



Powiat
Bolesławiecki



Powiat
Lubański



Powiat
Zgorzelecki



Gmina
Bogatynia



Miasto
Bolesławiec



Gmina
Bolesławiec



Gmina
Gromadka



Miasto
Lubań



Gmina
Lubań



Gmina i Miasto
Nowogrodzic



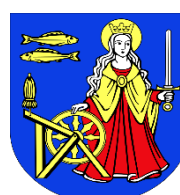
Gmina
Osiecznica



Gmina
Pieńsk



Gmina
Platerówka



Gmina
Siekierczyn



Gmina
Sulików



Gmina
Warta Bolesławiecka



Gmina i Miasto
Węgliniec



Gmina Miejska
Zawidów



Miasto
Zgorzelec



Gmina
Zgorzelec

STRATEGIA

ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH ZACHODNIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO NA LATA 2021-2027



DOKUMENT OPRACOWANY PRZEZ „EFFICON SP. Z O.O.” SP. K.
Z SIEDZIBĄ WE WROCŁAWIU

KWIECIEŃ 2025

Spis treści

Wstęp.....	4
1. Obszar geograficzny, którego dotyczy Strategia.....	5
2. Diagnoza Obszaru realizacji ZIT, w tym wzajemnych powiązań gospodarczych, społecznych i środowiskowych wraz z analizą problemów, potrzeb i potencjałów rozwojowych.....	8
3. Synteza diagnozy obszaru ZIT ZOF.....	62
4. Cele, jakie mają być zrealizowane w ramach ZIT, ze wskazaniem wykorzystanego podejścia zintegrowanego, oczekiwanych wskaźników rezultatu i produktu powiązane z realizacją właściwego programu	67
5. Źródła finansowania Strategii ZIT ZOF.....	95
6. Warunki i procedury obowiązujące w realizacji Strategii ZIT ZOF.....	98
7. Opis procesu zaangażowania partnerów w proces tworzenia Strategii	103
8. Opis procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.....	106
Spis rysunków.....	114
Spis tabel.....	114
Załącznik 1. Wykaz operacji, wraz z informacją na temat ich zintegrowania oraz sposobu wskazania i powiązania z innymi projektami.....	116
Załącznik 2. Sprawozdanie z konsultacji społecznych	137
Załącznik 2A. Sprawozdanie z przeprowadzonych konsultacji społecznych do projektu zmiany Strategii ZIT ZOF na lata 2021-2027	139
Załącznik 3. Opinia Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu z dnia 10 kwietnia 2024 r. w sprawie projektu dokumentu pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Integracji na lata 2021-2027” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko	141
Załącznik 3A. Opinia Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu z dnia 21 marca 2025 r. w sprawie odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla aktualizacji dokumentu pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027”	142
Załącznik 4. Opinia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 8 maja 2024 r. w sprawie projektu dokumentu pn. „Strategia	

Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Integracji na lata 2021-2027” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.....	143
Załącznik 4A. Opinia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 14 marca 2025 r. w sprawie uzgodnienia odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu aktualizacji dokumentu pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027”	144
Załącznik 5. Elementy Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Zachodniego Obszaru Integracji	145

Wstęp

Dokument pod pierwotną nazwą „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Integracji na lata 2021-2027 (ZIT ZOI)” został opracowany w związku z Uchwałą Zarządu Województwa Dolnośląskiego 6140/VI/22 z dnia 14 listopada 2022 r. (z późn. zm.) w sprawie przyjęcia projektu propozycji wyznaczenia miejskich obszarów funkcjonalnych celem realizacji podejścia terytorialnego w ramach projektu programu Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska (dalej FEDS 2021-2027).

Strategia ZIT ZOF uwzględnia wnioski płynące z Zarysu Planu Działań ZIT ZOI (październik 2020 r.) oraz postanowienia wynikające z dokumentu pn.: „Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027” (dalej Zasady Realizacji Instrumentów) oraz Ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 (Dz.U. 2022 poz. 1079) (dalej Ustawa wdrożeniowa).

W związku z ujednoliceniem definicji stosowanych we wdrażaniu niniejszej Strategii, w toku pierwszej aktualizacji dokumentu dokonano zmiany jego nazwy na „Strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027”.

1. Obszar geograficzny, którego dotyczy Strategia

Zachodni Obszar Funkcjonalny (ZOF, Obszar) terytorialnie tworzy 17 gmin, a mianowicie:

- 4 gminy miejskie: m. Bolesławiec, m. Lubań, m. Zawidów, m. Zgorzelec,
- 4 gminy miejsko-wiejskie: Bogatynia, Nowogrodziec, Pieńsk, Węgliniec,
- 9 gmin wiejskich: Bolesławiec, Gromadka, Lubań, Osiecznica, Platerówka, Siekierczyn, Sulików, Warta Bolesławiecka i Zgorzelec.

Gminy te zlokalizowane są na terenie trzech powiatów tj.: bolesławieckiego, lubańskiego i zgorzeleckiego.

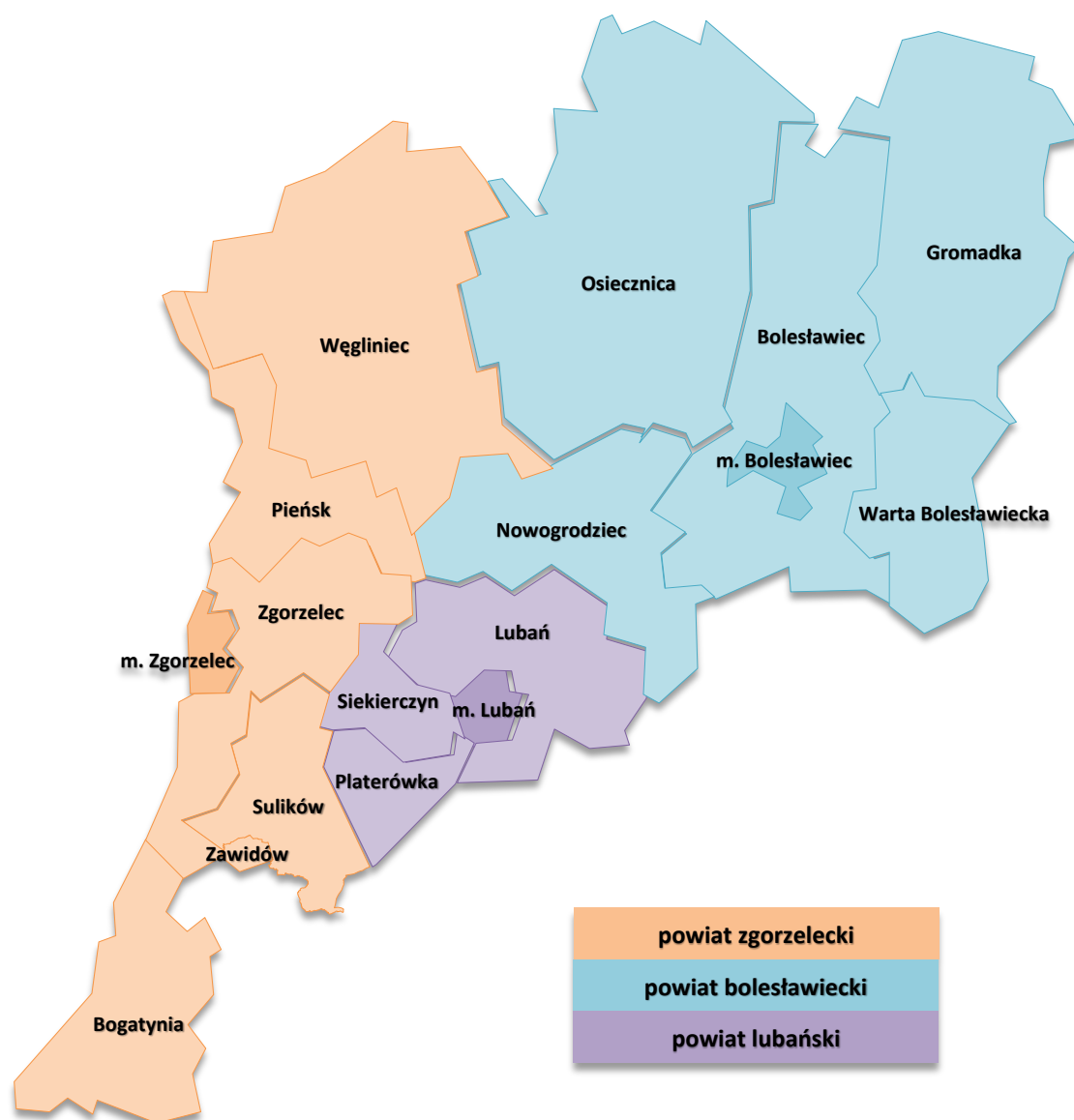


Rysunek 1. Zachodni Obszar Funkcjonalny na tle województwa dolnośląskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie Open Street Map.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS¹) na koniec grudnia 2020 r. na stałe powyższy obszar zamieszkiwało ponad 211 tys. mieszkańców. Cechą Obszaru rzutującą na jego funkcjonowanie jest występowanie miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, tj. **Bolesławca, Lubania i Zgorzelca**. Należy podkreślić, że miasta te wykazują silne powiązania społeczno-gospodarcze z gminami z terenu bolesławieckiego, lubańskiego i zgorzeleckiego.

¹ <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/start> – Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny.



Rysunek 2. Mapa Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego w podziale na gminy i powiaty

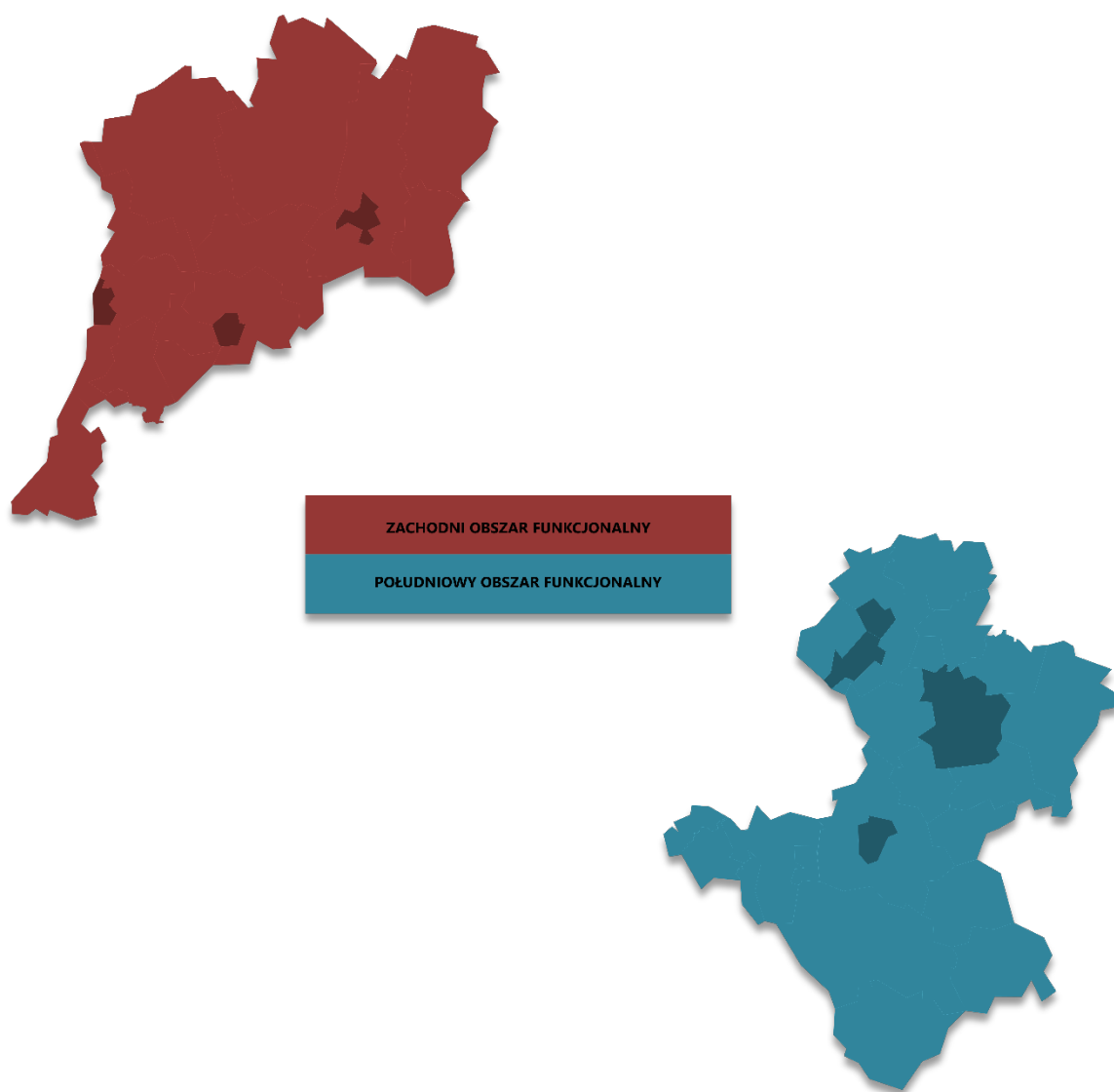
Źródło: opracowanie własne na podstawie Open Street Map.

W rezultacie kluczowe jest opracowanie i wdrożenie strategii zapewniającej wielokierunkowy rozwój tych miast i powiązanych z nimi gmin oraz powiatów. Realizacja strategii powinna zahamować postępującą marginalizację ZOF i zapewnić fundament dla jego zrównoważonego i inteligentnego rozwoju.

W analizie potrzeb rozwojowych i potencjału Obszaru, polegającej na zestawieniu badanego obszaru funkcjonalnego z odpowiednio dobraną grupą porównawczą, przedstawiono sytuację występującą wewnątrz ZOF (względem jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w jego skład) oraz w porównaniu do Dolnego Śląska.

Analizując sytuację obszaru ZOF, przyjęto założenie, że dane pochodzące ze statystyk publicznych nie powinny być starsze niż zastosowane w diagnozie sporządzonej na potrzeby FEDS 2021-2027. W związku z tym przyjęto do dalszych analiz rok 2020, który na potrzeby weryfikacji dynamiki zmian porównywano do roku 2014 (początek okresu programowania UE 2014-2020).

Ponadto w wybranych przypadkach zdecydowano się na porównanie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego z Południowym Obszarem Funkcjonalnym (POF), czyli z innym, podobnym obszarem funkcjonalnym. Wykorzystanie takiego porównania jest spójne z zaleceniami Zasad realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027² i pozwala dokonać dokładniejszej oceny zachodzących procesów i zmian społecznych, gospodarczych i przestrzennych.



Rysunek 3. Obszary funkcjonalne i ich miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze

Źródło: opracowanie własne na podstawie Open Street Map.

Wybrany do porównania Południowy Obszar Funkcjonalny na koniec grudnia 2020 r. według danych GUS zamieszkiwało ponad 278 tys. mieszkańców. Cechą wywierającą wpływ na funkcjonowanie POF, podobnie jak w przypadku Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego jest występowanie miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, tj. **Bielawy, Dzierżoniowa, Kłodzka i Ząbkowic Śląskich.**

² <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/zasady-realizacji-instrumentow-terytorialnych-w-polsce-w-perspektywie-finansowej-ue-na-lata-2021-2027> [dostęp: październik 2022 r.]

2. Diagnoza Obszaru realizacji ZIT, w tym wzajemnych powiązań gospodarczych, społecznych i środowiskowych wraz z analizą problemów, potrzeb i potencjałów rozwojowych

Sfera gospodarcza

Przedsiębiorczość

Na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego zlokalizowane są miasta średniej wielkości, które jak wynika z opracowania „Aktualizacja delimitacji miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze (powiększających dystans rozwojowy)” – znajdują się w kryzysie oraz zagrożone są postępującą marginalizacją. Zgodnie z przyjętą na potrzeby powyższego opracowania metodologią na obszarze ZOF znajdują się:

- **miasta kryzysowe** (silne powiększanie niekorzystnego dystansu, zła sytuacja społeczno-gospodarcza) – **m. Bolesławiec i m. Lubań,**
- **miasto obniżającego się potencjału** (silne powiększanie niekorzystnego dystansu, umiarkowanie zła sytuacja społeczno-gospodarcza) – **m. Zgorzelec.**

Analizując sferę gospodarczą warto również podkreślić, że na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego znajdują się gminy zagrożone trwałą marginalizacją. Jak wynika ze „Zaktualizowanej listy gmin zagrożonych trwałą marginalizacją, programowanie 2021-2027”³, z 30 dolnośląskich gmin zagrożonych trwałą marginalizacją, cztery gminy (ok. 13,3%) znajdują się na diagnozowanym Obszarze. Są to gminy zlokalizowane w powiatach:

- bolesławieckim – gmina Gromadka,
- zgorzeleckim – gminy: Pieńsk, Węgliniec i Zawidów.

Należy zaznaczyć, że gminy te zlokalizowane są peryferyjnie w stosunku do największych ośrodków wzrostu w regionie, a co za tym idzie, ich atrakcyjność inwestycyjna jest niska.

Powyższa sytuacja wymaga podjęcia intensywnych działań zmierzających do aktywizacji gospodarczej miast, które powinny stać się liderami rozwoju całego Obszaru.

W 2020 r. na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego zarejestrowanych było łącznie 22 284 podmiotów gospodarczych. W porównaniu do 2014 r. nastąpił wzrost ogólnej ich liczby o ok. 7,9%. Powyższa tendencja zauważalna była również na Dolnym Śląsku. Zaznaczyć przy tym należy, że wzrost liczby podmiotów gospodarczych działających na terenie ZOF był wyraźnie wolniejszy niż w województwie dolnośląskim (12,8%).

³ <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/krajowa-strategia-rozwoju-regionalnego> [dostęp: kwiecień 2023 r.].

Wśród podmiotów gospodarczych funkcjonujących na analizowanym Obszarze dominowały przedsiębiorstwa zaliczane do sektora prywatnego. W 2020 r. działało łącznie 21 212 podmiotów zaliczanych do sektora prywatnego. Również w tym przypadku na przestrzeni lat 2014-2020 nastąpił wzrost liczby podmiotów wynoszący ok. 8,3%. Podkreślić przy tym należy, że wzrost liczby podmiotów na terenie ZOF kształtował się poniżej średniej regionalnej (11,3%). Prowadzi to do wniosku, że Zachodni Obszar Funkcjonalny rozwijał się w badanych latach wolniej niż województwo, w rezultacie jego pozycja gospodarcza na Dolnym Śląsku uległa osłabieniu.

Powyższy wniosek potwierdza analiza udziału podmiotów gospodarczych zlokalizowanych na obszarze ZOF w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych w województwie dolnośląskim. W 2020 r. udział ten wynosił 5,6%, podczas gdy w 2014 r. 5,9%.

Tabela 1. Podmioty gospodarcze w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)
Gmina Bogatynia (m-w)			
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	2 063	1 955	94,8
Sektor prywatny	1 918	1 811	94,4
Gmina Bolesławiec (m)			
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	4 566	4 984	109,2
Sektor prywatny	4 290	4 685	109,2
Gmina Bolesławiec (w)			
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	1 238	1 626	131,3
Sektor prywatny	1 220	1 600	131,1
Gmina Gromadka (w)			
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	330	347	105,2
Sektor prywatny	315	333	105,7
Gmina Lubań (m)			
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	2 565	2 664	103,9
Sektor prywatny	2 318	2 493	107,5
Gmina Lubań (w)			
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	528	605	114,6
Sektor prywatny	517	591	114,3
Gmina Nowogrodzic (m-w)			
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	1 035	1 294	125,0
Sektor prywatny	1 012	1 271	125,6
Gmina Osiecznica (w)			
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	490	659	134,5
Sektor prywatny	470	634	134,9
Gmina Pieńsk (m-w)			
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	851	845	99,3
Sektor prywatny	781	784	100,4
Gmina Platerówka (w)			
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	99	110	111,1
Sektor prywatny	94	99	105,3
Gmina Siekierzyn (w)			
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	357	429	120,2
Sektor prywatny	339	410	120,9

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)
Gmina Sulików (w)			
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	309	333	107,8
Sektor prywatny	299	323	108,0
Gmina Warta Bolesławiecka (w)			
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	534	619	115,9
Sektor prywatny	515	602	116,9
Gmina Węglińiec (m-w)			
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	718	758	105,6
Sektor prywatny	653	704	107,8
Gmina Zawidów (m)			
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	311	300	96,5
Sektor prywatny	301	284	94,4
Gmina Zgorzelec (m)			
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	3 941	3 886	98,6
Sektor prywatny	3 826	3 740	97,8
Gmina Zgorzelec (w)			
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	720	870	120,8
Sektor prywatny	711	848	119,3
Zachodni Obszar Funkcjonalny			
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	20 655	22 284	107,9
Sektor prywatny	19 579	21 212	108,3
Dolny Śląsk			
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	351 121	396 046	112,8
Sektor prywatny	335 478	373 336	111,3

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Uwagi: rodzaj gminy: m – gmina miejska, w – gmina wiejska, m-w – gmina miejsko-wiejska.

Na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego największy potencjał gospodarczy (wyrażony poprzez liczbę podmiotów gospodarczych) w 2020 r. skupiony był w trzech gminach miejskich tj.: Bolesławcu (4984 podmiotów gospodarczych), Zgorzelcu (3886), Lubaniu (2664) oraz w gminie Bogatynia (1955). Na gminy te przypada łącznie 60,5% ogółu podmiotów zarejestrowanych na terenie ZOF. Najniższy potencjał gospodarczy w 2020 r., mierzony liczbą przedsiębiorstw wykazują gminy: Platerówka (110 podmiotów), Zawidów (300), Sulików (333) i Gromadka (347).

Analizując potencjał gospodarczy ZOF w ujęciu dynamicznym zauważyć można, że w latach 2014-2020 liczba przedsiębiorstw zwiększyła się w 13 gminach. Największy przyrost liczby przedsiębiorstw odnotowano w gminach: Osiecznica (34,5%), Bolesławiec (31,3%), Nowogrodziec (25,0%) i Zgorzelec (20,8%).

Natomiast w przypadku czterech gmin, a mianowicie: Bogatyni, Zawidowa, Pieńska i m. Zgorzelec liczba podmiotów gospodarczych w analizowanym okresie uległa zmniejszeniu.

Analizując sferę gospodarczą należy uwzględnić nie tylko bezwzględną liczbę zarejestrowanych przedsiębiorstw, ale również przedsiębiorczość mieszkańców mierzoną liczbą podmiotów na 10 tys. mieszkańców.

Tabela 2. Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2020
Gmina Bogatynia (m-w)	855	864	101,1	63,1
Gmina Bolesławiec (m)	1 157	1 295	111,9	94,5
Gmina Bolesławiec (w)	879	1 094	124,5	79,9
Gmina Gromadka (w)	602	653	108,5	47,7
Gmina Lubań (m)	1 177	1 286	109,3	93,9
Gmina Lubań (w)	802	921	114,8	67,2
Gmina Nowogrodziec (m-w)	679	850	125,2	62,0
Gmina Osiecznica (w)	648	904	139,5	66,0
Gmina Pieńsk (m-w)	918	936	102,0	68,3
Gmina Platerówka (w)	597	675	113,1	49,3
Gmina Siekierczyn (w)	787	950	120,7	69,3
Gmina Sulików (w)	505	552	109,3	40,3
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	628	722	115,0	52,7
Gmina Węgliniec (m-w)	834	924	110,8	67,4
Gmina Zawidów (m)	721	726	100,7	53,0
Gmina Zgorzelec (m)	1 250	1 304	104,3	95,2
Gmina Zgorzelec (w)	855	1 017	118,9	74,2
Zachodni Obszar Funkcjonalny	817	922	112,8	67,3
Południowy Obszar Funkcjonalny	1 011	1 142	113,0	83,4
Dolny Śląsk	1 207	1 370	113,5	100,0

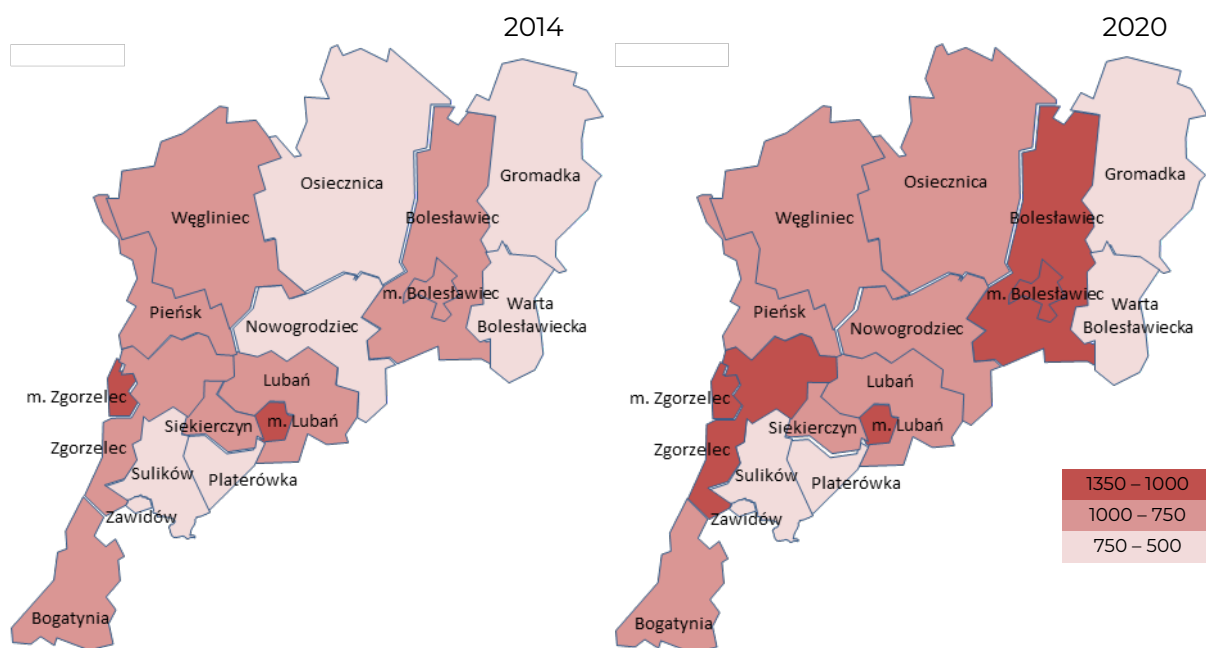
Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Dla ZOF wskaźnik ten wynosił w 2020 r. 922 i był wyraźnie niższy od średniej dla regionu (1370) oraz niższy od średniej dla POF (1142). W latach 2014-2020 wskaźnik ten wzrósł na analizowanym Obszarze o 12,8%. Warto jednak podkreślić, że tempo wzrostu było o 0,7 punktu procentowego niższe niż średnia regionalna. W rezultacie w 2020 r. wartość przedmiotowego wskaźnika w przypadku ZOF stanowiła ok. 67,3% wartości wskaźnika w województwie dolnośląskim.

Ważnym podkreślenia wydaje się fakt, że żadna z gmin wchodzących w skład ZOF nie miała wskaźnika przedsiębiorczości wyższego od średniej dla Dolnego Śląska. W ramach ZOF najwyższy wskaźnik przedsiębiorczości odnotowano w 2020 r. w następujących gminach: m. Zgorzelec (1304), m. Bolesławiec (1295), m. Lubań (1286) i Bolesławiec (1094).

W stosunku do 2014 r. sytuacja w niniejszym zakresie uległa pogorszeniu. Wówczas to analizowany wskaźnik kształtował się powyżej średniej dla Dolnego Śląska w gminie miejskiej Zgorzelec. Najniższy poziom aktywności gospodarczej mieszkańców wykazują gminy: Sulików (552), Gromadka (653), Platerówka (675), Warta Bolesławiecka (722) i Zawidów (726).

Jednocześnie w latach 2014-2020 we wszystkich gminach wchodzących w skład ZOF nastąpił wzrost przedsiębiorczości. Najmocniej zjawisko to uwidoczniło się w gminach: Osiecznica (39,5%), Nowogrodziec (25,2%), Bolesławiec (24,5%) i Siekierczyn (20,7%).



Rysunek 4. Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności w 2014 i 2020 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Open Street Map.

Ponadto należy zwrócić szczególną uwagę na wartości kolejnego istotnego wskaźnika – podmioty na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym – interpretowanego często jako jeden z głównych barometrów przedsiębiorczości na określonym obszarze.

W analizowanym okresie wartości tego indykatora kształtowały się pozytywnie, zaobserwowano bowiem wzrost liczby podmiotów w ZOF z poziomu 126,6 w 2014 r. do poziomu 150,7 w 2020 r. Niestety wartość niniejszego wskaźnika nadal kształtowała się wyraźnie poniżej średniej dla Dolnego Śląska wynoszącej (w 2020 r.) 231,5. Co więcej, również dynamika wzrostu analizowanego wskaźnika wynosząca na obszarze ZOF (19,0%) była wolniejsza niż w regionie (21,8%).

W porównaniu do Południowego Obszaru Funkcjonalnego, wartość wskaźnika dla ZOF kształtował się poniżej średniej dla POF, który w 2020 r. wynosił 192,3. Zachodni Obszar Funkcjonalny charakteryzował się również wolniejszą dynamiką wzrostu.

Tabela 3. Podmioty wpisane do rejestru REGON na 1000 ludności w wieku produkcyjnym w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2020
Gmina Bogatynia (m-w)	130,8	139,6	106,7	60,3
Gmina Bolesławiec (m)	187,8	229,5	122,2	99,1
Gmina Bolesławiec (w)	132,0	171,5	129,9	74,1
Gmina Gromadka (w)	92,2	105,1	114,0	45,4
Gmina Lubań (m)	188,6	221,2	117,3	95,6
Gmina Lubań (w)	120,8	145,1	120,1	62,7
Gmina Nowogrodzic (m-w)	104,1	135,5	130,2	58,5
Gmina Osiecznica (w)	100,2	143,0	142,7	61,8
Gmina Pieńsk (m-w)	140,7	150,4	106,9	65,0
Gmina Platerówka (w)	92,4	107,5	116,3	46,4
Gmina Siekierczyn (w)	119,8	150,7	125,8	65,1
Gmina Sulików (w)	77,5	88,6	114,3	38,3

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2020
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	96,8	116,0	119,8	50,1
Gmina Węglińiec (m-w)	128,3	151,4	118,0	65,4
Gmina Zawidów (m)	111,3	117,5	105,6	50,8
Gmina Zgorzelec (m)	202,0	226,7	112,2	97,9
Gmina Zgorzelec (w)	127,6	162,1	127,0	70,0
Zachodni Obszar Funkcjonalny	126,6	150,7	119,0	65,1
Południowy Obszar Funkcjonalny	159,2	192,3	120,8	83,1
Dolny Śląsk	190,1	231,5	121,8	100,0

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Najwyższą wartość przedmiotowy wskaźnik osiągnął w 2020 r. gminach: m. Bolesławiec (229,5), m. Zgorzelec (226,7) i m. Lubań (221,2). Niestety również w tych przypadkach wartość wskaźnika kształtowała się poniżej średniej dla Dolnego Śląska. Najniższą wartość przedmiotowego wskaźnika odnotowano w gminach: Sulików (88,6), Gromadka (105,1) i Platerówka (107,5).

Innowacyjność i potencjał inwestycyjny

Potencjał gospodarczy Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego tworzy nie tylko liczba przedsiębiorstw zlokalizowanych na jego obszarze, czy też przedsiębiorczość mieszkańców, ale również innowacyjność tych przedsiębiorstw.

