Obszary poprzemysłowe, pokolejowe i powojskowe w województwie zachodniopomorskim
Obszary poprzemysłowe, pokolejowe i powojskowe w województwie zachodniopomorskim

Opracowanie:

Joanna Pośpiech
Małgorzata Maruszewska

Szczecin, maj 2014 r.
Spis treści

WPROWADZENIE ................................................................................................................................. 6

1. METODYKA BADANIA ...................................................................................................................... 9
  1.1 Podstawowa teoretyczna .................................................................................................................. 9
  1.2 Procedura badawcza ....................................................................................................................... 9

2. Identyfikacja obszarów powojskowych, pokolejowych i poprzemysłowych w województwie ................................................................. 11
  2.1 Ilościowe zestawienie danych wynikających ze zwrotnych informacji gmin .............. 11
  2.2 Obszary powojskowe ..................................................................................................................... 15
  2.3 Obszary pokolejowe ....................................................................................................................... 23
  2.4 Obszary poprzemysłowe ............................................................................................................... 29

3. Czynniki wewnętrzne mające istotne znaczenie dla zagospodarowania terenów powojskowych, pokolejowych i poprzemysłowych .................... 33

4. Uwarunkowania zewnętrzne mające istotne znaczenie dla zagospodarowania terenów powojskowych, pokolejowych i poprzemysłowych . 43

5. Analiza SWOT .................................................................................................................................. 50

6. Polskie i unijne doświadczenia z procesem zagospodarowania terenów poprzemysłowych, pokolejowych i powojskowych ................................................. 51
  6.1 Polskie i europejskie przykłady przekształceń terenów zdegradowanych ............ 51
  6.2 Przykłady dobrych praktyk .......................................................................................................... 57

7. Rekomendacje w zakresie prowadzenia działań na rzecz wykorzystania potencjału obszarów poprzemysłowych, pokolejowych i powojskowych ........... 73

ZAŁĄCZNIKI ....................................................................................................................................... 77
  Wykaz terenów wojskowych i powojskowych ................................................................. 77
Przebieg linii kolejowych ...................................................................................... 78

SPIS TABEL ............................................................................................................. 79

SPIS RYSNKÓW I WYKRESÓW ............................................................................. 79
WPROWADZENIE

„Przestrzeń jest wyczerpywalnym i nieodnawialnym zasobem środowiska, dlatego, podobnie jak w przypadku innych zasobów tego rodzaju, konieczne jest jej odzyskiwanie i kreuowanie tylko jednokierunkowego przemieszczania powierzchni przestrzeni funkcjonalnych w kierunku obszarów funkcjonujących bez ingerencji człowieka, zgodnie z prawami przyrody.”1 Racjonalne zagospodarowanie przestrzeni, w tym terenów zdegradowanych, określane jako recyrkulacja przestrzeni, jest jednym z celów trwałego i zrównoważonego rozwoju. Zgodnie z założeniami paradygmatu, tereny dla nowej aktywności społecznej czy gospodarczej należy odzyskiwać z innej, już w ten lub podobny sposób wykorzystanej. Polska polityka ekologiczna zakłada bowiem, że tereny poprzemysłowe nie powinny stanowić nieużytków gospodarczych, ale należy je zagospodarować do pełnienia funkcji przemysłowych, urbanistycznych lub rekreacyjno-wypoczynkowych.

Procesy recyrkulacji przestrzeni wpisują się także w coraz popularniejszy nurt urbanistyki krajobrazowej2, zakładającej projektowanie miast poprzez organizację powierzchni horyzontalnych, co ma sprzyjać stymulowaniu różnorodnych procesów tworzenia miasta. Nurt ten zdaje się być odpowiedzią na postępującą deindustrializację miast, zanik tradycyjnych funkcji przemysłowych związanych z produkcją (wielkie fabryki), proponując wprowadzenie nowych – nieprodukcyjnych – funkcji, jak turystyka, rekreacja, rosywka i kultura, przy wykorzystaniu architektury poprzemysłowej.

Zarówno władze centralne, jak i samorządy, zaczynają dostrzegać konieczność dostawania się do nowych trendów w kształtowaniu przestrzeni. Nowoczesne podejście do rekultywacji porzuconych terenów przejawia się jak dotąd najczęściej w stosunkowo niskobudżetowych projektach implementujących do krajobrazu miejskiego takie rozwiązania, jak choćby wprowadzenie roślinności w miejsca, gdzie stoją puste magazyny czy nieczynne już fabryki. Nawet takie tymczasowe zagospodarowanie daje bowiem, według teorii urbanistyki krajobrazowej, szanse na przyszły rozwój miasta.3

Z perspektywy poszczególnych gmin, kluczowym powodem podejmowania działań rekultywacyjnych i rewitalizacyjnych terenów poprzemysłowych jest poprawa jakości życia mieszkańców przez rozwój funkcji gospodarczych, społecznych czy rekreacyjnych takich obszarów. Istotnym motywem jest też często chęć zlikwidowania terenów wpływających negatywnie na wizerunek miasta. Działania lokalnych władz są jednak znacznie ograniczone niewielkimi środkami finansowymi, jakie są w stanie poświęcić na ten cel, przepisami prawa (np. w zakresie oceny oddziaływania na środowisko), a także brakiem odpowiednich informacji, kompetencji i doświadczenia.4 Badania

1 R. Janikowski, Tereny poprzemysłowe a trwały i zrównoważony rozwój, [w:] Rekultywacja terenów zdegradowanych, materiał pokonferencyjny, Katowice 2005 r.
ankietowe, na które powołuje się Bolesław Domański w swoich publikacjach na temat przekształceń terenów poprzemysłowych w polskich miastach, pokazały, że większość miast czy gmin, w których występują takie tereny, nie dysponuje pełnymi danymi na ich temat, przy czym 20% badanych w 2010 roku gmin wskazywało, że w ogóle nie posiada takich informacji. Domański wskazał szereg możliwych przyczyn takiego stanu rzeczy, jak chociażby koszty zbierania danych, czy też przekonanie lokalnych władz, że rolą gminy nie jest zajmowanie się rozwojem na terenach należących do określonych podmiotów gospodarczych. Wspomniane badania pokazały, że gminy postrzegają takie tereny najczęściej w kategoriach zagrożenia, a nie szansy. Dlatego ważne jest, aby władze wyższego szczebla uświadomiły gminom możliwości, jakie może dać zagospodarowanie takich obszarów. Warunkiem efektywnych działań w tym zakresie jest więc wola polityczna, której pierwszym i kluczowym przejawem jest określenie długoterminowej strategii działania w stosunku do terenów poprzemysłowych, jak również stałe monitorowanie zmian zachodzących w tym zakresie. Dopiero „dysponując odpowiednimi informacjami samorządy mogą właściwie kształtować plany miejscowe, wykorzystywać instrumenty finansowe, podejmować rozbudowę lub modernizację infrastruktury oraz bezpośrednią interwencję gruntową.” Stąd Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego rozpoczął proces formułowania takiej strategii, rozpoczynając od pogłębionej diagnozy tych terenów, której pierwszym etapem jest opracowanie niniejszej ekspertyzy.


6 Domański B., Przekształcenia terenów poprzemysłowych w województwach śląskim i małopolskim - prawidłowości i uwarunkowania [w:] Z. Ziolo (red.), Problemy przemian struktur przemysłowych w procesie wdrażania reguł gospodarki rynkowej, KOM Geogr. Przem. PTG, Warszawa 2001, s.58.

czwarty zawiera analizę zidentyfikowanych czynników pozytywnie wpływających na możliwość zagospodarowania badanych terenów, jak i czynników wpływających negatywnie, które zagrażają możliwościom rewitalizacji tych terenów oraz ich efektywnego wykorzystania. Całość analiz została podsumowana w formie tabelarycznej, w ramach analizy SWOT. Kolejny rozdział jest swoistym przeglądem dobrych praktyk w zakresie zagospodarowania terenów poprzemysłowych. Studia przypadku dotyczą zarówno projektów realizowanych w Polsce, jak i Europie. Ostatnia część ekspertyzy zawiera rekomendacje w zakresie zagospodarowania terenów poprzemysłowych w województwie, przy uwzględnieniu strategicznych kierunków rozwoju regionu, zawartych w dokumentach strategicznych.
1. METODYKA BADANIA

1.1 Podstawowa teoretyczna

Dla jasności informacji prezentowanych w niniejszym opracowaniu, przyjęto zestaw definicji zgodnych z „Programem rządowym dla terenów poprzemysłowych”, przyjętym przez Radę Ministrów w 2004 r.

1. Tereny poprzemysłowe definiuje się jako zdegradowane, nieużytkowane lub nie w pełni wykorzystane tereny przeznaczone pierwotnie pod działalność gospodarczą, która została zakończona.

2. Teren zanieczyszczony jest to teren, na którym występują przekroczenia dopuszczalnych wartości stężeń substancji chemicznych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 września 2002 roku w sprawie standardów jakości gleby oraz standardów jakości ziemi (Dz. U. Nr 165 poz. 1359).

3. Teren zdegradowany to teren zanieczyszczony lub teren, którego naturalne ukształtowanie zostało zmienione w sposób niekorzystny.

4. Rekultywacja obejmuje zespół działań zmierzających do przywrócenia naturalnego ukształtowania terenu i/lub osiągnięcia przez glebę lub ziemię zawartości substancji zgodnych z wymaganymi standardami w celu nadania lub przywrócenia terenom zdegradowanym wartości użytkowych lub przyrodniczych. Tereny, na których obowiązek rekultywacji wynika z zapisu zawartego w koncesji geologicznej bądź w planie ruchu likwidowanego zakładu górniczego zatwierdzonego przez właściwy organ nadzoru górniczego, wydanej na wydobycie kopaliny, na podstawie ustawy z dnia 4 lutego 1994 roku. Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. Nr 27, poz. 96, z późn. zm.), powinny być rekultywowane zgodnie z zapisami tej koncesji, przy uwzględnieniu decyzji wydawanej przez właściwy organ ochrony środowiska.

5. Rewitalizacja obejmuje proces rekultywacji i proces ponownego zagospodarowania terenu (w tym oczyszczenie, przebudowę i modernizację istniejącego pokrycia terenu), które przywrócią stan umożliwiający pełnienie przez ten teren funkcji użytkowych.


1.2 Procedura badawcza

W ramach przygotowywania ekspertyzy wykorzystano techniki zbierania danych charakterystyczne dla nauk społecznych. Korzystano przede wszystkim ze źródeł wtórnych:

- opracowań naukowych,
- opracowań rządowych i samorządowych,
- dokumentów strategicznych wszystkich szczebli.
Ponadto przeprowadzono badanie ilościowe wśród gmin województwa zachodniopomorskiego. Kwestionariusze zawierały pytania o typy obszarów identyfikowanych w danej gminie (powojskowe, pokolejowe, poprzemysłowe), stopień objęcia tych terenów planami inwestycyjnymi, zakresu planowanych inwestycji oraz ewentualnych problemów z ich realizacją. Ankiety rozsyłano do 118 gmin, z czego odpowiedzi udzieliły 53 (responsywność na poziomie 45%).
2. Ilościowe zestawienie danych wynikających ze zwrotnych informacji gmin

Województwo zachodniopomorskie położone jest w północno-zachodniej części Polski. Region, położony na wybrzeżu Morza Bałtyckiego, graniczy od wschodu z województwem pomorskim, od południa z wielkopolskim i lubuskim. Region składa się z trzech miast na prawach powiatu oraz 18 powiatów, na które składa się 11 gmin miejskich, 52 miejsko-wiejskich i 51 wiejskich. Wstępna analiza dokumentów gminnych pokazała, że jedynie niewielka część gmin ma aktualne plany zagospodarowania przestrzennego, a w strategiach rozwoju gmin niewpisywane są pogłębiające informacje na temat obszarów poprzemysłowych oraz planowanych sposobów ich zagospodarowania, plany działań rewitalizacyjnych skupiają się wokół termomodernizacji budynków mieszkalnych. Stąd o informacje w tym zakresie poproszono gminy w ramach badania ilościowego. Spośród 118 gmin, 53 odpowiedziały na ankiety.
Tabela 1. Wyniki badania ilościowego - liczba gmin, w których zidentyfikowano obszary objęte ekspertyzą wg powiatów

<table>
<thead>
<tr>
<th>powiat</th>
<th>Liczba gmin, w których zidentyfikowano obszary</th>
<th>Liczba gmin, w których zaplanowano lub już zrealizowano inwestycje na tym terenie</th>
<th>Liczba gmin, w których zidentyfikowano obszary</th>
<th>Liczba gmin, w których zaplanowano lub już zrealizowano inwestycje na tym terenie</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>białogardzki</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>choszczeński</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>drawski</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>goleniowski</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>gryficki</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>gryfiński</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>kamieński</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>kołobrzeski</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Koszalin</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>koszaliński</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>łobeski</td>
<td>5</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>myśliborski</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>policki</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>pyrzycki</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>stawieński</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>stargardzki</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Szczecin</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>szczecinecki</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>świdwiński</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Świnoujście</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>wołęcki</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Źródło: Badania własne

W badaniu ilościowym, obszary pokolejowe zostały zidentyfikowane we wszystkich powiatach regionu. Żadna z gmin powiatu myśliborskiego nie odpowiedziała na ankietę, jednak z dokumentów dostępnych na stronie Urzędu Miasta i Gminy Myślibórz, wiadomo, że w mieście znajduje się nieczynna od początku XXI w. stacja kolejowa, po linii Kostrzyn nad Odrą – Stargard Szczeciński i dalej do Gorzowa Wielkopolskiego. Obszary powojskowe zostały zidentyfikowane według badania ilościowego w 12 powiatach, jednak po uzupełnieniu danych o informacje dotyczące jednostek, które nie odpowiedziały na ankietę, uwzględniono także zlikwidowaną w latach 90. XX w. jednostkę wojskową w Myśliborzu oraz powojskowe tereny w Szczecinie (czyli w sumie 13 powiatów i miasto na prawach powiatu). Pozostałe tereny poprzemysłowe zidentyfikowano w 13 powiatach oraz mieście Szczecinie.

7 http://bip.mysliborz.pl/strony/menu/51.dhtml [dostęp: 12.05.2014 r.]
Spośród 37 gmin, w których zidentyfikowano obszary pokolejowe, 23 (nieco ponad 62%) deklaruje, że planuje, realizuje lub już zrealizowała inwestycje na tym obszarze. Najliczniej obszary te występują w powiatach: łobeskim, pyrzyckim, polickim, choszczeńskim i stargardzkim. W 14 gminach dawne torowiska zaadaptowano (lub planuje się zaadaptować) na ścieżki rowerowe i rowerowo-piesze. W dwóch gminach udało się wyremontować obiekty i przywrócić im dawne funkcje, a dwie planują takie inwestycje. W czterech gminach zaadaptowano budynki po PKP na budownictwo mieszkaniowe, a działki na budownictwo wielorodzinne i place zabaw. Jedna z gmin planuje taką inwestycję.

**Wykres 2. Odsetek gmin w powiatach, w których zidentyfikowano obszary pokolejowe**


Z źródła: Badania własne

---

Wykres 4. Odsetek gmin w powiatach, w których zidentyfikowano obszary poprzemysłowe

Z źródła: Badania własne
2.2 Obszary powojskowe


Mapa 1. Nieczynne poligony i lotniska wojskowe

źródło: Opracowanie własne

R. Techman, Materiały aktowe pełnomocnictw wojewody szczecińskiego do przejmowania i zagospodarowania mienia poradzieckiego w latach 1991-1999 oraz Z. Ziemiński, Informacja o zagospodarowaniu nieruchomości Skarbu Państwa przejętych od Wojsk Federacji Rosyjskiej na terenie województwa koszalińskiego (opracowanie Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego w Koszalinie)
Tereny powojskowe w Chojnie przekazane zostały gminie. Część garnizonu zagospodarowano na osiedle mieszkaniowe jeszcze w latach 90. Część terenu lotniska przeznaczono na cele produkcyjno-usługowe i w 2012 r. przeznaczono je na budowę parku technologicznego (projekt nieukończony). Resztkę lotniska w 2013 r. zdecydowano zagospodarować z budową i przebudową infrastruktury komunikacyjnej, rekreacyjnej i czynnego wypoczynku i sportu dla mieszkańców Osiedla Lotnisko. Obecnie Chojna nie wskazuje na żadne problemy w zakresie zagospodarowania terenu i realizacji wspomnianych projektów (są w trakcie realizacji).

Rysunek 1. Plany zagospodarowania części lotniska w Chojnie na funkcje rekreacyjne

przedsiębiorstwom niezbędnych mediów. Stargard nie wskazał żadnych problemów i barier w zakresie zagospodarowania tego terenu, projekty ukończono.

Rysunek 2. Widok Regionalnego Parku Wysokich Technologii od strony sąsiadującej z parkiem fabryki Bridgestone.

źródło: http://www.pai.gov.pl/strefa_inwestora/parki_przemyslowe_i_technologiczne/stargard_ppnt

Przykładem dobrego i sprawnego zagospodarowania znacznej części obszaru powojskowego po garnizonie wojsk rosyjskich jest baza morska w Świnoujściu. Przejęte budynki mieszkalne przeznaczono na mieszkania (zostały skomunalizowane), budynki koszarowe w znacznej części zagospodarowano na siedziby dla administracji samorządowej oraz szkół. Budynek szpitala wojskowego przekazano zakładowi opieki zdrowotnej, a część magazynów wydzierżawiono lub sprzedano przedsiębiorstwom. Tereny wokół wspomnianych obiektów były przebudowywane na parkingi.

Podobnie jak w Świnoujściu, także garnizon szczeciński został w znacznej części sprawnie zagospodarowany. Kompleks budynków w okolicach ulic Żołnierskiej i Wernyhory podzielono między policję, szczecińskie uczelnie (wówczas Politechnikę Szczecińską, Uniwersytet Szczeciński i Akademię Rolniczą) oraz służbę zdrowia. Budynki z okolic ulicy Mickiewicza przekazano na cele mieszkaniowe.

Kompleks magazynowy (dziś gmina Dobra, obrzeża) miał być przeznaczony na cele produkcyjno-usługowe, obecnie część jest dzierżawiona przez podmioty działające w tym zakresie, jednak teren jest w znacznej części dewastowany i ulega ciągłej degradacji. Gmina dostrzega problem jednak nie ma środków finansowych na realizację celowej inwestycji na tym obszarze. Z kolei poligon w Gryfinie (przypisany do szczecińskiego garnizonu) przekazano Lasom Państwowym. Dziś teren ten jest podzielony między kilku właściciel (osoby fizyczne i prawne), które nie zagospodarowują terenu na własną rękę ani nie współpracują z gminą przy realizacji jej planu, który zakłada budowę osiedla mieszkaniowego z kompleksem zieleni parkowej.
Część terenów po garnizonie w Bagiczu rozdzielono (zgodnie z podziałem administracyjnym) między gminy Ustronie Morskie, Stawoborze i Rymań. Budynki mieszkalne lub nadające się do zagospodarowania na funkcje mieszkalne i administracyjne, przekazano gminie Kołobrzeg. Obiekty przekazane gminie Kołobrzeg zostały wyremontowane ze środków gminy oraz dotacji ze Skarbu Państwa i oddane zgodnie z wcześniejszymi funkcjami (miejszenia, szkoła, drogi dojazdowe). Tereny przekazane ostatnim gminom zostały sprzedane lub wydzierżawione na cele produkcyjno-usługowe (Ustronie i Stawoborze), w Rymaniu powstał Zakład Zagospodarowania Odpadami (po przebudowie). Nietrudno zauważyć, że problem lotniska (pasy startowe, stacja paliw) położonego nad samym morzem. Problem z zagospodarowaniem terenu polegał na określaniu właściciela terenu (konflikt pomiędzy Kołobrzegiem i Ustroniem Morskim). Ostatecznie jednak po 2010 roku lotnisko zostało sprzedane spółce Baltic Center Polska (część w ramach wieczystego użytkowania). Docelowo teren zostanie zagospodarowany na nowoczesne Bałtyckie Centrum Turystyczne, pas startowy jest użytkowany m. in. przez Aeroklub Bałtycki, ale ma być przebudowany i wykorzystany na cele Centrum. Obecnie żadna z gmin nie zgłasza już żadnych problemów z zagospodarowaniem terenów.

