacji portu lotniczego pod Koszalinem dla ruchu rejsowego i czarterowego; Lotnisko Koszalin-Zegrze Pomorskie (kod IATA: OSZ, kod ICAO: EPKO) - powojskowe lotnisko sportowe, dawniej funkcjonujące jako cywilny port lotniczy, położone w Zegrzu Pomorskim, 18 km na południe od Koszalina i 25 km od brzegu Bałtyku, w zachodniej części Pomorza Środkowego.
- w Wojcieszycach k. Gorzowa Wielkopolskiego planowane jest lotnisko sportowe i baza lotnictwa sanitarnego.



6) połączenia transgraniczne – kierunki powiązań / infrastruktura graniczna

Funkcjonowanie powiązań transgranicznych zmieniło się radykalnie z chwilą wejścia Polski do Unii Europejskiej i ostatecznie z wejściem w życie układu z Schengen w dniu 21 grudnia 2007 r. (na lotniczych przejściach granicznych od 30 marca 2008 r.). Układ z Schengen jest umową międzynarodową, zawartą między niektórymi krajami członkowskimi Unii Europejskiej, mającą na celu zapewnienie swobody przepływu osób na obszarze składającym się z terytoriów państw - sygnatariuszy. Wynikająca z niego swoboda przepływu osób wewnątrz tzw. „strefy Schengen” dotyczy nie tylko obywateli państw - sygnatariuszy, ale również obywateli państw trzecich, co do których nie występuje tzw. obowiązek wizowy oraz obywateli państw trzecich którzy uzyskali „wizy Schengen”.

Dawne przejścia graniczne (w szczególności drogowe, kolejowe i wodne) wraz z ewszyskimi konsekwencjami i ograniczeniami wynikającymi z ich statusu i funkcjonowania przestały istnieć. Rodzaj istniejących i planowanych przejść granicznych, rodzaj ruchu granicznego, miejsce odpraw były regulowane Umową z dnia 6 listopada 1992 r. między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o przejściach granicznych i rodzajach ruchu granicznego.

Konsekwencje tych zmian są widoczne szczególnie w pasie bezpośrednio przylegającym do granicy, ale i w szerszym kontekście.

Infrastruktura przejść granicznych jest stopniowo likwidowana lub dostosowywana do innych potrzeb a ograniczenia wynikające z rozwiązań przestrzennych dawnych przejść z czasem zostaną całkowicie wyeliminowane.

Obecnie o rodzaju ruchu (dawniej osobowy, towarowy, rowerowy lub pieszy) decydują stosowne regulacje wynikające z klasy i kategorii połączeń drogowych oraz z stanu infrastruktury (np. stanu technicznego i możliwości obciążenia konstrukcji mostów stanowiących ważne elementy infrastruktury drogowej i kolejowej).

Mosty graniczne (drogowe i kolejowe):

a) woj. zachodniopomorskie:

- Gryfino – Mescherin – w ciągu drogi wojewódzkiej nr 120,
- Krajnik Dolny – Schwedt – w ciągu drogi krajowej nr 26,
- Osinów Dolny - Hohenwutzen – w ciągu drogi wojewódzkiej 124 – 126,

b) woj. lubuskie:

- Kostrzyn - Kietz - w ciągu drogi krajowej nr 22,
- Słubice - Frankfurt nad Odrą - w ciągu drogi krajowej nr 29,
- Słubice/Świecko - Frankfurt nad Odrą - w ciągu drogi krajowej nr 2,
- Kunowice – Frankfurt – kolejowy,
- Gubin - Guben - w ciągu drogi wojewódzkiej nr 138 i kolejowy,
- Gubinek - Guben - w ciągu drogi krajowej nr 32,
- Zasięki - Forst - w ciągu drogi wojewódzkiej nr 289 i kolejowy,
- Olszyna - Forst - w ciągu drogi krajowej nr 18,
- Łęknica - Bad Muskau - w ciągu drogi krajowej nr 12,
- Przewóz - Podrosche - w ciągu drogi krajowej nr 27,