Pomiar innowacyjności przedsiębiorstw jest problemem złożonym, a dostępność materiałów źródłowych mocno ograniczona. Można uznać, że innowacyjność przedsiębiorstw związana jest m.in. z branżami, w jakich one funkcjonują. Na szczególną uwagę zasługuje tzw. sektor kreatywny, który niejednokrotnie tworzy warunki do generowania i wdrażania innowacji.

Jak wynika z danych GUS, udział nowo zarejestrowanych podmiotów sektora kreatywnego w liczbie nowo zarejestrowanych podmiotów ogółem kształtował się w ZOF w 2020 r. na poziomie 3,95%.

Niestety wartość niniejszego wskaźnika była w przypadku analizowanego Obszaru niższa w 2020 r. niż średnia dla województwa dolnośląskiego (5,97%) oraz niższa od średniej dla Południowego Obszaru Funkcjonalnego (4,72%).

Tabela 4. Udział nowo zarejestrowanych podmiotów sektora kreatywnego w liczbie nowo zarejestrowanych podmiotów ogółem w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2020
Gmina Bogatynia (m-w)	6,94	4,10	59,1	68,7
Gmina Bolesławiec (m)	6,91	3,24	46,9	54,3
Gmina Bolesławiec (w)	4,38	0,79	18,0	13,2
Gmina Gromadka (w)	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Gmina Lubań (m)	3,87	7,19	185,8	120,4
Gmina Lubań (w)	4,92	b.d.	b.d.	b.d.
Gmina Nowogrodziec (m-w)	1,32	1,52	115,2	25,5
Gmina Osiecznica (w)	4,76	4,17	87,6	69,8
Gmina Pieńsk (m-w)	1,08	7,50	694,4	125,6
Gmina Platerówka (w)	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Gmina Siekierzyn (w)	4,65	b.d.	b.d.	b.d.

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2020
Gmina Sulików (w)	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	6,78	1,85	27,3	31,0
Gmina Węgliniec (m-w)	4,29	2,70	62,9	45,2
Gmina Zawidów (m)	b.d.	3,03	b.d.	50,8
Gmina Zgorzelec (m)	4,86	6,32	130,0	105,9
Gmina Zgorzelec (w)	5,68	4,94	87,0	82,7
Zachodni Obszar Funkcjonalny	4,65	3,95	84,9	66,1
Południowy Obszar Funkcjonalny	4,28	4,72	110,1	79,0
Dolny Śląsk	5,97	5,97	100,0	100,0

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Należy podkreślić, że sytuacja wewnątrz Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego jest zróżnicowana. W 2020 r. w trzech gminach tworzących ZOF (m. Lubań, Pieńsk i m. Zgorzelec) wartość niniejszego wskaźnika była wyższa niż w województwie. Największy odsetek nowo zarejestrowanych przedsiębiorstw sektora kreatywnego odnotowano w gminie m. Lubań (7,19%). Najniższa wartość analizowanego wskaźnika w 2020 r. kształtowała się w gminach: Bolesławiec (0,79%), Nowogrodziec (1,52%) i Warta Bolesławiecka (1,85%).

Wpływ na sytuację gospodarczą ZOF ma m.in. jego atrakcyjność dla inwestorów. Interesujących informacji na temat atrakcyjności inwestycyjnej analizowanego Obszaru dostarcza raport „Atrakcyjność inwestycyjna regionów 2017 Województwo dolnośląskie”⁴.

Na potrzeby powyższego opracowania przyjęto poniższą skalę oceny:

- **gwiazda pomarańczowa** – oznacza, iż powiat lub gmina uzyskała ponad przeciętną ocenę we wszystkich analizowanych obszarach (gospodarki narodowej, przemysłu, handlu, usług turystycznych oraz usług profesjonalnych),
- **gwiazda złota** – jest najwyższym wyróżnieniem i oznacza najwyższą ocenę wszystkich analizowanych sekcji gospodarczych w danym powiecie lub gminie.

Jak wynika z cytowanego opracowania gwiazdą pomarańczową wyróżniony został Powiat Zgorzelecki. W grupie gmin, również wyróżnione zostały jednostki wchodzące w skład Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego tj.:

- **złotą gwiazdą** – m. Bolesławiec, m. Lubań,
- **pomarańczową gwiazdą** – Bogatynia, Bolesławiec, Pieńsk, Siekierczyn, Warta Bolesławiecka, Zawidów, Zgorzelec.

Jak wynika z powyższego zestawienia 9 gmin tworzących ZOF zostało wyróżnionych, co stanowiło 52,9% ogółu gmin wchodzących w skład analizowanego Obszaru.

⁴ H. Godlewska-Majkowska i in. Atrakcyjność inwestycyjna regionów 2017. Województwo dolnośląskie. Raport przygotowany na zlecenie Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu S.A. w Instytucie Przedsiębiorstwa Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, Warszawa, listopad 2017.

Ważną rolę we wspieraniu przedsiębiorczości pełnią instytucje otoczenia biznesu (IOB). Wśród IOB najistotniejszą rolę odgrywają parki technologiczne, parki przemysłowe, centra transferu technologii, inkubatory przedsiębiorczości oraz instytucje Krajowej Sieci Innowacji. Niestety na terenie ZOF pozycja IOB jest niezadawalająca i nieadekwatna do potrzeb wynikających z wyzwań (np. dekarbonizacja), przed jakimi stoi lokalna gospodarka.

O potencjale inwestycyjnym ZOF świadczy również funkcjonowanie Specjalnych Stref Ekonomicznych tj.:

1. Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Małej Przedsiębiorczości, która administruje podstrefy:
 - Nowogrodziec – obecnie oferuje 139,47 ha wolnych terenów inwestycyjnych,
 - Lubań – obecnie oferuje 6,46 ha wolnych terenów inwestycyjnych⁵,
2. Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która administruje podstrefą w Zgorzelcu, obecnie oferuje 70,60 ha wolnych terenów do zainwestowania⁶,
3. Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która administruje podstrefą w Bolesławcu, oferującą obecnie 46,73 ha wolnych terenów do zainwestowania⁷.

W tym miejscu warto zaznaczyć, że potencjał ww. stref wynika z: ich lokalizacji w pobliżu autostrady A4, funkcjonujących już firm oraz granicy państwa i rynku niemieckiego. Niestety niższy poziom pomocy publicznej możliwy do zastosowania na terenie województwa dolnośląskiego w porównaniu do innych Polskich regionów osłabia atrakcyjność inwestycyjną wszystkich SSE z terenu ZOF.

Rynek pracy

Wskaźnik bezrobocia mierzony jako udział zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym był na terenie ZOF niższy niż na Dolnym Śląsku i w 2020 r. wynosił 3,6%. W stosunku do 2014 r. sytuacja w niniejszym zakresie uległa poprawie. W 2014 r. wartość przedmiotowego wskaźnika wynosiła 6,4%.

Tabela 5. Rynek pracy w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	Pracujący na 1000 ludności			Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym		
	2014	2020	2014=100(%)	2014	2020	2014=100(%)
Gmina Bogatynia (m-w)	372	337	90,6	6,0	2,4	40,0
Gmina Bolesławiec (m)	287	309	107,7	4,8	3,5	72,9
Gmina Bolesławiec (w)	71	86	121,1	4,8	3,0	62,5
Gmina Gromadka (w)	163	345	211,7	5,5	3,6	65,5
Gmina Lubań (m)	228	261	114,5	7,0	3,2	45,7
Gmina Lubań (w)	60	65	108,3	9,0	4,6	51,1
Gmina Nowogrodziec (m-w)	228	227	99,6	4,1	3,6	87,8
Gmina Osiecznica (w)	117	125	106,8	5,2	3,8	73,1
Gmina Pieńsk (m-w)	100	80	80,0	7,4	4,2	56,8

⁵ Źródło: <http://ssempl.pl/> [dostęp: 24.02.2025].

⁶ Źródło: <https://lsse.eu/> [dostęp: 24.02.2025].

⁷ Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Międzygminnego Systemu Informacji Przestrzennej [dostęp: 24.02.2025].

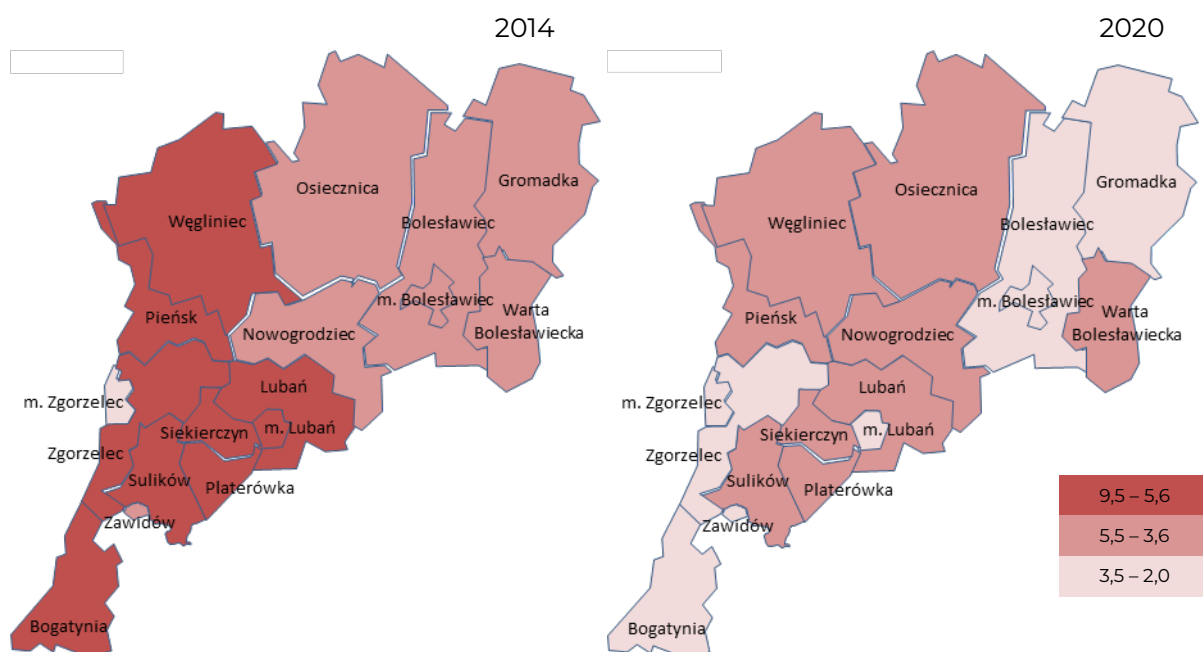
Jednostka terytorialna	Pracujący na 1000 ludności			Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym		
	2014	2020	2014=100(%)	2014	2020	2014=100(%)
Gmina Platerówka (w)	36	71	197,2	9,1	4,5	49,5
Gmina Siekierczyn (w)	79	89	112,7	7,7	5,0	64,9
Gmina Sulików (w)	57	81	142,1	8,8	3,8	43,2
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	89	95	106,7	5,5	3,8	69,1
Gmina Węgliniec (m-w)	105	111	105,7	6,6	4,4	66,7
Gmina Zawidów (m)	132	125	94,7	5,4	3,0	55,6
Gmina Zgorzelec (m)	238	226	95,0	5,6	2,8	50,0
Gmina Zgorzelec (w)	119	128	107,6	6,2	2,6	41,9
Zachodni Obszar Funkcjonalny	146	162	111,3	6,4	3,6	56,9
Dolny Śląsk	251	277	110,4	6,6	4,0	60,6

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

W 2020 r. w przypadku 12 gmin tworzących ZOF wartość analizowanego wskaźnika kształtowała się poniżej średniej regionalnej, która wynosiła 4,0% dla Dolnego Śląska. W najkorzystniejszej sytuacji były gminy: Bogatynia (2,4%), Zgorzelec (2,6%), m. Zgorzelec (2,8%), Zawidów (3,0%) i Bolesławiec (3,0%).

Warto podkreślić, że w 2014 r. wartość niniejszego wskaźnika była niższa niż na Dolnym Śląsku w 10 gminach, a jedna gmina znajdowała się na poziomie regionalnym.

W 2020 r. w najtrudniejszej sytuacji znajdowały się gminy: Siekierczyn (5,0%), Lubań (4,6%), Platerówka (4,5%), Węgliniec (4,4%) i Pieńsk (4,2%).



Rysunek 5. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w 2014 i 2020 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Open Street Map.

Sytuacja na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego w przypadku wartości wskaźnika udziału zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym, kształtowała się zdecydowanie lepiej w porównaniu do POF. Na terenie Południowego Obszaru Funkcjonalnego wartości niniejszych wskaźników kształtowały się powyżej średniej regionalnej i wynosiły odpowiednio 10,8% w 2014 r. i 5,6% w 2020 r.

Podsumowując można stwierdzić, że sytuacja na rynku pracy na terenie ZOF w 2020 r. kształtowała się korzystnie. Wpływał na to m.in. rozwinięty sektor wydobywczy i energetyczny oraz bliskość niemieckiego i czeskiego rynku pracy.

Analizując rynek pracy należy również uwzględnić sytuację grup defaworyzowanych, takich jak np. osoby z niepełnosprawnościami. Jak wynika z publikacji Dolnośląskiego Wojewódzkiego Urzędu Pracy pt. „Informacja o osobach niepełnosprawnych bezrobotnych i poszukujących pracy na dolnośląskim rynku pracy rok 2020” zarejestrowanych było w powiatach:

- bolesławieckim – 123 bezrobotne osoby z niepełnosprawnościami (w tym 50 kobiet),
- lubańskim – 114 bezrobotnych osób z niepełnosprawnościami (46 kobiet),
- zgorzeleckim – 179 bezrobotnych osób z niepełnosprawnościami (56 kobiet).

Należy podkreślić, że odsetek niepełnosprawnych bezrobotnych w powiatach: lubańskim (7,5%) i zgorzeleckim (11,0%) był wyższy od średniej regionalnej (6,7%).

Turystyka

Zachodni Obszar Funkcjonalny posiada potencjał do rozwoju turystyki. Według danych zawartych w „Raporcie o stanie zachowania zabytków nieruchomych w województwie dolnośląskim. Zabytki wpisane do rejestru zabytków (księgi rejestru A i C)” w 2016 r. na terenie powiatów bolesławieckiego, lubańskiego i zgorzeleckiego znajdowało się odpowiednio 215, 193 i 321 zabytków.

Wśród zabytków znajdowały się: kościoły, klasztory, miasta z murami miejskimi, ratuszami, budowlami publicznymi i kamienicami, renesansowe i barokowe pałace, domy przysłupowo-zrębowe oraz przykłady nowoczesnej architektury przemysłowej XIX i XX w.

Możliwości rozwoju turystyki zależne są m.in. od posiadanej bazy noclegowej. W 2020 r. obiekty zbiorowego zakwaterowania funkcjonujące na terenie ZOF dysponowały łącznie 2103 miejscami noclegowymi.

Ważnych informacji na temat potencjału turystycznego Obszaru dostarczają dane dotyczące liczby odwiedzających go turystów. Niestety GUS nie publikuje w układzie gminnym informacji odnośnie do liczby turystów z Polski. Jednak pamiętając o transgranicznym położeniu Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego w diagnozie wykorzystano dane dotyczące turystów zagranicznych.

Jak wynika z danych GUS w 2020 r. ZOF odwiedziło łącznie 30 809 turystów zagranicznych (nierezydentów), którym udzielono 46 273 noclegów. Najwięcej turystów przebywało w gminach: Zgorzelec, Bolesławiec i m. Zgorzelec.

Tabela 6. Turyści zagraniczni (nierezydenci) w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	Turyści zagraniczni		Udzielone noclegi turystom zagranicznym	
	2014	2020	2014	2020
Gmina Bogatynia (m-w)	673	327	908	941
Gmina Bolesławiec (m)	3 919	3 155	5 914	11 678
Gmina Bolesławiec (w)	2 854	5 020	3 017	5 780
Gmina Gromadka (w)	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Gmina Lubań (m)	814	550	1 060	742
Gmina Lubań (w)	52	b.d.	127	b.d.
Gmina Nowogrodziec (m-w)	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Gmina Osiecznica (w)	1 843	2 811	3 714	5 070
Gmina Pieńsk (m-w)	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Gmina Platerówka (w)	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Gmina Siekierczyn (w)	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Gmina Sulików (w)	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Gmina Węgliniec (m-w)	4	b.d.	14	b.d.
Gmina Zawidów (m)	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Gmina Zgorzelec (m)	8 163	3 994	12 818	5 476
Gmina Zgorzelec (w)	12 816	14 952	13 337	16 586
Zachodni Obszar Funkcjonalny	31 138	30 809	40 909	46 273
Dolny Śląsk	510 072	278 009	1 128 234	603 808

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Przemysł wydobywczy

Rozwój gospodarczy ZOF historycznie związany był z przemysłem wydobywczym – węgla brunatnego, ale również miedzi, glin ceramicznych, kaolinu, gipsu, anhydrytu, piaskowca, wapieni, margli. Lokomotywą gospodarczą nie tylko powiatu zgorzeleckiego, ale i całego ZOF są kopalnia węgla brunatnego i elektrownia „Turów”.

Należy jednak pamiętać, że realizowana polityka dekarbonizacji skutkować będzie prawdopodobnie likwidacją kopalni jako regionalnego pracodawcy (ważnego źródła dochodów budżetowych głównie dla gminy Bogatynia), co będzie miało znaczący negatywny wpływ na rynek pracy, a w konsekwencji również na sytuację gospodarczą Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego. Powinno uwzględnić się również w przypadku likwidacji kopalni ryzyko dalszego funkcjonowania elektrowni. Dlatego też należy dążyć do dywersyfikacji działalności gospodarczej na terenie ZOF, w tym m.in. poprzez rozwój turystyki i branż innowacyjnych.

Warto również zaznaczyć, że przemysł wydobywczy, szczególnie glin, był podstawą powstania w powiecie bolesławieckim i w Bolesławcu przemysłu ceramicznego. Warto wspomnieć również o zasobach piaskowca, żwirów oraz piasków szklarskich.

Duży wpływ na obraz gospodarczy Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego ma także sfera gospodarcza związana z eksploatacją zasobów naturalnych i gospodarka leśna.

Sfera społeczna

Potencjał demograficzny

Potencjał demograficzny Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na koniec 2020 r. stanowiło 211 585 mieszkańców, **co stanowiło ok. 7,3% potencjału ludnościowego Dolnego Śląska.**

W strukturze ludności Obszaru zauważalne jest odchylenie od stanu równowagi pomiędzy liczbą kobiet (108 772) a mężczyzn (102 813). W 2020 r. współczynnik feminizacji, który określa liczbę kobiet przypadających na 100 mężczyzn kształtował się na poziomie 105.

Obserwowanym na obszarze ZOF zjawiskiem jest zmniejszanie się liczby ludności. W latach 2014-2020 liczba ludności zmniejszyła się o 2,6%. W analogicznym okresie liczba ludności w województwie dolnośląskim zmniejszyła się o 0,6%.

Tabela 7. Liczba ludności – stan na 31 grudnia w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)
Gmina Bogatynia (m-w)	24 127	22 633	93,8
Mężczyźni	11 869	11 155	94,0
Kobiety	12 258	11 478	93,6
Gmina Bolesławiec (m)	39 464	38 486	97,5
Mężczyźni	18 640	18 128	97,3
Kobiety	20 824	20 358	97,8
Gmina Bolesławiec (w)	14 092	14 863	105,5
Mężczyźni	7 013	7 369	105,1
Kobiety	7 079	7 494	105,9
Gmina Gromadka (w)	5 483	5 317	97,0
Mężczyźni	2 744	2 654	96,7
Kobiety	2 739	2 663	97,2
Gmina Lubań (m)	21 785	20 723	95,1
Mężczyźni	10 342	9 760	94,4
Kobiety	11 443	10 963	95,8
Gmina Lubań (w)	6 580	6 569	99,8
Mężczyźni	3 310	3 311	100,0
Kobiety	3 270	3 258	99,6
Gmina Nowogrodzic (m-w)	15 250	15 229	99,9
Mężczyźni	7 503	7 553	100,7
Kobiety	7 747	7 676	99,1
Gmina Osiecznica (w)	7 558	7 288	96,4
Mężczyźni	3 809	3 662	96,1
Kobiety	3 749	3 626	96,7
Gmina Pieńsk (m-w)	9 274	9 025	97,3
Mężczyźni	4 593	4 453	97,0
Kobiety	4 681	4 572	97,7
Gmina Platerówka (w)	1 657	1 629	98,3
Mężczyźni	860	846	98,4
Kobiety	797	783	98,2
Gmina Siekierczyn (w)	4 539	4 516	99,5
Mężczyźni	2 264	2 266	100,1
Kobiety	2 275	2 250	98,9

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)
Gmina Sulików (w)	6 114	6 030	98,6
Mężczyźni	3 075	3 024	98,3
Kobiety	3 039	3 006	98,9
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	8 499	8 579	100,9
Mężczyźni	4 238	4 247	100,2
Kobiety	4 261	4 332	101,7
Gmina Węglińiec (m-w)	8 608	8 205	95,3
Mężczyźni	4 271	4 061	95,1
Kobiety	4 337	4 144	95,5
Gmina Zawidów (m)	4 315	4 132	95,8
Mężczyźni	2 064	1 960	95,0
Kobiety	2 251	2 172	96,5
Gmina Zgorzelec (m)	31 532	29 810	94,5
Mężczyźni	14 957	14 055	94,0
Kobiety	16 575	15 755	95,1
Gmina Zgorzelec (w)	8 419	8 551	101,6
Mężczyźni	4 231	4 309	101,8
Kobiety	4 188	4 242	101,3
Zachodni Obszar Funkcjonalny	217 296	211 585	97,4
Mężczyźni	105 783	102 813	97,2
Kobiety	111 513	108 772	97,5
Dolny Śląsk	2 908 457	2 891 321	99,4
Mężczyźni	1 398 554	1 389 444	99,3
Kobiety	1 509 903	1 501 877	99,5

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Spadek liczby ludności w latach 2014-2020 odnotowano w 14 gminach wchodzących w skład Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego. Z największym natężeniem zjawisko depopulacji wystąpiło w gminach: Bogatynia (6,2%), m. Zgorzelec (5,5%), m. Lubań (4,9%) i Węglińiec (4,7%). Równocześnie w 3 gminach: Bolesławiec (5,5%), Zgorzelec (1,6%) i Warta Bolesławiecka (0,9%), liczba ludności wzrosła. Położenie tych gmin sugeruje, że mamy do czynienia z migracją ludności z miast na tereny wiejskie.

Na sytuację demograficzną Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego pozytywnie wpływa utrzymujące się dodatnie saldo migracji. W 2020 r. saldo migracji ogółem na 1 tys. mieszkańców wyniosło (0,6). Na przestrzeni lat 2014-2020 sytuacja w niniejszym zakresie uległa polepszeniu. W 2014 r. saldo migracji ogółem na 1 tys. mieszkańców wynosiło (-1,3). Dodatkowo należy podkreślić, iż saldo migracji w przypadku województwa dolnośląskiego było w 2014 r. i 2020 r. dodatnie i wynosiło odpowiednio 0,2 i 1,3.

W 2020 r. dodatnie saldo migracji na 1 tys. mieszkańców zanotowało 10 gmin, w tym 7 gmin powyżej średniej dla Dolnego Śląska, a mianowicie: Bolesławiec (12,6), Zgorzelec (9,2), Siekierczyn (6,0), Pieńsk (3,8), Sulików (3,0), Platerówka (1,9) i Osiecznica (1,8). W pozostałych gminach dominował odpływ ludności, a w największej skali zjawisko to wystąpiło w gminach: Bogatynia (-5,6), m. Bolesławiec (-5,2), m. Zgorzelec (-5,1), Węglińiec (-4,0), m. Lubań (-3,9) i Zawidów (-3,9).

Tabela 8. Ruch naturalny i migracyjny ludności na 1 tys. mieszkańców w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	Przyrost naturalny		Saldo migracji ogółem	
	2014	2020	2014	2020
Gmina Bogatynia (m-w)	-3,3	-8,3	-8,8	-5,6
Gmina Bolesławiec (m)	-2,6	-5,9	-4,2	-5,2
Gmina Bolesławiec (w)	4,2	-0,6	2,6	12,6
Gmina Gromadka (w)	1,6	-3,4	-3,5	-1,3
Gmina Lubań (m)	-2,9	-7,9	-6,3	-3,9
Gmina Lubań (w)	-0,2	-3,5	3,2	0,3
Gmina Nowogrodziec (m-w)	1,6	-0,7	-1,0	0,5
Gmina Osiecznica (w)	2,1	-2,2	6,1	1,8
Gmina Pieńsk (m-w)	-1,3	-6,7	-1,7	3,8
Gmina Platerówka (w)	-1,8	-7,4	-1,8	1,9
Gmina Siekierczyn (w)	1,8	-3,8	0,4	6,0
Gmina Sulików (w)	0,8	-4,0	-3,3	3,0
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	1,5	-4,1	7,3	0,9
Gmina Węglińiec (m-w)	-1,7	-8,1	-8,4	-4,0
Gmina Zawidów (m)	-0,9	-7,0	-6,0	-3,9
Gmina Zgorzelec (m)	-6,0	-9,9	-4,8	-5,1
Gmina Zgorzelec (w)	0,2	-5,3	8,6	9,2
Zachodni Obszar Funkcjonalny	-0,4	-5,2	-1,3	0,6
Południowy Obszar Funkcjonalny	-2,9	-8,5	-2,4	-2,0
Dolny Śląsk	-0,9	-4,1	0,2	1,3

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Wpływ na sytuację demograficzną Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego ma również przyrost naturalny. Na obszarze ZOF w 2020 r. występował ujemny przyrost naturalny. Wartość wskaźnika przyrostu naturalny na 1000 ludności w powyższym roku wynosiła (-5,2). Niestety w stosunku do 2014 r. sytuacja w niniejszym zakresie uległa pogorszeniu. Wprawdzie w 2014 r. wskaźnik również był ujemny, niemniej jednak wynosił on „tylko” (-0,4).

W 2020 r. ujemny przyrost naturalny odnotowano we wszystkich gminach wchodzących w skład Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego. Najniższym wskaźnikiem przyrostu naturalnego na 1000 ludności legitymowały się gminy: m. Zgorzelec (-9,9), Bogatynia (-8,3), Węglińiec (-8,1), m. Lubań (-7,9), Platerówka (-7,4), Zawidów (-7,0), Pieńsk (-6,7). Niestety na przestrzeni lat sytuacja na analizowanym Obszarze pogorszyła się. W 2014 r. dodatni przyrost naturalny zanotowano w ośmiu gminach.

Poddając porównaniu Zachodni Obszar Funkcjonalny do Południowego Obszaru Funkcjonalnego na tle czynników, które wpływają na kształtowanie się bilansu ludnościowego i profilu demograficznego (przyrost naturalny i saldo migracji) możemy zauważyć, że w analizowanym okresie kształtowały się one zdecydowanie lepiej w przypadku ZOF, niż w przypadku POF.

Tabela 9. Wskaźnik obciążenia demograficznego w 2014 i 2020 r.

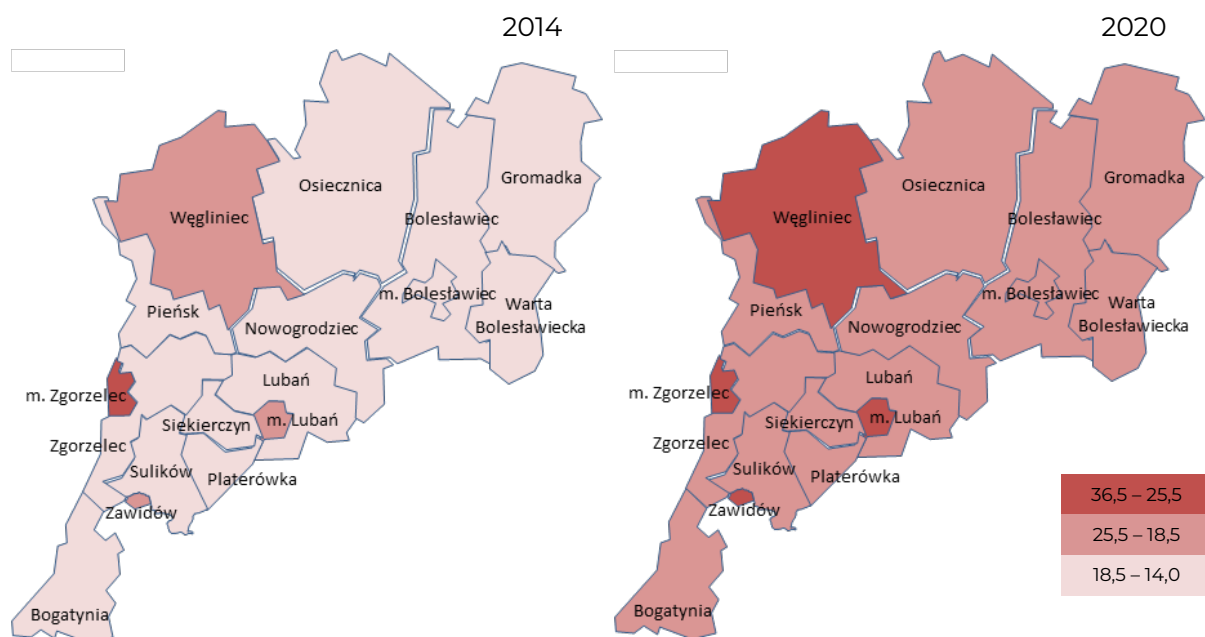
Jednostka terytorialna	Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym			Współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi		
	2014	2020	2014=100(%)	2014	2020	2014=100(%)
Gmina Bogatynia (m-w)	95,3	127,7	134,0	17,8	25,2	141,6
Gmina Bolesławiec (m)	145,0	174,0	120,0	26,0	36,5	140,4
Gmina Bolesławiec (w)	68,7	90,6	131,9	14,2	19,6	138,0
Gmina Gromadka (w)	96,0	124,8	130,0	17,9	25,2	140,8
Gmina Lubań (m)	143,9	189,2	131,5	24,0	35,4	147,5
Gmina Lubań (w)	77,2	107,8	139,6	14,9	22,5	151,0
Gmina Nowogrodziec (m-w)	75,0	94,5	126,0	16,5	20,9	126,7
Gmina Osiecznica (w)	60,5	86,8	143,5	14,4	20,2	140,3
Gmina Pieńsk (m-w)	100,2	124,6	124,4	18,4	25,0	135,9
Gmina Platerówka (w)	76,0	110,4	145,3	16,1	23,5	146,0
Gmina Siekierczyn (w)	92,3	116,3	126,0	18,4	23,7	128,8
Gmina Sulików (w)	81,1	105,4	130,0	16,6	21,6	130,1
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	76,7	101,6	132,5	16,0	21,8	136,3
Gmina Węgliniec (m-w)	106,0	147,6	139,2	20,2	27,7	137,1
Gmina Zawidów (m)	109,2	141,3	129,4	20,7	26,4	127,5
Gmina Zgorzelec (m)	173,3	209,3	120,8	28,2	37,8	134,0
Gmina Zgorzelec (w)	81,8	116,2	142,1	14,7	23,5	159,9
Zachodni Obszar Funkcjonalny	97,5	127,5	130,8	18,5	25,7	138,6
Dolny Śląsk	117,4	137,0	116,7	22,0	29,9	135,9

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego widoczne jest zjawisko starzenia się społeczeństwa, co rzutuje na przyszłe kierunki inwestycji infrastrukturalnych. Przyjmując jako symptom tego zjawiska wskaźnik obciążenia demograficznego osobami starszymi, stwierdzić należy, że sytuacja na terenie ZOF uległa pogorszeniu.

W 2020 r. wartość powyższego wskaźnika dla ZOF wyniosła 25,7 (na Dolnym Śląsku 29,9). W 2014 r. wskaźnik ten kształtował się na poziomie 18,5 (w regionie 22,0). Niemniej jednak sytuacja na analizowanym Obszarze na tle województwa nadal kształtuje się korzystnie.