W Białogardzie przekazano tereny po poligonie Nadleśnictwu Białogard (zdecyduiwano o przeznaczeniu terenu na wysypisko śmieci). Budynki przekazano gminie. Dawne koszary zostały przeznaczone (po rewitalizacji) na funkcje mieszkaniowe. Dawny szpital przekazano na działalność cywilnej służby zdrowia, a część zabudowań przeznaczono na siedzibę urzędu gminy, prokuratury rejonowej i szkoły podstawowej.
Budynki koszarowe w Szczecinku zostały zagospodarowane na budynki mieszkalne. Część zabudowań z halą sportową i stołówką wykorzystano na szkołę społeczną, a dawne warsztaty i magazyny wydzierżawiono i sprzedano zakładom usługowym i produkcyjnym. Dawna stacja paliw po przebudowie zachowała swoje funkcje. Lotnisko w okolicach wsi Wilcze Laski jest obecnie wykorzystywane do celów sportowych (w sezonie letnim), nie są prowadzone jednak w tym zakresie celowe inwestycje.


Weryfikacja terenów powojskowych w poszczególnych gminach i miejscowościach województwa zrealizowana została także w formie badania ilościowego. Zestawienie zebranych danych według powiatów zawiera poniższa tabela. Poza obszarami opisanimi powyżej, gminy wskazywały pojedyncze obiekty i działki, które dawniej także były elementami opisanych garnizonów i dziś albo należą do Wojska Polskiego, albo zostały przekazane gminom i wszczęte zostały działania zmierzające do ich zagospodarowania, albo też zostały sprzedane osobom fizycznym lub prawnym i gmina nie ma prawnie możliwości ingerowania w zagospodarowanie tego terenu.

### Tabela 2. Ilościowe zestawienie obszarów powojskowych (zwrotne kwestionariusze gmin)

<table>
<thead>
<tr>
<th>powiat</th>
<th>gmina</th>
<th>miejscowości</th>
<th>zakres inwestycji</th>
<th>właściciel gruntu/ obiektu</th>
<th>status obszaru chronionego</th>
<th>bariery w zagospodarowaniu</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>choszczeński</td>
<td>Choszczno</td>
<td>Choszczno</td>
<td>Skarb Państwa, władający WAM</td>
<td>Nie</td>
<td>Brak środków finansowych</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>drawski</td>
<td>Czaplinek</td>
<td>Broczyno</td>
<td>Zabudowana mieszkalna, przemysłowa, lasy, grunt rolny</td>
<td>Gmina</td>
<td>Nie</td>
<td>Brak środków finansowych</td>
</tr>
<tr>
<td>gryficki</td>
<td>Trzebiatów</td>
<td>Rogowo, Mrzeżyno, Jaromin</td>
<td>Budownictwo usługowe, remont drogi</td>
<td>Osoby fizyczne, Osoby prawnie</td>
<td>Trzebiatowski- Kołobrzeski Pas Nadmorski, Wybrane Trzebiatowskie</td>
<td>Zły stan infrastruktury technicznej w otoczeniu terenu, brak środków finansowych</td>
</tr>
<tr>
<td>gryficki</td>
<td>Piły</td>
<td>Makowic, Czame</td>
<td>Osoba prawa</td>
<td>Natura 2000 ok. 10%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>gryficki</td>
<td>Gryfino</td>
<td>Gryfino</td>
<td>Zabudowana jednorodzinna i usługowa, zieleni parkowej</td>
<td>Osoby prawnie</td>
<td>Nie</td>
<td>Prawne - brak decyzji właścicieli</td>
</tr>
<tr>
<td>gryficki</td>
<td>Mieszkowice</td>
<td>Czelin</td>
<td>Budownictwo mieszkaniowe i świetlica miejska (przebudowa)</td>
<td>Gmina</td>
<td>Natura 2000</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>gryficki</td>
<td>Wiiduchowa</td>
<td>Czarnówko</td>
<td>Ponadgminny Zakład Zagospodarowania Odpadów Czarnówko</td>
<td>Osoba fizyczna</td>
<td>Natura 2000 (graniczny)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>kamieński</td>
<td>Międzyzdroje</td>
<td>Międzyzdroje</td>
<td>Budownictwo mieszkalne i usługowe</td>
<td>Domy wczasowe WAM, sp. z o.o.</td>
<td>Nie</td>
<td>Ukształtowanie terenu - tereny osuwiskowe</td>
</tr>
<tr>
<td>kołobrzeski</td>
<td>Rymań</td>
<td>Mirowo, Rymań</td>
<td>Zakład Zagospodarowania Odpadami (przebudowa)</td>
<td>Gmina</td>
<td>Nie</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>koszaliński</td>
<td>Mielno</td>
<td>Unieście, Łazy</td>
<td>Budownictwo mieszkalne i usługowe</td>
<td>Osoby fizyczne, Osoby prawnie</td>
<td>Koszaliński Pas Nadmorski</td>
<td>Prawne - dot. sporządzenia planu miejscowego</td>
</tr>
<tr>
<td>policki</td>
<td>Nowe Warpno</td>
<td>Nowe Warpno</td>
<td>Gmina</td>
<td>Natura 2000</td>
<td>Prawny - teren chroniony</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>---------</td>
<td>-------------</td>
<td>-------------</td>
<td>-------</td>
<td>-------------</td>
<td>----------------------</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>policki</td>
<td>Police</td>
<td>Police</td>
<td>Gmina, Osoby fizyczne</td>
<td>Natura 2000, obszar ochrony konserwatorskiej</td>
<td>Obszary częściowo zalane, niebadane</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>policki</td>
<td>Dobra</td>
<td>Dobra</td>
<td>Gmina</td>
<td>Nie</td>
<td>Brak środków finansowych</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>stławieński</td>
<td>Darłowo-Miasto</td>
<td>Darłowo-Miasto</td>
<td>Turystyka</td>
<td>Osoby fizyczne, Miasto/Gmina, Domy Wczasowe WAM sp. z o.o.</td>
<td>100% należy do Obszaru Chronionego Krajobrazu Kaszubskiego Park Nadmorski</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>stargardzki</td>
<td>Dolce</td>
<td>Dolce</td>
<td>Budynek koszarowy zagospodarowany na Dom Pomocy Społecznej, na części terenów budynki mieszkalne</td>
<td>Gmina, Lasy Państwowe, Powiat, Osoby fizyczne</td>
<td>Nie</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>stargardzki</td>
<td>Kobylnica</td>
<td>Bielkowo</td>
<td>Skarb Państwa</td>
<td>Natura 2000</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>stargardzki</td>
<td>Stargard Szczeciński</td>
<td>Stargard Szczeciński - Miasto</td>
<td>Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii (przebudowa, budowa usługowa)</td>
<td>Gmina, Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna</td>
<td>Nie</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Świnoujście</td>
<td>Świnoujście</td>
<td>Świnoujście</td>
<td>Basen Północny - przebudowa, przystani dla obsługi żeglarzy wraz z budową infrastruktury technicznej, Kanał Mulnik - adaptacja budynków na cele socjalne</td>
<td>Gmina, Skarb państwa, Lasy państwowe, Osoby fizyczne</td>
<td>Basen Północny - nie; Kanał Mulnik - Natura 2000</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>wałecki</td>
<td>Mirosławiec</td>
<td>Mirosławiec</td>
<td>MON</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>wałecki</td>
<td>Walcz</td>
<td>Walcz</td>
<td>Budownictwo mieszkaniowe i usługowe</td>
<td>WAM, MON, Osoby fizyczne</td>
<td>Nie</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Puste pole w kolumnie „zakres inwestycji” oznacza brak planu na zagospodarowanie terenu (choć gmina identyfikuje problem wykorzystania terenu); puste miejsca w kolumnie „bariery w zagospodarowaniu” oznacza, że gmina nie identyfikuje problemów z zagospodarowaniem obszaru.

źródło: Opracowanie własne

Na mapie poniżej nałożono tereny powojskowe wskazane przez gminy na mapę lotnisk i poligonów po garnizonach wojsk radzieckich (mapę 1.).
2.3 Obszary pokolejowe

Zagospodarowanie obszarów pokolejowych uzależnione jest od ich położenia w stosunku do czynnej linii kolejowej, a także w odniesieniu do ich poprzednich funkcji. Dawne dworce powinny być zagospodarowywane głównie w kierunku wzmocnienia funkcji bezpośrednio związanych z obsługą pasażerów oraz komercjalizacji zbędnych powierzchni na cele usługowe, a obszary położone bezpośrednio przy czynnych liniach kolejowych (w odległości do około 300 m) powinny być wykorzystane do wzmocnienia pozycji dworca i przekształcone pod kątem centrum przeładunkowego czy przesiadkowego (w ramach rozwijania transportu multimodalnego).
Dworzec kolejowy w Choszcznie wraz z przyległym terenem (na trasie linii Szczecin-Poznań) ma być zagospodarowany zgodnie z wcześniejszym przeznaczeniem (inwestycja w fazie planowania). W Choszcznie znajduje się jeszcze jeden obszar pokolejowy, jednak oddalony od dworca kolejowego. Gmina nie ma planów na zagospodarowanie tego terenu. Z kolei w Krzowcu teren ma prywatnego właściciela, w związku z tym gmina nie ma możliwości samodzielnego zadecydowania o preferowanym zagospodarowaniu (na funkcje mieszkalne). Dworzec w Nowym Warpnie już został odremontowany i pełni dotychczasową funkcję (nie leży na trasie głównych 4 linii kolejowych województwa). W Stargardzie Szczecińskim tereny przy dworcu kolejowym mają być zagospodarowane na budowę centrum przesiadkowego. Miasto jest ważnym dla województwa węzłem komunikacyjnym, położonym na trasie dwóch głównych linii kolejowych, zatem jest to zasadna inwestycja także z perspektywy województwa, nie tylko miasta czy powiatu. Obecnie jednak gmina nie ma środków finansowych na realizację inwestycji. W Goleniowie dworzec wraz z przyległymi terenami będzie stanowił centrum przesiadkowe, z dodatkowymi funkcjami miejskimi (kultura) - inwestycja jest na etapie prac koncepcyjnych.

<table>
<thead>
<tr>
<th>powiat</th>
<th>gmina</th>
<th>miejscowość</th>
<th>sposób zagospodarowania</th>
<th>właściciel nieruchomości</th>
<th>obszar chroniony</th>
<th>barierę</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>choszczeński</td>
<td>Choszczo</td>
<td>Choszczo (dworzec, drugi teren powyżej 1000 m od dworca) Krzowiec</td>
<td>Rewitalizacja dworca</td>
<td>Starb Państwa – właściciel Gmina – użytkowanie wieczyste w Choszczo 2</td>
<td>Nie</td>
<td>Choszczeńsko 2 - brak zgody RM, Krzowiec – teren prywatny, zagospodarowany na</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Tereny kolejowe w dalszym oddaleniu (ok. 1000 m i więcej), takie jak: stacja rozrządowa i postojowa, stacja towarowa, magazynówka, budynki mieszkalne, mogą być adaptowane na inne niż transportowe funkcje miejskie, np. handlowo-usługowe czy budownictwo mieszkaniowe. W tej kategorii zidentyfikowano obszary w gminach: Recz, Chojna, Międzyzdroje, Mielno, Ińsko. Gminy chciałyby zagospodarować je na funkcje mieszkalne.

<table>
<thead>
<tr>
<th>powiat</th>
<th>gmina</th>
<th>miejscowość</th>
<th>sposób zagospodarowania</th>
<th>właściciel nieruchomości</th>
<th>obszar chroniony</th>
<th>bariery</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>goleniowski</td>
<td>Goleniów</td>
<td>Goleniów (teren dworca kolejowego)</td>
<td>Budowa centrum komunikacyjnego wraz z centrum kultury</td>
<td>Gmina, PKP</td>
<td>Nie</td>
<td>Brak – inwestycja w trakcie prac koncepcyjnych</td>
</tr>
<tr>
<td>policki</td>
<td>Nowe Warpno</td>
<td>Nowe Warpno</td>
<td>Zagospodarowana zgodnie z wcześniejszym przeznaczeniem (wyremontowana)</td>
<td>Gmina</td>
<td>Natura 2000</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>stargardzki</td>
<td>Stargard Szczeciński</td>
<td>Stargard Szczeciński - miasto</td>
<td>Budowa centrum przesiadkowego PKP</td>
<td>Nie</td>
<td>Brak środków finansowych</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Tabela 4. Tereny nadające się do zagospodarowania na osiedla mieszkaniowe**

<table>
<thead>
<tr>
<th>powiat</th>
<th>gmina</th>
<th>miejscowość</th>
<th>sposób zagospodarowania</th>
<th>właściciel nieruchomości</th>
<th>obszar chroniony</th>
<th>bariery</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>choszczeński</td>
<td>Recz</td>
<td>Recz, Sokoliniec</td>
<td>Budownictwo mieszkaniowe</td>
<td>Gmina</td>
<td>Obszar Chronionego Krajobrazu</td>
<td>Ograniczenia w zakresie ochrony środowiska</td>
</tr>
<tr>
<td>kamieński</td>
<td>Międzyzdroje</td>
<td>Międzyzdroje</td>
<td>Budownictwo jedno i wielorodzinne</td>
<td>Skarb Państwa, Osoba fizyczna</td>
<td>Nie</td>
<td>Układanie terenu - tereny osuwiskowe, odległość od czynnej linii kolejowej (mniej niż 1000 m)</td>
</tr>
<tr>
<td>koszaliński</td>
<td>Mielno</td>
<td>Mielno</td>
<td>Budownictwo jedno i wielorodzinne (przebudowa)</td>
<td>Gmina, osoba fizyczna</td>
<td>Koszaliński Pas Nadmorski</td>
<td>Ograniczenia w zakresie ochrony środowiska</td>
</tr>
<tr>
<td>stargardzki</td>
<td>Ińsko, Ciemnik, Linówko</td>
<td>Ińsko</td>
<td>Budownictwo mieszkaniowe</td>
<td>Skarb Państwa, Powiat</td>
<td>Obszar ochrony konserwatorskiej (wpis do rejestru zabytków)</td>
<td>Ograniczenia w zakresie ochrony konserwatorskiej</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Źródło:** Opracowanie własne

Tereny liniowe, jak torowiska, tereny zielone, pracownicze ogrody działkowe, nieużytki, tereny magazynowe i składowe, można wykorzystywać do realizacji ciągów pieszych i rowerowych, ciągów ekologicznych, uzupełniających terenów rekreacyjnych dla przyległej zabudowy mieszkaniowej. Jest to popularny sposób wykorzystywania dawnych torów kolejek wąskotorowych. Z tego rozwiązania korzystają chętnie mniejsze miejscowości, które zostały wyłączone z ruchu kolejowego. Takie inwestycje planują lub realizują następujące gminy:

1. Karlino
2. Trzebiatów
3. Gryfino
4. Moryń
5. Golczewo
6. Ryman
7. Resko
8. Radowo Małe
Szczegółowe informacje zawarto w tabeli poniżej.

### Tabela 5. Tereny liniowe do zagospodarowania na funkcje turystyczne i rekreacyjne (ścieżki rowerowe i rowerowo-piesze)

<table>
<thead>
<tr>
<th>powiat</th>
<th>gmina</th>
<th>miejscowości</th>
<th>inwestycja</th>
<th>właściciel terenu</th>
<th>obszary chronione</th>
<th>bariery</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>biłgorański</td>
<td>Karłoń</td>
<td>Karłoń, Lubiechowo, Karścino, Pobłocie Wielkie</td>
<td>Karłoń, Lubiechowo, Karścino, Pobłocie Wielkie</td>
<td>Gmina</td>
<td>Natura 2000 (20%)</td>
<td>Ograniczenia środowiskowe</td>
</tr>
<tr>
<td>gryfiński</td>
<td>Trzebiatów</td>
<td>Brojce, Trzebiatów, Mrzeżyna</td>
<td>Brojce, Trzebiatów, Mrzeżyna</td>
<td>PKP, Osoby prawne, Osoby fizyczne</td>
<td>Natura 2000</td>
<td>Brak środków finansowych</td>
</tr>
<tr>
<td>gryfiński</td>
<td>Gryfino</td>
<td>Gryfino 5, Żórawki, Żórawie, Wętłys II, Wiłów, Chwarsznica, Borzym, Sobieradz, Dolgie, Sobiemyśl, Parsowek, Drzenin</td>
<td>Gryfino 5, Żórawki, Żórawie, Wętłys II, Wiłów, Chwarsznica, Borzym, Sobieradz, Dolgie, Sobiemyśl, Parsowek, Drzenin</td>
<td>Skarb Państwa, Gmina, Powiat, Osoby prawne, Osoby fizyczne</td>
<td>Natura 2000</td>
<td>Brak środków finansowych, konieczność przeprowadzenia dodatkowych inwestycji w zakresie zapewnienia infrastruktury drogowej i technicznej</td>
</tr>
<tr>
<td>gryfiński</td>
<td>Moryń</td>
<td>Młynary, Przyjezierze, Nowe Objezierze, Staro Objezierze, Kłodzko</td>
<td>Młynary, Przyjezierze, Nowe Objezierze, Staro Objezierze, Klepicz</td>
<td>Skarb Państwa – właściciel, użytkowanie wieczyste - PKP</td>
<td>Natura 2000</td>
<td>Prawne – trudność w przejęciu terenu od PKP</td>
</tr>
<tr>
<td>gryfiński</td>
<td>Chojna</td>
<td>Godków, Lisie Pole, Jelenin</td>
<td>Godków (plac zabaw)</td>
<td>Skarb Państwa – właściciel, użytkowanie wieczyste</td>
<td>Nie</td>
<td>Brak środków finansowych</td>
</tr>
<tr>
<td>kamieński</td>
<td>Golczewo</td>
<td>Kłodzko, Drzewica, Kłeby, Golczewo, Sosnowice, Upady, Wołowiec</td>
<td>Kłodzko, Drzewica, Kłeby, Golczewo, Sosnowice, Upady, Wołowiec</td>
<td>Gmina</td>
<td>Natura 2000 (20%)</td>
<td>Brak środków finansowych</td>
</tr>
<tr>
<td>kołobrzeski</td>
<td>Rymań</td>
<td>Rymań</td>
<td>Rymań</td>
<td>Gmina</td>
<td>Nie</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>tobolski</td>
<td>Radowo Małe</td>
<td>Radowo - cała gmina</td>
<td>Radowo-cała gmina</td>
<td>Gmina</td>
<td>Nie</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>policki</td>
<td>Dobra</td>
<td>Legi</td>
<td>Legi</td>
<td>Gmina</td>
<td>Nie</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>pyrzycki</td>
<td>Kozielice</td>
<td>Kozielice, Siemczyn, Trzebór, Tębyń</td>
<td>Kozielice, Siemczyn, Trzebór, Tębyń</td>
<td>Gmina</td>
<td>Nie</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>pyrzycki</td>
<td>Przelewice</td>
<td>Przelewice, Rosiny, Płośko, Kłodzko, Kosiń</td>
<td>Przelewice, Rosiny, Płośko, Kłodzko, Kosiń</td>
<td>Gmina</td>
<td>Nie</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>świdwiński</td>
<td>Sławoborze</td>
<td>Sławoborze, Lepino</td>
<td>Sławoborze, Lepino</td>
<td>Gmina</td>
<td>Natura 2000 - nie</td>
<td>Brak środków</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Poza wskazanymi powyżej terenami pokolejowymi, zidentyfikowano analogiczne obszary także w gminach:
1. Krzęcin,
2. Wierzchowo,
3. Przybiernów,
4. Płoty,
5. Łobez,
6. Dobra,
7. Węgorzyno,
8. Warnice,
9. Darłowo-miasto,
10. Marianowo,
11. Stara Dąbrowa,
12. Barwice,

Właścicielem znacznej części tych terenów jest PKP, część jest już w posiadaniu gmin. W powiecie choszczeńskim i łobeskim funkcjonują połączenia kolejowe, w pozostałych miejscowoścach wskazane obszary są wyłączone z ruchu i można by je zagospodarować, jednak gminy albo nie mają środków na takie inwestycje, albo nie rozstrzygnęto jeszcze kwestii własności gruntów. Część gmin też zastosowała tymczasowe rozwiązania, oddając w dzierżawę obiekty magazynowe i inne nadające się do prowadzenia małej działalności gospodarczej (handlowej lub usługowej) i nie planują na razie zastosowanie innych rozwiązań w tym zakresie.