- c) woj. dolnośląskie:
- Sieniawka – Zittau - most na autostradzie A4,
 - Sieniawka – Zittau - w ciągu drogi wojewódzkiej nr 354,
 - Jędrzychowie – Ludwigsdorf - drogowy,
 - Zgorzelec - Gorlitz – w ciągu drogi wojewódzkiej nr 317 i kolejowy,
 - Pieńsk – Deschka - drogowy,
 - Turoszów – Hirschfelde – drogowy i kolejowy,
 - Porajów – Zittau – drogowy i kolejowy,
 - Prędocie – Rothenburg – drogowy,
 - Węgliniec - Horka – kolejowy,
 - Zawidów - Frydlant – kolejowy,
 - Krzewina Zgorzelecka – Ostritz – kolejowy.

6. Priorytety województw i całego obszaru pogranicza.

1) Województwo Zachodniopomorskie:

d) drogowe:

- budowa obejścia zachodniego miasta Szczecina wraz z przeprawą Police - Święta z połączeniem z autostradą A-20 w Niemczech,
- modernizacja drogi nr 3 na całym jej przebiegu i zakończenie budowy nowego odcinka drogi ekspresowej S-3,
- przebudowa drogi krajowej DK 6 do parametrów drogi ekspresowej,
- przebudowa drogi krajowej DK 10 do parametrów drogi ekspresowej,
- przebudowa drogi krajowej DK 11 do parametrów drogi ekspresowej,
- budowa stałego połączenia drogowego w Świnoujściu,
- budowa obwodnic na drogach krajowych i wojewódzkich;

e) kolejowe:

- modernizacja linii kolejowych E-59 i CE-59,
- szczególną rolę ma rozwój powiązań komunikacyjnych z Berlinem i polepszenie oferty przygranicznej z Niemcami oraz modernizacja linii kolejowych w układzie równoleżnikowym umożliwiających sprawną międzynarodową komunikację w relacji Wschód – Zachód – Wschód, istotną rolę w komunikacji przygranicznej odgrywa linia 408 i 409,
- na terenie województwa szczególną rolę odgrywa linia kolejowa 202 w relacji kolejowej Szczecin – Koszalin - Gdańsk, która powinna być włączona do korytarza I „Rail Baltica”,
- budowa kolejowego zachodniego obejścia Szczecina (Police - Szczecin) odciążą miasto Szczecin od ruchu pociągów towarowych, w tym ładunków niebezpiecznych,
- modernizacja regionalnej linii kolejowej 403 Wałcz – Ulkowo zapewni sprawne połączenie na odcinku Wałcz - Kalisz Pomorski,
- modernizacja regionalnej linii kolejowej 402 Goleniów – Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów usprawni połączenie z lotniskiem oraz komunikację regionalną,