W 2020 r. wartość wskaźnika obciążenia demograficznego osobami starszymi najwyższa była w gminach miejskich: m. Zgorzelec (37,8), m. Bolesławiec (36,5) i m. Lubań (35,4). Najkorzystniejsza natomiast w gminach: Bolesławiec (19,6) i Osiecznica (20,2).



Rysunek 6. Współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi w 2014 i 2020 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Open Street Map.

Przedstawione powyżej dane świadczą o stopniowym narastaniu problemów demograficznych. Jednocześnie będą one kluczowym czynnikiem decydującym o sposobie funkcjonowania i kierunkach dalszego rozwoju Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego.

Opieka społeczna

Na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego nadal zauważalny jest problem ubóstwa, przejawiający się koniecznością korzystania z pomocy społecznej.

Jak wynika z danych GUS w 2020 r. na obszarze ZOF z pomocy społecznej korzystało 2273 gospodarstw domowych znajdujących się poniżej kryterium dochodowego. Stanowiło to ok. 7,6% ogółu gospodarstw domowych korzystających z pomocy na terenie Dolnego Śląska (przy udziale ludnościowym ok. 7,3%). Można więc stwierdzić, iż problem ubóstwa na analizowanym Obszarze występuje z większym natężeniem. Należy jednak zaznaczyć, że w stosunku do 2014 r. sytuacja uległa poprawie. Wówczas z pomocy korzystało 4506 gospodarstw domowych znajdujących się poniżej kryterium dochodowego.

W analizowanym okresie, porównując 2014 r. do 2020 r., poprawie uległa sytuacja we wszystkich gminach wchodzących w skład ZOF. Największy spadek liczby gospodarstw domowych korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej odnotowano w gminach: Siekierczyn, Sulików, Zawidów, Platerówka, Bogatynia i Gromadka. W gminach tych liczba najuboższych gospodarstw domowych korzystających z pomocy społecznej (poniżej kryterium dochodowego) zmniejszyła się o ponad połowę.

Najwolniej liczba gospodarstw domowych korzystających z pomocy społecznej zmniejszała się w takich gminach jak: Lubań, Nowogrodziec, Warta Bolesławiecka, Osiecznica i Pieńsk.

Tabela 10. Gospodarstwa domowe korzystające ze środowiskowej pomocy społecznej w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	Ogółem			Poniżej kryterium dochodowego		
	2014	2020	2014=100(%)	2014	2020	2014=100(%)
Gmina Bogatynia (m-w)	1074	594	55,3	763	298	39,1
Gmina Bolesławiec (m)	913	569	62,3	554	274	49,5
Gmina Bolesławiec (w)	313	181	57,8	255	122	47,8
Gmina Gromadka (w)	250	142	56,8	185	75	40,5
Gmina Lubań (m)	454	297	65,4	328	182	55,5
Gmina Lubań (w)	97	79	81,4	69	47	68,1
Gmina Nowogrodziec (m-w)	359	275	76,6	249	154	61,8
Gmina Osiecznica (w)	212	143	67,5	146	76	52,1
Gmina Pieńsk (m-w)	329	218	66,3	298	185	62,1
Gmina Platerówka (w)	53	28	52,8	36	16	44,4
Gmina Siekierczyn (w)	123	62	50,4	95	40	42,1
Gmina Sulików (w)	271	142	52,4	236	116	49,2
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	253	182	71,9	193	126	65,3
Gmina Węgliniec (m-w)	330	190	57,6	273	148	54,2
Gmina Zawidów (m)	95	50	52,6	78	38	48,7
Gmina Zgorzelec (m)	779	472	60,6	611	288	47,1
Gmina Zgorzelec (w)	202	128	63,4	137	88	64,2
Zachodni Obszar Funkcjonalny	6 107	3 752	61,4	4 506	2 273	50,4
Dolny Śląsk	75 782	49 869	65,8	55 348	29 956	54,1

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Do czasu wybuchu epidemii, głównych przyczyn ubóstwa upatrywać należało nie tyle w wadliwie funkcjonującym rynku pracy, ile w dysfunkcyjnych postawach samych mieszkańców.

Wskazanie głównych problemów jakie występują na terenie ZOF możliwe jest dzięki analizie powodów przyznania świadczeń z pomocy społecznej. Najczęstszymi powodami ich udzielania według GUS w 2020 r. było:

- w powiecie bolesławieckim – ubóstwo (875), długotrwała lub ciężka choroba (812), niepełnosprawność (563), bezrobocie (494),
- w powiecie lubańskim – ubóstwo (559), długotrwała lub ciężka choroba (425), bezrobocie (424), niepełnosprawność (389),
- w powiecie zgorzeleckim – ubóstwo (1160), długotrwała lub ciężka choroba (876), bezrobocie (697), niepełnosprawność (662).

Wymienione powody otrzymywania świadczeń dominowały również w latach poprzednich. Świadczy to o tym, że problemy na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego pozostają niezmiennie.

Tabela 11. Rodziny, którym na podstawie decyzji udzielono świadczeń z pomocy społecznej w 2014 i 2020 r.

Powody przyznania świadczeń	Powiat bolesławiecki			Powiat lubański			Powiat zgorzelecki		
	2014	2020	2014=100	2014	2020	2014=100	2014	2020	2014=100
Ubóstwo	1 507	875	58,1	946	559	59,1	2 215	1 160	52,4
Bezdomność	138	101	73,2	53	61	115,1	137	122	89,1
Potrzeba ochrony macierzyństwa	235	127	54,0	79	41	51,9	186	74	39,8
Bezrobocie	1 250	494	39,5	1 138	424	37,3	1 897	697	36,7
Niepełnosprawność	867	563	64,9	574	389	67,8	1 000	662	66,2
Długotrwała lub ciężka choroba	1 075	812	75,5	485	425	87,6	1 037	876	84,5
Bezradność w sprawach opiekuńczo-wychowawczych i prowadzenia gospodarstwa domowego	623	298	47,8	241	142	58,9	488	236	48,4
Przemoc w rodzinie	12	14	116,7	14	5	35,7	11	6	54,5
Alkoholizm	257	156	60,7	290	164	56,6	290	225	77,6
Narkomania	13	30	230,8	14	24	171,4	84	76	90,5
Trudności w przystosowaniu do życia po zwolnieniu z zakładu karnego	53	30	56,6	25	9	36,0	61	36	59,0
Sytuacja kryzysowa	6	7	116,7	1	1	100,0	3	8	266,7
Kłęska żywiołowa lub ekologiczna	1	0	0,0	120	0	0,0	3	0	0,0

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Pomoc społeczna nie ogranicza się jedynie do wypłat świadczeń, jest ona również częścią znacznie szerszej polityki senioralnej. W kontekście zachodzącego na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego zjawiska starzenia się społeczeństwa szczególnie ważne jest zapewnienie miejsc opieki seniorom i osobom niesamodzielnym.

W 2020 r. na analizowanym Obszarze funkcjonowało 9 placówek stacjonarnej pomocy społecznej dysponującej łącznie 411 miejscami. W stosunku do 2014 r. wzrosła liczba placówek (o dwie), zmalała natomiast liczba miejsc (o 11). Warto podkreślić, że w przypadku ZOF liczba miejsc w placówkach stanowiła w 2020 r. ok. 5,4% ogółu miejsc na Dolnym Śląsku (przy potencjale ludnościowym 7,3%).

Tabela 12. Placówki stacjonarnej pomocy społecznej (z filiami) w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	Placówki stacjonarnej pomocy społecznej		Miejsca w placówkach stacjonarnej pomocy społecznej	
	2014	2020	2014	2020
Gmina Bogatynia (m-w)	1	1	72	77
Gmina Bolesławiec (m)	2	2	79	63
Gmina Bolesławiec (w)	0	1	0	10
Gmina Gromadka (w)	-	-	-	-
Gmina Lubań (m)	-	-	-	-
Gmina Lubań (w)	-	-	-	-
Gmina Nowogrodziec (m-w)	-	-	-	-
Gmina Osiecznica (w)	0	1	0	12
Gmina Pieńsk (m-w)	-	-	-	-
Gmina Platerówka (w)	-	-	-	-

Jednostka terytorialna	Placówki stacjonarnej pomocy społecznej		Miejsca w placówkach stacjonarnej pomocy społecznej	
	2014	2020	2014	2020
Gmina Siekierzyn (w)	-	-	-	-
Gmina Sulików (w)	-	-	-	-
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	-	-	-	-
Gmina Węglińiec (m-w)	-	-	-	-
Gmina Zawidów (m)	-	-	-	-
Gmina Zgorzelec (m)	4	4	271	249
Gmina Zgorzelec (w)	-	-	-	-
Zachodni Obszar Funkcjonalny	7	9	422	411
Dolny Śląsk	110	125	7 752	7 566

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Miejsca w stacjonarnych placówkach pomocy społecznej w 2020 r. znajdowały się w gminach: m. Zgorzelec (249), Bogatynia (77), m. Bolesławiec (63), Bolesławiec (10) i Osiecznica (12).

Warto również zaznaczyć, że od 2020 r. w gminie Nowogrodziec funkcjonuje Dom Pomocy Społecznej dysponujący 30 miejscami, który nie został ujęty w danych GUS.

Wsparcie dla rodzin realizowane jest również poprzez rozwój systemu opieki nad dziećmi do lat 3. Opieka taka umożliwia podjęcie zatrudnienia przez rodziców, a to sprzyja zarówno aktywizacji zawodowej, jak i ograniczeniu sfery ubóstwa.

Niestety na analizowanym Obszarze istnieje luka infrastrukturalna, która sprawia, że dostępność do miejsc opieki nad dziećmi do lat 3 jest ograniczona. W 2020 r. wartość wskaźnika „dzieci w żłobkach i klubach dziecięcych na 1000 dzieci w wieku do lat 3” dla Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego wynosiła 74 i była niższa od średniej regionalnej wynoszącej 200 oraz niższa od średniej dla Południowego Obszaru Funkcjonalnego wynoszącej 109.

Tabela 13. Dzieci w żłobkach i klubach dziecięcych na 1000 dzieci w wieku do lat 3 w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2020
Gmina Bogatynia (m-w)	107	157	146,7	78,5
Gmina Bolesławiec (m)	82	78	95,1	39,0
Gmina Bolesławiec (w)	0	45	-	22,5
Gmina Gromadka (w)	0	117	-	58,5
Gmina Lubań (m)	149	172	115,4	86,0
Gmina Lubań (w)	-	-	-	-
Gmina Nowogrodziec (m-w)	-	-	-	-
Gmina Osiecznica (w)	-	-	-	-
Gmina Pieńsk (m-w)	-	-	-	-
Gmina Platerówka (w)	-	-	-	-
Gmina Siekierzyn (w)	-	-	-	-
Gmina Sulików (w)	-	-	-	-
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	-	-	-	-
Gmina Węglińiec (m-w)	-	-	-	-
Gmina Zawidów (m)	-	-	-	-
Gmina Zgorzelec (m)	126	299	237,3	149,5
Gmina Zgorzelec (w)	69	393	569,6	196,5

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2020
Zachodni Obszar Funkcjonalny	31	74	236,6	37,1
Południowy Obszar Funkcjonalny	44	109	250,5	54,7
Dolny Śląsk	100	200	200,0	100,0

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Najwyższą wartość przedmiotowy wskaźnik osiągnął w gminach: Zgorzelec (393) i m. Zgorzelec (299). W przypadku tych gmin wartość kształtowała się powyżej średniej dla Dolnego Śląska.

Należy zaznaczyć, że nie wszystkie gminy dysponowały miejscami opieki nad dziećmi do lat 3. Jak wynika z danych GUS sytuacja taka w 2020 r. występowała w gminach: Lubań, Nowogrodzic, Osiecznica, Pieńsk, Platerówka, Siekierczyn, Sulików, Warta Bolesławiecka, Węgliniec i Zawidów.

Tabela 14. Żłobki i kluby dziecięce w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)
Gmina Bogatynia (m-w)	1	1	100,0
Gmina Bolesławiec (m)	3	2	66,7
Gmina Bolesławiec (w)	0	1	-
Gmina Gromadka (w)	0	1	-
Gmina Lubań (m)	2	3	150,0
Gmina Lubań (w)	0	0	-
Gmina Nowogrodzic (m-w)	0	0	-
Gmina Osiecznica (w)	0	0	-
Gmina Pieńsk (m-w)	0	0	-
Gmina Platerówka (w)	0	0	-
Gmina Siekierczyn (w)	0	0	-
Gmina Sulików (w)	0	0	-
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	0	0	-
Gmina Węgliniec (m-w)	0	0	-
Gmina Zawidów (m)	0	0	-
Gmina Zgorzelec (m)	3	4	133,3
Gmina Zgorzelec (w)	1	1	100,0
Zachodni Obszar Funkcjonalny	10	13	130,0
Dolny Śląsk	210	479	228,1

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Analizując szerzej system opieki nad dziećmi do lat 3, warto podkreślić, że w 2020 r. na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego funkcjonowało zaledwie 13 żłobków i klubów dziecięcych. W porównaniu do 2014 r. ich liczba wzrosła jedynie o 3, co stanowiło wzrost na poziomie 30%. Jest to istotnie niezadowalający fakt, biorąc pod uwagę, iż na Dolnym Śląsku wzrost ten był ponad dwukrotny i wynosił ok. 128%.

Problemy z dostępnością do infrastruktury opieki nad dziećmi do lat 3 uznać należy, za barierę rozwojową dla osób wracających lub wchodzących na rynek pracy, który dotyczy w szczególności osób młodych z terenu ZOF.

W związku z Rządowym Programem Aktywny Rodzic liczba punktów opieki nad dziećmi do lat 3 uległa zmianie i nastąpił wzrost ich liczby.

Aktywność ludności

Aktywność społeczna mierzona liczbą organizacji pozarządowych na 10 tys. mieszkańców była na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego w 2020 r. niższa niż na Dolnym Śląsku. W 2020 r. wartość powyższego wskaźnika wynosiła w przypadku ZOF 33, podczas gdy w województwie dolnośląskim i POF wynosiła 43.

Na przestrzeni lat 2014-2020 liczba organizacji pozarządowych na 10 tys. mieszkańców wzrosła na analizowanym Obszarze o ok. 23,2%, a tempo tego wzrostu było o 3,8 punktu procentowego szybsze niż w województwie oraz o 3,1 p.p. mniejsze niż na terenie Południowego Obszaru Funkcjonalnego.

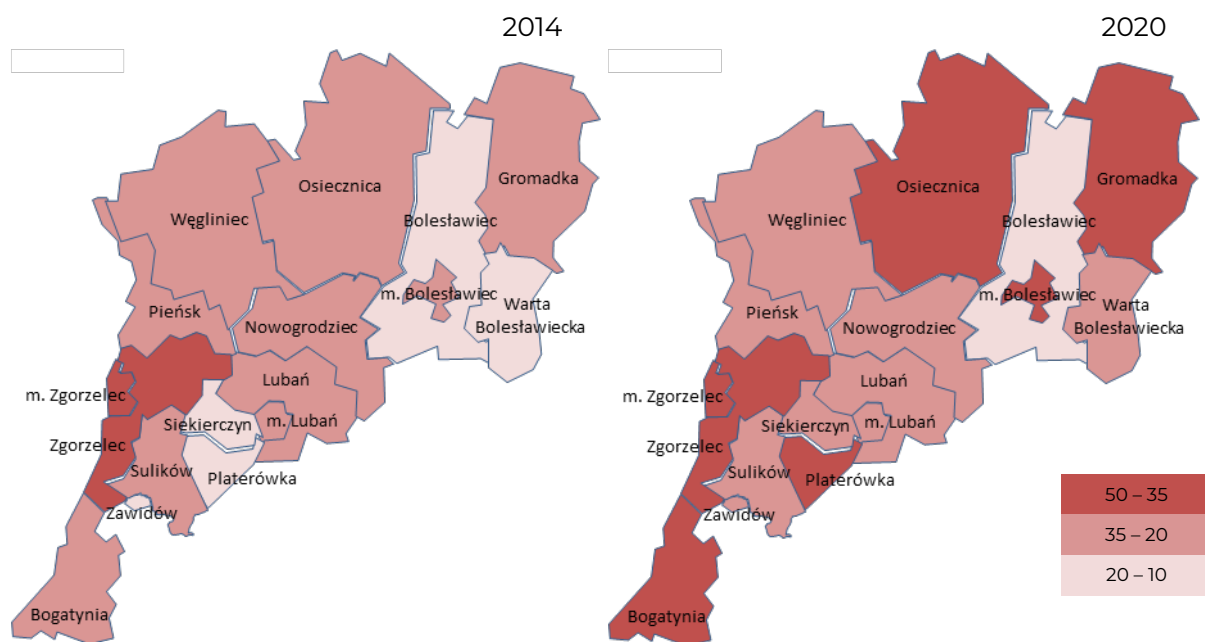
Tabela 15. Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tys. mieszkańców w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2020
Gmina Bogatynia (m-w)	35	38	108,6	88,4
Gmina Bolesławiec (m)	29	35	120,7	81,4
Gmina Bolesławiec (w)	12	18	150,0	41,9
Gmina Gromadka (w)	31	39	125,8	90,7
Gmina Lubań (m)	24	26	108,3	60,5
Gmina Lubań (w)	26	30	115,4	69,8
Gmina Nowogrodzic (m-w)	22	27	122,7	62,8
Gmina Osiecznica (w)	28	43	153,6	100,0
Gmina Pieńsk (m-w)	27	32	118,5	74,4
Gmina Platerówka (w)	18	37	205,6	86,0
Gmina Siekierczyn (w)	18	27	150,0	62,8
Gmina Sulików (w)	34	33	97,1	76,7
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	19	22	115,8	51,2
Gmina Węglińiec (m-w)	33	35	106,1	81,4
Gmina Zawidów (m)	19	22	115,8	51,2
Gmina Zgorzelec (m)	45	50	111,1	116,3
Gmina Zgorzelec (w)	36	48	133,3	111,6
Zachodni Obszar Funkcjonalny	27	33	123,2	76,9
Południowy Obszar Funkcjonalny	34	43	126,3	100,0
Dolny Śląsk	36	43	119,4	100,0

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

W ramach ZOF w 2020 r. najwięcej organizacji pozarządowych, w stosunku do liczby ludności, funkcjonowało w gminach: m. Zgorzelec (50), Zgorzelec (48), Osiecznica (43) i Gromadka (39). Najmniejsze nasycenie organizacjami pozarządowymi odnotowano w gminach: Bolesławiec (18), Warta Bolesławiecka (22) i Zawidów (22).

W stosunku do 2014 r. największy progres w liczbie organizacji pozarządowych na 10 tys. mieszkańców widoczny był w gminach: Platerówka (105,6%), Osiecznica (53,6%), Bolesławiec (50,0%) i Siekierczyn (50,0%). W przypadku gminy Sulików liczba organizacji pozarządowych na 10 tys. mieszkańców zmniejszyła się.



Rysunek 7. Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tys. mieszkańców w 2014 i 2020 r.
Źródło: opracowanie własne na podstawie Open Street Map.

Wychowanie przedszkolne

Potencjał społeczny i gospodarczy na przestrzeni lat buduje się m.in. poprzez przełamywanie barier w zakresie dostępu do edukacji i to już od okresu przedszkolnego. Dostęp do przedszkoli umożliwia podjęcie zatrudnienia przez rodziców, a tym samym może przyczyniać się do ograniczenia sfery ubóstwa.

Analizując liczbę przedszkoli, oddziałów i dzieci do nich uczęszczających według danych GUS, na obszarze ZOF można zaobserwować:

- spadek liczby przedszkoli ogółem z 112 w 2014 r. do 105 w 2020 r.,
- wzrost liczby oddziałów przedszkolnych z 284 w 2014 do 346 w 2020 r.,
- wzrost dzieci uczęszczających do przedszkoli z 6255 w 2014 r. do 7012 w 2020 r.

Tabela 16. Przedszkola w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	Ogółem		Oddziały		Dzieci	
	2014	2020	2014	2020	2014	2020
Gmina Bogatynia (m-w)	9	8	34	33	775	671
Gmina Bolesławiec (m)	17	14	56	72	1 369	1 566
Gmina Bolesławiec (w)	9	9	15	22	276	448
Gmina Gromadka (w)	4	4	5	8	113	149
Gmina Lubań (m)	5	7	27	35	644	746
Gmina Lubań (w)	4	4	7	9	147	167
Gmina Nowogrodziec (m-w)	9	7	19	21	359	468
Gmina Osiecznica (w)	7	5	12	13	246	275
Gmina Pieńsk (m-w)	3	4	9	13	197	250
Gmina Platerówka (w)	1	1	2	3	30	47
Gmina Siekierczyn (w)	2	2	5	5	95	98
Gmina Sulików (w)	3	2	6	7	148	133
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	9	9	12	17	243	284
Gmina Węglińiec (m-w)	7	7	13	11	261	215

Jednostka terytorialna	Ogółem		Oddziały		Dzieci	
	2014	2020	2014	2020	2014	2020
Gmina Zawidów (m)	1	2	5	6	127	131
Gmina Zgorzelec (m)	16	14	48	57	1 036	1 114
Gmina Zgorzelec (w)	6	6	9	14	189	250
Zachodni Obszar Funkcjonalny	112	105	284	346	6 255	7 012
Dolny Śląsk	1 460	1 467	4 293	5 158	89 349	104 264

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Jak wynika z innych danych w 2020 r. odsetek dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym był na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego niższy od średniej na Dolnym Śląsku. W 2020 r. na 1000 dzieci w wieku 3-5 lat opieką przedszkolną na obszarze ZOF objętych było 777 dzieci, podczas gdy średnia dla Dolnego Śląska wynosiła 888. Za pozytywny uznać należy natomiast fakt, że w stosunku do 2014 r. tempo wzrostu analizowanego wskaźnika wynoszące 13,9% było wyższe niż w regionie (11,0%). Niemniej jednak na tle województwa dolnośląskiego mieszkańcy ZOF mają mniejszy dostęp do infrastruktury przedszkolnej.

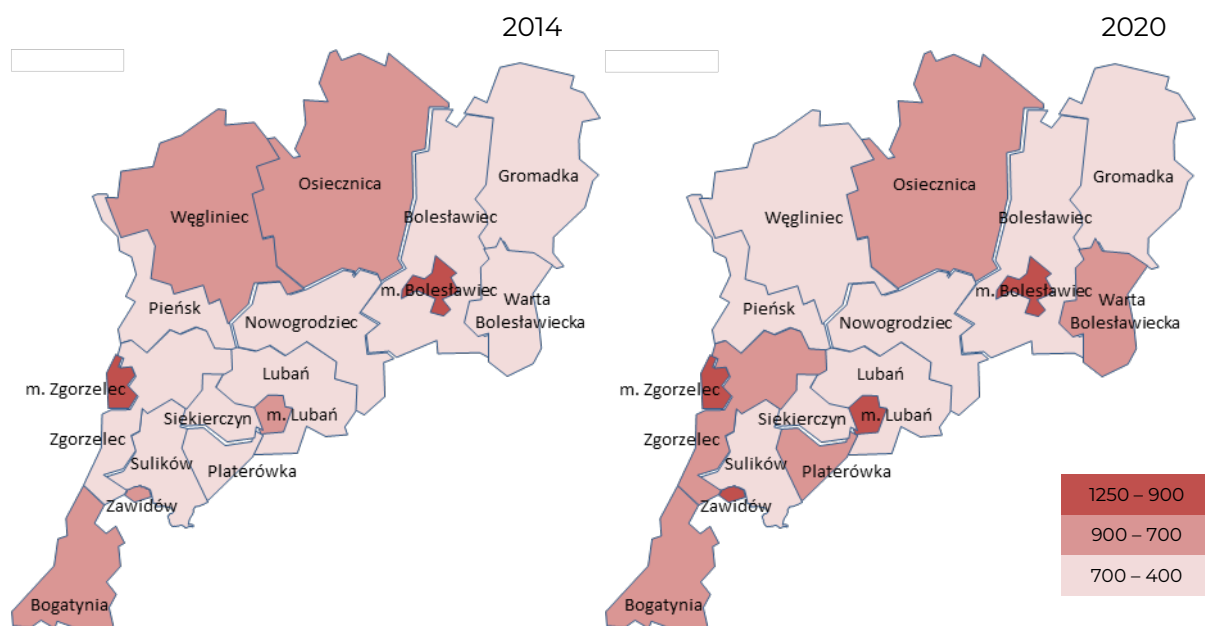
Tabela 17. Dzieci w przedszkolach na 1000 dzieci w wieku 3-5 lat w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2020
Gmina Bogatynia (m-w)	822	793	96,5	89,3
Gmina Bolesławiec (m)	941	1 078	114,6	121,4
Gmina Bolesławiec (w)	429	667	155,5	75,1
Gmina Gromadka (w)	526	667	126,8	75,1
Gmina Lubań (m)	799	1 070	133,9	120,5
Gmina Lubań (w)	624	617	98,9	69,5
Gmina Nowogrodzice (m-w)	527	635	120,5	71,5
Gmina Osiecznica (w)	755	809	107,2	91,1
Gmina Pieńsk (m-w)	574	650	113,2	73,2
Gmina Platerówka (w)	472	725	153,6	81,6
Gmina Siekierzyn (w)	602	462	76,7	52,0
Gmina Sulików (w)	564	548	97,2	61,7
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	674	759	112,6	85,5
Gmina Węgliniec (m-w)	743	675	90,8	76,0
Gmina Zawidów (m)	869	1 038	119,4	116,9
Gmina Zgorzelec (m)	1 024	1 202	117,4	135,4
Gmina Zgorzelec (w)	650	813	125,1	91,6
Zachodni Obszar Funkcjonalny	682	777	113,9	87,5
Dolny Śląsk	800	888	111,0	100,0

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

W największym stopniu wychowaniem przedszkolnym w 2020 r. objęte były dzieci w gminach: m. Zgorzelec (1202), m. Bolesławiec (1078), m. Lubań (1070) i Zawidów (1038). W tych gminach analizowany wskaźnik kształtował się powyżej średniej regionalnej. W przypadku gmin, w których wartość wskaźnika przekroczyła 1000 można pokusić się o stwierdzenie, że pełnią one istotną rolę w zakresie wychowania przedszkolnego także dla gmin sąsiednich.

W 2020 r. najmniej dzieci (na 1 tys. w wieku 3-5 lat) objętych było wychowaniem przedszkolnym w gminach: Siekierczyn (462), Sulików (548), Lubań (617), Nowogrodziec (635) i Pieńsk (650).



Rysunek 8. Dzieci w przedszkolach na 1000 dzieci w wieku 3-5 lat w 2014 i 2020 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Open Street Map.

Przyczyn powyższego stanu rzeczy nie można sprowadzać wyłącznie do braku miejsc w przedszkolach, czy też klubach dziecięcych. Powodów istniejącej sytuacji upatrywać można również w takich czynnikach jak: nieadekwatna do potrzeb ludności lokalizacja przedszkoli utrudniająca dowóz i odbiór dzieci, problemy z funkcjonowaniem transportu publicznego, wysokie (w stosunku do wynagrodzeń) koszty opieki przedszkolnej.

Edukacja szkolna

Istotną kwestią związaną ze sferą społeczną jest edukacja szkolna. Na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego w 2020 r. według danych GUS funkcjonowało 77 szkół podstawowych, do których uczęszczało blisko 16 tys. uczniów.

Tabela 18. Szkoły podstawowe w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	Szkoły ogółem			Uczniowie w szkołach		
	2014	2020	2014=100(%)	2014	2020	2014=100(%)
Gmina Bogatynia (m-w)	6	7	116,7	1 382	1 659	120,0
Gmina Boleśławiec (m)	8	8	100,0	2 338	3 240	138,6
Gmina Boleśławiec (w)	8	8	100,0	651	929	142,7
Gmina Gromadka (w)	3	3	100,0	310	377	121,6
Gmina Lubań (m)	5	5	100,0	1 176	1 577	134,1
Gmina Lubań (w)	4	4	100,0	370	437	118,1
Gmina Nowogrodziec (m-w)	7	6	85,7	945	1 173	124,1
Gmina Osiecznica (w)	5	4	80,0	664	688	103,6
Gmina Pieńsk (m-w)	2	3	150,0	517	543	105,0
Gmina Platerówka (w)	1	2	200,0	102	100	98,0
Gmina Siekierczyn (w)	2	2	100,0	225	297	132,0
Gmina Sulików (w)	2	2	100,0	287	362	126,1

Jednostka terytorialna	Szkoły ogółem			Uczniowie w szkołach		
	2014	2020	2014=100(%)	2014	2020	2014=100(%)
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	5	6	120,0	547	704	128,7
Gmina Węglińiec (m-w)	4	4	100,0	485	620	127,8
Gmina Zawidów (m)	1	1	100,0	270	289	107,0
Gmina Zgorzelec (m)	6	7	116,7	1 804	2 509	139,1
Gmina Zgorzelec (w)	4	5	125,0	352	449	127,6
Zachodni Obszar Funkcjonalny	73	77	105,5	12 425	15 953	128,4
Dolny Śląsk	798	870	109,0	159 402	222 475	139,6

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

O sytuacji szkolnictwa podstawowego świadczą m.in. wyniki egzaminu ósmoklasisty. Niestety, jak wynika z danych Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej we Wrocławiu (OKE Wrocław) średnie wyniki egzaminu z języka polskiego, matematyki i języka angielskiego uzyskane przez uczniów uczęszczających do szkół zlokalizowanych na terenie ZOF kształtują się poniżej średniej dla Dolnego Śląska oraz porównywalnie na poziomie średnich dla POF.

Analizując wyniki z egzaminu można zauważyć, że różnica w wynikach osiągniętych przez uczniów ze szkół zlokalizowanych na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego i województwa dolnośląskiego waha się w przedziale od 2,0 p.p. w przypadku języka angielskiego do 6,2 p.p. w przypadku języka polskiego.

Wyniki egzaminu ósmoklasisty dla ZOF w porównaniu do wyników osiągniętych przez uczniów uczęszczających do szkół na terenie Południowego Obszaru Funkcjonalnego kształtowały się: z języka polskiego o 3,4 p.p. na korzyść POF, z matematyki o 0,4 p.p. na korzyść POF, z języka angielskiego o 5,1 p.p. na korzyść ZOF.

Tabela 19. Wyniki egzaminu ósmoklasisty (2020 r.)

Jednostka terytorialna	Język polski	Matematyka	Język angielski
Gmina Bogatynia (m-w)	50,2	35,3	49,1
Gmina Bolesławiec (m)	59,8	44,9	58,3
Gmina Bolesławiec (w)	65,4	47,3	56,1
Gmina Gromadka (w)	45,8	37,3	51,7
Gmina Lubań (m)	54,6	36,2	48,1
Gmina Lubań (w)	57,5	44,1	57,4
Gmina Nowogrodzic (m-w)	57,4	38,4	46,7
Gmina Osiecznica (w)	55,1	40,2	48,4
Gmina Pieńsk (m-w)	46,6	36,3	49,6
Gmina Platerówka (w)	57,7	36,2	83,0
Gmina Siekierzyn (w)	61,0	39,5	52,7
Gmina Sulików (w)	56,0	39,4	38,4
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	58,4	42,1	46,3
Gmina Węglińiec (m-w)	51,8	41,4	45,1
Gmina Zawidów (m)	52,8	31,4	41,9
Gmina Zgorzelec (m)	55,2	41,3	59,6
Gmina Zgorzelec (w)	54,7	37,6	68,4
Zachodni Obszar Funkcjonalny	52,6	39,3	53,0
Południowy Obszar Funkcjonalny	56,0	39,7	47,9
Dolny Śląsk	58,8	44,5	55,0

Źródło: opracowanie na podstawie OKE Wrocław.