<table>
<thead>
<tr>
<th>powiat</th>
<th>gmina</th>
<th>miejscowości</th>
<th>inwestycja</th>
<th>właściciel</th>
<th>obszary chronione</th>
<th>bariery</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>choszczeński</td>
<td>Krzęcin</td>
<td>Słonice</td>
<td>PKP</td>
<td>Nie</td>
<td>Brak inwestorów</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>drawski</td>
<td>Wierzchowo</td>
<td>Wierzchowa</td>
<td>PKP</td>
<td>Obszary chronione (Pojezierze drawskie)</td>
<td>Brak uregulowanej kwestii własności</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>gołeniowski</td>
<td>Przybiernów</td>
<td>Babigóscz, Dźśna, Budzieszewice, Łoźnica, Czarnogłowy, Buk</td>
<td>PKP</td>
<td>Natura 2000 około 20%</td>
<td>Brak uregulowanej kwestii własności</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>gryficki</td>
<td>Płoty</td>
<td>Płoty, Mechowa, Truskolas, Wyszogóra</td>
<td>Skarb Państwa, PKP, Osoby fizyczne</td>
<td>Nie</td>
<td>Brak środków finansowych</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>łobeski</td>
<td>Łobez</td>
<td>Unimie</td>
<td>Skarb Państwa - właściciel, użytkowanie wieczyste - Gmina</td>
<td>Natura 2000 około 11,7%</td>
<td>Brak uregulowanej kwestii własności</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>łobeski</td>
<td>Dobra</td>
<td>Doba</td>
<td>PKP</td>
<td>Nie</td>
<td>Wpis do rejestru zabytków</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>łobeski</td>
<td>Węgorzyno</td>
<td>Mieszewo, Zwierzynek, Sietko, Runowo Pomorskie*</td>
<td>Gmina, PKP</td>
<td>Natura 2000</td>
<td>Brak uregulowanej kwestii własności</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>pyrzycki</td>
<td>Warnice</td>
<td>Warnice, Obyta</td>
<td>PKP</td>
<td>Nie</td>
<td>Brak uregulowanej kwestii własności</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>sławieński</td>
<td>Darłowo-miasto</td>
<td>Darłowo-Miasto</td>
<td>Miasto/ Gmina, PKP</td>
<td>25% należy do Obszaru Chronionego Krajobrazu Koszaliński Park Nadmorski</td>
<td>Brak środków finansowych</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>stargardzki</td>
<td>Marianowo</td>
<td>Trąbki</td>
<td>PKP</td>
<td>Nie</td>
<td>Brak uregulowanej kwestii własności</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>stargardzki</td>
<td>Stara Dąbrowa</td>
<td>Bielań, Chlebówko, Nowa Dąbrowa, Krzywnica</td>
<td>PKP</td>
<td>Nie</td>
<td>Brak uregulowanej kwestii własności</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Źródło: Opracowanie własne
Analiza obszarów pokolejowych wykazała, że na trasie Szczecin–Świnoujście zlokalizowano dwie miejscowości, w której obszary identyfikowane jako pokolejowe, powinno się zagospodarować na funkcje transportowe. W Goleniówśkie dotyczy to zagospodarowania dworca i terenu przyległego do dworca (Goleniów realizuje inwestycję i nie zgłasza problemów w jej realizacji), w Międzyzdrojach zaś dotyczy to terenu odległego od dworca o około 300-1000 m. W drugim przypadku gmina rozwija przeznaczenie terenów pokolejowych na funkcje osiedla mieszkaniowego, gdyż na tym terenie znajdują się budynki wielorodzinne, a w mieście znaczącym problemem jest niedobór oferty budownictwa mieszkaniowego dla mieszkańców.

Na trasie Szczecin-Gdańsk obszary wskazane jako pokolejowe zlokalizowane są w Stargardzie Szczecińskim oraz Runowie Pomorskim. Stargard Szczeciński planuje zrealizować inwestycję w zakresie budowy centrum przesiadkowego dla ruchu pasażerskiego, gdyż teren zlokalizowany jest przy dworcu. Ponieważ Stargard jest ważnym punktem dla dwóch głównych linii kolejowych, zasadna jest realizacja inwestycji. Z kolei w Runowie Pomorskim (gmina Węgorzewo) zatrzymuje się jedynie część pociągów, stąd poza utrzymaniem dworca (z połączeniem zadań własnych dworca oraz funkcji komercyjnych) nie ma potrzeby budowania dodatkowej infrastruktury towarzyszącej.

Na trasie Szczecin–Zielona Góra (ta sama trasa do granicy województwa dotyczy połączenia z Wrocławiem i Warszawą), poza Stargardem, obszary pokolejowe zidentyfikowano w Choszcznie. Gmina ma w planach rewitalizację dworca z zagospodarowaniem terenu przylegającego. Kolejne stacje i dworce, przez które przebiega to połączenie, mają charakter strategiczny dla województwa. Budowa i uruchomienie przewozów kolejowych dużych prędkości zakłada m. in. stworzenia takiego połączenia między Szczecinem a Poznaniem i dalej Warszawą i Wrocławiem, stąd ważne jest, aby w miejscowościach, przez które przebiegać będzie połącznie, zachowało infrastrukturę kolejową i towarzyszącą (w promieniu do 300 m od dworca/stacji) w jak najlepszym stanie i zgodnie z dotychczasowymi funkcjami (z uzupełnieniem o funkcje komercyjne). Na linii Szczecin-Zielona Góra nie zidentyfikowano obszarów pokolejowych w miejscach istotnych dla sprawnej realizacji połączenia.

*Położone na linii Szczecin-Gdańsk

Źródło: Opracowanie własne

9 Szczecin dla Ciebie, STRATEGIA ROZWOJU SZCZECINA 2025, 23 maja 2011, s. 17 i 55.
2.4 Obszary poprzemysłowe

Mapa 4. Obszary poprzemysłowe w województwie zachodniopomorskim


10 Red. A. Montwiłł, Koncepcja utworzenia Innowacyjnego Parku Przemysłowego Szczecin (IPPS) na terenie postoczniowym, maj 2013, s. 3-4.

Analiza nie wykazała realizacji innych tak dużych inwestycji na tak rozległym terenie. Niemniej zidentyfikowano w województwie szereg gmin (miejscowości), gdzie znajdują się tereny poprzemysłowe, co do których władze samorządowe powzięły określone plany inwestycyjne.

W Trzebiatowie wskazano jako kategorię obszaru poprzemysłowego, tereny po byłym Państwowym Gospodarstwie Rolnym (PGR). Gmina przeprowadziła część inwestycji na tym obszarze, w zakresie rewitalizacji budynków mieszkalnych wielorodzinnych. Nie zagospodarowano jednak części zabudowań gospodarczych i magazynowych i nie powstały żadne plany w tym zakresie.

W gminie Gryfinio zlokalizowano tereny:


2. W Gryfinie tereny po byłej betoniarni zostały w części zagospodarowane na potrzeby Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie, pozostała część także prawdopodobnie zostanie zagospodarowana na potrzeby Komendy.

3. Pozostałe tereny znajdują się w miejscowościach Daleszewo i Raczk. W Daleszewie zaplanowano dla terenu funkcje przemysłowe lub handlowo-usługowe, gmina nie znalazła jednak dotąd inwestora na ten teren. W Raczkach z kolei znajdują się tereny po byłym PGR. Budynki mieszkalne zachowały swoje

---

11 Szczecin_dla Ciebie, STRATEGIA ROZWOJU SZCZECIN 2025, 23 maja 2011, s. 13.
12 Tamże, s. 46.
funkcje, pozostałe tereny były w częściach sprzedane osobom fizycznym i dotąd nie zostały zagospodarowane.

W Gminie Międzyzdroje zidentyfikowano obszary poprzemysłowe w miejscowości Wicko – są to tereny dawnej żwirowni. Terenu dotąd nie zagospodarowano, ponieważ w całości znajduje się na obszarze Natura 2000, na terenach osuwiskowych.


W Świnoujściu zlokalizowano tereny poprzemysłowe – basen barkowy. Ponieważ jednak teren jest własnością prywatną, gmina nie ma wpływu na jego zagospodarowanie i nie dysponuje informacjami na jego temat.

<p>| Tabela 7. Obszary poprzemysłowe, na których zagospodarowanie zaplanowano lub już zrealizowano |
|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|</p>
<table>
<thead>
<tr>
<th>powiat</th>
<th>gmina</th>
<th>miejscowość</th>
<th>inwestycja</th>
<th>właściciele terenu</th>
<th>obszar chroniony</th>
<th>bariery</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>gryficki</td>
<td>Trzebiatów</td>
<td>Trzebiatów, Gołąbcz, Wlewo</td>
<td>Rewitalizacja budynków mieszkalnych</td>
<td>Osoby fizyczne, Osoby prawne</td>
<td>Natura 2000 (sąsiedztwo)</td>
<td>Brak środków finansowych</td>
</tr>
<tr>
<td>gryfiski</td>
<td>Gryfino</td>
<td>Wętrzyń, Gryfino, Daleszewo, Stare Brynki</td>
<td>Obiekt handlowo-usługowy</td>
<td>Gmina, Skarb Państwa, Komenda Policji, Osoby prawne, Osoby fizyczne</td>
<td>Ochrona konserwatorska stanowisk archeologicznych</td>
<td>Brak środków finansowych</td>
</tr>
<tr>
<td>słowieński</td>
<td>Darłowo</td>
<td>Darłowo</td>
<td>Turystyka, hotele, usługi</td>
<td>Osoby fizyczne</td>
<td>100% należy do Obszaru Chronionego Krajobrazu Koszaliński Park Nadmorski</td>
<td>Brak środków finansowych</td>
</tr>
<tr>
<td>kamieński</td>
<td>Międzydroje</td>
<td>Wicko</td>
<td>Budownictwo mieszkaniowe lub usługowo-hotelowe</td>
<td>Gmina</td>
<td>Natura 2000</td>
<td>Ukształtowanie terenu - tereny osuwiskowe</td>
</tr>
<tr>
<td>stargardzki</td>
<td>Stargard Szczeciński</td>
<td>Stargard Szczeciński</td>
<td>Stargardzki Park Przemysłowy</td>
<td>Osoby fizyczne</td>
<td>Nie</td>
<td>Inwestycja zrealizowana</td>
</tr>
<tr>
<td>Świnoujście</td>
<td>Świnoujście</td>
<td>Świnoujście</td>
<td></td>
<td>Osoba prawa</td>
<td>Natura 2000</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Źródło: Opracowanie własne

Pozostałe zidentyfikowane obszary poprzemysłowe znajdują się w gminach, w których pojawiały się znaczące ograniczenia dla planowania inwestycji przez samorząd. W Krzęcinie obszar jest własnością prywatnego właściciela, który odmawia współpracy z gminą w zakresie zagospodarowania terenu. Ta sama sytuacja jest w Czarnogłowach (g. Przybiernów), Sianowie, Mirosławcu i Widuchowej. W Mieszkowicach teren był fabryki miar metrycznych został na razie jedynie zabezpieczony przez rozkradanie i dewastację, ale obszar także ma prywatnego właściciela, który nie podjął dotychczas
współpracy z gminą w zakresie zagospodarowania terenu. W Węgorzewie tereny po byłej gorzelni (Cieszyno) i mleczarniach (Chwarstno, Sielsko) są częściowo własnością gminy, ale w częściach zostały sprzedane osobom prywatnym. Nie została dotąd podjęta współpraca w zakresie zagospodarowania tych terenów. Trudnym przypadkiem obszaru poprzemysłowego jest też teren dawnej fabryki benzyny syntetycznej w Policach. Właścicielem terenu jest gmina, jednak zagospodarowanie terenu napotyka zasadnicze bariery. Teren jest objęty obszarem Natura 2000 oraz ochroną konserwatorską (ruiny budynków), jest zalany w części podziemnej i nadal pozostaje niezbadany. Niezbędne przed rewitalizacją terenu byłoby jego rekultywacja, nie ma jednak szczegółowych informacji o wpływie powstałych tam zanieczyszczeń na środowisko, dlatego trudno oszacować koszty takiej inwestycji. Gmina obecnie nie dysponuje środkami na ten cel.

Tabela 8. Pozostałe tereny poprzemysłowe, zlokalizowane w województwie zachodniopomorskim

<table>
<thead>
<tr>
<th>powiat</th>
<th>gmina-cond</th>
<th>miejscowości</th>
<th>właściciel terenu</th>
<th>obszar chronony</th>
<th>bariery</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>choszczeński</td>
<td>Krzęcin</td>
<td>Objezierze</td>
<td>Osoba fizyczna</td>
<td>Natura 2000</td>
<td>Brak inwestorów</td>
</tr>
<tr>
<td>gołdanski</td>
<td>Przybiernów</td>
<td>Czarnogłowy</td>
<td>Osoba fizyczna</td>
<td>Brak inwestorów</td>
<td>Prawne - właściciel uchyła się od uporządkowania terenu</td>
</tr>
<tr>
<td>gryfiński</td>
<td>Mieszkowice</td>
<td>Mieszkowice</td>
<td>Osoba prawna</td>
<td>Cedyński Park Krajobrazowy (otulina)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>gryfiński</td>
<td>Widuchowa</td>
<td>Krzywin</td>
<td>Osoba prawna</td>
<td>Natura 2000</td>
<td>Brak środków finansowych</td>
</tr>
<tr>
<td>koszaliński</td>
<td>Sianów</td>
<td>Sianów - miasto</td>
<td>Skarb Państwa - właściciel, użytkowanie wieczyste - osoba prawna</td>
<td>Brak inwestorów</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>łobeski</td>
<td>Węgorzyno</td>
<td>Węgorzyna, Kraśnik, Lesięcin, Rogówko, Winniki, Podlipce, Chwarstno, Sielsko, Cieszyno</td>
<td>Gmina, ANR, Osoby fizyczne</td>
<td>Natura 2000</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>policki</td>
<td>Police</td>
<td>Police</td>
<td>Gmina, Osoby fizyczne</td>
<td>Natura 2000, obszar ochrony konserwatorskie</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>szczecinecki</td>
<td>Szczecinek-miasto</td>
<td>Drawieł - gorzelnia; Wierzchowa – gorzelnia;</td>
<td>Osoby fizyczne</td>
<td>Brak środków finansowych</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>wątyniński</td>
<td>Mirostawiec</td>
<td>Mirostawiec</td>
<td>Osoba fizyczna</td>
<td>Brak środków finansowych</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Źródło: Opracowanie własne
3. Czynniki wewnętrzne mające istotne znaczenie dla zagospodarowania terenów powojskowych, pokolejowych i poprzemysłowych

Pojęcie rewitalizacji zakłada, że poza samymi składowymi tego procesu, jak remonty, modernizacje czy rewaloryzacje obiektów i obszarów, ma on jeszcze wymiar mniej techniczny i trudniejszy do zmierzenia, a związany siłą z oddziaływaniem na otoczenie. Zmiany techniczne na danym obszarze są bowiem powiązane z działaniami ukierunkowanymi na ożywienie społeczno-ekonomiczne i ogólną poprawę jakości życia społeczności lokalnej. Umiejscowienie obszaru rewitalizowanego na terenach o określonych problemach determinuje cele samego procesu, z których można wyróżnić pięć głównych kategorii:

1. urbanistyczno-architektoniczne – związane z remontem i modernizacją lub rewaloryzacją zespołów architektonicznych, w tym mieszkaniowych i poprzemysłowych, a także ze świadomym kształtowaniem krajobrazu kulturowego danego obszaru,
2. techniczne – związane z poprawą jakości struktur miejskich – w tym infrastruktury technicznej i drogowej,
3. społeczne – związane z zatrzymaniem rozwoju negatywnych tendencji społecznych, przeciwdziałaniem patologiom i wykluczeniu społecznemu, a także z poprawą stanu bezpieczeństwa,
4. ekonomiczne – związane z ożywieniem gospodarczym, w tym z promocją przedsiębiorczości, rozwojem turystyki i realizacją nowych przedsięwzięć o charakterze komercyjnym,
5. środowiskowe – związane z polepszeniem stanu środowiska naturalnego, likwidacją zanieczyszczeń i emisji.

Bez względu jednak na to, jak definiowane są cele rewitalizacji, ważne jest, aby skomunikowane były wszystkie wymiary takich działań, tj.:

1. wymiar planistyczny/projektowy, w ramach którego opracowuje się niezbędne plany, strategie działania,
2. wymiar organizacyjno-finansowy, w ramach którego podejmuje się decyzje o aktywnych uczestnikach procesu oraz źródłach jego finansowania (zabezpieczenie niezbędnych zasobów),
3. wymiar promocyjno-informacyjny, w ramach którego podejmowana jest współpraca ze społecznością lokalną na rzecz realizacji procesu rewitalizacji.

 Ważne jest, aby zachować właściwą kolejność oraz odpowiednie proporcje każdego z tych wymiarów. Planowanie inwestycji, na którą w konsultacjach społecznych nie godzą się mieszkańcy czy nieprawidłowe oszacowanie kosztów inwestycji, może znacząco opóźnić cały proces, co z kolei wiąże się z dalszym pogłębianiem degradacji danego obszaru. Wydaje się, że gminy w regionie nabrały już w pewnym stopniu umiejętności planowania takich działań oraz łączenia różnych środków finansowych.

---

13 P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek (red.), Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast, Gdańsk 2009, s. 8.
Cennym doświadczeniem było opracowywania w ostatnich latach lokalnych programów rewitalizacji, w ramach naboru wniosków na projekty rewitalizacyjne ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego, w ramach Inicjatywy JESSICA. Choć relatywnie niewielka część gmin skupiła się w nich na rewitalizacji obszarów pokolejowych czy powojennych, z pewnością konieczność opracowania dokumentów we wskazanych wymiarach przetarła się na nabycie niezbędnym w tym zakresie umiejętności planowania. Co także istotne z perspektywy planowania działań rewitalizacyjnych na obszarach objętych ekspertyzą, ważna jest diagnostyka tych obszarów, zrozumienie ich specyfiki na poziomie lokalnym, ponieważ dopiero te informacje pozwolą prawidłowo zaplanować cały proces i oszacować jego koszty.

Obszary objęte ekspertyzą należą do kategorii obszarów zdegradowanych związanych z infrastrukturą techniczną i przemysłową. Charakterystyczne dla tych obszarów jest ich częściowe lub całkowite opuszczenie przez dotychczasowych użytkowników, rezygnacja z dotychczas prowadzonej tam działalności, a zatem utrata ich dawnego znaczenia dla miasta.

Obszary powojenne to najczęściej tereny ulokowane w centrum miast lub na jego obrzeżach. Często są to budynki wielokondygnacyjne, po dawnych koszarach lub rozległe tereny niezabudowane, po poligonach. Stąd wyróżniamy następujące rodzaje tych obszarów:

1. w centrach miast mamy często do czynienia z dawnymi fortyfikacjami, zarówno tymi z okresu renesansu i nieco późniejsze, jak i takie, które były wybudowane już w XX w. W każdym przypadku są one trudno adaptowane do nowych funkcji, jednak stanowią zazwyczaj atrakcję turystyczną;
2. w centrach miast lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się najczęściej budynki koszarowe, wraz z terenem przylegającym (place ćwiczebne, budynki gospodarcze); relatywnie łatwo je zaadaptować do nowych warunków i zmienić ich funkcję na mieszkalną, handlowo-usługową lub przemysłową, co też powszechnie stosowano wszędzie tam, gdzie rozległe tereny zostały po wojskach radzieckich;
3. w znacznym oddaleniu od centrum miasta i terenów zainwestowanych znajdują się najczęściej poligony – rozlegle tereny, niezubrojone, bez infrastruktury technicznej, często o znacznych walorach przyrodniczych, zalesione; atrakcyjne z punktu widzenia budownictwa mieszkaniowego; do tej kategorii należą też lotniska.

Właścicielami tych terenów w województwie zachodniopomorskim są najczęściej: Wojskowa Agencja Mieszkaniowa, Agencja Mienia Wojskowego (druga kategoria obszarów), Lasy Państwowe (trzecia kategoria). W przypadku gmin, które wzięły udział w badaniu ilościowych, 9 deklarowało, że przynajmniej część tych terenów stanowi już własność gminy, a część należy do osób fizycznych i prawnych.