- znaczące obciążenie ruchem kolejowym dotyczący linii kolejowych 404, 210, 405, które należy modernizować;
- f) morskie:
- modernizacja portów poprzez inwestycje i zmiany w strukturze organizacyjno-prawnej, w tym budowa portu ze wewnętrznego z terminaliem LNG w Świnoujściu i utrzymanie oraz modernizacja toru wodnego Bałtyk – Szczecin do głębokości 12,5 m,
 - przebudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu,
 - równoważenie systemu transportowego poprzez wzmocnienie pozycji konkurencyjnej żeglugi śródlądowej,
 - zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich wybrzeża,
 - wspieranie inicjatyw zmierzających do wykorzystania, w szczególności gospodarki morskiej, potencjału przemysłu stoczniowego;
- g) śródlądowe:
- prace inwestycyjne na drogach wodnych Szczecińskiego Węzła Wodnego.
 - prace inwestycyjne wdrażające zharmonizowany system informacji rzecznej (RIS) na dolnym odcinku Odry,
 - prace inwestycyjne na śródlądowych drogach wodnych pogranicza;
- h) lotniskowe:
- stały rozwój i wzrost znaczenia infrastruktury lotniskowej Pomorza Zachodniego, w tym przede wszystkim Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów, w układzie krajowym i europejskim,
 - zwiększenie dostępności komunikacyjnej Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów o raz włączenie lotniska w krajową i europejską sieć transportową, m.in. przez:
 - budowę bezpośredniego połączenia kolejowego ze Szczecina do terminala pasażerskiego oraz poprawę skomunikowania na stacji Goleniów pocągów w relacjach z/do Świnoujścia, Kołobrzegu z bezpośrednią linią kolejową do/z terminalu,
 - integrację transportu lotniczego z krajowym transportem kolejowym - wspólna odprawa, bilet i transfer bagażu,
 - usprawnienie połączeń drogowych w regionie, bezpośrednio wpływających na dostępność komunikacyjną portu lotniczego, w tym m.in. budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecin i jego połączenie z węzłem drogowym w Goleniowie,
 - dalszy rozwój Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów w zakresie infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej, w ramach zaplanowanych w okresie 2007-2016 inwestycji modernizacyjnych w zakresie infrastruktury lotniskowej, nawigacyjnej, okołolotniskowej,
 - uruchomienie lotniska komunikacyjnego w Zegrzu Pomorskim;



2) Województwo Lubuskie:

a) drogowe:

- budowa drogi ekspresowej S-3,
- budowa autostrady A-2,
- budowa autostrady A-18,
- budowa obwodnic w ciągu dróg krajowych,
- budowa obwodnic w ciągu wazniejszych dróg wojewódzkich oraz niezbędnych przepraw mostowych;

b) kolejowe:

- modernizacja linii kolejowej nr 358 na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk wraz z budową łącznicy kolejowej Pomorsko – Przylep,
- modernizacja linii kolejowej nr 203 Tczew – Kostrzyn na odcinku Krzyż – Kostrzyn,
- modernizacja linii kolejowej nr 367 Zbąszynek - Gorzów Wlkp.,
- modernizacja linii kolejowej nr 273 Wrocław – Zielona Góra – Szczecin tzw. „ODRZANKA” (w pierwszej kolejności od cieków Zielona Góra - Czerwieńsk),
- modernizacja linii kolejowej Wrocław - Berlin przez Żagań, Żary, (linia kolejowa nr 275 okolice Leszna Górnego – do Żagania i dalszy ciąg po linii 14 Łódź Kaliska – Tuplice na odcinku od Żagania do granicy państwa);

c) lotniskowe:

- Rozbudowa i modernizacja Regionalnego Portu Lotniczego Zielona Góra w Babimoście;

d) w zakresie transportu wodnego:

- działania mające na celu stworzenie warunków do pełnienia przez rzeki i inne ciek wodne właściwych im funkcji transportowych oraz zapewnienie udziału polskich dróg wodnych w jednolitym systemie dróg wodnych śródlądowych Europy (droga wodna E-30, E-70);

3) Województwo Dolnośląskie:

a) drogowe:

- zakończenie budowy brakującego odcinka autostrady A4 Krzyżowa – Zgorzelec, wraz z nowoczesnym autostradowym „Węzłem Krzyżowa”,
- dobudowa południowego pasa autostrady A18,
- realizacja Autostradowej Obwodnicy Wrocławia - A8,
- budowa dróg ekspresowych: S3 – w kierunku na Szczecin i Pragę, S5 – w kierunku na Poznań i S8 - w kierunku na Warszawę,
- konieczność przeanalizowania i podjęcia prac projektowych związanych z przedłużeniem drogi ekspresowej S5 relacji Wrocław – Boboszków (granica państwa).
- połączenie zespołu miast Świdnica – Wałbrzych drogą ekspresową lub autostradą z Wrocławiem i Drogą ekspresowa S3, w ramach realizacji drogi autostradowej lub ekspresowej A8 / S8 (zagadnienie wymagające dalszych analiz);



b) kolejowe:

- modernizacja linii kolejowych E 59 i C-E 59, jako głównych powiązań kolejowych relacji północ-południe,
- modernizacja linii kolejowej E 30, w tym budowa mostu kolejowego pomiędzy miejscowościami Węgliniec - Horka,
- elektryfikacja linii kolejowej C 30 relacji Węgliniec – Horka,
- realizacja linii Kolei Dużych Prędkości (KDP), jako istotnego powiązania Wrocław – Warszawa,
- przeanalizowanie pod kątem korzyści, celowości i warunków realizacji inwestycji z wiązanych z modernizacją linii kolejowych nr 275 i 14 relacji Wrocław – Berlin, w tym elektryfikacja i dobudowanie drugiego toru;

c) lotniskowe:

- wzmocnienie rangi portu lotniczego Wrocław Strachowice w sieci regionalnych europejskich portów lotniczych;

d) w zakresie transportu wodnego:

- dostosowanie odrzańskiej drogi wodnej do III klasy żeglowności w obszarze województwa dolnośląskiego.



7. Wnioski.

W kontekście całego analizowanego obszaru pogranicza jako najważniejsze wskazano inwestycje związane z modernizacją lub realizacją elementów infrastruktury komunikacyjnej w relacji północ – południe wraz z uzupełniającymi powiązaniem w układzie równoleżnikowym t.j. autostradami A6, A2, A4 i A18 drogami S6, S10, S8 oraz liniami kolejowymi 351, 3, 282, 275 i 132 (układ powyższych powiązań został graficznie wyodrębniony na Mapie). Najważniejsze elementy tak ukształtowanego szkieletu transportowego to:

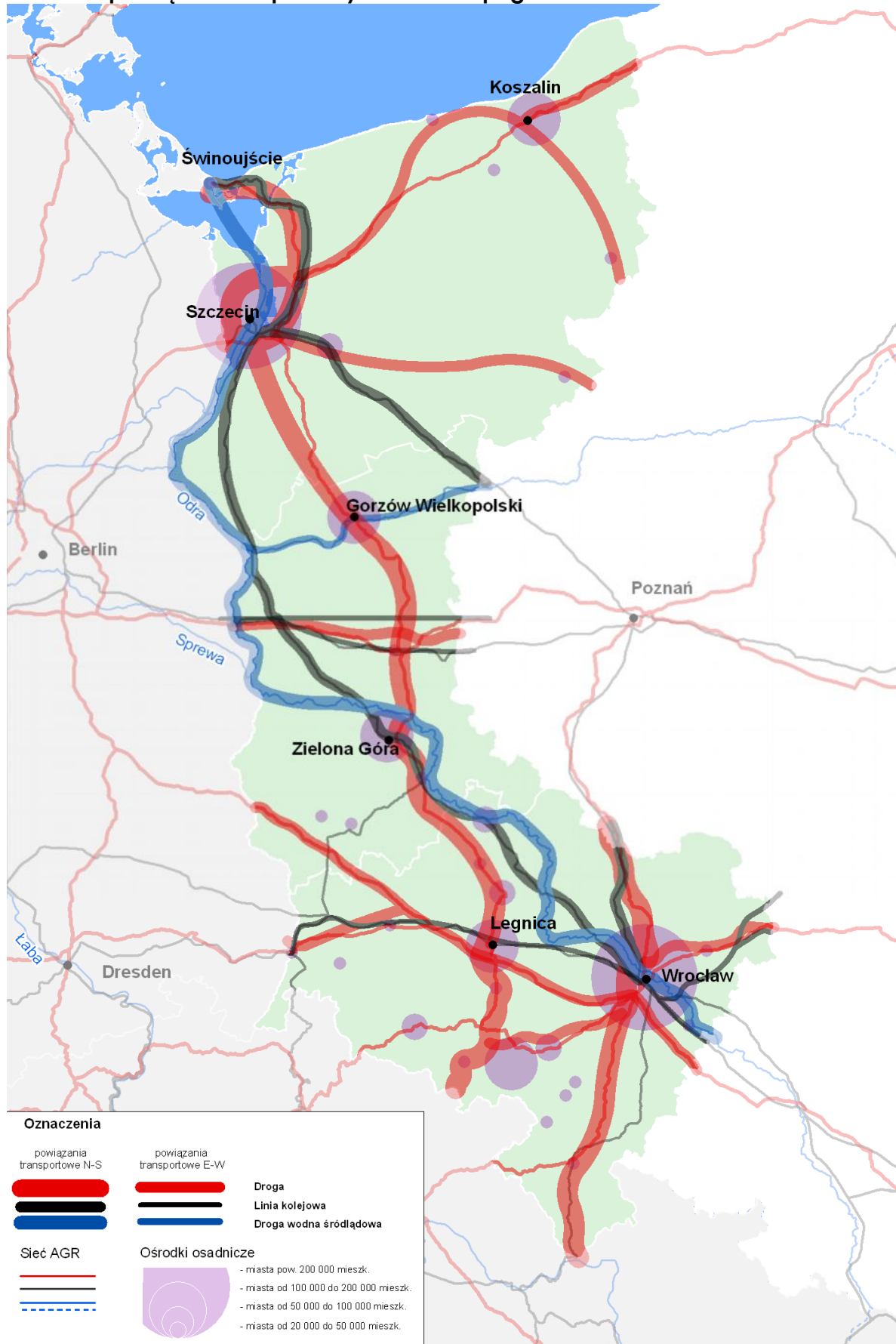
- droga ekspresowa S3 w ciągu międzynarodowej trasy E 65 - począwszy od portów w Świnoujściu, Policach i Szczecinie aż do granicy z Czechami (Lubawka) - droga łącząca Skandynawię z południową Europą docelowo ma stanowić wraz z Odrzańską Droga Wodną i magistralną linią kolejową tzw. „Odrzanką” szkielet korytarza transportowego CETC,
- wspomniane powyżej: Odrzańska Droga Wodna i magistralna linia kolejowa „Odrzanka”,
- porty morskie w Świnoujściu, Policach i Szczecinie – ze spół portowy Szczecin – Świnoujście jest obecnie największym w Polsce pod względem masy ładunków, również w przewozach promowych ro-ro i ruchu pasażerskim port w Świnoujściu zdecydowanie przewyższa porty w Gdyni i Gdańsku,
- porty rzeczne, nabrzeża przeładunkowe Odrzańskiej Drogi Wodnej,
- istniejące i planowane centra logistyczne.

Przedstawione na Mapie elementy infrastruktury komunikacyjnej zgodnie z przyjętą zasadą ilustrują stan istniejący, projektowany i planowany. Poszczególne komponenty pochodzą z różnych dokumentów i różnego poziomu administracji i zarządzania, ale wspólnie tworzą spójny szkielet, który będzie stanowił o możliwościach rozwoju całego obszaru pogranicza. Będzie też miał znaczenie i oddziaływanie daleko szersze, zarówno na północ, południe jak i wschód, zachód.

Mapa przedstawia docelowy układ, którego realizacja wymaga wspólnych działań na poziomie samorządów województw i w relacji z administracją państwową. Część z planowanej infrastruktury, jej docelowe parametry lub czas realizacji wymagają uwzględnienia w dokumentach poziomu krajowego. Wspólna, zaakceptowana przez wszystkie poziomy i strony procesu planistycznego a także realizacyjnego, wizja struktury układu komunikacyjnego będzie gwarantacją jego konsekwentnej, zgodnej z zamierzeniami realizacji.



Schemat powiązań transportowych obszaru pogranicza





IV. Załączniki:

1. Mapa zamierzeń inwestycyjnych polskiego obszaru pogranicza położonego wzdłuż granicy polsko - niemieckiej – mapa drukowana w skali 1:300 000.
2. Mapa zamierzeń inwestycyjnych polskiego obszaru pogranicza położonego wzdłuż granicy polsko - niemieckiej - CD.