Na podstawie danych OKE Wrocław można stwierdzić, że w przypadku egzaminu ósmoklasisty:

- z języka polskiego wyniki powyżej średniej wojewódzkiej uzyskali uczniowie uczęszczający do szkół w trzech gminach: Bolesławiec, m. Bolesławiec, Siekierczyn,
- z matematyki wyniki powyżej średniej wojewódzkiej uzyskali uczniowie uczęszczający do szkół w dwóch gminach: Bolesławiec, m. Bolesławiec,
- z języka angielskiego wyniki powyżej średniej wojewódzkiej uzyskali uczniowie uczęszczający do szkół w gminach: Bolesławiec, m. Bolesławiec, Lubań, Platerówka, Zgorzelec, m. Zgorzelec.

Powyższa sytuacja może świadczyć o zbyt małej dodatkowej ofercie edukacyjnej, pozwalającej rozwijać zainteresowania uczniów. Dlatego też, należy podejmować działania wspierające realizację zajęć dodatkowych.

Na poziom edukacji wpływać może także stan infrastruktury. Niestety podkreślić należy, że stan techniczny placówek edukacyjnych jest niejednokrotnie niezadawalający i wymaga modernizacji. Podkreślić również należy niezadawalający stan wyposażenia pracowni przedmiotowych.

Na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego funkcjonuje również szkolnictwo zawodowe (branżowe I stopnia). Niestety na przestrzeni lat postępował jego regres. Jak przedstawiają dane GUS, w 2020 r. na obszarze ZOF funkcjonowało 8 szkół branżowych I stopnia dla młodzieży (bez specjalnych).

Szkoły branżowe I stopnia (bez specjalnych) działały w takich gminach jak: m. Bolesławiec (4 szkoły), Lubań (2), Bogatynia (1) i m. Zgorzelec (1). Postępujący przez lata upadek szkolnictwa zawodowego sprawił, że system edukacji nie zawsze jest dostosowany do potrzeb rynku.

Szkolnictwo średnie koncentruje się w miastach Bolesławcu, Bogatyni, Lubaniu i Zgorzelcu. O jakości kształcenia świadczy średnia zdawalność matur. Według danych OKE Wrocław, w 2020 r. w przypadku języka angielskiego i matematyki zdawalność matur na analizowanym Obszarze była porównywalna ze średnią wojewódzką. Natomiast w przypadku języka polskiego zdawalność ta była wyraźnie niższa w powiatach Bolesławieckim i Zgorzeleckim.

Na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego funkcjonują dwie placówki doskonalenia nauczycieli – Powiatowe Centrum Edukacyjne w Lubaniu⁸ oraz Powiatowe Centrum Edukacji i Kształcenia Kadr w Bolesławcu⁹, świadczące usługi w zakresie doskonalenia nauczycieli i wspierania uzdolnień dzieci i młodzieży. Należy wspierać rozwój zawodowy nauczycieli oraz uzdolnień dzieci i młodzieży w całym ZOF poprzez aktywne działania placówek doskonalenia nauczycieli kierowane do wszystkich szkół i placówek oświatowych.

⁸ <https://pceluban.pl/> [dostęp: 5 października 2020].

⁹ <https://boleslawiec.pceikk.pl/> [dostęp: 5 października 2020].

Opieka zdrowotna

Na potencjał sfery społecznej duży wpływ ma infrastruktura służby zdrowia. Specjalistyczną opiekę medyczną zapewniają mieszkańcom ZOF: szpital wojewódzki, trzy szpitale powiatowe i jeden szpital gminny. Szpitale zlokalizowane są w:

- Bolesławcu – Wojewódzki Szpital dla Nerwowo i Psychicznie Chorych w Bolesławcu,
- Bolesławcu – Zespół Opieki Zdrowotnej w Bolesławcu:
 - 10 oddziałów (Chorób Wewnętrznych, Neurologiczny, Anestezjologii i Intensywnej Terapii, Chorób Zakaźnych, Pediatriczny, Ginekologiczno-Położniczy, Neonatologiczny, Chirurgii Ogólnej z Pododdziałem Chirurgii Onkologicznej, Chirurgii Urazowo-Ortopedycznej, szpitalny Oddział Ratunkowy – SOR),
 - 4 pracownie (Endoskopii, Laboratorium, USG, Dział Fizjoterapii),
 - 13 poradni (Onkologiczna, Chirurgii ogólnej, Chirurgii urazowo-ortopedycznej, Chorób zakaźnych, Diabetologiczna, Nadciśnienia tętniczego, Ginekologiczno-położnicza, Urologiczna, Bezpłatna cytologia – Poradnia ginekologiczno-położnicza, Otolaryngologiczna, Neonatologiczna, Gastroenterologiczna, Endokrynologiczna),
- Bogatyni – Samodzielny Publiczny Zespół Opieki Zdrowotnej w Bogatyni, Szpital Gminny Bogatynia:
 - 5 oddziałów (Chirurgiczny, Wewnętrzny, Ginekologiczno-Położniczy, Pediatriczny, Neonatologiczny),
 - 10 poradni specjalistycznych (Alergologiczna, Dermatologiczna, Ginekologiczno-Położnicza, Urologiczna, Chirurgii Ogólnej, Chirurgii Urazowo-Ortopedycznej, Otolaryngologiczna, Medycyny Pracy, Stomatologiczna, Dział Fizjoterapii),
- Lubaniu – NZOZ Łużyckie Centrum Medyczne w Lubaniu Sp. z o.o.:
 - 11 oddziałów (Anestezjologii i Intensywnej Terapii, Chirurgii Ogólnej, Chirurgii Urazowo-Ortopedycznej, Chorób Wewnętrznych, Ginekologiczno-Położniczy, Otolaryngologiczny, Okulistyczny, Neonatologiczny, Neurologiczny, Pediatriczny, Rehabilitacyjny),
 - 5 pracowni (Medyczne Laboratorium Diagnostyczne, RTG, TK, USG, Endoskopii)
 - 11 poradni specjalistycznych (Neurologiczna, Urologiczna, Ortodontyczna, Chirurgii Ogólnej, Chirurgii Urazowo-Ortopedycznej, Chirurgii Onkologicznej, Okulistyczna, Otolaryngologiczna, Ginekologiczna, Zdrowia Psychicznego, Kardiologiczna),
- Zgorzelcu – Wielospecjalistyczny Szpital – Samodzielny Publiczny Szpital Opieki Zdrowotnej w Zgorzelcu:
 - 14 oddziałów (SOR, Kardiologiczny, Pediatriczny, Ginekologiczno-Położniczy, Chirurgii Urazowo-Ortopedycznej, Neurologiczny z Pododdziałem Udarowym, Urologii, Chorób Wewnętrznych,

- Anestezjologii i Intensywnej Terapii, Neonatologiczny, Chirurgii Ogólnej i Onkologicznej, Otolaryngologiczny, Okulistyczny, Onkologii Klinicznej),
- o 8 poradni (Endokrynologiczna, Urologiczna, Chirurgiczna, Ortopedyczna, Ginekologiczno-Położnicza, Diabetologiczna, Hematologiczna, Nefrologiczna).

Na terenie ZOF funkcjonują również trzy Zakłady Opiekuńczo-Lecznicze, a mianowicie:

- Zakład Opiekuńczo-Leczniczy w Zgorzelcu,
- Samodzielny Publiczny Zespół Zakładów Opieki Zdrowotnej Zakład Opiekuńczo-Leczniczy Zakład Opieki Paliatywno-Hospicyjnej w Nowogrodźcu,
- Zakład Opiekuńczo-Leczniczy w Sieniawce przy Wielospecjalistycznym Szpitalu SP ZOZ w Zgorzelcu.

Wskaźnikiem odzwierciedlającym dostępność do placówek medycznych jest wskaźnik przychodni na 10 tys. mieszkańców. W 2020 r. wartość niniejszego wskaźnika dla ZOF wynosiła 3 i kształtowała się poniżej średniej regionalnej (5).

Wskaźnikiem, który przynajmniej częściowo obrazuje dostępność opieki medycznej dla ludności, jest liczba lekarzy (personel pracujący ogółem) na 10 tys. mieszkańców. Na przestrzeni lat 2014-2020 w powiatach wchodzących w skład ZOF odnotowano:

- w powiecie bolesławieckim wzrost wartości wskaźnika z 27,2 do 30,7,
- w powiecie lubańskim wzrost wartości wskaźnika z 22,2 do 24,9,
- w powiecie zgorzeleckim spadek wartości wskaźnika z 28,1 do 26,4.

Wartości te kształtowały się poniżej średniej dla Dolnego Śląska. Wskaźnik liczby lekarzy (personelu pracującego ogółem) na 10 tys. mieszkańców w regionie w 2020 r. wyniósł 57,8.

Analizując dostępność do usług medycznych, należy pamiętać, że lokalne ośrodki zdrowia, w bardzo ograniczonym zakresie gwarantują dostęp do lekarzy specjalistów, co negatywnie wpływa na bezpieczeństwo zdrowotne mieszkańców.

Kultura, sport i rekreacja

Na obszarze ZOF występują liczne zabytki o dużych walorach historycznych, jednak ich stan jest niejednokrotnie niezadawalający. Potencjał kulturalny tworzą również lokalne ośrodki kultury, niejednokrotnie finansowane przez gminy i użytkujące majątek komunalny.

Według danych GUS w 2020 r. na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego swoją działalność prowadziło łącznie 34 centrów, domów, ośrodków kultury, klubów i świetlic. W porównaniu do 2014 r., jest to o 7 więcej, co stanowi wzrost ich liczby na poziomie ok. 25,9%.

Wartość wskaźnika centrów, domów i ośrodków kultury, klubów i świetlic na 10 tys. mieszkańców może świadczyć m.in. o dostępności społeczeństwa do ośrodków kultury. W analizowanym okresie średnia powyższego wskaźnika dla gmin wchodzących w skład Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego była wyższa od średniej dla Dolnego Śląska.

Możemy zatem wyciągnąć wniosek, że ich dostępność na terenie ZOF jest relatywnie lepsza niż w regionie.

Tabela 20. Centra, domy i ośrodki kultury, kluby i świetlice w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	Ogółem			Na 10 tys. mieszkańców		
	2014	2020	2014=100(%)	2014	2020	2014=100(%)
Gmina Bogatynia (m-w)	1	1	100,0	0,4	0,4	100,0
Gmina Bolesławiec (m)	1	1	100,0	0,3	0,3	100,0
Gmina Bolesławiec (w)	1	1	100,0	0,7	0,7	100,0
Gmina Gromadka (w)	1	1	100,0	1,8	1,9	105,6
Gmina Lubań (m)	2	2	100,0	0,9	1,0	111,1
Gmina Lubań (w)	b.d.	b.d.	-	b.d.	b.d.	-
Gmina Nowogrodziec (m-w)	1	1	100,0	0,7	0,7	100,0
Gmina Osiecznica (w)	0	1	-	0,0	1,4	-
Gmina Pieńsk (m-w)	1	1	100,0	1,1	1,1	100,0
Gmina Platerówka (w)	b.d.	b.d.	-	b.d.	b.d.	-
Gmina Siekierczyn (w)	2	2	100,0	4,4	4,4	100,0
Gmina Sulików (w)	4	4	100,0	6,5	6,6	101,5
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	6	11	183,3	7,1	12,8	180,3
Gmina Węgliń (m-w)	4	5	125,0	4,6	6,1	132,6
Gmina Zawidów (m)	1	1	100,0	2,3	2,4	104,3
Gmina Zgorzelec (m)	1	1	100,0	0,3	0,3	100,0
Gmina Zgorzelec (w)	1	1	100,0	1,2	1,2	100,0
Zachodni Obszar Funkcjonalny	27	34	125,9	2,2	2,8	127,9
Dolny Śląsk	298	311	104,4	1,0	1,1	110,0

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Ofertę kulturalną Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego wzmacniają liczne wydarzenia o znaczeniu ponadlokalnym. Równocześnie na terenie ZOF odbywają się liczne cykliczne zawody sportowe.

Do najważniejszych wydarzeń kulturalnych i sportowych zaliczyć można m.in.:

- Bolesławieckie Święto Ceramiki,
- Międzynarodowy Plener Ceramiczno-Rzeźbiarski w Bolesławcu (ponad 60 edycji),
- Festiwal Kultury Południowosłowiańskiej w Bolesławcu,
- Turniej Małych Form Satyrycznych w Bogatyni,
- Festiwal Hałda Jazz w Bogatyni,
- Festiwal Blues nad Bobrem,
- Sudecki Festiwal Mineralów „LAWA” w Lubaniu – jedna z największych w Europie imprez związanych z geologią i mineralogią,
- Księstwo Czocho – koronacja, występy muzyki średniowiecza i renesansu, pokazy walk rycerskich, sztuka teatru, poezja śpiewana, nocne zwiedzanie zamku, występy gwiazd muzyki i kabaretu,
- Międzynarodowy Festiwal Folklorystyczny „Bukowińskie Spotkania”,
- Lubański Festiwal Orkiestr Dętych,
- „Henryki” – ogólnopolskie Imieniny Henryka, Henryki i Henrykowa – impreza cykliczna organizowana w Henrykowie Lubańskim,

- „Pałacowe spotkania z historią” – cykl historycznych imprez plenerowych, których celem jest zachowanie dziedzictwa kulturowego gminy Siekierczyn,
- Międzynarodowe Dni Messiaena w Zgorzelcu – organizowane przez niemieckie stowarzyszenie „Meetingpoint Music Messiaen” we współpracy z Fundacją Pamięć, Edukacja, Kultura upamiętnia obozowe prawykonanie z 15 stycznia 1941 r. utworu „Kwartet na koniec czasu”, ponadto na program festiwalu składają się wydarzenia muzyczne, wykłady, dyskusje i debaty związane z historią Stalagu VIIIA,
- Dni Zgorzelca w ramach, których organizowane są m.in. koncerty z udziałem gwiazd,
- Jakuby & Altstadtfest (Zgorzelec/Görlitz) – jarmark historyczno-artystyczno-handlowy w ramach którego odbywają się historyczne pokazy i warsztaty, występy artystów ulicznych i spektakle dla dzieci,
- Koncerty Zgorzeleckiej Orkiestry Mandolinistów im. Tadeusza Grudzińskiego,
- Festiwal Teatrów Muzycznych ViaThea,
- Międzynarodowy Festiwal Piosenki Greckiej w Zgorzelcu,
- Nyski Festiwal Filmowy,
- Zgorzeleckie Spotkania Teatralne,
- Streetball Zgorzelec – organizowany corocznie festiwal koszykówki ulicznej,
- Duathlon i Triathlon w Zgorzelcu,
- Międzynarodowy Festiwal Muzyczny im. J.I. Schnabla w Nowogrodźcu,
- Jarmark Garncarski w Nowogrodźcu.

Warto również podkreślić, że w Bolesławcu od 2008 r. wydawany jest „Rocznik Bolesławiecki”. Regularne prowadzenie kroniki przez miasto jest zjawiskiem unikalnym w skali całego kraju.

Na terenie ZOF istnieje również rozbudowana infrastruktura kulturalna i sportowa mogąca pełnić funkcje ponadlokalne. Jednocześnie z infrastruktury tej korzystają liczne instytucje kultury, będące animatorem życia kulturalnego na terenie ZOF. Do najważniejszych obiektów kulturalnych i sportowych zaliczyć można:

- Arenę PGE Turów w Zgorzelcu – 2 budynki, 3500 miejsc na trybunach, 1000 dodatkowych miejsc w arenie, 302 miejsca parkingowe,
- Halę przy ul. Maratońskiej w Zgorzelcu,
- Miejski Dom Kultury w Zgorzelcu,
- Europejskie Centrum Pamięć, Edukacja, Kultura Zgorzelec-Görlitz,
- Bolesławiecki Ośrodek Kultury – Międzynarodowe Centrum Ceramiki,
- Muzeum Ceramiki w Bolesławcu,
- Miejską Bibliotekę Publiczną – Centrum Wiedzy w Bolesławcu,
- Teatr Stary – Młodzieżowy Dom Kultury im. S. Wyspiańskiego w Bolesławcu,
- Bolesławiecki Park Wodny Orka,
- Termy Bolesławieckie,
- Centrum Rekreacyjno-Turystyczne w Radomierzycach,
- Miejski Dom Kultury w Lubaniu,
- Amfiteatr,

- Krytą pływalnię „Laguna” w Lubaniu,
- Halę Sportową Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji w Lubaniu.

Poddając analizie infrastrukturę sportową na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego, wykorzystano dane statystyczne dotyczące obiektów sportowych. Z racji tego, że informacje zbierane były przez GUS co 4 lata, analizie poddano dane za 2014 i 2018 r.

Na terenie ZOF w 2018 r. funkcjonowały łącznie 63 obiekty sportowe. W porównaniu do 2014 r. odnotowano wzrost o 22 obiekty. Biorąc pod uwagę dynamikę wzrostu ich liczby możemy zauważyć, że ta szybciej przebiegała w ZOF (53,7%) niż w regionie (26,9%).

Tabela 21. Obiekty sportowe w 2014 i 2018 r.

Jednostka terytorialna	2014	2018	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2018
Zachodni Obszar Funkcjonalny				
Stadiony	21	39	185,7	18,5
Hale sportowe o wymiarach od 36x19 m	6	6	100,0	6,2
Sale gimnastyczne o wymiarach poniżej 36x19 m i sale pomocnicze	3	2	66,7	2,1
Korty tenisowe	8	12	150,0	5,8
Pływalnie kryte	3	4	133,3	7,3
Obiekty sportowe – razem	41	63	153,7	9,5
Dolny Śląsk				
Stadiony	171	211	123,4	100,0
Hale sportowe o wymiarach od 36x19 m	76	97	127,6	100,0
Sale gimnastyczne o wymiarach poniżej 36x19 m i sale pomocnicze	76	95	125,0	100,0
Korty tenisowe	172	207	120,3	100,0
Pływalnie kryte	29	55	189,7	100,0
Obiekty sportowe – razem	524	665	126,9	100,0

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Mimo relatywnie zadowalającego wzrostu ilości nowopowstałych obiektów sportowych na terenie ZOF, mając na uwadze potencjał ludnościowy Obszaru (ok. 7,3% ludności regionu) można wysunąć wniosek, że infrastruktura sportowa jest niewystarczająca, w szczególności dla obiektów takich jak: hale sportowe, sale gimnastyczne, korty tenisowe i kryte pływalnie.

Reasumując na terenie ZOF istnieje bogata i zróżnicowana oferta kulturalna i sportowa. Jednak można zauważyć, że dostęp do infrastruktury kulturalnej i sportowej pomimo licznych inwestycji nadal bywa niejednokrotnie ograniczony. Dlatego też należy podejmować działania zmierzające do jej rozbudowy i modernizacji.

Problemem jest również zbyt mała podaż miejsc parkingowych. Ponadto organizatorzy imprez kulturalnych i sportowych zmagają się z problemami finansowymi i kadrowymi. Dodatkowo należy podkreślić istniejące problemy wynikające ze stanu technicznego przedmiotowej infrastruktury, w tym jej niedostosowaniu do potrzeb mieszkańców (zwłaszcza osób z niepełnosprawnościami i seniorów).

Bezpieczeństwo publiczne

Jak wynika z danych GUS w 2020 r. na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego odnotowano 25 interwencji z udziałem jednostek ochrony pożarowej w przeliczeniu na 1000 ludności. Wskaźnik ten kształtował się w analizowanym Obszarze powyżej średniej regionalnej (17).

Tabela 22. Zdarzenia wymagające udziału jednostek ochrony przeciwpożarowej na 1000 ludności w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	2018	2020	2018=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2020
Gmina Bogatynia (m-w)	41	29	70,7	170,6
Gmina Bolesławiec (m)	16	13	81,3	76,5
Gmina Bolesławiec (w)	21	17	81,0	100,0
Gmina Gromadka (w)	22	28	127,3	164,7
Gmina Lubań (m)	19	32	168,4	188,2
Gmina Lubań (w)	27	26	96,3	152,9
Gmina Nowogrodzic (m-w)	21	19	90,5	111,8
Gmina Osiecznica (w)	21	18	85,7	105,9
Gmina Pieńsk (m-w)	30	24	80,0	141,2
Gmina Platerówka (w)	33	23	69,7	135,3
Gmina Siekierczyn (w)	17	24	141,2	141,2
Gmina Sulików (w)	38	31	81,6	182,4
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	16	16	100,0	94,1
Gmina Węglińiec (m-w)	25	25	100,0	147,1
Gmina Zawidów (m)	19	34	178,9	200,0
Gmina Zgorzelec (m)	15	17	113,3	100,0
Gmina Zgorzelec (w)	32	44	137,5	258,8
Zachodni Obszar Funkcjonalny	24	25	101,7	145,3
Dolny Śląsk	16	17	106,3	100,0

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Analizując sytuację wewnątrz Obszaru można zauważyć, że wartość powyższego wskaźnika wzrosła w sześciu gminach (Gromadka, m. Lubań, Siekierczyn, Zawidów, m. Zgorzelec i Zgorzelec). W dwóch gminach wartość wskaźnika nie zmieniła się, a w pozostałych dziewięciu odnotowano spadek wartości.

W 2020 r. najwięcej zdarzeń wystąpiło na terenie gminy Zgorzelec (44), natomiast najmniej w gminie m. Bolesławiec (13) i Warta Bolesławiecka (16). Gminy te osiągnęły wartość wskaźnika poniżej średniej dla Dolnego Śląska.

Analizując wykroczenia i przestępstwa popełnione na terenie powiatów: bolesławieckiego, lubańskiego i zgorzeleckiego, możemy zauważyć pogorszenie sytuacji. W analizowanym okresie wartość wskaźnika przestępstw stwierdzonych przez Policję ogółem na 1000 mieszkańców wzrosła we wszystkich ww. powiatach. Należy przy tym zaznaczyć, że wartości te w 2020 r. w powiatach bolesławieckim (29,2) i zgorzeleckim (39,4) były wyższe od wartości wskaźnika dla Dolnego Śląska (28,7).

Niestety większość z przestępstw dot. przestępstw o charakterze kryminalnym. Wzrost tego rodzaju przestępstw odnotowano w dwóch powiatach, tj.: bolesławieckim (o 18,5%) i zgorzeleckim (o 43,4%). Przestępstwa o charakterze gospodarczym stanowiły mniejszy udział. Wzrost tego rodzaju przestępstw odnotowano w powiecie lubańskim (o 26,9%) i zgorzeleckim (o 80,1%).

Tabela 23. Przestępstwa stwierdzone przez Policję na 1000 mieszkańców w 2014 i 2020 r.

Wyszczególnienie	Powiat bolesławiecki			Powiat lubański			Powiat zgorzelecki		
	2014	2020	2014=100	2014	2020	2014=100	2014	2020	2014=100
Ogółem	26,5	29,2	110,2	23,9	24,1	100,8	25,5	39,4	154,5
O charakterze kryminalnym	18,9	22,4	118,5	18,8	16,8	89,4	18,3	26,3	143,7
O charakterze gospodarczym	4,0	1,8	45,0	1,6	2,0	125,0	2,2	4,0	181,8
Drogowe	2,8	2,8	100,0	2,9	3,4	117,2	2,3	3,9	169,6
Przeciwko życiu i zdrowiu	0,7	0,6	85,7	0,5	0,3	60,0	0,4	0,4	100,0
Przeciwko mieniu	16,0	16,8	105,0	13,5	11,0	81,5	14,4	21,2	147,2
Przeciwko wolności, wolności sumienia i wyznania, wolności seksualnej i obyczajności	0,8	1,3	162,5	1,1	1,5	136,4	0,8	1,0	125,0
Przeciwko rodzinie i opiece	0,8	1,6	200,0	0,6	1,2	200,0	0,2	0,2	100
Przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i bezpieczeństwu w komunikacji	2,8	3,2	114,3	2,9	3,8	131,0	2,3	4,5	195,7

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Wzrost przestępstw stwierdzonych przez Policję na 1000 mieszkańców stwierdzono również w przypadku przestępstw:

- drogowych – powiat lubański i zgorzelecki,
- przeciwko mieniu – powiat bolesławiecki i zgorzelecki,
- przeciwko wolności, wolności sumienia i wyznania, wolności seksualnej i obyczajności – wszystkie powiaty należące do ZOF,
- przeciwko rodzinie i opiece – powiat bolesławiecki i lubański,
- przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i bezpieczeństwu w komunikacji – wszystkie powiaty należące do ZOF.

E-usługi i dostęp do Internetu

Internet jest ważnym narzędziem, umożliwiającym szeroki dostęp do wiedzy i informacji. Rozwój technologii wykorzystujących internet umożliwia zdalny dostęp do wielu sfer życia społecznego i gospodarczego. Wraz z rozwojem e-usług coraz więcej spraw można zrealizować bez konieczności bezpośredniego kontaktu co staje się szczególnie ważne w okresie zagrożenia pandemią COVID-19.

Z danych udostępnionych przez Urząd Komunikacji Elektronicznej (UKE) wynika, że najwięcej przedsiębiorców swoje usługi telekomunikacyjne świadczyło w gminach: Nowogrodziec (17), m. Zgorzelec (17), m. Bolesławiec (14) i m. Lubań (14). Najmniej natomiast w gminach: Lubań (7), Platerówka (8) i Sulików (8).

Najwyższą wartość wskaźnika penetracji budynkowej dostępem do usługi stacjonarnego dostępu do internetu o przepustowości co najmniej 30 Mb/s odnotowano na terenie analizowanego Obszaru w gminach: Zawidów (83%), m. Zgorzelec (70%) i Bogatynia (65%). Najślabszy dostęp do internetu posiadali mieszkańcy gmin: Lubań (20%), Platerówka (21%) i Nowogrodziec (24%).

Tabela 24. Dostęp do Internetu

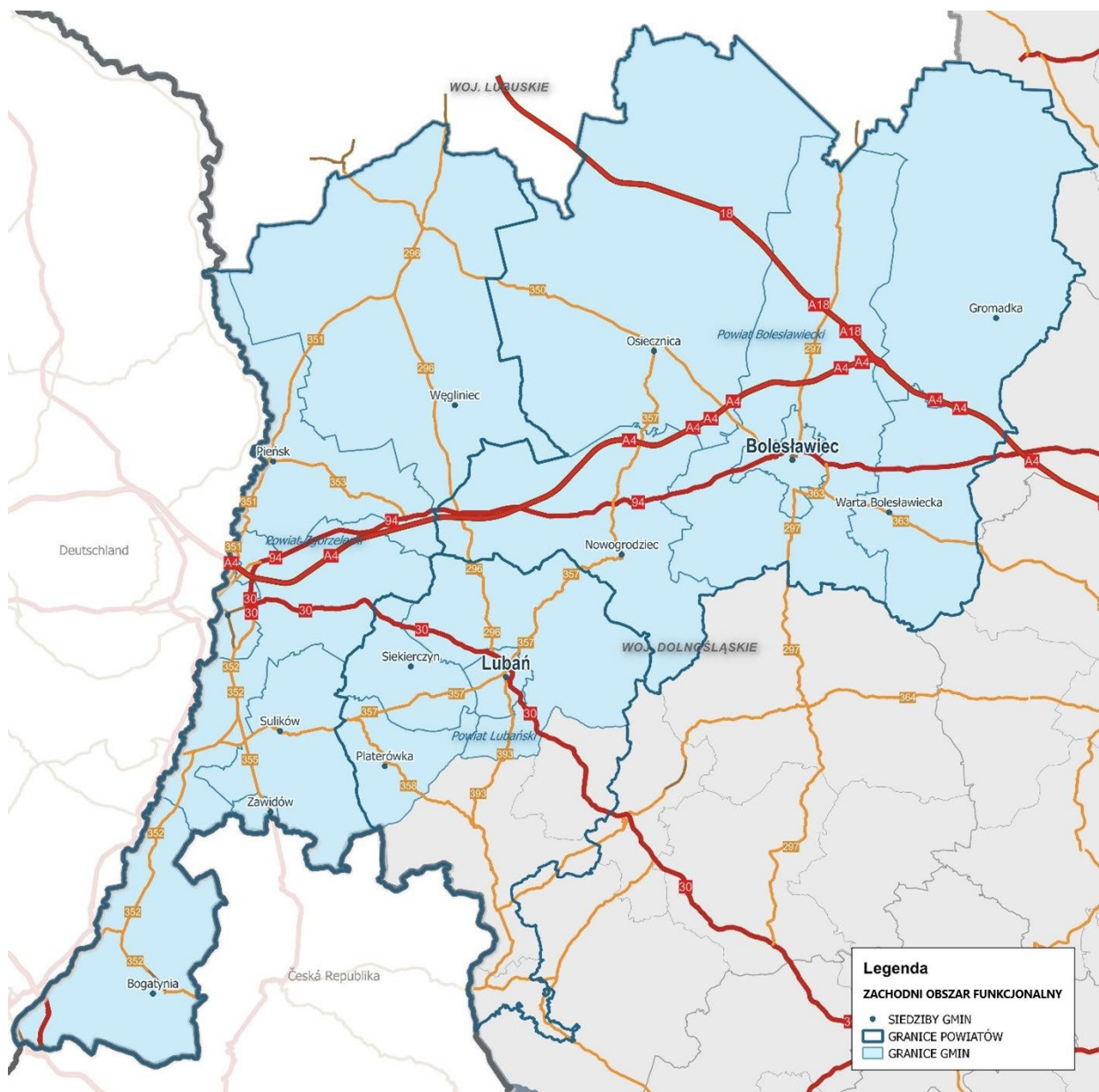
Jednostka terytorialna	Liczba przedsiębiorców telekomunikacyjny	Penetracja budynkowa internetem stacjonarnym o przepustowości co najmniej 30 Mb/s
Gmina Bogatynia (m-w)	11	65%
Gmina Bolesławiec (m)	14	60%
Gmina Bolesławiec (w)	11	35%
Gmina Gromadka (w)	11	46%
Gmina Lubań (m)	14	55%
Gmina Lubań (w)	7	20%
Gmina Nowogrodziec (m-w)	17	24%
Gmina Osiecznica (w)	13	35%
Gmina Pieńsk (m-w)	10	42%
Gmina Platerówka (w)	8	21%
Gmina Siekierczyn (w)	9	34%
Gmina Sulików (w)	8	51%
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	11	33%
Gmina Węglińiec (m-w)	10	47%
Gmina Zawidów (m)	9	83%
Gmina Zgorzelec (m)	17	70%
Gmina Zgorzelec (w)	13	39%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UKE – stan na 31 grudnia 2019 r.

Sfera przestrzenno-środowiskowa

Dostępność komunikacyjna, transport publiczny¹⁰

Zewnętrzny układ infrastruktury drogowej Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego tworzy sieć dróg krajowych i wojewódzkich. Główną osią komunikacyjną Obszaru jest autostrada A4 i A18, drogi krajowe nr 30 i 94 oraz linia kolejowa E 30. Wymienione szlaki komunikacyjne mają znaczenie przede wszystkim ze względu na ich wpływ na zewnętrzną dostępność komunikacyjną ZOF.