14 Tamże, s. 23-35.
15 Czaplinek, Miezkowice, Rymań, Nowe Warpno, Police, Dobra, Darłowo-miasto, Dolice, Stargard Szczeciński, Świnoujście
Obszary pokolejowe, jako wyjątkowy przykład obszarów poprzemysłowych, to najczęściej elementy likwidowanej infrastruktury kolejowej, związanej z nieczynnymi lub pozostającymi w użyciu liniami i stacjami kolejowymi. Można wyróżnić trzy kategorie takich obszarów: 16

1. obszary ulokowane bezpośrednio przy działających dworcach kolejowych, powstałe przez zmniejszenie się zapotrzebowania kolei na urządzenia, które tam ulokowano (wynikające z postępu technologicznego); najczęściej są to obszary ulokowane w śródmieściu;
2. dawne stacje postojowe, rozrządowe i towarowe, obecnie likwidowane w wyniku zmian technologicznych w transporcie, położone są najczęściej poza centrum miasta i stanowią rozległe i zdewastowane tereny po starych torowiskach, sąsiadujących z czynnymi nadal liniami kolejowymi, ale mimo takiego położenia, atrakcyjne dla realizacji nowego programu miejskiego o charakterze zintegrowanym (dzielnice kulturalno-rozrywkowe lub biznesowe);
3. tereny likwidowanych dworców i linii kolejowych, w skład których wchodzą torowiska, budynki dworców i inne zabudowania towarzyszące, położone poza centrum miasta – ta kategoria, podobnie jak wcześniejsza, ze względu na swoją rozległość, stanowi atrakcyjne położone dla realizacji zintegrowanych programów miejskich.

W regionie właścicielami terenów z pierwszej kategorii w znacznej części pozostaje PKP (lub ma prawo wieczystego użytkowania), jednak już obszary z drugiej i trzeciej kategorii w znacznej części stanowią własność gmin (lub gminy mają prawo wieczystego użytkowania). Część tych obszarów pozostaje też własnością osób fizycznych i prawnych (głównie budynki mieszkalne i magazyny).

Obszary poprzemysłowe, to przede wszystkim pozostałości po przemyśle ciężkim, dawniej istotnym dla życia gospodarczego miast, jednak pozostałe w tyle zmian ekonomicznych zachodzących w całej Polsce. Często są to rozległe obszary, na których znajdują się obiekty o znaczeniu historycznym lub obszary zanieczyszczone. Ich rewitalizacja często jest kosztowna ze względu na konieczność dostosowania całej infrastruktury do nowych funkcji. W tych obszarach wyjątkowymi terenami są obszary poportowe i postoczniowe. Generalnie obszary poprzemysłowe można podzielić na trzy grupy17:

1. tereny pełniące dawniej funkcje magazynowe i składowe, jak stare spichlerze i magazyny, tereny składowe związane z funkcjami portowymi – najczęściej są to tereny niezabudowane lub na których znajduje się zabudowa tymczasowa; w tej grupie nie występuje raczej problem zanieczyszczeń czy konieczność dostosowania infrastruktury ściśle przemysłowej do nowych celów stąd są to tereny relatywnie łatwe do zagospodarowania;
2. tereny po przemyśle lekkim oraz związane z gospodarką komunalną, charakteryzujące się obecnością wielkopowierzchniowych, wielopiętrowych obiektów, gdzie nie występuje problem znaczących zanieczyszczeń środowiskowych, relatywnie łatwe w adaptacji do nowych funkcji, jednak znacznie kosztowniejsze pod tym względem, niż obszary z grupy pierwszej;

16 Tamże.
17 Tamże.
3. tereny po przemysle ciężkim – obszary, które wymagają już znacznych nakładów związanych z likwidacją zanieczyszczeń środowiska czy instalacji poprzemysłowych; kosztowna rekultywacja odnosi się tu zarówno do budynków jak i gruntów, jednak dobre do zagospodarowania ze względu na znaczne powierzchnie, na których możliwa jest realizacja zintegrowanych programów miejskich.

Właścicielami tych obszarów (ewentualnie podmiotami mającymi prawa użytkowania wieczystego) w całości lub części są najczęściej osoby fizyczne i osoby prawne, co ogranicza gminom możliwości ingerowania w planowanie zagospodarowania tych terenów.

Polskie prawo w obszarze zagadnień przestrzennych przewiduje wykonywanie opracowań studialnych, zatem proces planowania i projektowania zagospodarowania przestrzennego rozpoczyna się od opracowania studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, w którym określone są wytyczne dla poszczególnych fragmentów terenu, w tym planowane działania rekultywacji i rewitalizacji.18 Problemem w tym zakresie jest fakt, że gminne dokumenty planistyczne w większości były formułowane dekadę temu i wcześniej, co oznacza brak aktualizacji informacji diagnostycznych o określonych terenach w zakresie wskazania ich kategorii, statusu własności, a także potencjalnych kierunków zagospodarowania określonych terenów w związku ze zmianami spoeczno-ekonomicznymi w otoczeniu oraz pojawieniu się szansy na pozyskanie zewnętrznych środków finansowych na realizację określonych inwestycji.19 Problemem wynikającym z ustawy jest także definiowanie terenów zamkniętych jako terenów o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone przez właściwych ministrów, co oznacza, że za takie tereny zostaną uznane:

1. tereny zajęte pod:
   a. stanowiska kierowania państwem i stanowiska dowodzenia Siłami Zbrojnymi Rzeczypospolitej Polskiej w stanie zagrożenia bezpieczeństwa państwa i wojny,
   b. obiekty rozpoznania i walki radioelektronicznej oraz obrony powietrznej i przeciwpowietrznej kraju,
   c. obiekty telekomunikacyjne służące do przekazywania informacji niejawnych stanowiących tajemnicę państwową,
   d. porty wojenne i urządzenia Marynarki Wojennej,
   e. lotniska wojskowe,
   f. składy i magazyny amunicji, uzbrojenia oraz materiałów pędnych i smarów,
   g. obiekty przeznaczone do produkcji materiałów i środków służących do celów obrony kraju;

2. tereny zamknięte przeznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego na cele, o których mowa w pkt 1. (na przykład drogowe odcinki lotniskowe).

18 Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, 2003, poz. 717, z późn. zm.)
19 Wyjątkiem są w województwie miasta na prawach powiatu oraz Stargard Szczeciński.
20 Tamże oraz ustawa z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2005 r. Nr 240, poz. 2027, z późn. zm.)
Ograniczenia te odnoszą się przede wszystkim do obszarów powojskowych, ale także do części obszarów pokolejowych, przez co możliwe jest określenie ich granic w planach zagospodarowania przestrzennego, ale dla nich planów miejscowych nie można sporządzić, a te są podstawą podejmowania decyzji administracyjnych. Z perspektywy gminy oznacza to brak możliwości zaplanowania nowego przeznaczenia dla takich terenów, w tym brak możliwości jednoznacznego wyliczenia wartości gruntów czy wielkości planowanych zabudowań.

Z terenem zamkniętym związany jest także problem w zakresie decyzji lokalizacyjnych. Zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego na terenach zamkniętych wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska (RDOŚ)\(^\text{21}\). RDOŚ musi wydać pozytywną decyzję nawet wówczas, gdy teren jest nieuzbrojony, nie ma możliwości jego uzbrojenia czy nie ma zapewnionej obsługi komunikacyjnej, choć ustawę nie zobowiązuje nikogo do zagwarantowania dla inwestycji podłączenia do infrastruktury technicznej czy drogowej.

Istotnym z prawnego punktu widzenia czynnikiem wpływającym na zagospodarowanie obszarów poprzemysłowych, jest kwestia własności. Znaczna część terenów nie ma uregulowanych stosunków własnościowych. Praktyka w zakresie usuwania gruntów (głównie w odniesieniu do obszarów pokolejowych i powojskowych) dotyczyła gruntów położonych poza śródmieściem, które nie wymagały podejmowania skomplikowanych procedur w tym zakresie. Zgodnie z ustawą o gospodarce nieruchomościami\(^\text{22}\) brak regulacji dotyczących własności gruntów uniemożliwia ich sprzedaż, a dopuszcza jedynie oddanie ich w wieloletnią dzierżawę. Brak możliwości zakupu terenu czy uzyskania prawa wieczystego użytkowania odstrasza inwestorów czyniąc z gmin jedynego możliwego inwestora i przyczyniając się do dalszej degradacji danego terenu.

Kolejnym czynnikiem prawnym, wpływającym na zagospodarowanie terenów poprzemysłowych, jest treść przepisów w zakresie likwidacji przedsiębiorstw państwowych, które skłaniają likwidatorów do wyprzedawania bardziej wartościowych składników majątku na rzecz spłaty długów i zobowiązań przedsiębiorstw, a pozostawianie trudnej do zagospodarowania reszty, za którą później odpowiadać będzie najprawdopodobniej gmina ze względu na trudność w znalezieniu prywatnego inwestora na terenie trudnym do zagospodarowania.

Innym problemem dotyczącym własności jest rozdrobnienie terenu przez przypadkowy podział i sprzedaż niewielkich fragmentów terenu różnym użytkownikom, przy braku odgórnego planu zagospodarowania takiego terenu. Jest to problem wynikający z faktu, że gminy nie zawsze rozróżniają rzeczywiste zagospodarowanie danego terenu od rozwiązań doraźnych i traktują fragmentarną sprzedaż czy wydzierżawienie obszarów poprzemysłowych czy pokolejowych na działalność handlowo-usługową lub

\(^{21}\) Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, 2003, poz. 717, z późn. zm.)

\(^{22}\) Ustawa o gospodarowaniu nieruchomościami ((Dz. U. Nr 261, poz. 2603, z późn. zm.)
magazynową jako zagospodarowanie obszaru, co jednak nie ma rzeczywistego wpływu na realizację celów rewitalizacji.

Dodatkowym czynnikiem utrudniającym zagospodarowanie terenów pokolejowych jest podział pomiędzy firmy wchodzące w skład Grupy PKP SA. Chęć realizacji inwestycji na terenie, którego właścicielami jest kilka takich firm, powoduje konieczność podejmowania negocjacji w Centrali Grupy, co utrudnia, wydłuża w czasie, a nawet uniemożliwia inwestorom uzyskanie kompromisu z wszystkimi właścicielami gruntu. Ponadto, ze względu na to, że pieniądze ze sprzedaży terenów PKP są konfiskowane na poczet długów, PKP niechętnie wyprzedaje swoje nieruchomości.

Kolejną grupą czynników, które mają znaczący wpływ na zagospodarowanie terenów pokolejowych, powojskowych i poprzemysłowych, są uwarunkowania związane z ochroną środowiska. W przypadku obszarów pokolejowych istotne znaczenie ma konieczność zachowywania znacznych odległości projektowanej zabudowy od terenów kolejowych, podczas gdy, jak wspomniano wcześniej, znaczna ich część położona jest w sąsiedztwie funkcjonujących linii kolejowych (odnosi się to przede wszystkim do większych miast). Zgodnie z przepisami obowiązuje zakaz zabudowy w odległości 10 m od granicy obszaru kolejowego i co najmniej 20 m od osi skrajnego toru. Odległości te mogą być jeszcze większe – jest to zależne od przeznaczenia budynku i odnosi się do norm dopuszczalnego hałasu w środowisku. Kwestie odległości od czynnej linii kolejowej determinuje także inne warunki inwestowania na takim obszarze. Ze względu na drgania podłoża, zanieczyszczenie powietrza przez opiłki żelaza oraz brak hermetycznych toalet w pociągach należy brać pod uwagę konieczność poniesienia dodatkowych kosztów związanych z niwelowaniem tym niedogodności. Powyższe ograniczenia powodują, że na terenach przylegających do czynnych linii kolejowych relatywnie najtrudniejszą do realizacji jest inwestycja związana z budownictwem mieszkaniowym, a dalej biznesowym.

Istotne są także ograniczenia związane z zakresem ochrony środowiska w postaci stref i obszarów chronionych, które także niosą za sobą ograniczenia związane z dopuszczalnym poziomem hałasu, zanieczyszczeń czy konfliktów ze światem roślinnym i zwierzęcym, regulowane rozporządzeniami Ministra Środowiska. „Łączna powierzchnia obszarów chronionych w granicach województwa zachodniopomorskiego wynosi 474 tys. ha, co stanowi więcej niż 20% jego ogólnej powierzchni (w całym kraju 30%).Powierzchnia obszarów chronionych wraz z obszarami Natura 2000 (łącznie z obszarami potencjalnie chronionymi) wynosi 992 tys. ha, co stanowi około 43% powierzchni województwa.”

Obszary chronione rozmieszczone są następująco:

1. Dolina i obszar ujściowy Odry – strefa przygraniczna państwa i województwa (park narodowy, rezerwaty, parki krajobrazowe, Natura 2000),

23 Ustawa o transporcie kolejowym (Dz. U. NR 86, 2003, poz. 789, z późn. zm.) oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz.U. 2008 nr 153 poz. 955)
24 Program ochrony środowiska województwa zachodniopomorskiego na lata 2008-2011 z uwzględnieniem perspektywy 2010-2015, s. 8.
25 Tamże.
pas nadmorski, obejmujący obszary Natura 2000 i obszar chronionego krajobrazu,

3. południowy pas na granicy województwa zachodniopomorskiego (park narodowy, rezerwaty, parki krajobrazowe, obszary Natura 2000, obszary chronionego krajobrazu),

4. środkowy pas, obejmujący parki krajobrazowe, obszary Natura 2000, obszary chronionego krajobrazu.

Rozmieszczenie obszarów chronionych ze względu na walory przyrodnicze jest, zaraz po niewystarczających środkach finansowych, jedną z kluczowych barier ograniczających zagospodarowanie terenów zdegradowanych. W badaniu ilościowym 19 gmin wskazało, że tereny, pokolejowe położone są bezpośrednio przy obszarze Natura 2000 lub innym obszarze chronionym, co znacznie utrudnia realizację inwestycji na tym terenie. 10 gmin wskazało ten problem w odniesieniu do terenów powojskowych i tyle samo w odniesieniu do terenów poprzemysłowych.

Kolejnym rodzajem ochrony obszaru jest ochrona konserwatorska 26 obiektów o znaczeniu historycznym. Zgodnie z normą w niej zawartą inwestor ma obowiązek zwrócenia się do Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, z wnioskiem o wydanie decyzji administracyjnej zezwalającej na realizację przedsięwzięcia. Konserwator podejmuje decyzję na podstawie badań przeprowadzonych na danym obszarze, zwłaszcza, jeśli inwestycja związana jest ze zmianą dotychczasowej działalności prowadzonej na tym terenie. Jak wspomniano wcześniej, zabudowa znajdująca się na obszarach pokolejowych, poprzemysłowych czy powojskowych ma często walory historyczne, jednak analiza wynikająca z badania ilościowego pokazała, że problem ten dotyczy jedynie dwóch gmin w przypadku obszarów pokolejowych oraz jednej gminy w przypadku terenów powojskowych oraz jednej w przypadku poprzemysłowych.

Czynnikiem wpływającym na zagospodarowanie badanych terenów jest też zasób środków finansowych oraz ich dostępność. Gminy, które mają problemy ze znalezieniem inwestorów na tereny poprzemysłowe i poprzemysłowe, zaczynają planować własne przedsięwzięcia (głównie w zakresie budownictwa mieszkaniowego oraz związane z rekreacją i kulturą) narzekają na niewystarczające środki finansowe na zrealizowane projektu. O barierach finansowych wspomniała ¼ gmin w badaniu ilościowym.

Czynniki społeczne raczej sprzyjają zagospodarowaniu terenów objętych ekspertyzą. Społeczność lokalna z reguły zdaje sobie sprawę z korzyści wynikających z realizowanych na takich terenach inwestycji. Mieszkańcy spodziewają się nowych miejsc pracy, a także dodatkowej infrastruktury rekreacyjnej oraz usługowej, jak również szeregu inwestycji towarzyszących. 27 Należy jednak zauważyć, że zwłaszcza dzielnice poprzemysłowe charakteryzują się postępującą degradacją obszarów także w wymiarze społecznym, co negatywnie wpływa na ich atrakcyjność inwestycyjną.

26 Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U.03.162.1568 ze zm.)

Podsumowując, za bariery w zakresie zagospodarowania obszarów pokolejowych, poprzemysłowych i powojskowych w województwie zachodniopomorskim, należy uznać:

1. nieuregulowane kwestie własności terenów poprzemysłowych, pokolejowych i powojskowych,
2. regulacje prawne w zakresie likwidacji przedsiębiorstw państwowych,
3. znaczące koszty realizacji inwestycji, zwłaszcza na terenach poprzemysłowych, a co za tym idzie relatywnie niska konkurencyjność takich obszarów w stosunku do tzw. terenów zielonych położonych na obrzeżach miast.

Informacje zebrane w toku prowadzonych analiz zestawiono ze zidentyfikowanymi problemami i wskazano, w których gminach występują określone problemy oraz której kategorii obszarów to dotyczy. Zestawienie zaprezentowano w tabeli poniżej.

### Tabela 9. Gminy, w których zidentyfikowano wybrane bariery zagospodarowania obszarów zdegradowanych

<table>
<thead>
<tr>
<th>Grupa problemów</th>
<th>Problem</th>
<th>Typ obszaru</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Powojskowe</td>
</tr>
<tr>
<td>Prawne</td>
<td>Tereny zamknięte</td>
<td>Nie występują</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Nieuregulowana kwestia własności</td>
<td>Wałcz, Trzebiatów, Gryfino, Międzyzdroje</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Fragmentaryzacja terenu (wielu właścicieli, teren rozdrobniony)</td>
<td>Trzebiatów, Dolice</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Brak aktualnego planu zagospodarowania przestrzennego gminy</td>
<td>Mielno*</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>uwzględniającego problem obszarów zdegradowanych*</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Obszary chronione</td>
<td>Obszar chroniony przyrodniczo</td>
<td>Dartowo, Kobylnka, Płoty, Trzebiatów, Mieszkowice, Widuchowa, Mielno, Nowe Warpno</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Brak spełnienia warunku odległości od czynnej linii kolejowej</td>
<td>Nie występują</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Obszar ochrony konserwatorskie</td>
<td>Nie występują</td>
</tr>
<tr>
<td>Finansowe</td>
<td>Brak środków finansowych na zrealizowanie inwestycji</td>
<td>Czaplinek, Trzebiatów, Police, Dobra Szczecińska, Darłowo, Kobylnka, Świnoujście</td>
</tr>
<tr>
<td>Grupa problemów</td>
<td>Problem</td>
<td>Typ obszaru</td>
</tr>
<tr>
<td>-----------------</td>
<td>---------</td>
<td>-------------</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Powojskowe</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Połczyn Żdrój, Sławoborze, Krzęcin, Dartowo, Barwice</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* Brak aktualnych planów zagospodarowania przestrzennego gminy lub brak dostrzeżenia w tych dokumentach problemu terenów zdegradowanych jest właściwie powszechny i dotyczy większości gmin i każdej kategorii obszarów, jednak w tym przypadku chodzi o brak przyjętego przez właściwy organ (uchwalonego) miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wskazującego na działki danych obszarów wraz z informacją o możliwych sposobach ich zagospodarowania, mimo, że dokument został sporządzony.

źródło: Opracowanie własne

Kluczową barierą, z którą boryka się znaczna część gmin w odniesieniu do wszystkich rodzajów obszarów, jest bariera finansowa. Brak środków na dokładne zbadanie terenu (jak Świnoujście czy Police), rekultywację (przede wszystkim Świnoujście, Police) oraz rewitalizację obszarów uniemożliwia realizację inwestycji i powoduje konieczność odkładania ich w czasie. Zawsze, że tak, jak w przypadku Chojny, Międzyzdrojów, Czaplinka, Dartowa czy Trzebiatowa, obszary zdegradowane położone są w takich miejscach gminy, w których poza realizacją samej inwestycji, konieczne byłyby realizowanie inwestycji infrastrukturalnych (głównie drogi, infrastruktura techniczna), które umożliwiłyby faktyczną rewitalizację danego terenu. Przykładem jest tu chociażby Stargard Szczeciński, który zagospodarowując obszar powojskowy i poprzemysłowy na cele parków przemysłowych i technologicznych, musiał zrealizować takie inwestycje, aby zapewnić przedsiębiorstwom zlokalizowanym w parku niezbędną do ich działalności infrastrukturę.

Problemem charakterystycznym zwłaszcza dla gmin pasa nadmorskiego jest też znaczna część terenów objętych obszarem chronionym przyrodniczo. Konieczność uzyskiwania dodatkowych pozwolen oraz koszty związane z realizacją inwestycji w zgodzie z ekologią stanowią także istotną barierę dla zagospodarowania tych terenów.


W znacznej części gmin występuje więcej niż jedna bariera w zagospodarowaniu tych terenów, co skutkuje niską atrakcyjnością terenów dla inwestorów. Wyjątek stanowią jedynie gminy/miejscowości położone blisko Szczecina (Stargard Szczeciński, Golęńowo, Gryfino, Police), ze względu na kumulację kapitału oraz dostępność komunikacyjną. Przy czym wysoka podaż terenów zielonych, zwłaszcza na obrzeżach miast, stanowi dodatkowy czynnik obniżający atrakcyjność terenów zdegradowanych, zwłaszcza, jeśli teren jest objęty ochroną (środowiskową, konserwatorską), co jest powszechne.
w województwie, lub wymaga znaczących nakładów na rekultywację (Police, Świnoujście). Kwestia ta wskazuje, że kluczowymi aktorami społecznymi, którzy będą obarczeni ciężarem rozwiązania problemu zagospodarowania terenów zdegradowanych, są samorząd województwa oraz samorządy lokalne.
4. Uwarunkowania zewnętrzne mające istotne znaczenie dla zagospodarowania terenów powojskowych, pokolejowych i poprzemysłowych

Analiza dokumentów strategicznych wykazała, że badane obszary ujęte zostały w krajowej i regionalnej polityce rozwoju. Kluczowe z tej perspektywy są dokumenty:

1. na szczeblu krajowym:
   a. Strategia Rozwoju Kraju do 2020 - Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo,
   b. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie,

2. na szczeblu regionalnym:

Strategia Rozwoju Kraju 2020 (SRK) jest głównym dokumentem strategicznym w średnim horyzoncie czasowym. SRK wyznacza strategiczne zadania państwa, których podjęcie jest konieczne do wzmocnienia procesów rozwojowych. Celem głównym Strategii jest „wzmocnienie i wykorzystanie gospodarczych, społecznych i instytucjonalnych potencjałów zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę jakości życia ludności”\(^{28}\). Strategia wskazuje trzy obszary strategiczne:

1. Sprawne i efektywne państwo,
2. Konkurencyjna gospodarka,
3. Spójność społeczna i terytorialna.

W ramach tych obszarów diagnozowane są działania niezbędne do przyspieszenia procesów rozwojowych w perspektywie średniookresowej. Interwencje skupiają się na usuwaniu barier rozwojowych oraz wykorzystywaniu potencjałów społeczno-ekonomicznych oraz przestrzennych.

SRK porusza kwestię terenów poprzemysłowych \(^{29}\) w celu III.3. Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych, cel szczegółowy III.3.4. Zwiększenie spójności terytorialnej. W Strategii czytamy, że procesy marginalizacji są najsilniej skoncentrowane na obszarach wiejskich oraz obszarach, które tracą dotychczasowe funkcje społeczne i gospodarcze, w tym właśnie obszary poprzemysłowe. Dalej czytamy, że w odniesieniu do tych obszarów należy zastosować instrumenty restrukturyzacji i przywracania ich na ścieżkę wzrostu oraz wspomaganie kompleksowej rewitalizacji i restrukturyzacji społeczno-gospodarczej tych obszarów.\(^{30}\)

\(^{28}\) Strategia Rozwoju Kraju do 2020 - Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo, Warszawa 2012 r., s. 27.

\(^{29}\) Obszary poprzemysłowe są tu definiowane jako tereny, które nie pełnią już dotychczasowych funkcji społeczno-gospodarczych i ulegają procesom degradacji. W tym kontekście należy oceniać obszary pokolejowe i powojskowe, o których mowa w ekspertyzie, jako szczególne kategorie obszaru poprzemysłowego.

\(^{30}\) Tamże, s. 158-172 i dalej 271.
„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie” (KSRR), to kompleksowy średniookresowy dokument strategiczny określający kierunki polityki rozwoju społeczno-gospodarczego kraju w ujęciu regionalnym. KSRR określa cele i priorytety rozwoju Polski w wymiarze terytorialnym, a także zasady i instrumenty polityki regionalnej. Podobnie jak SRK, KSRR porusza kwestię obszarów poprzemysłowych. Jako jedno z najważniejszych wyzwań polityki regionalnej do roku 2020 wskazuje zapewnienie spójności wewnętrznej kraju i niedopuszczenie do nadmiernych zróżnicowań przestrzennych (wyzwanie 2.). W KSRR podkreśla się, że na obszarach miejskich (w tym w Szczecinie) oraz zurbanizowanych obszarach poprzemysłowych pojawia się zjawisko ubożenia społecznego oraz wzrostu patologii społecznych, co częściowo związane jest z utratą dotychczasowych funkcji ekonomicznych określonych obszarów.31

Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 (SRWZ) jest dokumentem, na podstawie którego prowadzona jest polityka rozwojowa regionu. SRWZ określa kierunki polityki i wskazuje cele, które osiągane będą w perspektywie średniookresowej. W SRWZ z 2005 roku kwestia terenów poprzemysłowych poruszana była głównie w części diagnostycznej – jako kluczowy problem (i słabą stronę w analizie SWOT) wskazuje się brak środków i mechanizmów wsparcia rewitalizacji starej zabudowy mieszkaniowej, zabudowy poprzemysłowej i powojskowej.32 W zaktualizowanej SRWZ z 2010 r. mówi się o wdrażaniu projektów rewitalizacyjnych na obszarach powojskowych i poprzemysłowych, głównie postoczniowych i portowych, jako o wyzwaniu rozwojowym w obszarze budownictwa.33

O sposobie użytkowania obszarów poprzemysłowych, pokolejowych i powojskowych decydują ich właściciele. Przyjmuje się, że można wyróżnić sześć form użytkowania takich terenów:34

1. Obszar wraz z obiektami na nim umiejscowionymi jest konserwowany i utrzymywany bez zmian. Dotyczy to na przykład cennych pod względem historycznym obiektów, które zagospodarowywane są co najwyżej na muzea techniki. Negatywną stroną tego rozwiązania jest mnożenie się małych placówek, które nie są w stanie samodzielnie się utrzymać.

2. Obszar jest dzierżawiony do czasu do czasu całkowitej dekapitalizacji. Obszar (głównie budynki nadające się na biura i magazyny) dzierżawiony jest najczęściej małym firmom usługowym. Minusem tego rozwiązania jest jego tymczasowość, prowadząca do dalszej degradacji obszaru.

3. Adaptacja istniejącej zabudowy do nowych form użytkowania. Takie rozwiązanie stosowane jest najczęściej wtedy, kiedy budynki charakteryzują się

31 Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie, Warszawa 2010 r., s. 29-36.
32 Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Szczecin 2005, s. 43 i 72.
34 K. Gasidło, Uwagi o niektórych problemach zagospodarowania terenów poprzemysłowych [w:] Red. N. Juzwa, Restrukturyzacja terenów i starych obiektów przemysłowych, Głiwice 2007, s. 20-38 oraz K. Gasidło, Przekształcenia terenów i obiektów poprzemysłowych jako problem urbanistyczno-architektoniczny województwa śląskiego, Zeszyty Naukowe. Architektura / Politechnika Śląska, ISSN 0860-0074, z.52, 2013, s. 65-80
pewną elastycznością w użytkowaniu, co oznacza, że nie mają specjalistycznych instalacji czy agregatów technologicznych, mają niskie kondygnacje i są położone w sąsiedztwie terenów stosunkowo mało uciążliwych. Adaptacja dotyczy głównie przemysłu i usług, rzadziej przestrzeni mieszkaniowej.

4. Zabudowania znajdujące się na danym obszarze są wyburzane, a teren jest przystosowywany do nowych funkcji. Takie działania prowadzone są najczęściej na obszarach atrakcyjnych pod kątem lokalizacji, a wyburzenia powodują raczej wzrost wartości terenu.

5. Dla obszarów o stosunkowo niewielkiej wartości terenu czy obiektów, jakie się na nim znajdują, dopuszczalne jest burzenie zabudowań, oczyszczenie terenu i pozostawienie odlogiem. Koszty ewentualnej rekultywacji zobowiązany jest ponieść właściciel, co w przypadku upadających zakładów czy PKP jest relatywnie rzadko realizowane.

6. Dotychczas najczęściej spotykaną opcją w Polsce jest porzucenie terenu, co jest skutkiem unikania odpowiedzialności przez właściciela i jednocześnie braku możliwości władz samorządowych kompetencji do wymuszenia na właścicielu uporządkowania terenu. Najkorzystniejsze z ekonomicznego i ekologicznego punktu widzenia są rozwiązania opisane w punkcie trzecim i czwartym.

Tendencje dotyczące przekształceń powinny wynikać z planów zagospodarowania przestrzennego i strategicznego kierunku zarządzania procesem rewitalizacji danego obszaru. Można wyróżnić trzy takie podstawowe strategie kategoryzowane według dominującej przyszłej funkcji użytkowej:

1. Tworzenie dzielnicy mieszkaniowej – obszar z przeważającą zabudową mieszkaniową, podstawowymi usługami, terenem zielonym i rekreacyjnym, z siecią komunikacji zbiorowej, atrakcyjna wizualnie.

2. Budowa dzielnicy kulturalno-rozrywkowej – obszar z ciągiem handlowo-usługowym, głównie usług kulturalnych i gastronomicznych, ewentualnie uzupełniony funkcją mieszkaniową, dostępny komunikacyjnie (z siecią komunikacji zbiorowej), położony w centrum lub jego bezpośrednim sąsiedztwie.

3. Tworzenie dzielnicy biznesu – obszar z zabudową komercyjną (głównie biura) oraz siecią usług towarzyszących, jak punkty gastronomiczne, handlowe, a także banki, poczta, hotele, centra konferencyjne itp. To dzielnice, w których powstają także parki przemysłowe i technologiczne. Obszar jest połączony z siecią komunikacyjną, drogową, kolejową, lotniczą.

Strategie są wybierane także na podstawie rzeczywistych możliwości zagospodarowania danego terenu (w tym stopień trudności jego przekształcenia oraz kosztotchność inwestycji). Stąd obszary pokolejowe, oddalone od czynnej linii kolejowej o nie więcej niż 300 m, powinny być zagospodarowywane pod kątem rozwoju transportu multimodalnego (węzły multimodalne), co jednocześnie wzmocni poziomę dworca kolejowego. Obszary poprzemysłowe i pokolejowe tereny położone w oddaleniu ponad 1 km od czynnej linii kolejowej, mogą być z powodzeniem adaptowane do innych funkcji niż transportowa. Projekty inwestycyjne mogą dotyczyć

---

35 Red. W. Jarczewski, Przestrzenne aspekty rewitalizacji, śródmieścia, blokwiska, tereny poprzemysłowe, pokolejowe i powojskowe, Kraków 2009, s. 125-137
zarówno obiektów handlowych i handlowo-ustułowych, jak i rozrywkowych (rzadziej mieszkaniowych, choć to też możliwe). Z kolei pozostałości po liniach kolejowych, jak torowiska, a także pozostałe po kolei, wojsku czy przemysłe tereny zielone, nieużytki, mogą być zagospodarowywane na ciągi piesze i rowerowe oraz inne tereny rekreacyjne. Obiekty powojskowe, głównie zabudowania koszarowe, położne w mieście, mogą być adaptowane na funkcje mieszkaniowe i handlowo-ustułowe.

Z punktu widzenia planowanych kierunków rozwoju regionu, wydaje się, że najbardziej pożądaną strategią rewitalizacji, to budowanie dzielnic biznesu i kulturalno-rozrywkowych w większych miastach (tu głównie gromadzą się małe, średnie i duże firmy usługowe) oraz dzielnic mieszkaniowych i kulturalno-rozrywkowych w mniejszych miejscowościach. W odniesieniu do specjalizacji regionalnych regionu36, tj.:  

1. biogospodarka (oparta o naturalne zasoby regionu i jego potencjał gospodarczy oraz naukowo-badawczy);  
2. działalność morska i logistyczna (w tym technika morska, branża, która jest mocno osadzona w regionie, ale która musi odpowiadać na współczesne wyzwania);  
3. sektor metalowy i maszynowy (w regionie przybywa firm z tego sektora, zwiększa się oferta parków przemysłowych, mamy do wykorzystania cenne doświadczenie związane z przemysłem okrętowym);  
4. usługi oparte na wiedzy (dynamicznie rozwijająca się branża ICT, a także instytucje otoczenia biznesu, czy przemysły kreatywne);  
5. turystyka (wykorzystanie zasobów przyrodniczych i dorobku kulturowego).

Zgodnie ze wskazanymi tendencjami zagospodarowania obszarów objętych ekspertyzą, można powiedzieć, że zagospodarowanie obszarów pokolejowych na węzły multimodalne, wpisuje się w specjalizacje regionalną dotyczącą logistyki. Przykładami takich inwestycji są plany zagospodarowania obszaru pokolejowego przez gminy: Goleniów, Choszczno i Stargard Szczeciński (lokalizacja obszaru w mieście), choć gminy skupiają się raczej na tworzeniu centrów ruchu pasażerskiego. Z kolei w specjalizację dotyczącą usług opartych na wiedzy wpisali się już zrealizowane w Stargardzie Szczecińskim, w zakresie stworzenia Parku Przemysłowego Nowych Technologii na obszarze powojskowym oraz stworzenie Stargardzkiego Parku Przemysłowego na terenach poprzemysłowych. Potencjał w tym zakresie ma też projekt Chojny, zlokalizowany na części lotniska powojskowego (realizacja inwestycji nadal trwa). Ten rodzaj inwestycji dotyczy także obszarów postoczniowych w Szczecinie. Ponadto, co ważne, tereny poprzemysłowe, w tym poportowe i postoczniowe, mogłyby z powodzeniem zostać wykorzystane do rozwoju specjalizacji regionalnych w zakresie działalności morskiej i logistycznej oraz sektora metalowego i maszynowego. Ważne inwestycje z perspektywy wybranych specjalizacji regionalnych są także adaptacje terenów powojskowych, poprzemysłowych i pokolejowych na cele turystyczne (kulturalno-rekreacyjne), jak na przykład planowana w Świnoujściu rozbudowa przystani do obsługi żeglarzy (podobna inwestycja w Szczecinie), czy w małych miejscowościach budowanie ciągów

36 http://www.um-zachodniopomorskie.pl [dostęp: 20.05.2014 r.]
rowerowo-pieszych na starych torowiskach, które łączą znaczną część gminy (szlaki turystyczne).

Ponieważ jednak gminy nie dysponują środkami finansowymi, a nawet kompetencjami, wystarczającymi do samodzielnego rozwiązania problemu obszarów poprzemysłowych, ważna w tym procesie jest rola inwestorów. Czy jednak tereny te są atrakcyjne pod względem inwestycyjnym? Na atrakcyjność tych terenów wpływa szereg czynników ekonomicznych, społecznych i prawnych, w tym:

1. położenie miejscowości w strukturze regionalnej (w tym odległość od aglomeracji),
2. ogólna dynamika rozwoju lokalnego, w tym przedsiębiorczość lokalna,
3. struktura lokalnej gospodarki,
4. podaż terenów inwestycyjnych i obiektów do adaptacji w danej miejscowości i w regionie w ogóle,
5. dostępność komunikacyjna obszaru,
6. rodzaj i jakość terenów przylegających do obszaru,
7. rodzaj i forma zabudowy obszaru,
8. wielkość terenu,
9. stan infrastruktury, możliwości jej rozbudowy lub przebudowy (w tym szacowana kosztotchność takiego przedsięwzięcia),
10. zagrożenia środowiskowe związane z terenem (na przykład stopień zanieczyszczenia obszaru poprzemysłowego),
11. status własnościowy,
12. ograniczenia konserwatorskie.

Czynniki wpływające na atrakcyjność inwestycyjną pokazują, że bardziej atrakcyjne dla inwestorów są tereny znajdujące się w granicach większych miast, ze względu na dostępność komunikacyjną, czy stan lokalnej gospodarki (przedsiębiorstwa skupiona w większych ośrodkach). Ponadto nieuregulowany status własności znacznej części terenów powoduje brak możliwości znalezienia dla nich inwestorów. Ze względu przede wszystkim na czynniki prawne oraz środowiskowe, tereny poprzemysłowe mogą przegrywać z dostępnymi terenami zielonymi na obrzeżach miast.

Zidentyfikowano kilka inwestycji, które warto wskazać jako istotne z perspektywy regionu, w realizacji których należy aby wspierać gminy w ramach realizacji wojewódzkiej strategii zagospodarowania terenów zdegradowanych. Inwestycje te ujęto w tabeli poniżej.

Tabela 10. Inwestycje istotne z perspektywy realizacji celów strategicznych województwa

<table>
<thead>
<tr>
<th>Typ obszaru Specjalizacja</th>
<th>Powojskowe</th>
<th>Pokolejowe</th>
<th>Poprzemysłowe</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Turystyka</td>
<td>ŚWINOUJŚCIE – zagospodarowanie terenu basenu północnego na przystań żeglarską (połączony</td>
<td></td>
<td>ŚCZECIN – tereny poporotowe i postoczniowe – budowa przystani żeglarskiej, połączenie turystyczne Szczecin Świnoujście</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Typ obszaru

<table>
<thead>
<tr>
<th>Specjalizacja</th>
<th>Powojskowe</th>
<th>Pokolejowe</th>
<th>Poprzemysłowe</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>z podobną inwestycją w Szczecinie</td>
<td><strong>GRYFINO</strong> – budowa kompleksu hotelowo-sportowego</td>
<td><strong>USTRONIE MORSKIE</strong> – budowa Bałtyckiego Centrum Turystyki (w tym budowa lotniska)</td>
<td><strong>SZCZECIN</strong> – budowa Innowacyjnego Parku Przemysłowego Szczecin</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>STARGARD SZCZEŚCISKI</strong> – budowa centrum przesiadkowego</td>
<td><strong>GOLENIÓW</strong> – budowa centrum komunikacyjnego</td>
<td><strong>CHOSZCZNO</strong> – unowocześnienie infrastruktury pod kątem szybkiej kolei</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>CHOJNA</strong> – budowa parku technologicznego</td>
<td><strong>SZCZECIN</strong> – budowa Innowacyjnego Parku Przemysłowego Szczecin</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Logistyka i działalność morska

<table>
<thead>
<tr>
<th>Usługi oparte na wiedzy</th>
<th><strong>STARGARD SZCZEŚCISKI</strong></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>GRYFINO</strong> – budowa kompleksu hotelowo-sportowego</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Źródło:** Opracowanie własne

Analizy wykazały, że ze względu na specyfikę regionu oraz poziom atrakcyjności inwestycyjnej poszczególnych terenów, należy w ramach planowania zagospodarowania terenów pokolejowych, poprzemysłowych i powojskowych w województwie zachodniopomorskim zastosować się do kilku ogólnych zaleceń:

1. Obszary pokolejowe wyłączone z ruchu, w miejscowościach pasa nadmorskiego, należy przekształcać na funkcje rekreacyjne i kulturalne, w celu rozwijania oferty turystycznej tej części regionu (przykład projektów ścieżek rowerowych i rowerowo-pieszych przebiegających przez kilka miejscowości w gminie). Podobna zasada dotyczy obszarów powojskowych w miejscowościach pasa nadmorskiego - obszernych terenów zielonych, dawnych lotnisk i poligonów (doskonalem przykładem takiego wykorzystania terenu jest projekt w Ustroniu Morskim). Podobnie obszary poprzemysłowe w miejscowościach turystycznych (przykład Darłowa).

2. W miejscowościach pasa nadmorskiego, gdzie występuje deficyt mieszkań dla lokalnej społeczności (przykład Międzyzdrojów, gdzie budownictwo mieszkaniowe skupione jest na mieszkaniach dla turystów, a nie mieszkańców gminy) zagospodarowanie obszarów poprzemysłowych, pokolejowych oddalonych od czynnej linii kolejowej oraz powojskowych położonych w mieście, powinno się skupiać na rozwoju funkcji mieszkaniowych obszaru (przebudowa istniejących obiektów lub wyburzanie i rozwijanie budownictwa mieszkaniowego).

3. Obszary pokolejowe położone przy czynnych stacjach kolejowych, wzdłuż czterech głównych tras kolejowych, należy wykorzystać do wzmocnienia tych funkcji, zwłaszcza w miejscowościach wzdłuż trasy Szczecin-Poznań, gdzie powstanie szybkie połączenie z Warszawą i Wrocławiem (szybkie koleje).

4. Obszary pokolejowe położone na terenie Szczecina i najbliższych okolic oraz Koszalina i najbliższych okolic wykorzystać, przykładem innych dużych miast wojewódzkich, do budowy szybkich kolei miejskich.