Rysunek 9. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich na terenie ZOF

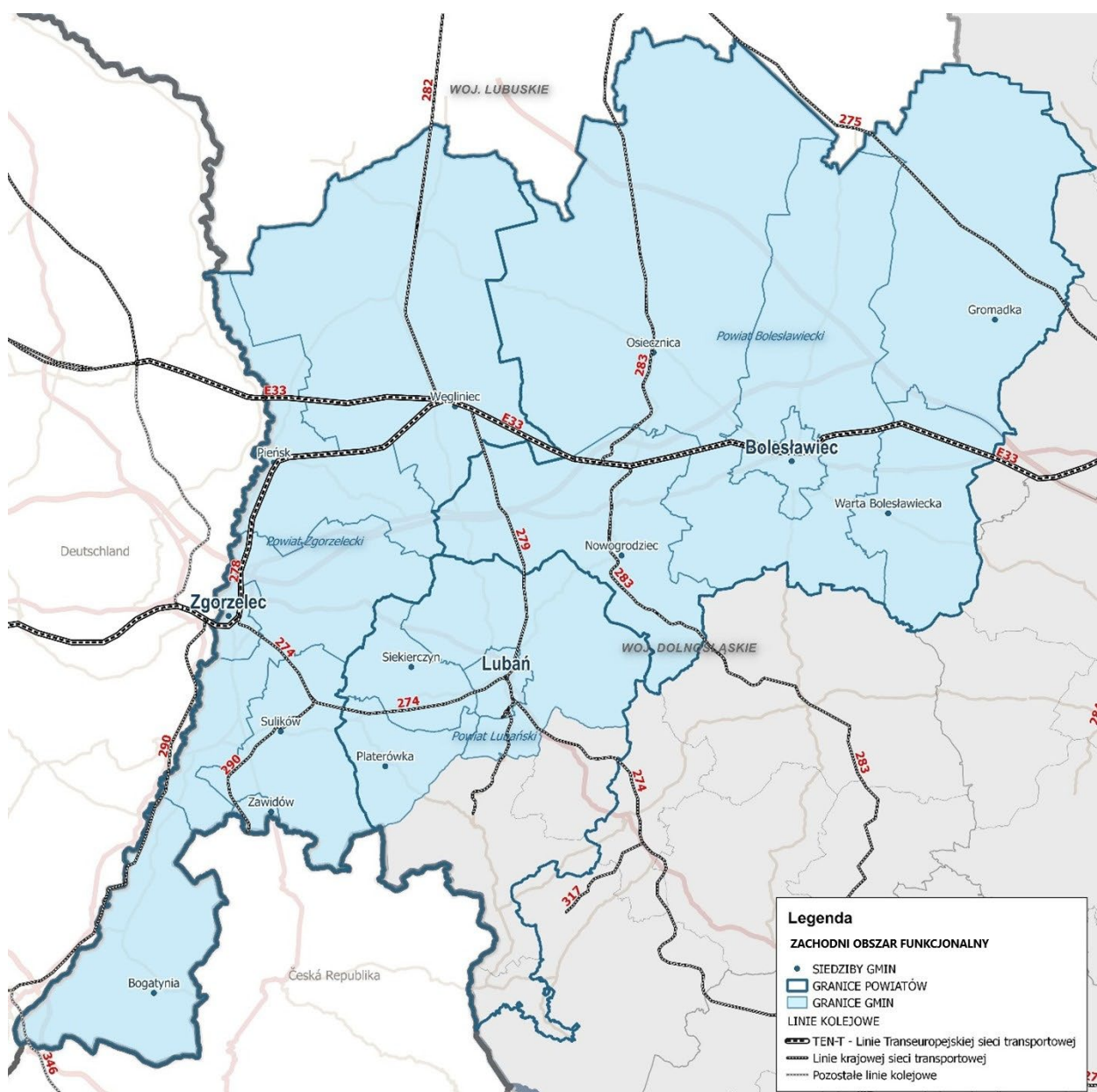
Źródło: Urząd Miasta Bolesławiec.

¹⁰ Więcej informacji na ten temat znajduje się w Załączniku 5. Elementy Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Zachodniego Obszaru Integracji.

Wewnętrzny układ komunikacyjny tworzą drogi gminne i powiatowe. Szczególne znaczenie dla Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego ma sieć drogowa i kolejowa wewnątrz obszaru w osi północ – południe.

Drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne, które komunikują południową część ZOF z główną osią komunikacyjną Obszaru, czyli autostradą A4 i trasą kolejową E 30, mają zdecydowany wpływ na budowanie spójnego obszaru funkcjonalnego, a przez to zrównoważony rozwój społeczny, gospodarczy i infrastrukturalny całego Obszaru.

Niestety z przeprowadzonych analiz wynika, że niejednokrotnie jakość dróg nadal jest niezadawalająca i stanowi barierę w funkcjonowaniu ZOF. Mankamentem jest fakt, że są to przeważnie drogi jednojezdniowe, niewystarczające w czasach wzmożonego rozwoju transportu samochodowego. Problemem jest również zły stan infrastruktury towarzyszącej.



Rysunek 10. Sieć dróg kolejowych na terenie ZOF

Źródło: Urząd Miasta Bolesławiec.

Jak wynika ze „Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego południowej i zachodniej części województwa dolnośląskiego na lata 2020-2030, obejmującej swoim zasięgiem subregiony wałbrzyski i jeleniogórski (NUTS 3) – Strategia Rozwoju Sudety 2030”, Zachodni Obszar Funkcjonalny dotyka problem wykluczenia kolejowego. Sieć kolejowa i towarzysząca jej infrastruktura na analizowanym Obszarze wymaga systemowej rozbudowy i modernizacji linii, które ułatwią oraz przyspieszą komunikację pomiędzy poszczególnymi miastami i gminami analizowanego Obszaru. Dotyczy to m.in. elektryfikacji linii z Lubania do Zgorzelca, modernizacji linii z Lubania do Zebrzydowej i Żagania, przywrócenia kolei na terenie miasta i gminy Bogatynia. Trzeba też pamiętać, że na terenie gminy Gromadka biegnie linia kolejowa nr 275. Linia ta przebiega przez: Wrocław – Legnicę – Żagań – granicę państwa.

Jednym z problemów występujących na odcinkach przebiegających przez analizowany Obszar jest zły stan infrastruktury kolejowej przeznaczonej do obsługi podróżnych, który nie spełnia podstawowych standardów technicznych, funkcjonalnych i użytkowych wymaganych dla osiągnięcia wysokiej jakości i sprawności obsługi pasażerów.

Na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego w dalszym ciągu widoczne są problemy z funkcjonowaniem transportu zbiorowego. Brakuje połączeń, a czas dotarcia do wybranych miejsc jest zbyt długi. Dodatkowo przewoźnicy, oferujący usługi transportu zbiorowego niejednokrotnie korzystają z przestarzałego taboru i pojazdów o małej pojemności. Nadal brakuje niskopodłogowych i ekologicznych autobusów. Jednocześnie warto zauważyć, że tabor nie jest przystosowany do przewozu osób z niepełnosprawnościami, czy też wózków dziecięcych. Należy podkreślić, że słabość komunikacji publicznej skutkuje intensywnym użytkowaniem samochodów osobowych, które przyczyniają się do zwiększenia niskiej emisji.

W rezultacie konieczna jest wymiana taboru podyktowana zarówno względami społecznymi (dostępność środków komunikacji miejskiej dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się), jak i środowiskowymi (ograniczenie niskiej emisji). Szczególnie ważne jest, aby z usług transportu publicznego mogli korzystać seniorzy, którzy nie posiadają prywatnych środków transportu lub ze względu na stan zdrowia nie są w stanie ich eksploatować.

Na dostępność komunikacyjną Obszaru wpływa również sieć ścieżek/dróg rowerowych. Drogi te mają ważne znaczenie zarówno z punktu widzenia stanu środowiska naturalnego, jak również możliwości rozwoju turystyki i rekreacji. Dodatkowo ścieżki/drogi rowerowe zwiększają mobilność mieszkańców i umożliwiają nawiązywanie kontaktów pomiędzy mieszkańcami, bez konieczności posiadania samochodu.

Jak wynika z danych GUS w analizowanym Obszarze na przestrzeni lat 2014-2020 długość ścieżek rowerowych zwiększyła się znacząco, z 46,3 km do 111,7 km.

Tabela 25. Ścieżki rowerowe (drogi dla rowerów) ogółem w km w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2020
Gmina Bogatynia (m-w) ¹¹	7,6	6,7	88,2	0,6
Gmina Bolesławiec (m)	14,0	37,1	265,0	3,3
Gmina Bolesławiec (w)	10,2	11,4	111,8	1,0
Gmina Gromadka (w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Lubań (m)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Lubań (w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Nowogrodziec (m-w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Osiecznica (w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Pieńsk (m-w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Platerówka (w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Siekierczyn (w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Sulików (w)	0,0	0,5	-	0,0
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	0,0	8,5	-	0,8
Gmina Węgliniec (m-w)	0,0	10,5	-	0,9
Gmina Zawidów (m)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Zgorzelec (m)	14,5	22,0	151,7	2,0
Gmina Zgorzelec (w)	0,0	15,0	-	1,3
Zachodni Obszar Funkcjonalny	46,3	111,7	241,3	10,0
Dolny Śląsk	779,6	1 119,2	143,6	100,0

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Na przestrzeni analizowanych lat widoczny jest rozwój ścieżek/dróg rowerowych na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego. Niemniej jednak nadal nie tworzą one spójnego systemu i wymagają szeregu inwestycji. Docelowo powinny one łączyć miejscowości na terenie ZOF.

Infrastruktura wodno-kanalizacyjna i gazowa

Na przestrzeni lat 2014-2020 odsetek gospodarstw domowych korzystających z sieci wodociągowej pozostał na zbliżonym poziomie. Na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego, w 2020 r. wartość analizowanego wskaźnika wynosiła 94,4%. Porównując 2014 r. do 2020 r. odnotowano jego nieznaczny wzrost o 0,5%.

W latach 2014-2020 zwiększył się o 5,6% odsetek gospodarstw domowych korzystających z sieci kanalizacyjnej na terenie ZOF. W 2020 r. korzystało z niej 65,1% gospodarstw domowych.

Wzrósł również o 17,4% odsetek gospodarstw domowych korzystających z sieci gazowej na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego. Niestety w 2020 r. tylko 25,5% gospodarstw domowych korzystało z sieci gazowej w analizowanym Obszarze.

Należy wyraźnie zaznaczyć, że nadal podstawowe wskaźniki dostępności do omawianych mediów kształtowały się na terenie ZOF poniżej średnich wojewódzkich.

¹¹ Według informacji przekazanej przez gminę Bogatynia – w badanym okresie na terenie gminy nie zlikwidowano żadnych ścieżek rowerowych, zatem wskaźnik dla 2020 r. winien być tożsamy z tym dla 2014 r. Różnica może wynikać ze zmiany kwalifikacji tego co w badanym okresie było uznawane za drogę rowerową.

Z danych wynika również, że w 2020 r. to mieszkańcy ZOF posiadali lepszy dostęp do sieci wodociągowej (o 8,6 p.p.) oraz kanalizacyjnej (o 5,2 p.p) w stosunku do mieszkańców POF. Dwukrotnie lepszym dostępem do sieci gazowej charakteryzował się natomiast Południowy Obszar Funkcjonalny.

Tabela 26. Odsetek gospodarstw domowych korzystających z instalacji wodociągowej, kanalizacyjnej i gazowej w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)
Gmina Bogatynia (m-w)			
Wodociąg	97,8	97,9	100,1
Kanalizacja	76,0	76,3	100,4
Gaz ¹²	0,1	0,1	100,0
Gmina Bolesławiec (m)			
Wodociąg	99,9	99,9	100,0
Kanalizacja	97,4	96,9	99,5
Gaz	92,7	92,8	100,1
Gmina Bolesławiec (w)			
Wodociąg	93,3	94,4	101,2
Kanalizacja	71,2	72,5	101,8
Gaz	21,1	28,7	136,0
Gmina Gromadka (w)			
Wodociąg	97,8	97,3	99,5
Kanalizacja	55,3	62,4	112,8
Gaz	0,1	0,0	0,0
Gmina Lubań (m)			
Wodociąg	99,5	99,5	100,0
Kanalizacja	98,5	98,4	99,9
Gaz	91,5	95,7	104,6
Gmina Lubań (w)			
Wodociąg	67,3	71,8	106,7
Kanalizacja	1,3	1,3	100,0
Gaz	0,2	0,7	350,0
Gmina Nowogrodzic (m-w)			
Wodociąg	97,5	97,7	100,2
Kanalizacja	29,8	55,5	186,2
Gaz	9,8	14,3	145,9
Gmina Osiecznica (w)			
Wodociąg	98,6	98,6	100,0
Kanalizacja	88,5	89,2	100,8
Gaz	3,8	23,0	605,3
Gmina Pieńsk (m-w)			
Wodociąg	97,0	97,0	100,0
Kanalizacja	78,4	81,3	103,7
Gaz	6,3	15,7	249,2
Gmina Platerówka (w)			
Wodociąg	99,2	99,2	100,0
Kanalizacja	13,3	31,2	234,6
Gaz	0,0	0,2	-

¹² Według informacji przekazanej przez gminę Bogatynia – na terenie gminy fizycznie nie istnieje sieć gazowa, zatem żadne gospodarstwo domowe nie może być do niej podłączone.

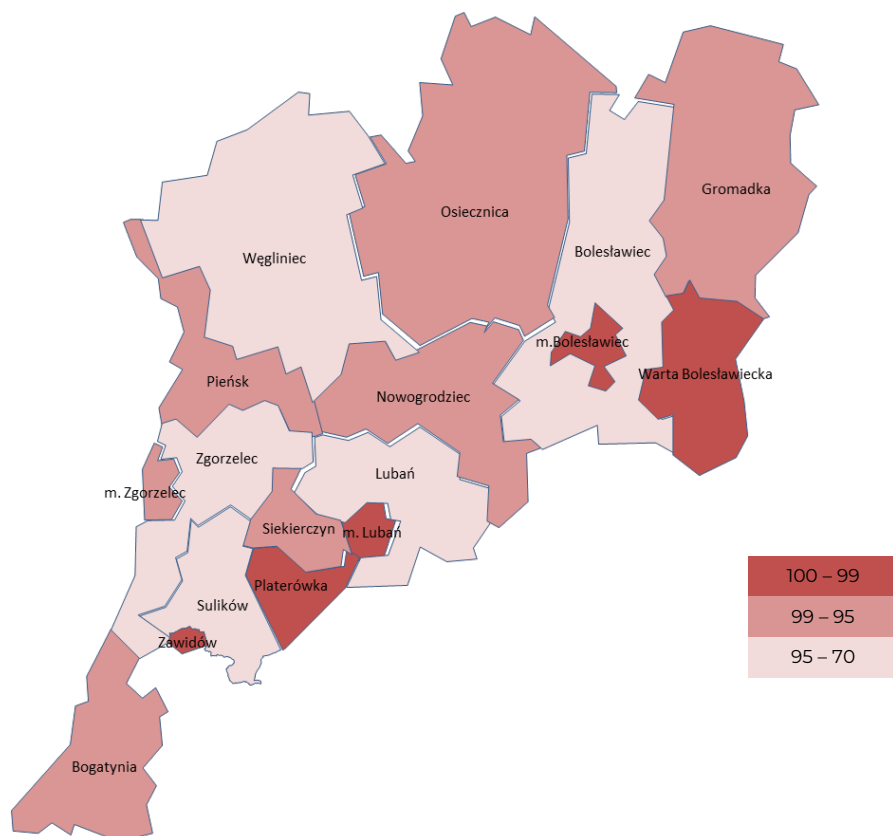
Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)
Gmina Siekierzyn (w)			
Wodociąg	96,7	96,8	100,1
Kanalizacja	75,3	75,9	100,8
Gaz	0,2	6,5	3250,0
Gmina Sulików (w)			
Wodociąg	78,8	79,8	101,3
Kanalizacja	19,3	26,5	137,3
Gaz	0,6	0,6	100,0
Gmina Warta Bolesławiecka (w)			
Wodociąg	100,0	100,0	100,0
Kanalizacja	100,0	100,0	100,0
Gaz	14,3	20,2	141,3
Gmina Węgliniec (m-w)			
Wodociąg	88,7	88,6	99,9
Kanalizacja	29,9	32,0	107,0
Gaz	0,1	0,0	0,0
Gmina Zawidów (m)			
Wodociąg	99,5	99,5	100,0
Kanalizacja	94,9	95,0	100,1
Gaz	0,6	0,6	100,0
Gmina Zgorzelec (m)			
Wodociąg	98,4	98,4	100,0
Kanalizacja	94,8	94,8	100,0
Gaz	96,0	97,5	101,6
Gmina Zgorzelec (w)			
Wodociąg	87,0	87,8	100,9
Kanalizacja	24,5	17,6	71,8
Gaz	32,4	37,7	116,4
Zachodni Obszar Funkcjonalny			
Wodociąg	93,9	94,4	100,5
Kanalizacja	61,7	65,1	105,5
Gaz	21,8	25,5	117,0
Południowy Obszar Funkcjonalny			
Wodociąg	85,3	85,8	100,6
Kanalizacja	58,6	59,9	102,2
Gaz	49,7	52,8	106,2
Dolny Śląsk			
Wodociąg	94,8	95,0	100,2
Kanalizacja	75,0	77,1	102,8
Gaz	61,4	62,6	102,0

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Sytuacja na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego w zakresie dostępności do infrastruktury sieciowej jest zróżnicowana. Z reguły, co jest zrozumiałe, w najszerszym zakresie z infrastruktury sieciowej korzystają mieszkańcy gmin miejskich i miast w gminach miejsko-wiejskich.

W najtrudniejszej sytuacji są mieszkańcy obszarów wiejskich. Podyktowane jest to przede wszystkim względami ekonomicznymi. Relatywnie mała populacja i rozproszona zabudowa sprawiają, że koszty budowy instalacji sieciowej na obszarach wiejskich są wysokie, przy jednocześnie małej liczbie odbiorców.

Według danych GUS w najmniejszym zakresie dostęp do sieci wodociągowej posiadają mieszkańcy gmin: Lubań (71,8%) i Sulików (79,8%). Równocześnie istnieją gminy, w których 100% (lub prawie 100%) gospodarstw domowych korzysta z sieci wodociągowej. Są to następujące gminy: m. Bolesławiec, m. Lubań, Warta Bolesławiecka i Zawidów.



Rysunek 11. Odsetek gospodarstw domowych korzystających z instalacji wodociągowej w 2020 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Open Street Map.

W posiadaniu najdłuższej czynnej sieci rozdzielczej wodociągowej w 2020 r. były gminy: Nowogrodziec (174,5 km), Bolesławiec (174,4 km), Bogatynia (132,5 km) i Zgorzelec (129,5 km). Łącznie przez teren ZOF przebiega ponad 1600 km tego typu czynnej sieci.

Tabela 27. Długość czynnej sieci rozdzielczej wodociągowej w 2014 i 2020 r. (km)

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2020
Gmina Bogatynia (m-w)	130,6	132,5	101,5	0,8
Gmina Bolesławiec (m)	108,8	113,8	104,6	0,7
Gmina Bolesławiec (w)	160,3	174,4	108,8	1,1
Gmina Gromadka (w)	71,4	71,4	100,0	0,4
Gmina Lubań (m)	54,1	55,7	103,0	0,3
Gmina Lubań (w)	88,5	97,4	110,1	0,6
Gmina Nowogrodziec (m-w)	171,9	174,5	101,5	1,1
Gmina Osiecznica (w)	108,2	110,0	101,7	0,7
Gmina Pieńsk (m-w)	88,7	89,8	101,2	0,5
Gmina Platerówka (w)	29,4	29,4	100,0	0,2
Gmina Siekierzyn (w)	62,3	63,2	101,4	0,4
Gmina Sulików (w)	81,3	88,6	109,0	0,5
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	93,5	99,2	106,1	0,6
Gmina Węgliniec (m-w)	86,5	97,0	112,1	0,6

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2020
Gmina Zawidów (m)	18,1	18,1	100,0	0,1
Gmina Zgorzelec (m)	74,0	86,7	117,2	0,5
Gmina Zgorzelec (w)	126,7	129,5	102,2	0,8
Zachodni Obszar Funkcjonalny	1 554,3	1 631,2	104,9	9,9
Dolny Śląsk	15 416,3	16 495,0	107,0	100,0

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

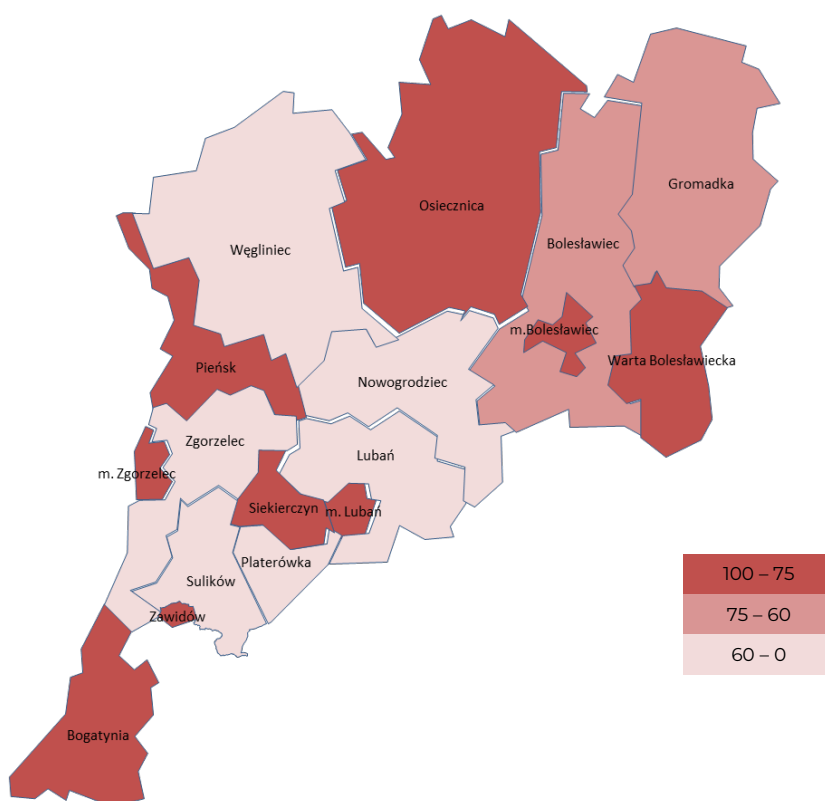
Analizując zużycie wody na potrzeby gospodarki narodowej i ludności na terenie ZOF, dostrzec można jego spadek w 2020 r. w porównaniu do 2014 r. (spadek o ok. 24,1%). Gminą, która w 2020 r. zużywała najwięcej wody i wyraźnie odznaczała się na tle pozostałych gmin wchodzących w skład ZOF jest gmina Bogatynia. Jak wynika z innych danych GUS, w przypadku tej gminy, przyczynę takiego stanu rzeczy upatrywać można w wysokim udziale przemysłu w zużyciu wody ogółem, który szacuje się na ponad 90%.

Tabela 28. Zużycie wody na potrzeby gospodarki narodowej i ludności w 2014 i 2020 r. (dam³)

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2020
Gmina Bogatynia (m-w)	18 911	13 983	73,9	4,2
Gmina Bolesławiec (m)	1 751	1 776	101,4	0,5
Gmina Bolesławiec (w)	490	766	156,3	0,2
Gmina Gromadka (w)	112	142	126,8	0,0
Gmina Lubań (m)	883	937	106,1	0,3
Gmina Lubań (w)	116	168	144,8	0,1
Gmina Nowogrodziec (m-w)	1 154	501	43,4	0,2
Gmina Osiecznica (w)	1 988	2 774	139,5	0,8
Gmina Pieńsk (m-w)	421	380	90,3	0,1
Gmina Platerówka (w)	47	46	97,9	0,0
Gmina Siekierczyn (w)	132	156	118,2	0,0
Gmina Sulików (w)	127	152	119,7	0,0
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	354	360	101,7	0,1
Gmina Węglińiec (m-w)	4 817	850	17,6	0,3
Gmina Zawidów (m)	120	123	102,5	0,0
Gmina Zgorzelec (m)	1 360	1 385	101,8	0,4
Gmina Zgorzelec (w)	665	894	134,4	0,3
Zachodni Obszar Funkcjonalny	33 447	25 391	75,9	7,7
Dolny Śląsk	394 610	330 374	83,7	100,0

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Jak już wspomniano, w zakresie dostępności do sieci kanalizacyjnej Zachodni Obszar Funkcjonalny znajduje się w sytuacji gorszej niż województwo. W najmniejszym zakresie z sieci kanalizacyjnej w 2020 r. korzystały gospodarstwa domowe w gminach: Lubań (1,3%), Zgorzelec (17,6%), Sulików (26,5%), Platerówka (31,2%) i Węglińiec (32,0%). W gminach tych wskaźniki dostępności wyraźnie odbiegały od średniej dla ZOF. Procentowo najwięcej gospodarstw domowych korzystało z sieci kanalizacyjnej w gminach: Warta Bolesławiecka (100,0%), m. Lubań (98,4%), m. Bolesławiec (96,9%) Zawidów (95,0%) i m. Zgorzelec (94,8).



Rysunek 12. Odsetek gospodarstw domowych korzystających z instalacji kanalizacyjnej w 2020 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Open Street Map.

W posiadaniu najdłuższej czynnej sieci kanalizacyjnej w 2020 r. były gminy: Bolesławiec (277,4 km), m. Bolesławiec (153,7 km), Warta Bolesławiecka (140,0 km) i Nowogrodziec (132,4 km). Łącznie przez teren ZOF przebiega ponad 1300 km tego typu czynnej sieci.

Tabela 29. Długość czynnej sieci kanalizacyjnej w 2014 i 2020 r. (km)

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2020
Gmina Bogatynia (m-w)	68,2	72,1	105,7	0,6
Gmina Bolesławiec (m)	146,7	153,7	104,8	1,2
Gmina Bolesławiec (w)	259,8	277,4	106,8	2,2
Gmina Gromadka (w)	30,2	54,2	179,5	0,4
Gmina Lubąń (m)	62,8	70,0	111,5	0,6
Gmina Lubąń (w)	0,7	0,7	100,0	0,0
Gmina Nowogrodziec (m-w)	55,5	132,4	238,6	1,1
Gmina Osiecznica (w)	105,7	107,8	102,0	0,9
Gmina Pięńsk (m-w)	57,5	69,5	120,9	0,6
Gmina Platerówka (w)	12,7	12,7	100,0	0,1
Gmina Siekierczyn (w)	46,2	46,4	100,4	0,4
Gmina Sulików (w)	29,1	29,2	100,3	0,2
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	134,8	140,0	103,9	1,1
Gmina Węgliniec (m-w)	8,5	10,1	118,8	0,1
Gmina Zawidów (m)	28,8	28,8	100,0	0,2
Gmina Zgorzelec (m)	67,1	72,6	108,2	0,6
Gmina Zgorzelec (w)	31,1	31,7	101,9	0,3
Zachodni Obszar Funkcjonalny	1 145,4	1 309,3	114,3	10,5
Dolny Śląsk	10 308,9	12 443,8	120,7	100,0

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Infrastruktura związana z oczyszczaniem ścieków została zidentyfikowana na podstawie informacji przekazanych przez urzędy w 14 gminach ZOF, wskazując 19 obiektów. W ramach oceny wydajności istniejącej infrastruktury jako niewystarczającą lub wymagającą rozbudowy wskazano w 3 obiektach w miejscowościach: Nowogrodziec, Tomaszów Bolesławiecki i Węgliniec oraz potrzebę działań modernizacyjnych w części innych obiektów.

Tabela 30. Oczyszczalnie ścieków wraz z oceną wydajności

L.p.	Adres oczyszczalni	Wydajność oczyszczalni	Czy wydajność jest wystarczająca?
Gmina Bogatynia (m-w)			
1	Bogatynia	10 000 m ³ /d	tak
2	Sieniawka	900 m ³ /d	tak
Gmina Bolesławiec (m)			
3	Bolesławiec	max 15 000 m ³ /d	tak
Gmina Gromadka (w)			
4	Gromadka	800 m ³ /d	tak
Gmina Lubań (m)			
5	Lubań	6 500 m ³ /d	b.d.
Gmina Lubań (w)			
6	Pisarzowice	500 RLM	tak
Gmina Nowogrodziec (m-w)			
7	Nowogrodziec	1 650 m ³ /d (max 2 232 m ³ /d)	tak, planowana rozbudowa
Gmina Osiecznica (w)			
8	Osiecznica	646,2 m ³ /d	wydajność nie jest wystarczająca
9	Świątoszów	450 m ³ /d	tak
Gmina Pieńsk (m-w)			
10	Pieńsk	1500 m ³ /d	b.d.
Gmina Siekierczyn (w)			
11	Rudzica	52 m ³ /d	b.d.
Gmina Sulików (w)			
12	Sulików	924 m ³ /d (max 1 210 m ³ /d)	b.d.
Gmina Warta Bolesławiecka (w)			
13	Tomaszów Bolesławiecki	8 085 RLM	nie, wymaga rozbudowy
14	Raciborowice Dolne	2 600 RLM	tak
Gmina Węgliniec (m-w)			
15	Węgliniec	277,1 m ³ /d	nie, wymaga rozbudowy
16	Zielonka	48,0 m ³ /d	tak
17	Ruszów	23,4 m ³ /d	tak
Gmina Zawidów (m)			
18	Zawidów	1 100 m ³ /d (max 1 400 m ³ /d)	tak
Gmina Zgorzelec (w)			
19	Jędrzychowice	10 000 m ³ /d (max 12 000 m ³ /d)	tak

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z urzędów gmin.

Należy mieć również na uwadze fakt, iż na terenie ZOF występują miejsca, gdzie z przyczyn ekonomicznych rozbudowa sieci kanalizacyjnej jest nieuzasadniona. Konieczne zatem będzie w takich przypadkach odpowiednie wsparcie w budowie indywidualnych oczyszczalni ścieków.

Warto zaznaczyć, że wśród Aglomeracji Ściekowych według Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków pomiędzy 2-15 tys. RLM, tylko gmina Sulików nie spełnia wymagań Dyrektywy Ściekowej.

W 2021 r. najwięcej gospodarstw domowych korzystało z sieci gazowej w gminach miejskich: m. Zgorzelec (97,5%), m. Lubań (95,7%) i m. Bolesławiec (92,8%). Jednocześnie na analizowanym Obszarze istnieją gminy, w których dostępność do sieci gazowej jest zerowa lub bliska zeru, zaliczyć do nich należy gminy: Gromadka (0,0%), Węgliniec (0,0%), Bogatynia (0,1%), Platerówka (0,2), Zawidów (0,6%), Sulików (0,6%) i Lubań (0,7%),

Niska dostępność do sieci gazowej może sprzyjać zjawisku niskiej emisji i tym samym negatywnie wpływać na stan środowiska naturalnego.

Gospodarka wodna

Jak wynika z opracowania „Plan przeciwdziałania skutkom suszy w regionach wodnych Środkowej Odry, Izery, Metuje, Łaby i Ostrożnicy (Upa), Orlicy i Morawy” opracowanego na zlecenie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu w 2017 r. na terenie ZOF nie ma obszarów, na których występuje niebezpieczeństwo pojawienia się głębokich niedoborów wody o względnie dużej skali przestrzennej. Jednocześnie wiele gmin tworzących ZOF charakteryzuje się niską gęstością sieci melioracyjnej.

Z punktu widzenia łagodzenia skutków suszy duże znaczenie mogą mieć obszary podmokłe, które gromadzą znaczne ilości wody, spowalniają odpływ wód opadowych oraz mogą stanowić rezerwuuar wód na okres pojawienia się zjawiska suszy. Na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego najwięcej terenów podmokłych występowało w gminie Osiecznica – 167,49 ha. i w gminie Węgliniec – 113,79 ha¹³.

Gospodarka odpadami

Na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego w latach 2014-2020 masa zebranych odpadów zmieszanych przypadających na mieszkańca wzrosła o ok. 18,6% z 200,7 kg do 238,1 kg. W 2020 r. wartość powyższego wskaźnika była w przypadku ZOF niższa niż średnia dla Dolnego Śląska (264,5 kg).