5. Małe czynne dworce wraz z terenem przyległym, przekształcać zgodnie z założeniem, że mały ruch pasażerski nie wymaga dużych powierzchni na
realizację zadań własnych, zatem część można z powodzeniem wykorzystać na realizację funkcji komercyjnych (zadania własne – poczekalnia dla pasażerów, relatywnie nieduża, punkt informacyjny, kasy biletowe; funkcje komercyjne – punkty usługowe i handlowe; połączenie zadań własnych i komercyjnych – parking miejski przy dworcu).

6. Obszary poprzemysłowe, powojskowe (zabudowania w mieście lub tereny na obrzeżach miasta), pokolejowe (nieczynne, oddalone od czynnej linii kolejowej) w Szczecinie i najbliższej okolicy Szczecina oraz w Koszalinie (strefa ekonomiczna i jej podstrefy w Szczecinku i Wałczu), przekształcać na funkcje biznesowe, budowę parków przemysłowych, technologicznych i podobnych obszarów, na których rozwijana będzie działalność gospodarcza, ze wskazaniem w pierwszej kolejności na te, które wpisują się strategiczne kierunki rozwoju regionu.
5. Analiza SWOT

Na podstawie wcześniejszych analiz wskazano kluczowe czynniki mające wpływ na zagospodarowanie terenów poprzemysłowych, pokolejowych i powojskowych oraz podzielono je na mocne strony, słabe strony oraz szanse i zagrożenia. Analizę SWOT w ujęciu tabelarycznym zaprezentowano poniżej.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tabela 11. Analiza SWOT</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Mocne strony</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>1. Atrakcyjność lokalizacyjna obszarów w dużych miastach (miasta powiatowe, na prawach powiatu).</td>
</tr>
<tr>
<td>2. Walory historyczne i przemysłowe obszarów poprzemysłowych, w tym poportowych i postoczniowych.</td>
</tr>
<tr>
<td>4. Dostępność komunikacyjna obszarów położnych w miastach i na obrzeżach dużych miast.</td>
</tr>
<tr>
<td>6. Dostępność komunikacyjna obszarów położnych w miastach i na obrzeżach dużych miast.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th><strong>Szanse</strong></th>
<th><strong>Zagrożenia</strong></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1. Możliwość stworzenia przestrzeni nowej jakości, włączenia do miast terenów z nowymi funkcjami integrującymi.</td>
<td>1. Przepisy prawa regulujące kwestie zagospodarowania terenów, w tym regulacje dotyczące terenów zamkniętych, form własności, ocen środowiskowych.</td>
</tr>
<tr>
<td>3. Poprawa jakości środowiska dzięki rekultywacji terenu.</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
6. Polskie i unijne doświadczenia z procesem zagospodarowania terenów poprzemysłowych, pokolejowych i powojskowych

6.1 Polskie i europejskie przykłady przekształceń terenów zdegradowanych

REWITALIZACJA - PRZEPISY PRAWA, FINANSOWANIE, ZARZĄDZANIE
Rewitalizacja urbanistyczna staje się ważnym elementem procesów rozwojowych miast w Polsce i Europie. Pierwsze znane na świecie zintegrowane działania na rzecz odnowy miast realizowano w Stanach Zjednoczonych w latach 50. Rzeczywiste efekty takich działań pojawiły się jednak dopiero w latach 80., kiedy ukształtowało się współczesne podejście do zdegradowanych obszarów w centrach i na obrzeżach miast. Wraz z rozwojem podejścia dotyczącego wykorzystywania endogenicznego potencjału, zauważono wartość dawnych struktur miejskich. Dostrzegano wówczas także istotne znaczenie współpracy władz miejskich z sektorem prywatnym i mieszkańcami w procesach rewitalizacji miast, co przedełoło się później na sposób zarządzania procesem oraz jego finansowanie. Na przełomie lat 80. i 90. działania w zakresie zagospodarowywania obszarów poprzemysłowych wpłynęły na pojawienie się nowych mód – na bywance w centrach handlowych w odnowionych śródmieściach oraz urządzanie mieszkań o podwyższonym standardzie (tzw. loftów) w budynkach pozostawionych po niefunkcjonującym już przemyśle. Mody te przypisano do zjawiska gentryfikacji, czyli sanacji obszaru połączonej z podniesieniem jego atrakcyjności dla zamożniejszych grup społecznych (klasy średniej). Pod koniec XX w. zjawisko to było typowe dla dużych miast Europy Zachodniej oraz Stanów Zjednoczonych. Polityka Unii Europejskiej, kreowana w tamtym czasie, odpowiedziała na konieczność uwzględnienia problemu rewitalizacji miast w działaniach dotyczących rozwoju gospodarczego i społecznego oraz realizowaniu idei zrównoważonego rozwoju. Stąd już w latach 2000-2006 (w Polsce od 2004) miasta europejskie stały się beneficjentami funduszy strukturalnych skierowanych na rozwój regionalny. Dodatkowym instrumentem wsparcia był wówczas także program pn. Inicjatywa Wspólnotowa URBAN, w ramach której wspierana była realizacja kompleksowych programów rozwoju miast, w których uwzględnione były także działania rewitalizacyjne (skorzystały z niej jednak tylko tzw. kraje starej Unii).

Na Zachodzie Europy odpowiednie przepisy prawa krajowego regulują działalność instytucji zajmujących się animowaniem i koordynacją procesów rewitalizacji. Podstawą takich działań we Francji jest ustawa o kierunkach rozwoju miast z 1991 r.,

38 K. Gasidło, Uwagi o niektórych problemach zagospodarowania terenów poprzemysłowych, [w:] N. Juzwa (red.) Restrukturyzacja terenów i starych obiektów przemysłowych, Gliwice 1997.
40 T. Topczewska, Rewitalizacja miast w polityce państwa, Człowiek i Środowisko 31 (1-2) 2007, s. 5-35.
a także ustawa dotycząca spółek publiczno-prywatnych. Działalność wspomnianych spółek jest ponadto regulowana Kodeksem gmin oraz Kodeksem urbanistycznym. W Wielkiej Brytanii z kolei projekty rewitalizacyjne realizowane są na podstawie ustawy o nowych miastach oraz ustawy o korporacjach rozwijających. W Niemczech natomiast procesy te podlegają regulacjom ustawy o popieraniu renowacyjnej budowy miast. Wspomniane kraje to przykład wprowadzenia odrębnego ustawodawstwa, które umożliwia zastosowanie do terenów renowowanych odrębnych zasad planowania przestrzennego, gospodarki nieruchomościami czy wreszcie realizacji projektów renowacji.

Co istotne, z procesów renowacji miast, kraje starej UE wyodrębnili kwestie renowacji zasobów mieszkaniowych – projekty w tym zakresie reguluje polityka mieszkaniowa państw, a także regionów i gmin.

Projekty w zakresie zagospodarowania terenów poprzemysłowych, pokolejowych czy powojskowych we wszystkich krajach napotykają na bariery finansowe. Niewystarczające środki publiczne (zarówno w wymiarze lokalnym, jak i centralnym) wymusiły stworzenie mechanizmu łączenia środków publicznych i prywatnych – partnerstwo publiczno-prywatne. Wprowadzenie w obieg środków publicznych przy jednoczesnym angażowaniu sektora prywatnego w finansowanie inwestycji mało w konsekwencji przynieść tzw. efekt dźwigni. Co istotne, udział partnerów prywatnych w finansowaniu projektów był stymulowany wprowadzeniem określonych systemów motywacji finansowych (np. inwestor po zrealizowaniu inwestycji może czerpać z niej korzyści finansowe przez ustalony czas). Do początku XXI w. zarówno w krajach UE, jak i w Polsce, finansowanie projektów renowacji odbywało się ze środków krajowych lub samorządowych. Po 2000 r. znaczącą rolę w tym zakresie odegrały fundusze UE, a konkretnie fundusz rozwoju regionalnego. W Polsce pierwsze projekty realizowane były ze środków PHARE (Poland and Hungary: Assistance for Restructuring their Economies), później Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (w niewielkiej części także z Sektorowych Programów Operacyjnych). W perspektywie finansowej 2007-2013 z Regionalnego Programu Operacyjnego oraz częściowo z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Część polskich projektów dofinansowanie otrzymywała także z Funduszu Ochrony Środowiska (wojewódzkiego, powiatowego i gminnego). Obecnie powszechne zarówno w Europie, jak i w Polsce, jest łączenie różnorodnych instrumentów wsparcia, montaż środków własnych, dotacji oraz środków z prywatnego sektora, zwłaszcza, że w zarządzaniu projektami renowacji obowiązuje obecnie system kompleksowego planowania strategicznego, zatem realizacji rozbudowanych i komplementarnych projektów.

Podstawą do kreowania procesów renowacji są lokalne programy renowacyjne (LPR) oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (MPZP). LPR mają charakter dokumentu strategicznego, który określa inwestycje oraz jej cele i oczekiwane rezultaty w kontekście lokalnego i regionalnego rozwoju ekonomicznego i społecznego. Praktyka ta, powszechna w krajach zachodnich od lat 70. i 80., pojawiła się w Polsce wraz ze wstąpieniem do Unii Europejskiej i koniecznością unifikowania systemu zarządzania strategicznego i polityki rozwoju. Realizacja pojedynczych projektów

41 Tamże.
w Zachodniej Europie odbywa się przy udziale sektora publicznego i prywatnego. Tworzone są spółki prawa cywilnego (tzw. Cywilne Spółki Nieruchomości) lub organizacje non profit o charakterze usługowym. Podmioty te realizują projekty przy wykorzystaniu instrumentów motywujących użytkowników i inwestorów do podejmowania wspólnych działań. Podmiot ten może także pełnić funkcję inwestora zastępczego. Taka forma realizacji zakłada wysoki poziom partycypacji społecznej i zaangażowania wszystkich kluczowych interesariuszy przedsięwzięcia, jednak to lokalne władze pozostają strategicznym inwestorem lub animatorem współpracy na rzecz realizacji projektu.

PROJEKTY REWITALIZACJI – PRZEKSZTAŁCENIA W POLSCE I EUROPIE

W pierwszym okresie zainteresowania procesem rewitalizacji, w krajach zachodnich poddawane mu były głównie centralne obszary miasta z zabudową nie młodszą niż z początku XX w. Projekty dotyczyły wówczas głównie zagospodarowania obszaru na cele mieszkaniowe, ewentualnie budowę centrów handlowych. Prace renowacyjne były finansowane centralnie lub z budżetów gmin. W latach 90. do procesu włączono peryferyjne dzielnice miast (głównie obszary poprzemysłowe) i zabudowania powstałe zarówno w pierwszej, jak i drugiej połowie XX w. Odnovione dzielnice ostatecznie zamieszkiwałyuboższe grupy społeczne. Pod koniec XX w. terenów wymagających rewitalizacji było znacznie więcej, co wynikało ze zmian gospodarczych i technologicznych. Wówczas zaczęto szukać nowej formuły zagospodarowywania takich terenów oraz możliwości przypisywania im nowych funkcji, gwarantujących skuteczne ponowne włączenie ich w struktury miejskie. Projekty rewitalizacji nie dotyczyły już wyłącznie funkcji mieszkaniowych czy ewentualnie kulturalnych, ale także biznesowych (budowanie dzielnic biznesu), handlowo-usługowych, czy sportowo-rekreacyjnych.

Do przykładów udanych przekształceń terenów poprzemysłowych na funkcje rekreacyjno-sportowe, z wykorzystaniem do budowania oferty turystycznej miasta, można zaliczyć projekty realizowane w Łodzi – Hotel Focus, Fabrykę Markusa Silbersteina czy centrum handlowe „Manufaktura” - jak również Park am Gleisdreieck w Berlinie czy Tempelhof – Master Plan oraz Audytorium im. N. Paganiniego. Hotel Focus mieści się w dawnej fabryce Kindernama, w budynku dawnej przędzalni – czterokondygnacyjnym, w którym udało się zmieścić 179 miejsc noclegowych. Mieszczący się w centrum miasta obiekt ma znaczenie dla turystycznego wizerunku miasta. Jego ulokowanie w zabytkowym, nieznacznie tylko zmienionym obiekcie, oznakowanym tablicą upamiętniającą poprzednie przeznaczenie, stanowi dodatkową atrakcję turystyczną, co wpływa na atrakcyjność i spójność oferty turystycznej miasta, poprzez nawiązanie do tradycji produkcji włókienniczej. W równie dobrym położeniu znajduje się centrum sportowe na obszarach dawnej fabryki Silbersteina. W centrum można skorzystać z siłowni, kortów do badmintona i squasha, stołów do tenisa oraz usług kosmetycznych. Dobra dostępność obiektu, zachowanie dawnej formy architektonicznej oraz jego szeroka oferta służy jednocześnie mieszkańcom miasta, jak i odwiedzającym. Ponieważ jednak obiekt jest objęty ochroną konserwatorską, jego

42 J. Gorgoń, A. Staszewska-Sikorska, B. Michaliszyn, J. Krzyżak, Technologie rewitalizacji i zagospodarowania terenów zdegradowanych, w tym poprzemysłowych, Katowice 2009, s. 46-58.
przebudowa była na tyle ograniczona, że nie udało się dostosować pomieszczeń w celu rozbudowania zakresu oferowanych usług sportowo-rekreacyjnych. Z drugiej strony istniejące ograniczenia nie były tak dotkliwe w przypadku uruchomienia centrum sportu, niż byłyby w przypadku próby zagospodarowania obiektu na funkcje mieszkalne - przestrzeń mieszkalna wymaga spełnienia bardziej restrykcyjnych wymogów technicznych. Trzecim łódzkim projektem jest centrum handlowe „Manufaktura”, pełniące jednocześnie funkcje turystyczne i rekreacyjne. Położony w centrum miasta kompleks przemysłowy powstał pod koniec XIX. wieku i został zagospodarowany na hotel, z salami konferencyjnymi i bankietowymi, centrum SPA i Fitness z basenem, siłowią i studiem masażu. Oryginalność i rozpoznawalność miejsca stanowi jeden z ważniejszych elementów oferty turystycznej, ściśle związanej z tożsamością miasta. Z drugiej strony to potencjalne źródło konfliktów społecznych, ponieważ „Manufaktura” graniczy z ubogą i zdegradowaną dzielnicą robotniczą, podczas gdy jej grupą docelową są zamożni klienci.43 Przykład łódzkich projektów pokazuje jednak, że obszary poprzemysłowe z obiektami o znacznej kubaturze i położone w centrum miast, mogą stanowić doskonałą podstawę do rozwijania oferty turystycznej, co wpływa na atrakcyjność miasta i regionu (zarówno dla turystów, jak i osób, które rozważają osiedlenie się w mieście) oraz rozwój rynku pracy, ze względu na powstające nowe miejsca pracy. Do tych samych wniosków prowadzi analiza zagranicznych projektów - Park am Gleisdreieck w Berlinie czy Tempelhof – Master Plan, które zostały opisane jako dobra praktyka w podrozdziale 6.2. Interesujący w tym zakresie jest także projekt zrealizowany w Parmie, we Włoszech. Tam obszar po dawnej cukrowni został zaadaptowany na Audytorium im. N. Paganiniego. Audytorium zlokalizowane jest w sąsiedztwie historycznej części miasta, w centrum, wśród zieleni, a ogromne przestrzenie pozwoliły na zbudowanie sali koncertowej na 800 miejsc. Budynk został częściowo przebudowany, aby zapewnić niezbędne warunki techniczne (akustyczne) miejsca, ale również ze względu na chęć połączenia dawnego kształtu obiektu z nowoczesnymi trendami w architekturze – wyburzono szczytowe ściany zastępując je płaszczyznami przeszklonymi. Projekt ten również jest przykładem zagospodarowania, które rozszerza ofertę kulturalną zarówno skierowaną do mieszkańców miasta, jak i turystów.44

Odrębnym przykładem zagospodarowania terenów poprzemysłowych związanych z kulturą i walorami historycznymi, są projekty związane z obszarem Zagłębia Ruhr oraz francuskie Nord-Pas de Calais. W Zaglebiu Ruhr zrealizowano projekty związane ze stworzeniem lokalnych muzeów przemysłowych (14 w różnych lokalizacjach) oraz powołanie Międzynarodowej Wystawy Budownictwa Emscherpark. Istotnym celem projektu było zachowanie zabytków przemysłowych i ich ponowne wykorzystanie dla celów komercyjnych, publicznych i rekreacji. W ramach partnerstwa publiczno-prywatnego prowadzone są działania na rzecz zachowania cennego dziedzictwa ery przemysłowej. Zabytki są zabezpieczone, udostępnione do badań naukowych oraz dla zwiedzających. Podobnie zagospodarowano tereny zagłębia węglowego Nord-Pas de

43 J. Koj, Obiekty poprzemysłowe jako czynnik rozwoju regionu w turystyce i rekreacji, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Ekonomiczne problemy usług, nr 79 (690)/2011, s. 95-108.
44 Tamże.
Calais (wpisane na listę dziedzictwa światowego UNESCO, w kategorii „Zmieniony krajobraz kulturowy”).


Funkcje turystyczne, rekreacyjne czy mieszkaniowe, najłatwiej nadać obszarom poprzemysłowym, w tym obszarom pokołowych oddalonym znacznie od czynnej linii kolejowej, jak również obszaram powojskowym z zabudowaniami koszarowymi i magazynowymi, co widoczne jest w opisanych wyżej projektach. Obszary pokołowe, dworce kolejowe oraz tereny w ich najbliższym otoczeniu, łatwiej zagospodarować na cele komercyjne, głównie handlowo-usługowe, z zachowaniem na dworcach funkcji komunikacyjnych. Doskonałym przykładem jest w tej kategorii przebudowa dworca Warszawa Wileńska. W ramach inwestycji stary dworzec został zastąpiony nowym, zlikwidowano targowisko miejskie, w którego miejscu powstała zabudowa usługowo-handlowa z częścią biurową i parkingiem. Przedsięwzięcie było inwestycją prywatną, opartą na formule wieloletniej dzierżawy, po której teren został odsprzedażony dotychczasowemu dzierżawcy w ramach publicznego przetargu. Centrum handlowe Warszawa Wileńska posiada dobrze zaprojektowany, funkcjonalny, wydzielony w strukturze całego kompleksu, dworzec kolejowy z czytelnie prowadzonymi ciągami pieszymi. W ramach jednej inwestycji powstały w rzeczywistości dwa obiekty – nowoczesne, funkcjonalne, które wpłynęły na podniesienie rangi centrum dzielnicy, co

45 J. Gorgoń, A. Staszewska-Sikorska, B. Michaliszyn, J. Krzyżak, Technologie rewitalizacji i zagospodarowania terenów zdegradowanych, w tym poprzemysłowych, Katowice 2009, s. 46-58.
przyczyniło się znacząco do jej rewitalizacji. Co istotne, projekt przyniósł pozytywne efekty społeczne i ekonomiczne, związane chociażby z nowymi miejscami pracy.\textsuperscript{47}

Inwestycje związane z zagospodarowaniem dworców są jednak relatywnie trudne do zrealizowania, ze względu na konieczność brania pod uwagę wielu różnych funkcjonalności miejsca. Dlatego trudno jest wskazać drugą równie udaną inwestycję, jak ta warszawska. Na przykład analogiczny do dworca na Pradze projekt Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego – inwestycja publiczno-prywatna, związana z przebudową dworca głównego - nie przyniósł oczekiwanych efektów. Żle zaprojektowane umiejscowienie dworca w strukturze kompleksu powoduje, że stracił on funkcje reprezentacyjną, a połączenie ciągów pieszych, umiejscowienie peronów, poczekalni i kas, jest niefunkcjonalne.\textsuperscript{48}


\textsuperscript{47} P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek (red.), Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast, Gdańsk 2009, s. 75-79.
\textsuperscript{48} Tamże.
\textsuperscript{49} D. Żaluski, Przekształcenia dworców i terenów kolejowych na nowe funkcje miejskie, Gdańsk, 2011.
6.2 Przykłady dobrych praktyk

**Centrum Hewelianum. Budowa kompleksu edukacyjno-rekreacyjnego w Gdańsku**

**Metryka projektu:**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Właściciel/Projektodawca:</th>
<th>Park Kulturowy Fortyfikacji Miejskich - &quot;Twierdza Gdańsk&quot;, Gmina Miasta Gdańsk</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Wartość projektu</td>
<td>22 000 000 zł</td>
</tr>
<tr>
<td>Czas realizacji projektu</td>
<td>2007 - 2008</td>
</tr>
<tr>
<td>Źródło finansowania:</td>
<td>Projekt współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013</td>
</tr>
<tr>
<td>Typ obszaru:</td>
<td>powojskowe</td>
</tr>
<tr>
<td>Cele projektu:</td>
<td>Renowacja zabytkowej architektury militarnej w celu stworzeniu nowego produktu turystycznego w Gdańsku</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Charakterystyka projektu:**

Centrum Hewelianum w Gdańsku jest przykładem rewitalizacji kompleksu fortyfikacji z czasów współczesny. Działania w ramach projektu dotyczyły głównie prac konserwatorskich 18 zabytkowych ceglanych o powierzchni 1500 m² na terenie Fortu Grodzisko, których celem był dostosowanie budynków do potrzeb organizacji interaktywnych wystaw edukacyjnych i kulturalnych. W ramach projektu zrewitalizowano i zaadoptowano na cele edukacyjno-ekspozycyjne cztery historyczne budynki: Koszary Schronowe, Baterię Moździerzy wraz z Poterną oraz Laboratorium Amunicyjne nr 31.
Uporządkowano i zagospodarowano centralny plac Fortu - Majdan.