Dokonując porównania ZOF z innym, podobnym obszarem funkcjonalnym, możemy zauważyć, że w 2020 r. mieszkańcy POF wygenerowali o 2,3 kg mniej masy zebranych odpadów zmieszanych na jednego mieszkańca.

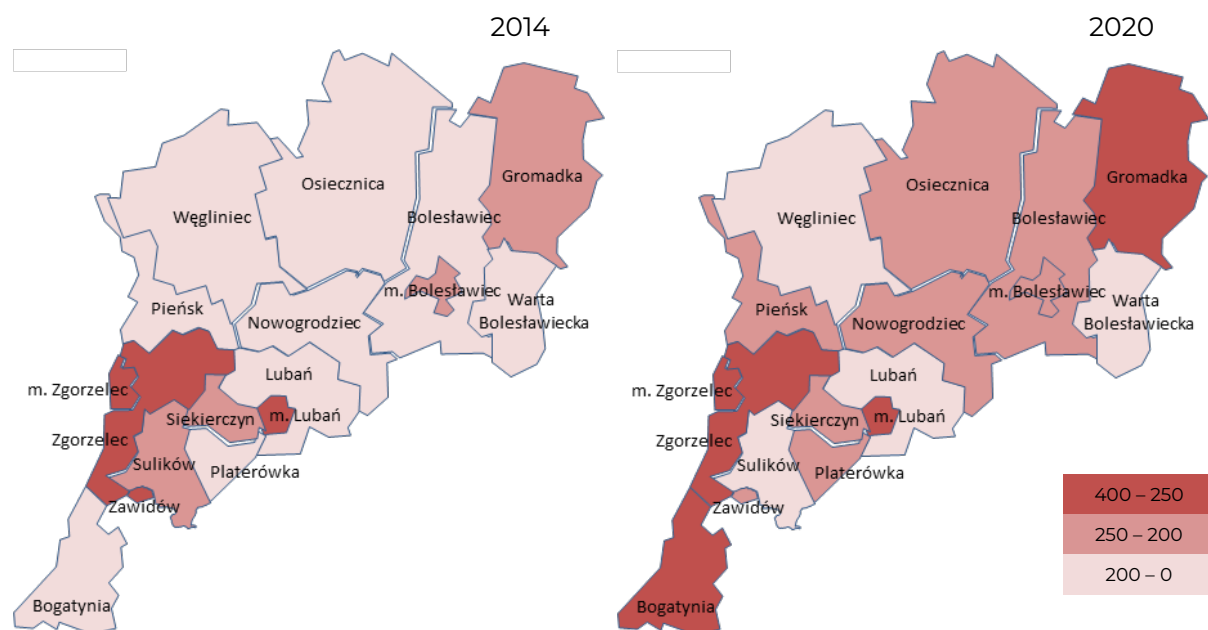
W latach 2014-2020 spadek łącznej masy zbieranych w ciągu roku odpadów zmieszanych przypadających na mieszkańca odnotowano w pięciu gminach: m. Bolesławiec, Lubań, Sulików, Zawidów i Zgorzelec. W pozostałych gminach wartość niniejszego wskaźnika wzrosła. Największy wzrost odnotowano w gminach: Warta Bolesławiecka (408,0%), Pieńsk (96,5%) i Bogatynia (93,1%).

¹³ Plan przeciwdziałania skutkom suszy w regionach wodnych Środkowej Odry, Izery, Metuje, Łaby i Ostrożnicy (Upa), Orlicy i Morawy, 2017 r.

Tabela 31. Odpady zmieszane zebrane w ciągu roku na mieszkańca w 2014 i 2020 r. (kg)

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2020
Gmina Bogatynia (m-w)	176,1	340,0	193,1	128,5
Gmina Bolesławiec (m)	245,5	244,3	99,5	92,4
Gmina Bolesławiec (w)	165,4	214,3	129,6	81,0
Gmina Gromadka (w)	230,9	302,2	130,9	114,3
Gmina Lubań (m)	258,9	287,8	111,2	108,8
Gmina Lubań (w)	170,0	165,0	97,1	62,4
Gmina Nowogrodziec (m-w)	171,9	203,6	118,4	77,0
Gmina Osiecznica (w)	156,1	225,2	144,3	85,1
Gmina Pieńsk (m-w)	114,2	224,4	196,5	84,8
Gmina Platerówka (w)	167,5	205,7	122,8	77,8
Gmina Siekierczyn (w)	206,6	210,7	102,0	79,7
Gmina Sulików (w)	220,1	191,5	87,0	72,4
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	18,7	95,0	508,0	35,9
Gmina Węgliniec (m-w)	179,3	185,7	103,6	70,2
Gmina Zawidów (m)	258,3	231,4	89,6	87,5
Gmina Zgorzelec (m)	296,6	393,9	132,8	148,9
Gmina Zgorzelec (w)	376,3	327,8	87,1	123,9
Zachodni Obszar Funkcjonalny	200,7	238,1	118,6	90,0
Południowy Obszar Funkcjonalny	234,6	235,8	100,5	89,1
Dolny Śląsk	269,0	264,5	98,3	100,0

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.



Rysunek 13. Odpady zmieszane zebrane w ciągu roku na mieszkańca w 2014 i 2020 r. (kg)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Open Street Map.

O stanie gospodarki odpadami świadczy również udział odpadów zebranych selektywnie w łącznej masie zebranych odpadów. Jak wynika z danych GUS na terenie ZOF całkowity udział odpadów zebranych selektywnie w 2020 r. wynosił 31,7%, a odpadów z gospodarstw domowych 33,8%. Niestety udział selektywnie zebranych odpadów zaliczanych do podstawowych frakcji takich jak: papier, metale, szkło i tworzywa sztuczne wynosił jedynie 11,4%. Warto zaznaczyć, że wartości

przedmiotowych wskaźników w 2020 r. kształtowały się nieznacznie poniżej średniej regionalnej wynoszącej odpowiednio: 33,9%, 36,1% i 12,8%.

Zasoby mieszkaniowe

W latach 2014–2020 na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego nastąpił wzrost o 4,3% zasobów mieszkaniowych. Niestety wzrost ten następował wolniej niż w województwie (9,3%), co prowadzi do wniosku, że na analizowanym Obszarze nadal dominują budynki powstałe z wykorzystaniem tradycyjnych technologii.

Tabela 32. Zasoby mieszkaniowe – mieszkania w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2020
Gmina Bogatynia (m-w)	9 004	9 115	101,2	0,7
Gmina Bolesławiec (m)	15 535	16 711	107,6	1,4
Gmina Bolesławiec (w)	3 871	4 361	112,7	0,4
Gmina Gromadka (w)	1 703	1 758	103,2	0,1
Gmina Lubań (m)	8 297	8 509	102,6	0,7
Gmina Lubań (w)	1 765	1 867	105,8	0,2
Gmina Nowogrodzic (m-w)	4 154	4 412	106,2	0,4
Gmina Osiecznica (w)	2 770	2 868	103,5	0,2
Gmina Pieńsk (m-w)	3 043	3 084	101,3	0,3
Gmina Platerówka (w)	543	552	101,7	0,0
Gmina Siekierzyn (w)	1 453	1 496	103,0	0,1
Gmina Sulików (w)	1 915	1 956	102,1	0,2
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	2 737	2 890	105,6	0,2
Gmina Węglińiec (m-w)	3 005	3 043	101,3	0,2
Gmina Zawidów (m)	1 640	1 662	101,3	0,1
Gmina Zgorzelec (m)	12 792	13 118	102,5	1,1
Gmina Zgorzelec (w)	2 453	2 606	106,2	0,2
Zachodni Obszar Funkcjonalny	76 680	80 008	104,3	6,5
Dolny Śląsk	1 123 386	1 228 365	109,3	100,0

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Dodatkowo należy podkreślić, że stan techniczny istniejących komunalnych zasobów mieszkaniowych, a także zasobów wspólnot mieszkaniowych, nadal niejednokrotnie jest niezadawalający. Stare budynki komunalne w dalszym ciągu cechuje znaczący stopień dekapitalizacji wynikający z braku remontów.

Stare budownictwo charakteryzuje się niejednokrotnie złym stanem technicznym, wysoką energochłonnością i częściowo brakiem instalacji centralnego ogrzewania (ogrzewanie piecowe), co mocno wpływa na energochłonność tego sektora. Na stan techniczny i jakość energetyczną mieszkalnictwa niewątpliwie wpływ mają także ograniczenia konserwatorskie wobec planowanych prac termomodernizacyjnych obiektów położonych na obszarach objętych ochroną.

Przestrzeń publiczna

Przestrzeń publiczna ma istotne znaczenie zarówno dla jakości życia mieszkańców, jak i atrakcyjności danego obszaru względem przyjezdnych. Ograniczony dostęp do przestrzeni publicznej nie sprzyja integracji i może stanowić jeden z powodów niewystarczającej współpracy mieszkańców. Dlatego też kluczowe jest poszanowanie

wspólnej własności, co w połączeniu z dostateczną dbałością o czystość sprawia, iż tereny te spełniają swoją funkcję użytkową. Jednocześnie przy realizacji przestrzeni publicznych powinniśmy zadbać o partycypację mieszkańców, którzy mają z niej korzystać.

Tereny zielone są jednym z elementów przestrzeni publicznej. Jak wynika z danych GUS za 2020 r. na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego zlokalizowanych było 20 parków spacerowo-wypoczynkowych, których powierzchnia wyniosła 92,42 ha (8 na 17 gmin nie posiada parku spacerowo-wypoczynkowego). Zidentyfikowano również 152 zieleńce o łącznej powierzchni 99,16 ha oraz 105 cmentarzy (123,11 ha). Statystyka publiczna wskazuje również na inne tereny przestrzeni publicznej występujące na terenie analizowanego Obszaru:

- zieleń uliczna – 46,82 ha
- tereny zieleni osiedlowej – 135,31 ha,
- parki, zieleńce i tereny zieleni osiedlowej – 326,89 ha,
- lasy gminne – 217,57 ha.

Przestrzenie publiczne mają wymiar społeczny, estetyczny i środowiskowy. Wskazane w powyższej analizie elementy infrastruktury przybierające formę m.in.: parków, skwerów, placów zabaw i terenów rekreacyjnych są istotne w skali lokalnej, lecz niestety najczęściej o powierzchniach zaledwie kilku i kilkadziesiąt hektarów. Należy również podkreślić fakt, iż niektóre gminy nie posiadają takich terenów lub ich liczba jest bardzo mała. Na terenie ZOF występują również obiekty wymagające modernizacji, co potwierdzają zgłoszone w ramach Strategii projekty i znajdujące się w wykazie operacji, które mają być wspierane w ramach ZIT ZOF.

Kosze na śmieci w przestrzeni publicznej, umożliwiają wszystkim dbanie o czystość, dlatego też zrozumiałe jest, aby takie miejsca zaopatrzać w odpowiednie pojemniki. Biorąc pod uwagę wartości wskaźnika „liczba koszy na śmieci przypadająca na 10 tys. mieszkańców” możemy zauważyć dużą dysproporcję między gminami należącymi do ZOF – im wyższa wartość wskaźnika tym większa dostępność koszy dla mieszkańców i możliwość dbania o czystość i porządek.

W 2020 r. według GUS wartość ww. wskaźnika najwyższa była w gminach: Osiecznica (209 koszy na 10 tys. mieszkańców), Węgliniec (189), miejskiej Zgorzelec (153) i wiejskiej Zgorzelec (152). Wymienione gminy wyróżniają się wyższą wartością wskaźnika od Dolnego Śląska (150).

Najmniej koszy na śmieci w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców przypada w gminach: Gromadka (19), wiejskiej Bolesławiec (41), wiejskiej Lubań (50), Warta Bolesławiecka (71), Siekierczyn (82), Sulików (83), Nowogrodziec (95), miejskiej Bolesławiec (112) i Platerówka (117) – wartości wskaźnika poniżej średniej dla ZOF (119 koszy na śmieci przypadająca na 10 tys. mieszkańców).

Na podstawie informacji pozyskanych od gmin, zdefiniowano osiem programów rewitalizacji – cztery to programy gminne i cztery programy lokalne, w których zostały wyznaczone obszary zdegradowane.

Tabela 33. Powierzchnia obszarów zdegradowanych wskazanych w programach rewitalizacji w obszarze Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego

Nazwa dokumentu	Powierzchnia obszaru zdegradowanego [ha]
Gminny Program Rewitalizacji dla Gminy Bogatynia (w takcie opracowania)	4 838
Gminny Program Rewitalizacji Gminy Miejskiej Bolesławiec	517
Program Rewitalizacji Gminy Gromadka na lata 2016-2023	3 499,21
Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Nowogrodziec na lata 2016-2023	1 762
Program Rewitalizacji Miasta i Gminy Pieńsk na lata 2015-2022	78
Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Siekierczyn na lata 2017-2023	3 254
Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Zawidów na lata 2016-2022	21,7
Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Zgorzelec na lata 2016-2025	195

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z urzędów gmin.

Łączna powierzchnia obszarów zdegradowanych wskazanych w programach rewitalizacji w analizowanym Obszarze wyniosła 14164,91 ha. Największą powierzchnie obszary zdegradowane zajmują w gminie Bogatynia (4838 ha), Gromadka (3499,21 ha) i Siekierczyn (3254 ha). Wymienione gminy zdecydowanie wyróżniają pod względem powierzchni na tle pozostałych gmin wchodzących w skład ZOF. Na terenie ZOF znajdują się również gminy o stosunkowo niewielkiej powierzchni obszaru zdegradowanego. Należą do nich gminy: Zawidów (21,7 ha) i Pieńsk (78 ha).

Na terenie Obszaru występują również obszary poprzemysłowe lub inne wymagające remediacji lub zagospodarowania.

Tabela 34. Obszary wymagające remediacji lub zagospodarowania [2020]

Lp.	Lokalizacja	Powierzchnia obszaru [ha]
Gmina Bogatynia (m-w)		
1	Bogatyńskie Zakłady Przemysłu Bawełnianego „Doltex” przy ul. Turowskiej	3,5
2	Bogatyńskie Piwnice Win Importowanych przy ul. Daszyńskiego	3,3
3	Teren byłego PGR Rybarzowice w miejscowości Bogatynia przy drodze gminnej 000003D Bogatynia – Jasna Góra	3,9
4	Teren dawnej niemieckiej jednostki wojskowej i obozu pracy przymusowej w Sieniawce (obecnie tereny mieszkaniowe oraz Zakładu dla Nerwowo i Psychicznie Chorych)	19,8
5	Obszar dawnej wsi Wigancice Żytawskie, wysiedlonej na przełomie lat 80. i 90. ubiegłego wieku ze względu na ekspansję Kopalni Węgla Brunatnego Turów	ok. 100
6	Obszar dawnego zwałowiska zewnętrznego KWB Turów	2500
Gmina Bolesławiec (w)		
7	Trzebień – teren pomiędzy ulicami Spacerową, Przemysłową i Usługową	ok. 25
8	Tereny dawnych Zakładów Chemicznych Wizów S.A. w miejscowości Łąka nr 2	ok. 102
Gmina Lubań (m)		
9	Tereny po poligonach byłych Wojsk Ochrony Pogranicza w południowej części miasta przy ul. Sybiraków	ok. 15
Gmina Nowogrodziec (m-w)		
10	Obręb: Czarna, numer działki: 190/2	3,1600
11	Obręb: Nowogrodziec-1, numer działki: 337/6	6,5104
Gmina Pieńsk (m-w)		
12	Zagospodarowanie obiektów Huty Szkła Oświetleniowego POLAM-PIENSK ul. Tadeusza Kościuszki w Pieńsku	ok. 2
13	Rewitalizacja byłej Huty Szkła zwanej Pieńskie Huty Szkła „Zakład Nysa” ul. Henryka Dąbrowskiego w Pieńsku	ok. 4

Lp.	Lokalizacja	Powierzchnia obszaru [ha]
Gmina Siekierzyn (w)		
14	Obszar po zlikwidowanym PGR w Zarębie – obecnie teren założenia parkowo-pałacowego przy ul. Parkowej (działka 466/34)	9,92
15	Obszar nieruchomości Spółdzielczego Kółka Rolniczego w Siekierzynie (działki nr 1350 i 1353/2)	1,44
16	Zdegradowany obszar rekreacyjno-wypoczynkowy po tzw. „basenie” w Siekierzynie (działki nr 842 i 840/3)	1,87
17	Obszar zdegradowanych założeń parkowo-pałacowych w Zarębie ul. Bazaltowa 6 (działki nr 537/3, 537/4)	2,15
18	Obszar nieruchomości po założeniach folwarczno-dworkowych w Wyrębie 6 (działka nr 60)	0,22
19	Obszar nieruchomości PKP w okolicach stacji Zaręba (działki nr 376/3, 376/5, 376/6)	0,2874
Gmina Warta Bolesławiecka (w)		
20	Obszar przemysłowy położony we wsi Iwiny	17,63
21	Obszar przemysłowy położony we wsi Iwiny	24,63
22	Obszar przemysłowy położony między wsiami Wartowice i Raciborowice Dolne	219,35
Gmina Zawidów (m)		
23	Dwie duże, nieczynne fabryki przemysłowe w Zawidowie, które w latach 90. produkowały maszyny i urządzenia głównie dla potrzeb bogatyńskiej kopalni węgla brunatnego (ul. Wierzbowa, Kopernika, Młynarska)	0,5541

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z urzędów gmin.

Obszary o szczególnych walorach przyrodniczych

Środowisko przyrodnicze Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego cechuje się obecnością obszarów o wysokich walorach przyrodniczych. Na terenie analizowanego Obszaru zlokalizowane są cenne obszary przyrodnicze, w tym również obszary objęte programem Natura 2000. Łączna powierzchnia obszarów prawnie chronionych¹⁴ (bez Obszarów Natura 2000) wynosiła według danych GUS w 2020 r. 12 127,48 ha, co stanowiło ok. 3,3% ogółu obszarów prawnie chronionych na Dolnym Śląsku.

Tabela 35. Obszary prawnie chronione w 2014 i 2020 r.

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2020
Gmina Bogatynia (m-w)	10,57	5,65	53,5	0,0
Gmina Bolesławiec (m)	-	-	-	-
Gmina Bolesławiec (w)	-	-	-	-
Gmina Gromadka (w)	11 228,60	11 230,68	100,0	3,0
Gmina Lubań (m)	11,50	11,51	100,1	0,0
Gmina Lubań (w)	-	-	-	-
Gmina Nowogrodziec (m-w)	3,24	3,38	104,3	0,0
Gmina Osiecznica (w)	157,02	157,02	100,0	0,0
Gmina Pieńsk (m-w)	-	-	-	-
Gmina Platerówka (w)	-	-	-	-
Gmina Siekierzyn (w)	3,38	3,38	100,0	0,0
Gmina Sulików (w)	-	-	-	-
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	600,00	600,00	100,0	0,2

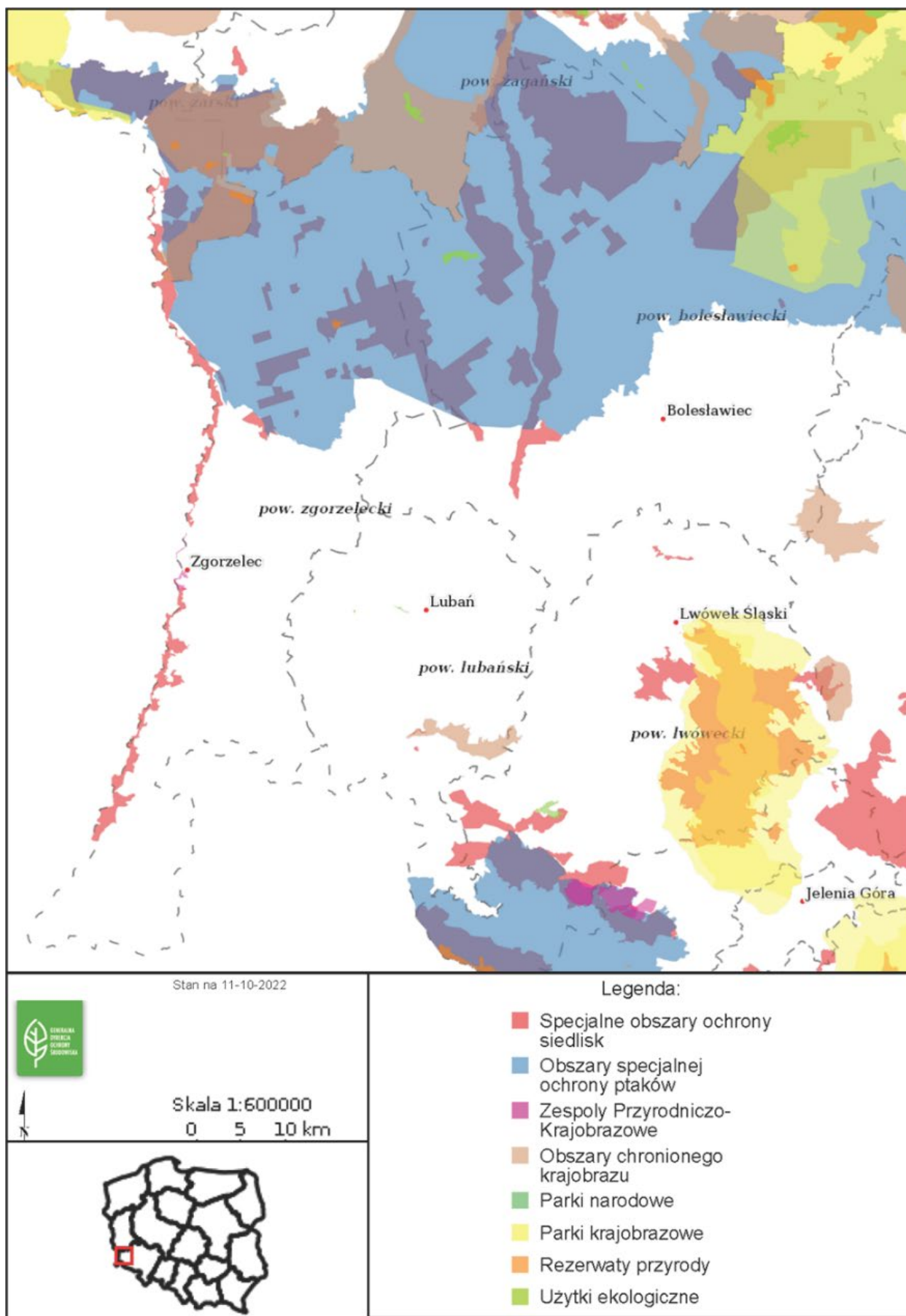
¹⁴ Obszary prawnie chronione zgodnie z definicją BDL nie obejmują: Obszarów Natura 2000, rezerwatów przyrody, stanowisk dokumentacyjnych, użytków ekologicznych i zespołów przyrodniczo-krajobrazowych położonych w granicach parków krajobrazowych i obszarów chronionego krajobrazu.

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) Rok 2020
Gmina Węgliniec (m-w)	41,51	42,11	101,4	0,0
Gmina Zawidów (m)	-	-	-	-
Gmina Zgorzelec (m)	73,75	73,75	100,0	0,0
Gmina Zgorzelec (w)	-	-	-	-
Zachodni Obszar Funkcjonalny	12 129,57	12 127,48	100,0	3,3
Dolny Śląsk	371 093,36	371 135,36	100,0	100,0

Źródło: opracowanie na podstawie BDL GUS.

Najwięcej obszarów prawnie chronionych posiada gmina Gromadka. Na terenie tejże gminy zlokalizowany jest Przemkowski Park Krajobrazowy. Struktura form obszarów ochrony przyrody na terenie ZOF:

- Przemkowski Park Krajobrazowy (gm. Gromadka) o łącznej pow. 22 340 ha,
- rezerваты przyrody:
 - Brzeźnik (gm. Nowogrodziec) o powierzchni 3,24 ha,
 - Buczyna Piotrowicka (gm. Gromadka) o powierzchni 171,27 ha,
 - Grądy koło Posady (gm. Bogatynia) o powierzchni 5,27 ha,
 - Torfowisko Borówki (gm. Gromadka) o powierzchni 37,42 ha,
 - Torfowisko pod Węglińcem (gm. Węgliniec) o powierzchni 1,35 ha,
 - Wrzosiec koło Piasecznej (gm. Węgliniec) o powierzchni 40,16 ha,
- obszary Natura 2000:
 - Bory Dolnośląskie (gm. Pieńsk, gm. Węgliniec, gm. Bolesławiec, gm. Gromadka, gm. Nowogrodziec, gm. Osiecznica),
 - Buczyna Szprotawsko-Piotrowicka (gm. Gromadka),
 - Dąbrowy Kliczkowskie (gm. Osiecznica),
 - Dolina Dolnej Kwisy (gm. Nowogrodziec, gm. Osiecznica),
 - Gałuszki w Chocianowie (gm. Gromadka),
 - Jelonek Przemkowski (gm. Gromadka),
 - Pieńska Dolina Nysy Łużyckiej (gm. Pieńsk, gm. Węgliniec, m. Zgorzelec, gm. Zgorzelec),
 - Przełomowa Dolina Nysy Łużyckiej (gm. Bogatynia, m. Zgorzelec, gm. Zgorzelec),
 - Przygielkowiska Koło Gozdniczy (gm. Węgliniec),
 - Uroczyska Borów Dolnośląskich (gm. Węgliniec, gm. Nowogrodziec, gm. Osiecznica),
 - Wilki nad Nysą (gm. Węgliniec),
 - Wrzosowiska Świętoszowsko-Ławszowskie (gm. Bolesławiec, gm. Osiecznica),
 - Wrzosowisko Przemkowskie (gm. Bolesławiec, gm. Gromadka),
 - Żwirownie w Starej Olesznej (gm. Bolesławiec),
- obszary chronionego krajobrazu:
 - Bory Dolnośląskie (gm. Węgliniec, gm. Osiecznica),
 - Dolina Bobru (gm. Bolesławiec),
 - Dolina Czarnej Wody (gm. Gromadka),
 - Grodziec (gm. Warta Bolesławiecka).



Rysunek 14. Formy ochrony przyrody

Źródło: geoserwis.gdos.gov.pl [dostęp: 11 października 2022].

Potencjał i wykorzystanie OZE

Na potencjał związany z wykorzystywaniem odnawialnych źródeł energii składa się m.in. energia uzyskiwana ze spalania biomasy, promieniowania słonecznego, wiatru, wody oraz energia geotermalna.

W wyniku analizy dostępnych danych, pozyskanych od przedstawicieli gmin wchodzących w skład Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego, wskazano 13 obiektów publicznych, w których wytwarzana jest energia z OZE. Najwięcej tych obiektów jest zlokalizowanych w gminach: Zgorzelec (3), m. Lubań (2), Lubań (2), Nowogrodziec (2), Osiecznica (2) i m. Zgorzelec (2). Wskazano również 8 gmin, gdzie takich obiektów nie ma. Przeanalizowano również wskazania mocy energii elektrycznej wytwarzanej przez OZE w obiektach publicznych, gdzie wykazano 10 obiektów, gdzie taka moc jest wytwarzana.

Badaniu poddano także potrzeby w zakresie termomodernizacji. W wyniku otrzymanych zestawów danych od przedstawicieli gmin wskazuje się duże potrzeby w zakresie budynków publicznych. Większość gmin wskazuje na co najmniej trzy takie obiekty, a w znacznej części Obszaru jest to powyżej siedmiu wskazanych obiektów.

Stan i jakość powietrza

Analizę stanu i jakości powietrza oparto na podstawie wyników pomiarów przeprowadzonych przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu. Warto przy tym podkreślić, że uwzględnienie w analizie stężenia pyłu zawieszonego PM10 oraz ozonu odpowiada wytycznym PN-ISO 37120 „Zrównoważony rozwój społeczny. Wskaźniki usług miejskich i jakości życia”.

Zachodni Obszar Funkcjonalny zgodnie z kryterium przyjętym przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu zaliczany jest do strefy dolnośląskiej.

Na analizowanym Obszarze w 2020 r. występowały problemy z przekroczeniami norm jakości powietrza, a mianowicie:

- PM10 liczba dni – m. Lubań, Lubań,
- BaP śr. roczna – wszystkie gminy,
- O3 liczba dni – wszystkie gminy.

Na podstawie przedstawionych danych można uznać, że ZOF zmagą się z problemami związanymi z zanieczyszczeniem powietrza. Szczególnie dotyczy to gmin powiatów lubańskiego i bolesławieckiego.

Wpływ na obecną sytuację mogło mieć zubożenie społeczeństwa w wyniku transformacji systemowej, co przełożyło się na stagnację w zakresie stosowanych systemów grzewczych. Warto również wspomnieć, że przedstawione dane z uwagi na małą liczbę stacji pomiarowych mogą nie do końca obrazować faktyczną skalę problemów. Problemy z przekroczeniem norm pyłu PM10 nasilają się w sezonie grzewczym i wynikają z ogrzewania budynków mieszkalnych za pomocą tradycyjnych źródeł ciepła.

Za kluczowe dla identyfikacji właściwych źródeł emisji są informacje uzyskane od gmin. Poddano analizie miejscowości, które są najbardziej narażone na wysoki poziom substancji szkodliwych w powietrzu wraz ze wskazaniem głównych źródeł zanieczyszczenia. Do głównych przyczyn zjawiska niskiej emisji zaliczono: jakość używanych paliw, stan instalacji grzewczych, energochłonność budynków oraz niską świadomość społeczną dot. zagrożeń wynikających ze stanu powietrza. Istotnym czynnikiem jest również ruch samochodów osobowych oraz niewydajny system transportu zbiorowego. Ostatnim, nie mniej istotnym źródłem emisji szkodliwych gazów do środowiska są zakłady przemysłowe oraz ich koncentracje w strefach przemysłowych.

Tabela 36. Miejscowości najbardziej zagrożone zanieczyszczeniami powietrza ze wskazaniem głównych źródeł emisji [2020]

Miejscowości	Przyczyna zanieczyszczenia powietrza
Gmina Bogatynia (m-w)	
Bogatynia, Porajów	niska emisja z budynków mieszkalnych
Opolno-Zdrój	działalność kopalni węgla brunatnego
Gmina Bolesławiec (w)	
wszystkie miejscowości	niska emisja z budynków mieszkalnych
Gmina Gromadka (w)	
Nowa Kuźnia, Wierzbowa	znaczna ilość ferm kurzych (emisja pyłów i zapachów utrudniających przebywanie na świeżym powietrzu)
tereny inwestycyjne	znaczny ruch kołowy
Gmina Lubań (m)	
wszystkie miejscowości	niska emisja z budynków mieszkalnych i lokalnych kotłowni, ruch kołowy (droga krajowa przez centrum miasta)
Gmina Nowogrodzic (m-w)	
większość miejscowości	niska emisja z budynków mieszkalnych
Gmina Pieńsk (m-w)	
Pieńsk	niska emisja z budynków mieszkalnych, publicznych a także z przemysłu, znaczny ruch samochodowy
Gmina Siekierczyn (w)	
wszystkie miejscowości	okoliczne zakłady przemysłowe i pobliska elektrownia, niska emisja z budynków mieszkalnych, ruch kołowy
Gmina Sulików (w)	
wszystkie miejscowości	niska emisja z budynków mieszkalnych
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	
Szczytnica	bliskość autostrady A4 i związanego z tym intensywnego ruchu kołowego
Gmina Węglińiec (m-w)	
Węglińiec	brak możliwości przewietrzenia przestrzeni miejskiej (enklawa śródleśna), emisja z budynków opalanych paliwami stałymi
Gmina Zawidów (m)	
Zawidów	niska emisja z budynków mieszkalnych, ruch kołowy
Gmina Zgorzelec (m)	
Zgorzelec (centrum – Boh. Getta, dzielnica Ujazd)	niska emisja z budynków mieszkalnych, ruch kołowy – tranzyt z i do przejścia granicznego z Niemcami poprzez most im. Jana Pawła II
Gmina Zgorzelec (w)	
Jędrzychowice, Żarska Wieś, Łagów, Trójca, Białogórze, Ręczyn, Koźmin	niska emisja z budynków mieszkalnych, ruch kołowy
Gronów, Pokrzywnik, Gozdanin	ruch kołowy i wydobywanie kopaliny

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z urzędów gmin.

3. Synteza diagnozy obszaru ZIT ZOF

Badanie diagnostyczne realizowano z zastosowaniem metodologii desk reaserch. Podstawowym źródłem danych wykorzystanych w diagnozie były informacje publikowane przez Główny Urząd Statystyczny oraz informacje dostarczone przez urzędy gmin i starostwa powiatowe. Zachodni Obszar Funkcjonalny analizowany był w zakresie dynamiki zmian zjawisk społeczno-gospodarczych (lata 2014-2020) z uwzględnieniem zmian zachodzących w przestrzeni. Dokonano porównania sytuacji pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego tworzącymi ZOF oraz porównania stanu analizowanego Obszaru z sytuacją województwa dolnośląskiego, a także w wybranych przypadkach z innym, podobnym obszarem funkcjonalnym (Południowym Obszarem Funkcjonalnym) – zgodnie z Zasadami realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027. Badanie diagnostyczne przeprowadzone zostało w trzech obszarach:

- **sferze gospodarczej,**
- **sferze społecznej,**
- **sferze przestrzenno-środowiskowej**

Syntezę diagnozy Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego przeprowadzono przy użyciu analizy SWOT, która stanowi podsumowanie przeprowadzonych badań i zawiera najważniejsze czynniki wzmacniające lub spowalniające wielowymiarowy rozwój analizowanego Obszaru (jest to zgodne z zaleceniami dokumentu pn. Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027)¹⁵. Analiza SWOT jest efektywną metodą pozwalającą na identyfikację silnych i słabych stron ZOF oraz szans i zagrożeń, jakie przed nim stoją.

Analiza SWOT składa się z czterech grup czynników:

- **mocnych stron** – uwarunkowań wewnętrznych, które stanowią silne strony Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego i które należy wykorzystać na jego rozwój,
- **słabych stron** – uwarunkowań wewnętrznych, które stanowią słabe strony Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego i które nie wyeliminowane utrudniają jego rozwój,
- **szans** – uwarunkowań zewnętrznych, które nie są bezpośrednio zależne od zachowania społeczności Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego, ale przy odpowiednio podjętych działaniach, mogą sprzyjać jego rozwojowi,
- **zagrożeń** – uwarunkowań zewnętrznych, które także nie są bezpośrednio zależne od zachowania społeczności Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego, ale które mogą stanowić zagrożenia dla jego rozwoju.

¹⁵ <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/zasady-realizacji-instrumentow-terytorialnych-w-polsce-w-perspektywie-finansowej-ue-na-lata-2021-2027>, [dostęp: październik 2022 r.].

W rezultacie SWOT jest użytecznym instrumentem pozwalającym na wielowymiarową ocenę aktualnego stanu ZOF oraz stanowi adekwatny punkt wyjścia do definiowania pożądanych kierunków rozwoju.

W ten sposób przedmiotowa analiza ujawnia również obszary wymagające poprawy w funkcjonowaniu Obszaru, a także wskazuje na niezbędne działania, których podjęcie pomoże osiągnąć ustalone priorytety.

Analiza potwierdzona została anonimowym badaniem ankietowym, do którego zaproszeni zostali partnerzy społeczni i gospodarczy chętni wziąć udział w pracach nad Strategią ZIT ZOF. Odpowiedzi można było przesyłać do 20.06.2022 r.

W każdej z części badania ankietowego wskazano zjawiska wynikające z diagnozy analizowanego Obszaru, a zadaniem respondentów było wskazanie czy dane zjawisko jest silną stroną, mocną stroną, szansą lub zagrożeniem dla rozwoju Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego poprzez wybór siły jego oddziaływania. Dodatkowo, respondenci mogli udzielić również swoich odpowiedzi, w przypadku, kiedy uznali, że na liście brak jest zjawiska, które powinno być brane pod uwagę. Dla własnych odpowiedzi również należało podać siłę oddziaływania dla rozwoju Obszaru.

Wskazywane w badaniu ankietowym zjawiska miały charakter ponadlokalny – zjawiska występujące na terenie szerszym niż obszar jednej gminy. Badanie ankietowe było zakończone metryczką.

Zidentyfikowane w badaniu desk reaserch silne strony, słabe strony, szanse i zagrożenia zweryfikowane zostały w oparciu o badanie ankietowe na próbie 160 osób zamieszkujących obszar Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego (respondenci reprezentowali wszystkie gminy obszaru). Minimalna wielkość próby określona dla poziomu ufności 90% wyniosła 120 osób (przy zakładanej wielkości frakcji 0,8 i błędzie maksymalnym wynoszącym 6%). Wśród respondentów przeważały:

- z uwagi na rodzaj podmiotu – **osoby fizyczne** (77,5%),
- z uwagi na płeć – **kobiety** (63,7%),
- z uwagi na wiek – **osoby w wieku 41-65 lat** (56,3%),
- z uwagi na wykształcenie – **osoby z wykształceniem wyższym** (73,32%),
- z uwagi na status społeczno-zawodowy – **osoby pracujące** (89,6%),
- z uwagi na okres zamieszkiwania – **osoby zamieszkujące w obszarze od ponad 25 lat** (73,8%).

Największą partycypację w przeprowadzonym badaniu wykazali się mieszkańcy gminy Sulików (14,4%), oraz miasta Zgorzelec (11,3%) – wskazanie miejsca zamieszkania respondenta/funkcjonowania podmiotu.

Analizując wyniki badania, można stwierdzić, że w dużej mierze potwierdziły one zidentyfikowane silne strony, słabe strony, szanse i zagrożenia Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego. Większość ankietowanych uznała wskazane zjawiska jako ważne lub bardzo ważne.

W przypadku silnych stron jako najważniejsze respondenci uznali:

- bezpośredni dostęp do autostrady A4 i A18 (średnia ocena: 4,53),
- walory przyrodnicze i krajobrazowe regionu (4,31),
- korzystne położenie w sąsiedztwie Niemiec i Czech (4,27).

W przypadku słabych stron jako najważniejsze respondenci uznali:

- ograniczony dostęp do lekarzy specjalistów, zwłaszcza poza najważniejszymi miastami (4,49),
- niezadawalający stan techniczny infrastruktury drogowej i kolejowej (4,32),
- regres transportu publicznego (4,29).

W przypadku szans jako najważniejsze respondenci uznali:

- dostępność funduszy unijnych wspierających przedsiębiorczość (4,58),
- wzrost znaczenia turystyki (4,51),
- rozbudowa infrastruktury drogowej (4,47).

W przypadku zagrożeń jako najważniejsze respondenci uznali:

- wysokie koszty ogrzewania ekologicznymi nośnikami energii (4,51),
- wzrost obciążeń finansowych samorządów (4,51),
- wysokie koszty budowy infrastruktury sieciowej (4,40).

Najmniej istotne w opinii respondentów były z kolei:

- niezadawalające wyniki z egzaminu ósmoklasisty (3,65) oraz zdekapitalizowane obiekty dziedzictwa materialnego (3,84) – w przypadku słabych stron,
- większa atrakcyjność inwestycyjna gmin wchodzących w skład Legnicko Głogowskiego Okręgu Miedziowego oraz Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego (3,81) oraz niski poziom edukacji (3,84) – w przypadku zagrożeń.

Zaprezentowane w poniższej tabeli wyniki przeprowadzonej analizy SWOT stanowią punkt wyjścia do definiowania pożądanych kierunków rozwoju. W ten sposób przedmiotowa analiza ujawnia również obszary wymagające poprawy w funkcjonowaniu Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego:

- zjawiska zidentyfikowane na bazie diagnozy zaznaczone zostały w tabeli **kolorem czerwonym**,
- zjawiska zidentyfikowane na podstawie odpowiedzi własnych respondentów zaznaczone zostały w tabeli **kolorem niebieskim**. Wzięto pod uwagę powtarzające się, adekwatne i istotne odpowiedzi respondentów.

Tabela 37. Analiza SWOT

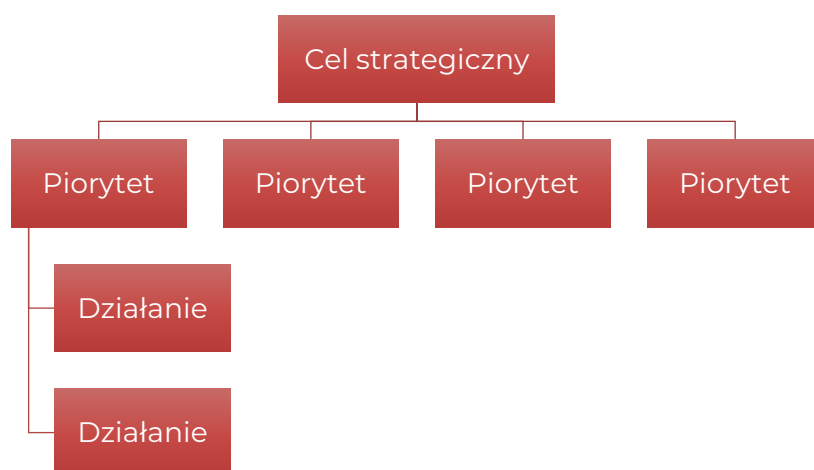
SILNE STRONY (S)	SŁABE STRONY (W)
S.1. Wysoka ocena atrakcyjności inwestycyjnej gmin: gmina miejska Bolesławiec, gmina miejska Lubań, Bogatynia, Bolesławiec, Pieńsk, Siekierczyn, Warta Bolesławiecka, Zawidów, Zgorzelec, S.2. Korzystne położenie w sąsiedztwie Niemiec i Czech, S.3. Niski poziom bezrobocia, S.4. Bezpośredni dostęp do autostrady A4 i A18, S.5. Potencjał do rozwoju turystyki, S.6. Szeroka oferta kulturalna i spędzania czasu wolnego, S.7. Walory przyrodnicze i krajobrazowe regionu, S.8. Dziedzictwo historyczne i kulturowe S.9. Wysokie walory przyrodnicze obszarów objętych ochroną, S.10. Bliskie sąsiedztwo obszarów chronionych pełniących dla mieszkańców i turystów funkcje wypoczynkowe i rekreacyjne, S.11. Współpraca z samorządami lokalnymi z Niemiec i Czech – integracja międzynarodowa S.12. Współpraca między samorządami lokalnymi, S.13. Wielokulturowość	W.1. Funkcjonowanie miast średnich pograżonych w kryzysie i zagrożonych postępującą marginalizacją (Bolesławiec, Lubań, Zgorzelec), W.2. Monokultura przemysłowa szczególnie w zachodniej i południowej części obszaru, W.3. Niski na tle regionu wskaźnik przedsiębiorczości, W.4. Niezadawalający poziom innowacyjności przedsiębiorstw, W.5. Zdekapitalizowane obiekty dziedzictwa materialnego, W.6. Negatywne trendy demograficzne, ujemne saldo migracji i ujemny przyrost naturalny, W.7. Postępujący, zwłaszcza w miastach proces starzenia się społeczeństwa, W.8. Niski poziom aktywności społecznej, W.9. Ograniczony dostęp w zakresie opieki nad dziećmi do lat 3, W.10. Ograniczony dostęp do wychowania przedszkolnego zwłaszcza na obszarach wiejskich, W.11. Niezadawalające wyniki z egzaminu ósmoklasisty, W.12. Ograniczony dostęp do lekarzy specjalistów, zwłaszcza poza najważniejszymi miastami, W.13. Braki w infrastrukturze kulturalnej i rekreacyjno-sportowej oraz niezadawalający stan części obiektów, W.14. Niezadawalający stan techniczny infrastruktury drogowej i kolejowej, W.15. Regres transportu publicznego, W.16. Słabo rozwinięta sieć ścieżek/dróg rowerowych, W.17. Niezadawalający stopień pokrycia Obszaru infrastrukturą sieciową, W.18. Niezadawalający poziom segregacji odpadów, W.19. Niezadawalający stan techniczny budynków i budowali znajdujących się w zasobie komunalnym, W.20. Niezadawalająca jakość powietrza, W.21. Niski poziom świadomości ekologicznej mieszkańców, W.22. Duża liczba osób i gospodarstw domowych korzystających z pomocy społecznej W.23. Niewystarczająca oferta infrastruktury i usług opieki, w tym senioralnej w zestawieniu z trendami demograficznymi

SILNE STRONY (S)	SŁABE STRONY (W)
	W.24. Wzrost liczby udzielonych świadczeń pomocy społecznej z powodu narkomanii W.25. Występowanie publicznych terenów zdegradowanych wymagających odnowy (np. wskazanych w programach rewitalizacji gmin) W.26. Występujące zjawisko przestępczości W.27. Występujące zjawisko narkomanii
SZANSE (O)	ZAGROŻENIA (T)
O.1. Dostępność funduszy unijnych wspierających przedsiębiorczość, O.2. Wzrost znaczenia turystyki, O.3. Potencjał rozwojowy obszaru związany z rozwijającym się rynkiem pracy po stronie niemieckiej, O.4. Rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej, O.5. Wspieranie transformacji w kierunku gospodarki niskoemisyjnej we wszystkich sektorach, O.6. Zwiększenie aktywności mieszkańców, O.7. Rozwój organizacji non profit.	T.1. Większa atrakcyjność inwestycyjna gmin wchodzących w skład Legnicko Głogowskiego Okręgu Miedziowego oraz Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego, T.2. Mała ilość programów wsparcia dla beneficjentów na rozwój OZE, T.3. Postępujący proces starzenia się społeczeństwa, T.4. Dewastacja infrastruktury drogowej i kolejowej, T.5. Wysokie koszty ogrzewania ekologicznymi nośnikami energii, T.6. Wysokie koszty budowy infrastruktury sieciowej, T.7. Wzrost obciążeń finansowych samorządów, T.8. Dysproporcje rozwojowe występujące wewnątrz Obszaru, T.9. Niewystarczające zabezpieczenia przed negatywnymi skutkami ekstremalnych zjawisk pogodowych (powodzie), T.10. Bliskość granicy z Niemcami i Czechami, która może skłaniać ludność do dalszych migracji lub podejmowania pracy za granicą, T.11. Znaczne i postępujące zanieczyszczenie środowiska, T.12. Znaczna ilość niesegregowanych odpadów, T.13. Niski poziom edukacji, T.14. Niejasne przepisy prawne powodujące trudność prowadzenia działalności gospodarczej.

Źródło: opracowanie własne.

4. Cele, jakie mają być zrealizowane w ramach ZIT, ze wskazaniem wykorzystanego podejścia zintegrowanego, oczekiwanych wskaźników rezultatu i produktu powiązane z realizacją właściwego programu

Zintegrowane podejście do stwierdzonych potrzeb rozwojowych i potencjałów realizowane będzie według następującej struktury.



W poniższych tabelach przedstawiono strukturę Celu, Priorytetów i Działań Strategii ZIT ZOF oraz Matrycę zintegrowanego oddziaływania efektów realizacji Strategii ZIT ZOF.

W tym miejscu należy zaznaczyć, że ze względu na dostępność środków programu Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021–2027 wdrażane będą tylko te działania, na których realizację Zarząd Województwa Dolnośląskiego zabezpieczył środki w FEDS 2021-2027. Działania te zostały oznaczone symbolem DF.X.X.

W związku z postanowieniami art. 34 ust. 4 Ustawy wdrożeniowej (ZIT są realizowane w wybranych obszarach tematycznych, wskazanych w regionalnych programach lub krajowych programach) nie opisywano szczegółowo działań, w których brak jest obszarów tematycznych delegowanych z regionalnego lub krajowych programów operacyjnych.

Działania te (w treści Strategii zostały oznaczone D.X.X.) mogą być wdrażane poprzez aplikowanie interesariuszy Strategii o środki zewnętrzne w innych programach. Jednak ze względu na brak informacji jakie mogą to być źródła finansowania i w jakim zakresie będą realizowane do roku 2027 nie ma możliwości wskazania zakresu interwencji, oszacowania budżetu i wskaźników monitoringu oraz pozostałych szczegółowych informacji.

Tabela 38. Cel, Priorytety i Działania Strategii ZIT ZOF

Cel strategiczny: Dynamiczny i zdywersyfikowany rozwój Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego przyjazny dla środowiska i sprzyjający aktywizacji i integracji mieszkańców	
Priorytet (P1) Promocja wielokierunkowego rozwoju gospodarczego ZOF	Działanie (D1.1) Poprawa dostępności do infrastruktury wspierającej przedsiębiorczość Działanie (DF.1.2) Wzmocnienie roli turystyki w rozwoju ZOF
Priorytet (P2) Przyjazny środowisku Zachodni Obszar Funkcjonalny	Działanie (DF.2.1) Poprawa efektywności energetycznej budynków publicznych i prywatnych Działanie (D.2.2) Wsparcie dla rozwoju odnawialnych źródeł energii Działanie (DF.2.3) Ochrona środowiska oraz rozwój infrastruktury sieciowej
Priorytet (P3) Poprawa spójności Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego	Działanie (D.3.1) Budowa/modernizacja infrastruktury drogowej, kolejowej i towarzyszącej Działanie (DF.3.2) Zrównoważona i inteligentna mobilność Działanie (DF.3.3) Kompleksowa odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznej
Priorytet (P4) Poprawa społecznej atrakcyjności Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego	Działanie (D.4.1) Wdrażanie e-usług w administracji Działanie (DF.4.2) Rozwój kapitału ludzkiego poprzez wzmocnienie edukacji Działanie (D.4.3) Budowa/modernizacja infrastruktury społecznej sprzyjającej aktywizacji, integracji i włączeniu społecznemu Działanie (DF.4.4) Rozwój wysokiej jakości usług społecznych Działanie (D.4.5) Aktywizacja i integracja mieszkańców ZOF Działanie (DF.4.6) Promocja dziedzictwa kulturowego

Źródło: opracowanie własne.

Ponieważ obszar ZOF dotyczy w całości miast średnich tracących funkcje (OSI wg KSRR) i ich obszarów funkcjonalnych nie planuje się innych szczególnych rozwiązań realizacji Strategii ZIT ZOF skierowanych do Obszarów Strategicznej Interwencji wynikających z Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego.

Dla weryfikacji zintegrowanego oddziaływania realizacji Strategii ZIT ZOF przeprowadzono analizę powiązania spodziewanych efektów realizacji Strategii ZIT ZOF z zaplanowaną strategiczną interwencją. Podsumowanie analizy zaprezentowano w formie matrycy priorytetów Strategii ZIT ZOF i oczekiwanych efektów realizacji.

Tabela 39. Matryca zintegrowanego oddziaływania efektów realizacji Strategii ZIT ZOF¹⁶

Priorytet / Oczekiwane efekty	P1	P2	P3	P4
Priorytet (P1) Promocja wielokierunkowego rozwoju gospodarczego Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego				
Wzrost liczby MSP	x			x
Wzrost innowacyjności firm	x	x	x	
Poprawa atrakcyjności turystycznej ZOF i wzrost liczby turystów	x		x	x
Wzrost liczby atrakcyjnych miejsc pracy	x			x
Zahamowanie odpływu wykwalifikowanych zasobów ludzkich	x			x

¹⁶ Przy każdym z Priorytetów wskazano najważniejsze oczekiwane efekty jego realizacji oraz oznaczono ich oddziaływanie na inne priorytety Strategii ZIT ZOF (P1 – Priorytet 1, P2- Priorytet 2, P3 – Priorytet 3, P4 – Priorytet 4)

Priorytet / Oczekiwane efekty	P1	P2	P3	P4
Priorytet (P2) Przyjazny środowisku Zachodni Obszar Funkcjonalny				
Poprawa czystości powietrza		x		x
Zmniejszenie energochłonności infrastruktury	x	x		
Zwiększenie produkcji energii ze źródeł odnawialnych	x	x		
Poprawa dostępności do wysokiej jakości infrastruktury ochrony środowiska	x	x	x	x
Zmniejszenie zagrożeń wynikających z klęsk żywiołowych	x	x		x
Utrzymanie i poprawa stanu środowiska naturalnego	x	x		x
Priorytet (P3) Poprawa spójności Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego				
Skrócenie czasu przejazdu dzięki udoskonalonej inf. drogowej	x	x	x	x
Wzrost liczby użytkowników komunikacji zbiorowej	x	x	x	x
Zmniejszenie liczby osób korzystających z indywidualnego transportu samochodowego		x	x	
Priorytet (P4) Poprawa społecznej atrakcyjności Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego				
Wzrost ilości użytkowników publicznych e-usług	x			x
Wzrost kwalifikacji dzieci i młodzieży	x			x
Poprawa jakości usług społecznych zarówno infrastrukturalnych jak i nieinfrastrukturalnych	x			x
Zmniejszenie liczby osób wykluczonych	x			x
Poprawa dostępności do zatrudnienia	x			x
Wzrost liczby osób mających dostęp do udoskonalonych usług opieki zdrowotnej	x			x
Poprawa jakości i bezpieczeństwa przestrzeni publicznych	x	x	x	x

Źródło: opracowanie własne.

Opis zintegrowanego podejścia:

Cel strategiczny – Dynamiczny i zdywersyfikowany rozwój Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego przyjazny dla środowiska i sprzyjający aktywizacji i integracji mieszkańców.

Realizacja przyjętego celu strategicznego wymaga przeprowadzenia zintegrowanych działań odnoszących się do sfery gospodarczej, społecznej i środowiskowo-przestrzennej. Jednocześnie przyjęta logika interwencji sprawi, że osiągnięty zostanie efekt mnożnikowy, który pozwoli na efektywniejsze wykorzystanie zaangażowanych kapitałów.

Fundament rozwoju Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego stanowić będą konkurencyjne przedsiębiorstwa, generujące atrakcyjne miejsca pracy. Jednocześnie gospodarka ZOF w coraz mniejszym stopniu zależna będzie od przemysłu wydobywczego i energetycznego.

Silna gospodarka korzystnie wpłynie na funkcjonowanie sfery społecznej. Przeprowadzone inwestycje sprawią, że mieszkańcy ZOF uzyskają dostęp do wysokiej jakości usług społecznych, świadczonych w nowoczesnych, efektywnych energetycznie budynkach dostosowanych do potrzeb dzieci, seniorów i osób z niepełnosprawnościami. Pozwoli to na wyzwolenie dodatkowych sił tkwiących w społeczeństwie, w wyniku czego wzrośnie aktywność ludności i poczucie solidarności. Równocześnie sprawnie działający system edukacji dostarczy na rynek pracy dobrze wykształconych pracowników, czym wspierać będzie lokalny system gospodarczy.

Wszystkie działania prowadzone będą z poszanowaniem środowiska naturalnego. Rozbudowa infrastruktury sieciowej, termomodernizacja budynków, zastosowanie OZE, modernizacja dróg, budowa dróg rowerowych i transformacja transportu publicznego przyczynią się do ograniczenia zjawiska niskiej emisji oraz sprawi, że ZOF będzie miejscem przyjaznym mieszkańcom. Poprawie ulegnie atrakcyjność i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych.

Priorytet (P1)

Promocja wielokierunkowego rozwoju gospodarczego Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego

Aktualnie pozycja gospodarcza Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego w znacznej mierze uzależniona jest od przemysłów: wydobywczego i energetycznego. Jednak realizowana na różnych szczeblach polityka dekarbonizacji sprawia, że przyszłość gospodarki opartej na wydobywaniu i wykorzystaniu surowców kopalnych, w tym węgla staje pod dużym znakiem zapytania. W rezultacie konieczne jest podjęcie działań zmierzających do dywersyfikacji gospodarki i wielokierunkowego rozwoju i sprawiedliwej transformacji energetycznej ZOF.

Niestety, jak wykazała diagnoza, poziom przedsiębiorczości na terenie ZOF jest relatywnie niski. Wskazane są więc inwestycje mające na celu poprawę dostępności do infrastruktury wspierającej przedsiębiorczość.

W pierwszej kolejności należy zwiększyć podaż terenów inwestycyjnych. Powinny to być jednak przede wszystkim tereny o wysokim standardzie tzn. uzbrojone i zaopatrzone w infrastrukturę pozwalającą na prawidłowe i efektywne korzystanie z nich.

Równocześnie należy dążyć do zagospodarowania posiadanych budynków na potrzeby działalności gospodarczej. W budynkach tych mogłyby zostać ulokowane m.in. inkubatory przedsiębiorczości.

Dywersyfikacja gospodarki na terenie ZOF wymaga również wzmocnienia innego endogennego potencjału Obszaru, jakim jest sektor turystyczny. Działania w tym zakresie powinny być podejmowane kompleksowo i dotyczyć rozwoju i promowania publicznych walorów turystycznych. Inwestycjom tym powinny towarzyszyć działania zmierzające do rozbudowy infrastruktury umożliwiającej efektywne korzystanie z zasobów turystycznych. Docelowo działania te powinny stanowić impuls do rozwoju podmiotów prywatnych zorientowanych m.in. na zaspokajanie potrzeb turystów.

Priorytet realizowany będzie przez działania:

Tabela 40. Działania Priorytetu 1 Strategii ZIT ZOF

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji
Działanie (D.1.1) Poprawa dostępności do infrastruktury wspierającej przedsiębiorczość	
Działanie (DF.1.2) Wzmocnienie roli turystyki w rozwoju ZOF	1. Logika interwencji Realizacja Działania DF.1.2 będzie zmierzała do minimalizacji problemów i wzmocnienia silnych stron, które zostały zidentyfikowane w analizie SWOT (podsumowaniu diagnozy) tj.: potencjał do rozwoju turystyki, wysokie walory przyrodnicze obszarów objętych ochroną, szeroka oferta kulturalna i spędzania czasu wolnego, walory przyrodnicze i krajobrazowe regionu, korzystne położenie w sąsiedztwie Niemiec i Czech, bezpośredni dostęp do autostrady A4 i A18, niski na tle regionu, wskaźnik przedsiębiorczości, monokultura przemysłowa szczególnie w zachodniej i południowej części obszaru, słabo rozwinięta sieć ścieżek/dróg rowerowych.
	2. Zakres interwencji 165. Ochrona, rozwój i promowanie publicznych walorów turystycznych i usług turystycznych Jak wynika z syntezy diagnozy ZOF cechuje się potencjałem w zakresie rozwoju turystyki, ale jednocześnie ta branża gospodarki nie rozwija się adekwatnie do oczekiwań mieszkańców i dlatego należy podjąć interwencję zmierzającą do ochrony, rozwoju i promowanie publicznych walorów turystycznych i usług turystycznych. Wsparcie uzyskują projekty zrównoważonej turystyki jak również dot. rozwoju i promowaniu publicznych walorów turystycznych. Wsparcie uzyskują m.in szlaki turystyczne np. związane z infrastrukturą rowerową oraz niezbędnymi elementami towarzyszącymi takim inwestycjom, jak np. toalety, stojaki dla rowerów, elementy zapewniające bezpieczeństwo. Projekty będą wdrażane zgodnie z regulacjami obowiązującymi dla FEDS 2021-2027, Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT.
	3. Wykorzystanie podejścia zintegrowanego Realizacja działania będzie pozytywnie oddziaływać na Działanie DF.4.6 w związku z wykorzystaniem dziedzictwa kultury do rozwoju turystycznego obszaru ZIT ZOF. Ponadto wykorzystanie podejścia zintegrowanego wynikało będzie również z realizacji wyłącznie projektów zintegrowanych. W związku z powyższym, wszystkie wdrażane w ramach działania projekty będą: – spełniały definicję określoną przez MFIPR w dokumencie pn. Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 (wskazaną również w Porozumieniu terytorialnym w sprawie określenia zasad realizacji projektów strategicznych w ramach instrumentu terytorialnego Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego), i/lub – zintegrowane poprzez realizację w formie tzw. Wiązek projektów co szczegółowo opisano w Załączniku 1. Wykaz operacji, wraz z informacją na temat ich zintegrowania oraz sposobu wskazania i powiązania z innymi projektami (Rozdział Zintegrowanie projektów oraz powiązanie między projektami). Wskazanie wraz z uzasadnieniem spełnienia warunków dla poszczególnych projektów wymienionych w Tabeli 1. Lista podstawowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny realizowanych, jako pojedyncze projekty zintegrowane, będzie się odbywać na poziomie fiszek projektowych, w których to zamieszczony zostanie szczegółowy opis wraz z uzasadnieniem wypełnienia podejścia zintegrowanego z perspektywy konkretnego projektu.

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji																							
	4. Wskaźniki monitoringu Działania (w powiązaniu z FEDS 2021-2027) Szacowane wartości docelowe wskaźników wynikają z fiszek projektowych przedsięwzięć wskazanych w Załączniku 1. Wykaz operacji, wraz z informacją na temat ich zintegrowania oraz sposobu wskazania i powiązania z innymi projektami, Tabela 1. Lista podstawowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny, które podlegały procedurze oceny przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego. Ponieważ IZ FEDS 2021-2027 dopuszcza możliwość podpisania umowy o dotację dla projektów, które realizować będą co najmniej 70% szacowanej wartości docelowej wskaźników wskazanych w fiszce projektowej, przyjęto założenie, że realizacja szacowanej wartości docelowej wskaźników na poziomie 70% wartości podanych w tabeli poniżej będzie oznaczała osiągnięcie wartości docelowej wskaźników. a) Wskaźniki produktu <table><tr><th>Wskaźnik produktu</th><th>Jednostka miary</th><th>Szacowana docelowa wartość wskaźnika</th></tr><tr><td>WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>osoby</td><td>8 000</td></tr><tr><td>WLWK-RCO075 - Wspierane strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>szt.</td><td>1</td></tr><tr><td>WLWK-RCO076 - Zintegrowane projekty rozwoju terytorialnego</td><td>szt.</td><td>1</td></tr><tr><td>WLWK-RCO077 - Liczba obiektów kulturalnych i turystycznych objętych wsparciem</td><td>szt.</td><td>10</td></tr></table> b) Wskaźniki rezultatu <table><tr><th>Wskaźnik rezultatu</th><th>Jednostka miary</th><th>Wartość wskaźnika bazowego</th><th>Szacowana docelowa wartość wskaźnika</th></tr><tr><td>WLWK-RCR077 - Liczba osób odwiedzających obiekty kulturalne i turystyczne objęte wsparciem</td><td>osoby odwiedzające/rok</td><td>200</td><td>500</td></tr></table> 5. Spójność z FEDS 2021-2027 Cel szczegółowy: RSO5.1. Wspieranie zintegrowanego i sprzyjającego włączeniu społecznemu rozwoju społecznego, gospodarczego i środowiskowego, kultury, dziedzictwa naturalnego, zrównoważonej turystyki i bezpieczeństwa na obszarach miejskich (EFRR).	Wskaźnik produktu	Jednostka miary	Szacowana docelowa wartość wskaźnika	WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	8 000	WLWK-RCO075 - Wspierane strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	WLWK-RCO076 - Zintegrowane projekty rozwoju terytorialnego	szt.	1	WLWK-RCO077 - Liczba obiektów kulturalnych i turystycznych objętych wsparciem	szt.	10	Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Wartość wskaźnika bazowego	Szacowana docelowa wartość wskaźnika	WLWK-RCR077 - Liczba osób odwiedzających obiekty kulturalne i turystyczne objęte wsparciem	osoby odwiedzające/rok	200	500
Wskaźnik produktu	Jednostka miary	Szacowana docelowa wartość wskaźnika																						
WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	8 000																						
WLWK-RCO075 - Wspierane strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1																						
WLWK-RCO076 - Zintegrowane projekty rozwoju terytorialnego	szt.	1																						
WLWK-RCO077 - Liczba obiektów kulturalnych i turystycznych objętych wsparciem	szt.	10																						
Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Wartość wskaźnika bazowego	Szacowana docelowa wartość wskaźnika																					
WLWK-RCR077 - Liczba osób odwiedzających obiekty kulturalne i turystyczne objęte wsparciem	osoby odwiedzające/rok	200	500																					

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 41. Zgodność Działań Priorytetu (P1) z celami SRWD 2030

Priorytet (P1) ZIT ZOF Promocja wielokierunkowego rozwoju gospodarczego ZOF	Cel strategiczny 1. SRWD 2030 Efektywne wykorzystanie gospodarczego potencjału regionu	Cel strategiczny 2. SRWD 2030 Poprawa jakości i dostępności usług publicznych	Cel strategiczny 4. SRWD 2030 Odpowiedzialne wykorzystanie zasobów i ochrona walorów środowiska naturalnego i dziedzictwa kulturowego
Działanie (D1.1) Poprawa dostępności do infrastruktury wspierającej przedsiębiorczość	Cel operacyjny 1.2 Wzmocnienie krajowej i europejskiej konkurencyjności regionu i jego marki		
Działanie (DF.1.2) Wzmocnienie roli turystyki w rozwoju ZOF	Cel operacyjny 1.1 Wspieranie endogenicznych potencjałów gospodarczych subregionów	Cel operacyjny 2.3 Rozwój i doskonalenie usług publicznych	Cel operacyjny 4.2 Racjonalne wykorzystanie walorów i zasobów środowiska

Źródło: opracowanie własne.