W wyniku realizacji Projektu Centrum ,,Hewelianum" powstały następujące produkty:

- 18 odrestaurowanych obiektów fortecznych,
- 1500 m³ łącznej odrestaurowanej powierzchni ceglanej,
- 8 ha przestrzeni poddanej rewitalizacji,
- 2 stałe wystawy interaktywne,
- nowoczesne „science-center” zlokalizowane w zabytkowym zespole fortijnym,
- nowoczesny system iluminacji świetlnej.

Podstawowym celem projektu było włączenie obszaru pofortecznego w aktywną „tkankę miejską”. Stało się to możliwe dzięki współpracy zainteresowanych środowisk, pasjonatów, naukowców, historyków oraz instytucji publicznych. Obiekt jest obecnie wizytówką regionu, podnosząc jego atrakcyjność. To także, szczególnie ważne miejsce dla mieszkańców miasta, którzy chętnie korzystają z oferty powstałego Centrum Nauki. „Hewelianum” łączy w sobie historię miejsca i przyszłości edukacji. Misją jest propagowanie innowacyjnych metod kształcenia - poprzez gry, niezależne eksperymenty, organizację interaktywnych wystaw tematycznych, wydarzeń naukowych oraz wykładów.
Metryka projektu:

Projektodawca:
Gmina Marklowice

Źródło finansowania:
6 417 581,25 zł / Wartość projektu: 8 556 775,00 zł (Zintegrowany Program Operacyjny Województwa Śląskiego, 2004-2006)

Tip obszaru:
poprzemysłowy

Cel projektu:
Celem projektu było przeprowadzenie rewitalizacji zdegradowanego terenu poprzemysłowego, zlokalizowanego w centrum gminy Marklowice

Charakterystyka projektu:
Aquapark w Marklowice jest przykładem rewitalizacji obszaru postindustrialnej przejętego przez gminę. Projekt zakładał dostosowanie istniejących zasobów do realizacji potrzeb niezbędnych do rozwoju gminy a także wypracowania nowej wizji zagospodarowania przestrzennego. Teren po nieczynnej kopalni przeznaczony został na plac gminny z elementami rekreacyjnymi oraz parking - jako przedpole i zaplecze planowanego zespołu rekreacyjno-sportowo-usługowego "Tropikalna Wyspa" o powierzchni 23 000 m². Przy opracowywaniu koncepcji Tropikalnej Wyspy wykorzystano idee taniego źródła energii elektrycznej oraz energii cieplnej, jakim okazał się metan ulatniający się z górotworu podczas wydobycia węgla kamiennego. Do tej pory przeważająca cześć metanu ulatniała się do atmosfery. W pobliżu lokalizacji tej inwestycji odkryto pokaźne źródła wody, które i pod tym względem zapewniły samowystarczalność przedsięwzięcia.

Głowną atrakcją kompleksu jest umieszczona w szklanym stożku tropikalna wyspa ze sztucznymi skałami, grotami, tunelami, palmami, wodospadami,
mostkami, lianami i siatkami do wspinania itp. W grotach wodnych odbywają się spektakle światła, dźwięku i wody.

Pierwszym etapem realizacji Tropikalnej Wyspy było zagospodarowanie placu centralnego, na którym znajduje się wiele atrakcji, szczególnie dla tzw. turystyki weekendowej oraz dla zaspokojenia potrzeb rekreacji ruchowej dla dzieci i młodzieży. Pierwszy etap zrealizowano z pomocą środków z funduszy Unii Europejskiej.

W drugim etapie planuje się wybudowanie dwóch agregatów kogeneracyjnych będących głównym źródłem zasilania Tropikalnej Wyspy w energię elektryczną i cieplną. Zaplanowano również wspomaganie kompleksu przy pomocy kolektorów słonecznych oraz pomp ciepła.


Realizacja projektu pozwoliła na wzbogacenie oferty turystycznej i sportowej Marklowic, a tym zapewniono mieszkańcom gminny odpowiednią infrastrukturę rekreacyjno-sportową. Ponadto, projekt jest przykładem jak efektywnie ograniczać efekt cieplarniany poprzez użyteczne spalanie metanu na potrzeby kompleksu rekreacyjnego.

### Metryka projektu:

**Projektodawca:**

Gmina Miasto w Stroniu Śląskim
Typ obszaru: pokolejowy

Finansowanie
Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej, oś IV LEADER w ramach działania 413 "Wdrażanie lokalnych strategii rozwoju" objętego PROW na lata 2007-2013

Cel projektu:
Rozbudowa z przebudowu zniszczonego, zabytkowego budynku stacji PKP. Na tym miejscu powstało Centrum Edukacji, Turystyki i Kultury w Stroniu Śląskim – placówka mająca na celu animację społeczno-kulturalną mieszkańców gminy Stronie Śląskie, gmin sąsiadujących zarówno po polskiej i czeskiej stronie granicy oraz turystów.

Charakterystyka projektu:
W dawnym budynku dworca kolejowego w Stroniu Śląskim powstało nowoczesne Centrum Edukacji, Turystyki i Kultury z profesjonalnie wyposażonymi pomieszczeniami, które umożliwiają organizację różnorodnych inicjatyw m.in. kulturalnych, edukacyjnych i turystycznych. W obiekcie odbywają się wystawy, kiermasze i wernisaże. Centrum stało się miejscem prób i występów lokalnych zespołów oraz grup teatralnych. W dawnym budynku dworca działa także Uniwersytet III Wieku oraz dziecięca sekcja baletowa, w związku z tym z bogatej oferty obiektu korzystać może społeczność we wszystkich grupach wiekowych.

W CETiK działa również punkt informacji turystycznej, w którym turyści mogą zapoznać się z informacjami na temat regionu oraz uzyskać bezpłatne broszury, mapy lub przewodniki. Z uwagi na dogodną lokalizację Centrum (wjazd do miasta przy głównej drodze z parkingiem) na zewnątrz budynku zlokalizowane zostały Infokiosk oraz tablica ledowa z mapami największych atrakcji gminy wraz z systemem aktywnego powiadamiania o godzinach dostępności obiektów.

Po zakończeniu rewitalizacji oddano w ręce mieszkańców profesjonalnie wyposażonego Centrum Edukacji, Turystyki i Kultury, powstałego w miejscu niszczącego budynku PKP. CETiK jest miejscem pozwalającym na rozwój zainteresowań, pasji oraz wiedzy. Przede wszystkim jest to miejsce spotkań, które stymuluje aktywność społeczności lokalnej oraz pozwala podtrzymywać lokalne tradycje. Ponadto, zaadaptowany obiekt stanowi atrakcję turystyczną na mapie gminy Stronie Śląskie.
Rewitalizacja terenów poprzemysłowych - budowa krytego basenu i część układu ulicznego miasta w Mikołowie

<table>
<thead>
<tr>
<th>Metryka projektu:</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Projektodawca:</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Wartość projektu:</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Źródło finansowania:</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Typ obszaru:</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Cel projektu:</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Charakterystyka projektu:**

Rewitalizacja polegała na wyburzeniu istniejących dotychczas zabudowań poprzemysłowych, budowie krytej pływalni z zagospodarowaniem przyległego terenu (budowa parkingu i nasadzenie zieleni urządzonej) oraz budowie małego ronda usprawniającego układ komunikacyjny tego fragmentu miasta. W ramach kompleksowej rewitalizacji wykonano następujące prace:

- zagospodarowano teren o powierzchni 0,49 ha
- wybudowano krytą pływalnię o powierzchni użytkowej 2307 m2
- zabudowano powierzchnię placu i chodniki dla pieszych o powierzchni 1050 m2
• oddano do użytku parkingi na 96 stanowisk
• utworzono teren zielony o łącznej powierzchni 1337 m²
• przebudowano skrzyżowanie na małe rondo

Wpływ na rozwój regionów i lokalną społeczność

Zrealizowana inwestycja wpływa bezpośrednio na rozwój fizyczny i poprawę kultury sportowej społeczności, przede wszystkim dzieci i młodzieży szkolnej, korzystających z pływalni w ramach zajęć z wychowania fizycznego.

Zróżnicowanie funkcjonalne tego obszaru pozwala na tworzenie nowych miejsc pracy poprzez rozwój małych przedsiębiorstw. Obiekt oferuje możliwość wypoczynku i rekreacji dla mieszkańców Mikołowa i okolicznych miejscowości. Stwarza przestrzeń publiczną, która zaspokaja potrzeby mieszkańców miasta w zakresie dostępu do nowoczesnych obiektów sportowych i rekreacyjnych, które poprawia jakość i komfort życia mieszkańców.

Rewitalizacja w Świeciu

Metryka projektu:

Projektodawca:
Urząd Miasta w Świeciu

Źródło finansowania:
Całkowity koszt projektu – 5.219.582,40 zł, współfinansowane z funduszu EFRR – 3.622.186,80 zł.

Typ obszaru:
powojskowy

Cel projektu:
Aktywizacja społeczna i gospodarcza oraz wdrożenie nowego funkcji zrewitalizowanych obszarów wraz z zachowaniem dziedzictwa kulturowego
Charakterystyka projektu:

Projekt pn. „Odbudowa i zagospodarowanie budynku koszarowca po byłej jednostce wojskowej w Świeciu” został zrealizowany w latach 2005-2006, w ramach projektu rewitalizacji terenów powojskowych w Świeciu, współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz budżetu państwa w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego.

Powierzchnia wyremontowanego i przebudowanego budynku koszarowca to 4384,42 m2, zbudowano 2.600 m2 parkingu (88 miejsc parkingowych i 3 miejsca dla osób niepełnosprawnych) i zagospodarowano otoczenie obiektu.

Budynek pełni funkcje społeczne, kulturalne i gospodarcze. Projekt zakładał stworzenie 10 nowych podmiotów gospodarczych, 20 nowych miejsc pracy oraz utworzenie nowej bazy kulturalnej i turystycznej (Powiatowe Centrum Informacji Turystycznej).

Zagospodarowanie terenów powojskowych przyczyniło się do zwiększenia konkurencyjności tego obszaru wobec innych lokalizacji. Realizacji projektu przyczyniło się do aktywizacji zawodowe mieszkańców gminy w sferze gospodarczej oraz usługowej.

Rewitalizacja zdegradowanych terenów po byłej stacji PKP w Bogorii

Metryka projektu:

Projektodawca
Gmina Bogoria

Wartość projektu:
5 061 797,63 zł
Program: Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007-2013. Oś priorytetowa 6 Wzmacnienie ośrodków miejskich i rewitalizacja małych miast Działanie 6.2 Rewitalizacja małych miast
Finansowanie:
3 037 078,58 zł
ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007 - 2013
2 024 719,05 zł
z Budżetu Gminy Bogoria

Typ obszaru:
pokolejowy

Cel projektu:
Rewitalizacja centrum miejscowości Bogoria poprzez kompleksowe zagospodarowanie terenów zdegradowanych, nadanie im nowej jakości estetycznej i funkcjonalnej w celu podniesienia konkurencyjności miejscowości, zwiększenia atrakcyjności turystycznej oraz zapewnienia odpowiedniej infrastruktury rekreacyjnej.

Charakterystyka projektu:
Projekt zakłada remont budynku administracyjnego i dawnej nastawni (wymiana pokrycia dachowego i docieplenie wraz z otynkowaniem). W budynku swoją siedzibę będzie miał Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji, a w budynku dawnej nastawni będą garaże dla autobusów szkolnych.

Etapy projektu:
• Rozbiórka zdewastowanych obiektów stwarzających zagrożenie,
• Budowa boiska sportowego z bieżnią i trybunami,
• Budowa boiska wielofunkcyjnego,
• Budowa miejsc postojowych, placu zabaw dla dzieci, placów utwardzonych i dróg dojazdowych,
• Urządzenie terenów zielonych z alejkami, oświetleniem parkowym, ławkami,
• Wymiana 30 centymetrowej zewnętrznej warstwy zdegradowanego gruntu.

Po zakończeniu prac w 2015 r. powstanie obszar zrewitalizowany o powierzchni 3,13 ha.

Do tej pory zaniedbanych nieużytków po starej stacji PKP, niekorzystnie wpływały na atrakcyjność oraz funkcjonalność centrum miasta. Rewitalizacja centrum miejscowości, umożliwiła mieszkańcom i turystom spędzanie wolnego czasu, organizowanie spotkań i imprez.
### Metryka projektu:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Projektodawca:</th>
<th>Administracja Senatu ds. rozwoju Berlina, Grun Berlin GmbH</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Typ obszaru:</td>
<td>pokolejowy</td>
</tr>
<tr>
<td>Źródło finansowania:</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Cel projektu:</td>
<td>Rewitalizacja obszaru pokolejowego</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Charakterystyka projektu:

Koncepcja projektu zakłada różnorodność użytkowania przestrzeni. Dalekobieżna linia kolejowa dzieli park na część wschodnią i zachodnią, mimo tego sama koncepcja opiera się na założeniu „jedności”, tak aby

Realizacja projektu jest przykładem planowania wraz z włączaniem społeczności lokalnej. Mieszkańcy mieli możliwość składania własnych pomysłów oraz sugestii dotyczących przekształcenia obszaru, następnie omawiano je na cyklicznych spotkaniach i warsztatach. Takie działania wpłynęły na świadomość mieszkańców oraz ich identyfikację z przekształconymi terenami.

**Tempelhof – Master Plan**

![Rysunek 9. Ramowy plan zagospodarowania – w zamysle Senatu miasta Berlina jako miejski park krajobrazowy [www.tempelhoffreilheit.de 19.05.2014 r.]](image)

![Rysunek 10. Master Plan [www.stadtentwicklung.de 19.05.2014 r.]](image)

**Metryka projektu:**

*Projektodawca:*
Administracja Senatu ds. rozwoju Berlina, Grun Berlin GmbH

*Typ obszaru:*
poprzemysłowy

*Cel projektu:*
Stworzenie nowoczesnej przestrzeni miejskiej pełniącej funkcje wypoczynkowe, mieszkaniowe, kulturalne i ekologiczne.
Charakterystyka projektu:

Lotnisko Tempelhof jest położone ok. 4 km od centrum Berlina i zajmuje obszar 386 hektarów, co stanowi 0,44% powierzchni miasta. Niegdyś był to jeden z największych portów lotniczych w Berlinie. Lotnisko Tempelhof było czynne do 30 października 2008 roku. Wstępna decyzja o zamknięciu lotniska została podjęta już 1994 roku, jednak ostateczną decyzję podjęto po referendum w 2008 r. 60,1% mieszkańców poparło wcześniejsze postanowienia władz miasta. 6 marca 2013 r. zatwierdzony został Master Plan – plan zagospodarowania turdnej, ogromnej, wolnej przestrzeni położonej w ścisłym centrum miasta. Przy jego opracowaniu istotną rolę odegrały konsultacje społeczne. Mieszkańcy posiдаli największą decyzyjność. Wszystkie koncepcje podlegały ich ocenie. Sama koncepcja zagospodarowania terenu powstawała przez około dwadzieścia lat.


Władze miasta starały się wykorzystać możliwe środki oraz drogi komunikacji aby zaangażować jak największą liczbę mieszkańców w podjęcie decyzji. Prowadzono dyskusje z fachowcami, sporządzano ekspertyzy, projekty, prowadzono dialog na stronach internetowych i specjalnie zaprojektowanych forach internetowych. Pierwsze interaktywne konsultacje społeczne przyczyniły się do powstania około 900 koncepcji zagospodarowania terenu lotniska Tempelhof, a udział w nich wzięło blisko 32 tysiące mieszkańców. Większość mieszkańców poparła koncepcje stworzenia przestrzeni parkowej, ogólnodostępnej, rekreacyjno-sportowej oraz edukacyjnej. Drugie konsultacje zaowocowały kolejnymi projektami, zgodnymi z wcześniejszym zamysłem mieszkańców, władz oraz planistów. Prace planistyczno-projektowe rozpoczęto od wykorzystania koncepcji samych mieszkańców, następnie zaprowadzono analizę kosztów finansowych. Sam proces powstawania ostatecznego projektu kształtował się przy udziale nie tylko mieszkańców i planistów, ale także konserwatorów zabytków, specjalistów ds. rewitalizacji, podmiotów politycznych, gospodarczych i społecznych.

Ostateczny plan został uchwalony 06.03.2013 r. przez Senat miasta Berlina. Plan strategiczny – Master Plan zakłada stworzenie nowoczesnej przestrzeni

Za sprawą wysokiego zapotrzebowania na nowe mieszkania w centrum Berlina oraz brakiem możliwych terenów pod zabudowę, kwartałowi Tempelhof Damm przypisano funkcję mieszkaniową (30%). Grupą do której kierowana jest oferta mieszkaniowa są mieszkańcy Berlina, związani z nauką, kulturą i innowacyjnością. Südring ma być z kolei miejscem dla innowacyjnych działalności gospodarczych oraz mieszkalnictwa. W Oderstraße powstanie nowa szkoła podstawowa oraz kolejne zasoby mieszkaniowe. Columbiadamms będzie pełnił role ośrodka sportu oraz kultury.

Oddane do użytku mieszkańców tereny po lotniskowe w krótkim czasie stały się miejscem inicjatyw i impulsów społecznych. Tak rozległy obszar pozwolił na samoistne zagospodarowanie terenu, wedle upodobań samych mieszkańców Berlina. Wśród miłośników tego miejsca powstały liczne zrzeszenia i grupy wspierające rozwój lotniska. Sieć entuzjastów Tempelhofu aktywnie działa na rzecz nowych projektów oraz inicjatyw i jest łącznikiem pomiędzy głosem mieszkańców a stroną Sentu oraz planistów.

Godna rekomendacji jest metodyka przeprowadzenia procesu rewitalizacji i zagospodarowania, włączająca głosy wszystkich zainteresowanych środowisk. Całość procesu jest, co prawda złożona i trwająca znacznie dłużej. W tym przypadku jednak, wieloletnia faza przygotowawczo-projektowa wspierana konsultacjami społecznymi – przeprowadzanymi na szeroką skalę - doprowadziła do opracowania koncepcji, która jest autentyczną odpowiedzią na aktualne oraz przyszłe zapotrzebowania mieszkańców.
Metryka projektu:

Projekt realizowany
od 1997 roku

Projektodawca/ realizator:
Agencja rozwoju miejskiego HafenCity Hamburg GmbH,

Typ obszaru:
przemysłowy

Cel projektu:
Celem projektu było przekształcenie ok. 115 ha dawnych terenów portów jako nowej dzielnicy o przeznaczeniu - biurowym, handlowym i mieszkaniowym - wraz z przestrzeniami publicznymi oraz lokalizacją funkcji metropolitalnych.

Charakterystyka projektu:

Inicjatywa realizacji projektu związana była z reakcją na malejącą rolę terenów portowych w centrum miasta, która wynikała ze zmian technologii oraz transportu. Projekt wpisywał się w założenia polityki przestrzennej zagospodarowania centrum oraz rozwoju Hamburga jako globalnej metropolii. Rewitalizacja zakładała zagospodarowanie nieużytkowanych magazynów portowych i przekształcenie ich w biura, hotele, sklepy oraz obszary mieszkaniowe.

Cele projektu

- „Powrót do Elby”
- metropolitalna mieszanka funkcji (mieszkanie, kultura, rozwój, turystyka, handel, biznes związany z gospodarką morską)
- 10 000–12 000 mieszkańców, 40 000 miejsc pracy w sektorze usługowym
- długotrwały i stabilizujący efekt dla społeczności i gospodarki
Hamburga
- podtrzymanie historycznej tożsamości
- „otworzenie” przestrzeni miejskiej na kontakt z wodą/aranzacją przestrzenną umożliwić wartościowe

Według szacunków planistów, HafenCity docelowo pozwoli na zwiększenie powierzchni obecnego śródmieścia miasta o 40%.

Kluczową rolę w projekcie odegrała Agencja Rozwoju Miejskiego HafenCity Hamburg GmbH, zarządzająca przekształceniami obiektów byłych portów. Agencja jest spółką, w której 100% udziałów ma miasto Hamburg.

HafenCity jest projektem, wykorzystującym atrakcyjne położenie terenów poprzemysłowych – położonych w bezpośrednim centrum, przy ujściu rzeki Elby, co ułatwiało ich przestrzenne powiązanie jako obszar rozwoju śródmieścia oraz pozwoliło wykorzystać atut nadwodnego położenia.

Godne rekomendacji jest wskazanie publicznej agencji, odpowiedzialnej za proces rewitalizacji. Połączenie mechanizmów przedsiębiorczego zarządzania oraz publicznej kontroli nad jej działaniami pozwoliło na szybszą i bardziej efektywną realizację projektu.

Gasometer City w Wiedniu

Metryka projektu:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Projektodawca:</th>
<th>Rada Miejska Wiednia</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Finansowanie:</td>
<td>Firmy inwestycyjne: GESIBA (Gemeinnützige Siedlungs- und Bauaktiengesellschaft), GPA (Wohnbauvereinigung für Privatangestellte</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Wartość projektu:
174,4 mln euro

Typ obszaru:
poprzemysłowy

Cel projektu:
Przebudowa zbiorników gazu (90 000 metrów sześciennych) zbudowanych w latach 1896-99 na obiekty mieszkaniowe, biurowe oraz usługowe.

Charakterystyka projektu:
Gazometer City w Wiedniu powstało poprzez zaadaptowanie czterech zbiorników gazu (każdy o pojemności z 90.000 m³). Do 1899 r. były one używane do magazynowania gazu. Po przejściu z gazu miejskiego na gaz ziemny, przestały być użytkowane i zostały zamknięte. Zachowały się tylko ściany zewnętrzne murowane z przodu.

W 1995 r. rozpoczęto przebudowę oraz rewitalizację nieużytkowanych zbiorników gazu. W ramach konkursu wyłoniono 4 architektów odpowiedzialnych za przygotowanie projektu rewitalizacji, i tak:
- Jean Nouvel - Gasometer A,
- Coop Himmelblau - Gasometer B,
- Manfred Wehdorn - Gasometer C i
- Wilhelm Holzbauer - Gasometer D


W ramach projektu:
- stworzono 615 mieszkań oraz 73 studenckie apartamenty
- wybudowano 11000 m² powierzchni biurowych,
- wybudowano hale widowiskową,
- zapewniono około 1000 miejsc parkingowych,
- stworzono biegnący przez wszystkie Gasometer pasaż handlowo – usługowy Shopping Mall o łącznej powierzchni 22000 m²

Cała inwestycja związana z przekształceniem zabytkowych obiektów kosztowała 174,4 mln euro.
7. Rekomendacje w zakresie prowadzenia działań na rzecz wykorzystania potencjału obszarów poprzemysłowych, pokolejowych i powojskowych

Na podstawie inwentaryzacji obszarów poprzemysłowych, pokolejowych i powojskowych w gminach województwa zachodniopomorskiego, a także po analizie możliwych kierunków zagospodarowania takich terenów oraz czynników ograniczających te działania, sformułowano wyzwania rozwojowe dla regionu (w odniesieniu do jednostek samorządu różnych szczebli) oraz wskazano ramowe wytyczne dotyczące celów wynikających z tych wyzwań. Co istotne, zaproponowane cele pozostają w zgodzie z zapisami Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020. Ich realizacja powinna być zgodna z ogólnymi zaleceniami, co do rozmieszczenia określonych rodzajów inwestycji w poszczególnych częściach regionu, zawartymi w rozdziale 4.

Rekomendowane cele sformułowano w następujący sposób:

1. Stworzenie warunków do zagospodarowania terenów zdegradowanych zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju i w zgodzie ze strategią regionu.
2. Podniesienie świadomości i kompetencji samorządów lokalnych w zakresie rozwoju społeczno-gospodarczego w oparciu o potencjał terenów zdegradowanych.
3. Zmodyfikowanie oferty inwestycyjnej regionu w oparciu o potencjał obszarów zdegradowanych w kontekście regionalnych specjalizacji.

Cel 1. Stworzenie warunków do zagospodarowania terenów zdegradowanych zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju i w zgodzie ze strategią regionu.

W ramach celu 1. ważne jest wykorzystanie doświadczeń wynikających z realizacji pilotażowych projektów wynikających z Programu rządowego dla terenów poprzemysłowych z 2004 r., którym objęto także Szczecin. Stąd zaleca się w ramach celu:

1. Przeprowadzenie zintegrowanych działań diagnostycznych w zakresie identyfikacji obszarów poprzemysłowych, pokolejowych i powojskowych na poziomie lokalnym oraz przeprowadzenia dla każdego z obszarów analiz diagnostycznych w zakresie możliwości zagospodarowania terenu.
2. Przeprowadzenie zintegrowanych działań planistycznych/koncepcyjnych na poziomie regionu oraz lokalnie w zakresie faktycznego wykorzystania potencjału tych obszarów oraz niwelowania ewentualnych zagrożeń wynikających ze stanu tego terenu.
Ze względu na złożoność działań oraz znaczące ich koszty, niezbędne będzie zapewnienie łączenia różnorodnych źródeł finansowania. Koszty przygotowania lokalnej pogłębianej inwentaryzacji terenów będzie można pokryć w częściach ze środków unijnych (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Program Operacyjny Pomoc Techniczka czy Regionalny Program Operacyjny, na obszarach wiejskich dodatkowo z programów dedykowanych na te tereny), a także z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz ewentualnie z funduszu regionalnego.


Ponieważ znaczna część gmin wskazała, jako zasadniczą barierę dla realizacji projektów związanych z zagospodarowaniem terenów zdegradowanych, ograniczenia finansowe, bezzwrotną pomoc wydaje się najbardziej zasadna w tym zakresie. Niemniej wartościowym instrumentem, który zachodniopomorskie już wdrożyło w poprzedniej perspektywie finansowej, jest mechanizm JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas). Instrument ten został zaprojektowany właśnie w celu wspierania trwałych inwestycji w obszarach miejskich. JESSICA zakłada wykorzystanie funduszy strukturalnych w systemie zwrotnym i umożliwia pozyskanie udziału instytucji finansowych, banków i przedsiębiorców, między innymi dzięki partnerskiemu publiczno-prywatnemu. O wsparcie w ramach JESSICA mogą się ubiegać projekty generujące dochód na poziomie umożliwiającym w określonym czasie zwrot całości otrzymanego wsparcia. To rozwiązanie byłoby wartościową alternatywą dla tych projektów, które nie będą mogły skorzystać z bezzwrotnego wsparcia.

Co istotne, w ramach promowania zagospodarowywania obszarów zdegradowanych, warto upowszechniać w województwie mechanism partnerstwa publiczno-prywatnego51, który jest stosunkowo rzadko stosowany w Polsce, a od lat uznawany za niezwykle korzystną formę realizacji inwestycji infrastrukturalnych w wielu krajach świata

50 W. Jarczewski, Instrumenty wsparcia procesów rewitalizacji. Ścieżki dostępu do źródeł pomocowych w tym instrument finansowania JESSICA, Katowice 2013 r.
51 Partnerstwo umożliwia realizację przedsięwzięć w zakresie: budownictwa mieszkaniowego, budowy centrów sportowo-rekreacyjnych, parkingów, szkół, siedzib władz publicznych, budowy infrastruktury technicznej, w tym komunalnej, drogowej.
Cel 2. Podniesienie świadomości i kompetencji samorządów lokalnych w zakresie rozwoju społeczno-gospodarczego w oparciu o potencjał terenów zdegradowanych.

Ze względu na problem, dotyczący niedysponowania informacjami a także nieposiadania niezbędnych kompetencji w zakresie planowania i realizowania projektów dotyczących rekultywacji i rewitalizacji obszarów poprzemysłowych, pokolejowych i powojskowych, niezbędne jest kierunkowe wsparcie gmin w tym zakresie. Dlatego zaleca się:

1. Realizację przez samorząd regionalny działań edukacyjnych i informacyjnych kierowanych do samorządów lokalnych.
2. Kreowanie sieci współpracy oraz projektów zintegrowanych w odniesieniu do wskazanych obszarów.

Trudno oszacować koszty działań informacyjnych i promocyjnych oraz – w pewnym stopniu – politycznych, wynikających z tego celu. Niemniej zakłada się, że działania te zmieszać się w bieżącej działalności odpowiednich jednostek organizacyjnych samorządu wojewódzkiego, a dodatkowe projekty edukacyjne będą mogły uzyskać wsparcie finansowe ze środków unijnych, w ramach podnoszenia kompetencji pracowników administracji.

Cel ten można w kwestiach wdrożeniowych połączyć z celem 1. – ogłaszanie naborów wniosków w ramach mechanizmów wskazanych w celu 1. oraz publikowanie wytycznych, będzie już formą upowszechniania tych rozwiązań, a sposób oceny wniosków niejako narzuci określony kształt projektów. Warto rozważyć animowanie współpracy między JST w zakresie realizacji wspólnych działań, na przykład w zakresie rewitalizacji obszarów położonych na styku gmin, które ostatecznie (formalnie) znajdzie odzwierciedlenie w systemie korzystania ze wspomnianych instrumentów wsparcia. W ten sposób można promować wśród gmin:

- traktowanie zdegradowanych obszarów położonych na styku gmin, jako atrakcyjnych stref do urbanizacji, a nie stref peryferyjnych,
- wspólne formułowanie zasad zagospodarowania takich terenów, z uwzględnieniem inwestycji towarzyszących, na przykład w zakresie infrastruktury drogowej,
- formułowanie spójnych, komplementarnych lokalnych programów rewitalizacji i wniosków w ramach RPO, odnośnie inwestycji zaplanowanych na danych obszarze.

Cel 3. Zmodyfikowanie oferty inwestycyjnej regionu w oparciu o potencjał obszarów zdegradowanych w kontekście regionalnych specjalizacji.

Cel 3. połączony jest ścisłe z realizacją celu 1. Aby sformułować ofertę inwestycyjną dla obszarów poprzemysłowych, pokolejowych oraz powojskowych, niezbędne jest przeprowadzenie działań diagnostycznych i planistycznych wskazanych w celu 1.
Następne działania w ramach wdrażania celu dotyczą opracowania na szczeblu regionalnym zintegrowanej koncepcji dotyczącej skorelowania określonych typów inwestycji na określonych terenach ze specjalizacjami regionalnymi. Chodzi tu przede wszystkim o wskazanie potencjalnie najkorzystniejszych lokalizacji dla określonych typów inwestycji, np. tereny poprzemysłowe, w tym nadwodne, w miastach Świnoujście i Szczecin, jako potencjalne lokalizacje projektów w zakresie turystyki lub transportu i logistyki (zalecenia sformułowano w rozdziale 4, a wykaz miejscowości w rozdziale 2). Wyniki tak dokładnej analizy stanowiłyby ważny materiał do kreowania działań w centrum obsługi inwestorów. Przy czym należy pamiętać, że rewitalizacja terenów poprzemysłowych może być realizowana przez podmioty z zewnątrz lub firmy lokalne. Wymaga to zatem od samorządu lokalnych i regionalnego działań zorientowanych na przyciąganie inwestorów z zewnątrz, jak i działań ułatwiających start miejscowym firmom (stymulowanie rozwoju endogenicznego), a tu ważną rolę odgrywa wspomniane wcześniej partnerstwo publiczno- prywatne.
# Załączniki

## Wykaz terenów wojskowych i powojskowych

### Tabela 12. Duże poligony

<table>
<thead>
<tr>
<th>Duże poligony</th>
<th>Lokalizacja</th>
<th>Status</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Borne Sulinowo</td>
<td>na południe od miasta Borne Sulinowo</td>
<td>nieczynny</td>
</tr>
<tr>
<td>Drawsko Pomorskie</td>
<td>na południe od miasta Drawsko Pomorskie</td>
<td>czynny</td>
</tr>
<tr>
<td>Podborsko</td>
<td>na południowy wschód od miasta Białogard, koło wsi Podborsko</td>
<td>nieczynny</td>
</tr>
<tr>
<td>Ustka-Wicko Morskie</td>
<td>na wybrzeżu, między miejscowościami Jarosławiec i Ustka</td>
<td>czynny</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Tabela 13. Poligony garnizonowe

- Choszczno (poligon Oraczewice)
- Kołobrzeg (poligon Grzybowo oraz dwa inne place ćwiczeń wokół miasta)
- Stargard Szczeciński
- Szczecin (poligon Bezzecze)
- Trzebiatów – Plac Ćwiczeń Taktycznych "Merida" oraz pas taktyczny Sadlino
- Wałcz

### Tabela 14. Lotniska i drogowe odcinki lotniskowe

<table>
<thead>
<tr>
<th>Lotnisk wojskowe i drogowe odcinki lotniskowe</th>
<th>Lokalizacja (gmina, sąsiednie miasto)</th>
<th>Status</th>
<th>Nawierzchnia</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Broczyna</td>
<td>Czaplinek</td>
<td>nieczynne</td>
<td>asfaltobeton</td>
</tr>
<tr>
<td>Chojna</td>
<td>Chojna</td>
<td>nieczynne</td>
<td>beton</td>
</tr>
<tr>
<td>Kluczewo</td>
<td>Stargard Szczeciński</td>
<td>nieczynne</td>
<td>beton</td>
</tr>
<tr>
<td>Wilcze Laski</td>
<td>Szczecin</td>
<td>nieczynne</td>
<td>asfaltobeton</td>
</tr>
<tr>
<td>Ziemko</td>
<td>Drawsko Pomorskie</td>
<td>nieczynne</td>
<td>asfaltobeton</td>
</tr>
<tr>
<td>Świdwin</td>
<td>Świdwin</td>
<td>czynne</td>
<td>beton</td>
</tr>
<tr>
<td>Darłowo</td>
<td>Darłowo</td>
<td>czynne wojskie</td>
<td>asfaltobeton</td>
</tr>
<tr>
<td>Platy</td>
<td>Platy</td>
<td>nieczynne</td>
<td>asfaltobeton</td>
</tr>
<tr>
<td>Borne Sulinowo</td>
<td>Borne Sulinowo</td>
<td>czynne sportowe</td>
<td>asfaltobeton</td>
</tr>
<tr>
<td>Dębica</td>
<td>Białogard</td>
<td>nieczynne</td>
<td>trawa</td>
</tr>
<tr>
<td>Jaworze</td>
<td>Recz</td>
<td>nieczynne</td>
<td>trawa</td>
</tr>
<tr>
<td>Drogoew odcinki lotniskowe</td>
<td>Lokalizacja</td>
<td>Status</td>
<td>Nawierzchnia</td>
</tr>
<tr>
<td>Jarosławic</td>
<td>Darłowo</td>
<td>nieczynne</td>
<td>asfaltobeton</td>
</tr>
<tr>
<td>Kliniska</td>
<td>Szczecin</td>
<td>czynne</td>
<td>asfaltobeton</td>
</tr>
<tr>
<td>Łukęcin</td>
<td>Dźwnów</td>
<td>czynne</td>
<td>asfaltobeton</td>
</tr>
<tr>
<td>Machliny</td>
<td>Czaplinek</td>
<td>nieczynne</td>
<td>bd</td>
</tr>
<tr>
<td>Nowe Laski</td>
<td>Czaplinek</td>
<td>nieczynne</td>
<td>asfaltobeton</td>
</tr>
<tr>
<td>Miejskowice</td>
<td>Miejskowice</td>
<td>nieczynne</td>
<td>asfaltobeton</td>
</tr>
<tr>
<td>Miroślawiec</td>
<td>Miroślawiec</td>
<td>nieczynne</td>
<td>asfaltobeton</td>
</tr>
<tr>
<td>Mostowo</td>
<td>Polanów</td>
<td>nieczynne</td>
<td>asfaltobeton</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Tabela 15. Przebieg głównych linii kolejowych
(jasnym szarym kolorem zaznaczono miejscowości spoza województwa zachodniopomorskiego)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Przebieg linii kolejowych</th>
<th>Szczecin-Świnoujście</th>
<th>Szczecin-Gdańsk</th>
<th>Szczecin-Poznań</th>
<th>Szczecin-Wrocław</th>
<th>Szczecin-Zielona Góra</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Szczecin Główny</td>
<td>Szczecin Główny</td>
<td>Szczecin Główny</td>
<td>Szczecin Główny</td>
<td>Szczecin Główny</td>
<td>Szczecin Główny</td>
</tr>
<tr>
<td>Szczecin Zdrój</td>
<td>Szczecin Dąbie</td>
<td>Szczecin Port Cent.</td>
<td>Szczecin Dąbie</td>
<td>Szczecin Port Cent.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Szczecin Załom</td>
<td>Stargard Szczeciński</td>
<td>Szczecin Dąbie</td>
<td>Stargard Szczeciński</td>
<td>Szczecin Podjuchy</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kliniska</td>
<td>Runowo Pomorskie</td>
<td>Szczecin Zdunowo</td>
<td>Dobiegniew</td>
<td>Czepino</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rurka</td>
<td>Łobez</td>
<td>Reptowo</td>
<td>Krzyż</td>
<td>Gryfino</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Goleniów</td>
<td>Świdwin</td>
<td>Miedwiecko</td>
<td>Wronki</td>
<td>Dolna Odra</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Białuń</td>
<td>Białogard</td>
<td>Grzędźce Stargardzkie</td>
<td>Szamotuły</td>
<td>Pachołęta</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Łoźnica</td>
<td>Koszalin</td>
<td>Stargard Szczeciński</td>
<td>Poznań Główny</td>
<td>Widuchowa</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rogita</td>
<td>Stąwno</td>
<td>Wilkowo Pyrzyckie</td>
<td>Jarocin</td>
<td>Krzywina Gryfiński</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Wysoka Kamieńska</td>
<td>Stupsk</td>
<td>Strzebielew Pyrz.</td>
<td>Ostrów Wilk.,</td>
<td>Lisie Pole</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Partówko</td>
<td>Lębork</td>
<td>Kolin</td>
<td>Wrocław Mikołajów</td>
<td>Chojna</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Troszyn</td>
<td>Wejherowo</td>
<td>Marzyca</td>
<td>Wrocław Główny</td>
<td>Godków</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Reclaw</td>
<td>Gdynia Główna</td>
<td>Dolice</td>
<td></td>
<td>Wilńnica Chojeńska</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Wolin Pomorski</td>
<td>Sopot</td>
<td>Ziemomdyń</td>
<td>Bielin</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mokrzycza Wielka</td>
<td>Gdańsk Oliwa</td>
<td>Choszczno</td>
<td>Mieszkowice</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Łódźń</td>
<td>Gdańsk Wrzeszcz</td>
<td>Stary Klukom</td>
<td>Boleszkowice</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Warnowo</td>
<td>Gdańsk Główny</td>
<td>Stójnice</td>
<td>Namysłów</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Międzyzdroje</td>
<td>Rębusz</td>
<td></td>
<td>Kostrzyn</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Lubiewo</td>
<td>Bierzwnik</td>
<td></td>
<td>Lugi Góryckie</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Świnoujście Przyłgor</td>
<td>Dobiegniew</td>
<td></td>
<td>Góryca</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Świnoujście Warszów</td>
<td>Mierzęcin Strzelecki</td>
<td></td>
<td>Laski Lubuskie</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Świnoujście</td>
<td>Podlesiec</td>
<td></td>
<td>Radów</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Kowalsów</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Drzeńsko</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Rzepin</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Jerzmanice Lubuskie</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Gdówków Wielki</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Plaża</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Burdachów</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Bytnica</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Radnica</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Będów</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Nietkowice</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Czerwieński</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Przyłęp</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Zielona Góra</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Wykres 1. Responsywność w badaniu ilościowym (źródła informacji do inwentaryzacji obszarów objętych ekspertyzą).............................................................................................................. 11
Wykres 2. Odsetek gmin w powiatach, w których zidentyfikowano obszary pokolejowe ................................................................................................................................. 13
Wykres 3. Odsetek gmin w powiatach, w których zidentyfikowano obszary powojskowe ................................................................................................................................. 14
Wykres 4. Odsetek gmin w powiatach, w których zidentyfikowano obszary poprzemysłowe .......................................................................................................................... 14