Priorytet (P2)

Przyjazny środowisku Zachodni Obszar Funkcjonalny

Na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego zauważalny jest negatywny wpływ człowieka na stan środowiska naturalnego. Powyższa sytuacja wymaga podjęcia wielokierunkowych i zintegrowanych działań zmierzających do odwrócenia niekorzystnych zmian środowiskowych. Należy przy tym pamiętać, że chociaż inwestycje w ochronę środowiska wiążą się z wysokimi nakładami finansowymi i wykazują długie okresy zwrotu poniesionych nakładów, to jednak sprzyjają poprawie jakości życia mieszkańców. Występuje tu sprzężenie zwrotne. Inwestycje w środowisko poprawiają atrakcyjność obszaru, a ten jako bardziej atrakcyjny przyciąga nowych inwestorów, a niejednokrotnie również nowych mieszkańców. Inwestycje w środowisko uznać więc można za długofalową i trwałą promocję ZOF.

Realizacja niniejszego priorytetu wiąże się m.in. z redukcją zjawiska niskiej emisji. Źródeł tego zjawiska upatrywać należy w tradycyjnych metodach ogrzewania budynków publicznych, mieszkań i domów oraz w niskiej efektywności energetycznej budynków. Dlatego też należy podejmować i promować działania zmierzające do: poprawy efektywności energetycznej budynków publicznych, zastępowania tradycyjnych systemów grzewczych nowoczesnymi i proekologicznymi.

Kompleksowe podejście do powyższego problemu powinno skutkować zmniejszeniem ilości zużywanej energii cieplnej, a tym samym przynosić korzyści ekonomiczne w wyniku ograniczenia kosztów ogrzewania. Termomodernizacja przyniesie również za sobą korzyści ekologiczne, a więc zmniejszenie eksploatacji nieodnawialnych źródeł energii i zmniejszenie emisji dwutlenku węgla do atmosfery oraz korzyści społeczne i zdrowotne (poprawa estetyki budynków oraz warunków mikroklimatycznych).

Równocześnie należy w szerokim zakresie promować działania zmierzające do wykorzystywania odnawialnych źródeł energii. Działania te nie tylko sprzyjać będą ograniczeniu zjawiska niskiej emisji, ale także przyczynią się do dywersyfikacji źródeł energii i w długim okresie zmniejszą zapotrzebowanie na węgiel, co jest istotne w kontekście prowadzonej polityki dekarbonizacji.

Poprawa stanu środowiska naturalnego na terenie ZOF wymaga również rozbudowy i modernizacji infrastruktury sieciowej. Szczególnie ważne będą działania związane z rozbudową/modernizacją infrastruktury związanej z odbieraniem i oczyszczaniem ścieków. Jak wykazała diagnoza na terenie ZOF nadal występują znaczne potrzeby w tym zakresie. Jednocześnie w miejscach, w których z przyczyn ekonomicznych rozbudowa sieci kanalizacyjnej jest nieuzasadniona, konieczne będzie wspieranie budowy indywidualnych oczyszczalni ścieków.

Realizacja niniejszego priorytetu powinna również doprowadzić do usprawnienia gospodarki wodnej. Należy w szczególności wspierać działania zmierzające do pozyskania nowych ujęć wody oraz rozbudowy/modernizacji sieci wodociągowej. Wspierać winno się także działania chroniące zasoby wody oraz zwiększające jej retencję.

W ramach przedmiotowego priorytetu realizowane i promowane będą również przedsięwzięcia usprawniające gospodarkę odpadami, a zwłaszcza te które przyczyniają się do poprawy segregacji odpadów i zmniejszają ilość odpadów deponowanych na składowiskach.

Jednocześnie realizacja niniejszego priorytetu wymaga rozbudowy infrastruktury umożliwiającej zmniejszenie presji antropogenicznej, rozwoju bioróżnorodności oraz wsparcia z zakresu ochrony i udostępniania zasobów przyrodniczych. Oprócz działań infrastrukturalnych, należy także prowadzić działania edukacyjne zwiększające świadomość ekologiczną mieszkańców ZOF.

Zmiany klimatu skutkują wzrostem zagrożeń naturalnych, dlatego też konieczne będzie wsparcie służb monitorujących zagrożenia naturalne i reagujących w przypadku wystąpienia zagrożenia. Inwestycje powinny być ukierunkowane zarówno na prewencję zagrożeń, jak i skuteczne działanie w przypadku ich wystąpienia.

Priorytet realizowany będzie przez działania:

Tabela 42. Działania Priorytetu 2 Strategii ZIT ZOF

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji
Działanie (DF.2.1) Poprawa efektywności energetycznej budynków publicznych i prywatnych	1. Logika interwencji Realizacja Działania DF.2.1 będzie zmierzała do minimalizacji problemów i wzmacniania silnych stron, które zostały zidentyfikowane w analizie SWOT (podsumowaniu diagnozy) tj.: niezadawalająca jakość powietrza, niezadawalający stan techniczny budynków i budowli znajdujących się w zasobie komunalnym, braki w infrastrukturze kulturalnej i sportowej oraz niezadawalający stan części obiektów, potencjał do rozwoju turystyki, walory przyrodnicze i krajobrazowe regionu.

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji
	2. Zakres interwencji 045. Renowacja zwiększająca efektywność energetyczną lub działania w zakresie efektywności energetycznej w odniesieniu do infrastruktury publicznej, projekty demonstracyjne i działania wspierające zgodne z kryteriami efektywności energetycznej Jak wynika z syntezy diagnozy na terenie ZOF występuje zjawisko niskiej emisji, które wynika ze złego stanu technicznego budynków i dlatego konieczna jest renowacja zwiększająca efektywność energetyczną lub działania w zakresie efektywności energetycznej w odniesieniu do infrastruktury publicznej. Wsparciem zostanie objęta wyłącznie kompleksowa modernizacja energetyczna budynków publicznych obejmująca także instalacje grzewcze/chłodzące ze źródłami ciepła (bez możliwości projektów polegających na wymianie tylko źródeł ciepła), w tym także m.in. OZE, systemy wentylacji, systemy zarządzania i magazynowania energii. Działania w ramach celu szczegółowego będą finansowane zgodnie z następującą hierarchią – w pierwszej kolejności, priorytetowo wspierana będzie kompleksowa termomodernizacja, w tym z wymianą źródła ciepła, w szczególności z wykorzystaniem OZE, następnie termomodernizacja wraz z wykorzystaniem i podłączeniem do źródła ciepła sieciowego, natomiast gdy powyższe będzie niemożliwe lub nieuzasadnione technicznie lub ekonomicznie, możliwa będzie wymiana źródeł ciepła na wykorzystujące paliwo gazowe. Wykluczone z możliwości wsparcia będą inwestycje polegające na wymianie starszych urządzeń zasilanych paliwami gazowymi na nowsze. Ponadto niedopuszczone jest stosowanie kotłów biomasowych umożliwiających zamontowanie awaryjnego rusztu oraz pieców bez automatycznego podajnika paliwa. Działania edukacyjne/doradcze w zakresie ekologii, adaptacji do zmian klimatu i budowania świadomości na temat gospodarki niskoemisyjnej mogą być prowadzone wyłącznie jako element uzupełniający w projekcie. Projekty będą wdrażane zgodnie z regulacjami obowiązującymi dla FEDS 2021-2027, Działanie FEDS.02.08 Efektywność energetyczna w budynkach publicznych – ZIT. 3. Wykorzystanie podejścia zintegrowanego Realizacja działania będzie pozytywnie oddziaływać na Działanie DF.1.2 w związku z poprawą wizerunku obszaru wynikającą z poprawy jakości powietrza. Jednocześnie w związku z poprawą stanu środowiska naturalnego działanie będzie wpływać pozytywnie na Działanie DF.2.3. Zmodernizowane budynki poprawią atrakcyjność przestrzeni publicznej, co wpłynie korzystnie na Działanie DF.3.3. Ponadto wykorzystanie podejścia zintegrowanego wynikało będzie również z realizacji wyłącznie projektów zintegrowanych. W związku z powyższym, wszystkie wdrażane w ramach działania projekty będą: – spełniały definicję określoną przez MFIPR w dokumencie pn. Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 (wskazaną również w Porozumieniu terytorialnym w sprawie określenia zasad realizacji projektów strategicznych w ramach instrumentu terytorialnego Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego), i/lub – zintegrowane poprzez realizację w formie tzw. Wiązek projektów co szczegółowo opisano w Załączniku 1. Wykaz operacji, wraz z informacją na temat ich zintegrowania oraz sposobu wskazania i powiązania z innymi projektami (Rozdział Zintegrowanie projektów oraz powiązanie między projektami).

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji																								
	Wskazanie wraz z uzasadnieniem spełnienia warunków dla poszczególnych projektów wymienionych w Tabeli 1. Lista podstawowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny realizowanych, jako pojedyncze projekty zintegrowane, będzie się odbywać na poziomie fiszek projektowych, w których to zamieszczony zostanie szczegółowy opis wraz z uzasadnieniem wypełnienia podejścia zintegrowanego z perspektywy konkretnego projektu. 4. Wskaźniki monitoringu Działania (w powiązaniu z FEDS 2021-2027) Szacowane wartości docelowe wskaźników wynikają z fiszek projektowych przedsięwzięć wskazanych w Załączniku 1. Wykaz operacji, wraz z informacją na temat ich zintegrowania oraz sposobu wskazania i powiązania z innymi projektami, Tabela 1. Lista podstawowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny, które podlegały procedurze oceny przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego. Ponieważ IZ FEDS 2021-2027 dopuszcza możliwość podpisania umowy o dotację dla projektów, które realizować będą co najmniej 70% szacowanej wartości docelowej wskaźników wskazanych w fiszce projektowej, przyjęto założenie, że realizacja szacowanej wartości docelowej wskaźników na poziomie 70% wartości podanych w tabeli poniżej będzie oznaczała osiągnięcie wartości docelowej wskaźników. a) Wskaźniki produktu <table><tr><th>Wskaźnik produktu</th><th>Jednostka miary</th><th>Szacowana docelowa wartość wskaźnika</th></tr><tr><td>WLWK-RCO019 - Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej</td><td>m2</td><td>3 673,45</td></tr><tr><td>WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>osoby</td><td>80 734</td></tr><tr><td>WLWK-RCO075 - Wspierane strategię zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>szt.</td><td>1</td></tr></table> b) Wskaźniki rezultatu: <table><tr><th>Wskaźnik rezultatu</th><th>Jednostka miary</th><th>Wartość wskaźnika bazowego</th><th>Szacowana docelowa wartość wskaźnika</th></tr><tr><td>WLWK-RCR026 - Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych)</td><td>MWh/rok</td><td>1 129,36</td><td>612,96</td></tr><tr><td>WLWK-RCR029 - Szacowana emisja gazów cieplarnianych</td><td>tony równoważnika CO2/rok</td><td>801,09</td><td>551,71</td></tr></table> 5. Spójność z FEDS 2021-2027 Cel szczegółowy: RSO2.1. Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych (EFRR).	Wskaźnik produktu	Jednostka miary	Szacowana docelowa wartość wskaźnika	WLWK-RCO019 - Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej	m2	3 673,45	WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	80 734	WLWK-RCO075 - Wspierane strategię zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Wartość wskaźnika bazowego	Szacowana docelowa wartość wskaźnika	WLWK-RCR026 - Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych)	MWh/rok	1 129,36	612,96	WLWK-RCR029 - Szacowana emisja gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO2/rok	801,09	551,71
Wskaźnik produktu	Jednostka miary	Szacowana docelowa wartość wskaźnika																							
WLWK-RCO019 - Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej	m2	3 673,45																							
WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	80 734																							
WLWK-RCO075 - Wspierane strategię zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1																							
Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Wartość wskaźnika bazowego	Szacowana docelowa wartość wskaźnika																						
WLWK-RCR026 - Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych)	MWh/rok	1 129,36	612,96																						
WLWK-RCR029 - Szacowana emisja gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO2/rok	801,09	551,71																						
Działanie (D.2.2) Wsparcie dla rozwoju odnawialnych źródeł energii																									

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji
Działanie (DF.2.3) Ochrona środowiska oraz rozwój infrastruktury sieciowej	1. Logika interwencji Realizacja Działania DF.2.3 będzie zmierzała do minimalizacji problemów i wzmocnienia silnych stron, które zostały zidentyfikowane w analizie SWOT (podsumowaniu diagnozy) tj.: potencjał do rozwoju turystyki, walory przyrodnicze i krajobrazowe regionu, niezadawalający stopień pokrycia obszaru infrastrukturą sieciową, słabo rozwinięta sieć ścieżek/dróg rowerowych, wysokie walory przyrodnicze obszarów objętych ochroną, bliskie sąsiedztwo obszarów chronionych pełniących dla mieszkańców i turystów funkcje wypoczynkowe i rekreacyjne, niski poziom świadomości ekologicznej mieszkańców
	2. Zakres interwencji 079. Ochrona przyrody i różnorodności biologicznej, dziedzictwo naturalne i zasoby, zielona i błękitna infrastruktura Jak wynika z syntezy diagnozy na terenie ZOF występują tereny o znaczących walorach przyrodniczych i krajobrazowych, które wymagają wsparcia między innymi w zakresie poprawy bioróżnorodności. Jednocześnie w miastach tracących funkcje (wg KSRR) oraz ich terenach funkcjonalnych istnieje konieczność działań zmierzających do łagodzenia skutków zmian klimatu. Z tego powodu interwencja w ramach działania będzie dotyczyła m.in. projektów z zakresu zwiększania bioróżnorodności, ochrony i udostępniania zasobów przyrodniczych, racjonalnego wykorzystania zasobów glebowych i leśnych. Wspierane będą przedsięwzięcia dot. czynnej ochrony przyrody, w tym działania służące zachowaniu i odtworzeniu siedlisk przyrodniczych i populacji gatunków. Możliwe będzie również wspieranie zielonej i niebieskiej infrastruktury (w tym: zielonych dachów, naturalnych zbiorników wodnych, stawów, itp.) na terenach miejskich i ich obszarach funkcjonalnych. Projekty będą wdrażane zgodnie z regulacjami obowiązującymi dla FEDS 2021-2027, Działanie FEDS.02.10 Ochrona przyrody i klimatu - ZIT.
	3. Wykorzystanie podejścia zintegrowanego Realizacja działania będzie pozytywnie oddziaływać na Działanie DF.1.2 w związku z poprawą wizerunku obszaru wynikającą z poprawy jakości środowiska. Ponadto wykorzystanie podejścia zintegrowanego wynikało będzie również z realizacji wyłącznie projektów zintegrowanych. W związku z powyższym, wszystkie wdrażane w ramach działania projekty będą: – spełniały definicję określoną przez MFIPR w dokumencie pn. Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 (wskazaną również w Porozumieniu terytorialnym w sprawie określenia zasad realizacji projektów strategicznych w ramach instrumentu terytorialnego Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego), i/lub – zintegrowane poprzez realizację w formie tzw. Wiązki projektów co szczegółowo opisano w Załączniku 1. Wykaz operacji, wraz z informacją na temat ich zintegrowania oraz sposobu wskazania i powiązania z innymi projektami (Rozdział Zintegrowanie projektów oraz powiązanie między projektami). Wskazanie wraz z uzasadnieniem spełnienia warunków dla poszczególnych projektów wymienionych w Tabeli 1. Lista podstawowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny realizowanych, jako pojedyncze projekty zintegrowane, będzie się odbywać na poziomie fiszek projektowych, w których to zamieszczony zostanie szczegółowy opis wraz z uzasadnieniem wypełnienia podejścia zintegrowanego z perspektywy konkretnego projektu.

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji																											
	4. Wskaźniki monitoringu Działania (w powiązaniu z FEDS 2021-2027) Szacowane wartości docelowe wskaźników wynikają z fiszek projektowych przedsięwzięć wskazanych w Załączniku 1. Wykaz operacji, wraz z informacją na temat ich zintegrowania oraz sposobu wskazania i powiązania z innymi projektami, Tabela 1. Lista podstawowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny, które podlegały procedurze oceny przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego. Ponieważ IZ FEDS 2021-2027 dopuszcza możliwość podpisania umowy o dotację dla projektów, które realizować będą co najmniej 70% szacowanej wartości docelowej wskaźników wskazanych w fiszce projektowej, przyjęto założenie, że realizacja szacowanej wartości docelowej wskaźników na poziomie 70% wartości podanych w tabeli poniżej będzie oznaczała osiągnięcie wartości docelowej wskaźników. a) Wskaźniki produktu <table><tr><th>Wskaźnik produktu</th><th>Jednostka miary</th><th>Szacowana docelowa wartość wskaźnika</th></tr><tr><td>WLWK-PLR0071 - Liczba wspartych form ochrony przyrody</td><td>szt.</td><td>1</td></tr><tr><td>WLWK-RCO026 - Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu</td><td>ha</td><td>6,8</td></tr><tr><td>WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>osoby</td><td>100 500</td></tr><tr><td>WLWK-RCO075 - Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>szt.</td><td>1</td></tr></table> b) Wskaźniki rezultatu <table><tr><th>Wskaźnik rezultatu</th><th>Jednostka miary</th><th>Wartość wskaźnika bazowego</th><th>Szacowana docelowa wartość wskaźnika</th></tr><tr><td>PROG-DOL1R - Powierzchnia wspartych obszarów chronionych</td><td>ha</td><td>0</td><td>0,38</td></tr><tr><td>WLWK-RCR095 - Ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej zielonej infrastruktury</td><td>osoby</td><td>0</td><td>93 900</td></tr></table> 5. Spójność z FEDS 2021-2027 Cel szczegółowy: RSO2.7. Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury, w tym na obszarach miejskich, oraz ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczenia (EFRR).	Wskaźnik produktu	Jednostka miary	Szacowana docelowa wartość wskaźnika	WLWK-PLR0071 - Liczba wspartych form ochrony przyrody	szt.	1	WLWK-RCO026 - Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu	ha	6,8	WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	100 500	WLWK-RCO075 - Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Wartość wskaźnika bazowego	Szacowana docelowa wartość wskaźnika	PROG-DOL1R - Powierzchnia wspartych obszarów chronionych	ha	0	0,38	WLWK-RCR095 - Ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej zielonej infrastruktury	osoby	0	93 900
Wskaźnik produktu	Jednostka miary	Szacowana docelowa wartość wskaźnika																										
WLWK-PLR0071 - Liczba wspartych form ochrony przyrody	szt.	1																										
WLWK-RCO026 - Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu	ha	6,8																										
WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	100 500																										
WLWK-RCO075 - Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1																										
Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Wartość wskaźnika bazowego	Szacowana docelowa wartość wskaźnika																									
PROG-DOL1R - Powierzchnia wspartych obszarów chronionych	ha	0	0,38																									
WLWK-RCR095 - Ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej zielonej infrastruktury	osoby	0	93 900																									

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 43. Zgodność Działań Priorytetu (P2) z celami SRWD 2030

Priorytet (P2) ZIT ZOF Przyjazny środowisku Zachodni Obszar Funkcjonalny	Cel strategiczny 2. SRWD 2030 Poprawa jakości i dostępności usług publicznych	Cel strategiczny 4. SRWD 2030 Odpowiedzialne wykorzystanie zasobów i ochrona walorów środowiska naturalnego i dziedzictwa kulturowego
Działanie (DF.2.1) Poprawa efektywności energetycznej budynków publicznych i prywatnych		Cel operacyjny 4.1 Poprawa stanu środowiska

Priorytet (P2) ZIT ZOF Przyjazny środowisku Zachodni Obszar Funkcjonalny	Cel strategiczny 2. SRWD 2030 Poprawa jakości i dostępności usług publicznych	Cel strategiczny 4. SRWD 2030 Odpowiedzialne wykorzystanie zasobów i ochrona walorów środowiska naturalnego i dziedzictwa kulturowego
Działanie (D.2.2) Wsparcie dla rozwoju odnawialnych źródeł energii		Cel operacyjny 4.4 Wspieranie produkcji energii ze źródeł odnawialnych oraz wspieranie bezpieczeństwa energetycznego
Działanie (DF.2.3) Ochrona środowiska oraz rozwój infrastruktury sieciowej	Cel operacyjny 2.1 Poprawa stanu i dostępności regionalnej infrastruktury technicznej	Cel operacyjny 4.2 Racjonalne wykorzystanie walorów i zasobów środowiska

Źródło: opracowanie własne.

Priorytet (P3)

Poprawa spójności Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego

Przeprowadzona diagnoza wykazała, że Zachodni Obszar Funkcjonalny wykazuje wyraźne wewnętrzne zróżnicowanie pod względem poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego. Jedną z przyczyn zaistniałej sytuacji jest nieadekwatna do potrzeb i możliwości integracja Obszaru. Konieczne są zatem inwestycje zmierzające do wielowymiarowej poprawy spójności ZOF.

Konwergencji Obszaru w pierwszej kolejności sprzyjać będą działania zmierzające do rozbudowy i modernizacji infrastruktury drogowej. Priorytetowo należy traktować inwestycje drogowe poprawiające łączność poszczególnych gmin z siecią dróg krajowych i wojewódzkich. Równocześnie należy także prowadzić inwestycje zmierzające do budowy nowych oraz poprawy stanu technicznego pozostałych dróg. Budowie/modernizacji dróg towarzyszyć powinna rozbudowa/modernizacja infrastruktury towarzyszącej, w tym chodników, parkingów i oświetlenia ulicznego.

Ważne znaczenie z punktu widzenia spójności i dostępności Obszaru ma również rozbudowa sieci dróg/ścieżek rowerowych. Nowe drogi dla rowerów powinny łączyć nie tylko poszczególne miejscowości, ale także umożliwiać dotarcie do miejsc o szczególnych walorach przyrodniczych i historycznych. Jednocześnie z rozbudową systemu dróg rowerowych należy realizować działania zmierzające do budowy obiektów małej architektury służącej rowerzystom (w tym Dolnośląska Autostrada Rowerowa).

Jednocześnie realizacja niniejszego priorytetu wymaga wzmocnienia funkcjonowania transportu zbiorowego. Należy dążyć do eliminacji wykluczenia komunikacyjnego poprzez utworzenie spójnego układu komunikacji publicznej. Dodatkowo, co warto podkreślić efektywnie funkcjonujący transport zbiorowy mógłby przyczynić się do zmniejszenia natężenia ruchu, zwłaszcza na terenie miast. Usługi transportowe powinny być świadczone za pomocą ekologicznego i dostosowanego do potrzeb osób z ograniczeniami ruchowymi taboru. Działania w ramach niniejszego priorytetu winny również zmierzać do budowy/modernizacji infrastruktury towarzyszącej takiej jak np. centra przesiadkowe, przystanki, parkingi typu Park&Ride i Bike&Ride. Szczególnie wskazana jest budowa centrum przesiadkowego o znaczeniu subregionalnym.

Priorytet realizowany będzie przez działania:

Tabela 44. Działania Priorytetu 3 Strategii ZIT ZOF

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji
Działanie (D.3.1) Budowa/modernizacja infrastruktury drogowej, kolejowej i towarzyszącej	
Działanie (DF.3.2) Zrównoważona i inteligentna mobilność	1. Logika interwencji Realizacja Działania DF.2.3 będzie zmierzała do minimalizacji problemów i wzmacniania silnych stron, które zostały zidentyfikowane w analizie SWOT (podsumowaniu diagnozy) tj.: wysoka ocena atrakcyjności inwestycyjnej gmin (gmina miejska Bolesławiec, gmina miejska Lubań, Bogatynia, Bolesławiec, Pieńsk, Siekierczyn, Warta Bolesławiecka, Zawidów, Zgorzelec), regres transportu publicznego, niezadawalająca jakość powietrza.
	2. Zakres interwencji 081. Infrastruktura na potrzeby czystego transportu miejskiego 082. Tabor na potrzeby czystego transportu miejskiego 083. Infrastruktura przeznaczona dla rowerów Jak wynika z syntezy diagnozy na terenie ZOF występuję niezadawalająca jakość powietrza pochodząca między innymi z ruchu samochodowego. Dodatkowo wskazano na regres transportu publicznego, który zniechęca do korzystania ze zbiorowych środków transportu na rzecz samochodów osobowych. Z tego powodu konieczna jest interwencja w zakresie infrastruktury oraz taboru na potrzeby czystego transportu oraz w zakresie infrastruktury przeznaczonej dla ruchu rowerowego. Więcej informacji na ten temat znajduje się w Załączniku 5. Elementy Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Zachodniego Obszaru Integracji¹⁷. Wsparciu podlegać będą projekty związane m.in. z zakupem oraz modernizacją zeroemisyjnego (elektrycznego, wodorowego) lub niskoemisyjnego (PHEV, LNG, CNG, LPG - gdy zakup taboru bezemisyjnego nie jest uzasadniony względami operacyjnymi lub technicznymi) taboru autobusowego dla połączeń w obszarach funkcjonalnych miast, spełniającego wymogi dla „ekologicznie czystych pojazdów” w rozumieniu dyrektywy 2009/33/WE. Wspierane będą także projekty związane z budową lub modernizacją niezbędnej infrastruktury, np. bazy sprzętowe, zaplecze techniczne do obsługi taboru autobusowego, stacje ładowania pojazdów elektrycznych, stacje ładowania i tankowania paliw dla pojazdów zeroemisyjnych - na potrzeby taboru komunikacji publicznej. Wsparciem będzie również objęta budowa infrastruktury ładowania lub tankowania samochodów zeroemisyjnych, spełniającej wymogi Dyrektywy 2014/94/UE oraz zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników – jeżeli nie ma możliwości finansowania inwestycji ze źródeł prywatnych lub z pomocy zwrotnej, a inwestycja uzasadniona jest odpowiednią analizą popytu i potrzeb. Finansowane będą także zadania związane z budową i przebudową infrastruktury transportu publicznego - infrastruktura punktowa: przystanki, wysepki, pętle, zatoki, także na drogach lokalnych w ramach połączeń aglomeracyjnych, centra przesiadkowe, węzły multimodalne, obiekty P&R, B&R, wspólny bilet, systemy informatyczne integrujące obiekty P&R z komunikacją publiczną a także infrastruktura liniowa: wydzielone trasy autobusowe wraz z ww. infrastrukturą punktową. Lokalizacja obiektów „Park&Ride” objętych wsparciem będzie zapewniała integrację z publicznym transportem zbiorowym. W miastach

¹⁷ W związku ze zmianą nazwy dokumentu z „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Integracji na lata 2021-2027” na „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027”, wcześniejsze odniesienia do Zachodniego Obszaru Integracji należy rozumieć jako odniesienia do Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego.

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji
	na prawach powiatu wsparcie dla tych obiektów będzie możliwe pod warunkiem ich zlokalizowania poza obszarem funkcjonalnego śródmieścia, wyznaczonym w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Działania realizowane będą również poprzez wsparcie inwestycji ograniczających indywidualny ruch zmotoryzowany na terenie miast i ich obszarów funkcjonalnych m.in. poprzez zastosowanie odpowiednich systemów, elementów uspokajania ruchu, budowy stacji i parkingów rowerowych, a także dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych. Uzupełniając możliwe będą także do dofinansowania inwestycje związane z systemami zarządzania ruchem (ITS). Wsparciem nie będą objęte inwestycje w infrastrukturę drogową wykorzystywaną do ruchu pojazdów samochodowych nie wykorzystywanych w transporcie publicznym, z wyjątkiem narzędzi cyfrowych, obiektów „Park&Ride” i środków ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg (w tym pieszych i rowerzystów). Więcej informacji na ten temat znajduje się w Załączniku 5. Elementy Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Zachodniego Obszaru Integracji¹⁸. Projekty będą wdrażane zgodnie z regulacjami obowiązującymi dla FEDS 2021-2027, Działanie FEDS.03.01 Ekotransport miejski i podmiejski – ZIT. 3. Wykorzystanie podejścia zintegrowanego Realizacja działania będzie pozytywnie oddziaływać na Działanie DF.1.2 w związku z poprawą mobilności publicznymi środkami transportu dla turystów. Zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego pozytywnie wpłynie również na stan środowiska naturalnego co będzie korzystnie oddziaływało na realizację Działania D.F.2.3. oraz wizerunek obszaru wynikający z poprawy jakości przestrzeni dla turystów, mieszkańców i przedsiębiorców. Ponadto wykorzystanie podejścia zintegrowanego wynikać będzie również z realizacji wyłącznie projektów zintegrowanych. W związku z powyższym, wszystkie wdrażane w ramach działania projekty będą: – spełniały definicję określoną przez MFIPR w dokumencie pn. Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 (wskazaną również w Porozumieniu terytorialnym w sprawie określenia zasad realizacji projektów strategicznych w ramach instrumentu terytorialnego Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego), i/lub – zintegrowane poprzez realizację w formie tzw. Wiązek projektów co szczegółowo opisano w Załączniku 1. Wykaz operacji, wraz z informacją na temat ich zintegrowania oraz sposobu wskazania i powiązania z innymi projektami (Rozdział Zintegrowanie projektów oraz powiązanie między projektami). Wskazanie wraz z uzasadnieniem spełnienia warunków dla poszczególnych projektów wymienionych w Tabeli 1. Lista podstawowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny realizowanych, jako pojedyncze projekty zintegrowane, będzie się odbywać na poziomie fiszek projektowych, w których to zamieszczony zostanie szczegółowy opis wraz z uzasadnieniem wypełnienia podejścia zintegrowanego z perspektywy konkretnego projektu.

¹⁸ W związku ze zmianą nazwy dokumentu z „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Integracji na lata 2021-2027” na „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027”, wcześniejsze odniesienia do Zachodniego Obszaru Integracji należy rozumieć jako odniesienia do Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego.

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji																															
	4. Wskaźniki monitoringu Działania (w powiązaniu z FEDS 2021-2027) Szacowane wartości docelowe wskaźników wynikają z fiszek projektowych przedsięwzięć wskazanych w Załączniku 1. Wykaz operacji, wraz z informacją na temat ich zintegrowania oraz sposobu wskazania i powiązania z innymi projektami, Tabela 1. Lista podstawowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny, które podlegały procedurze oceny przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego. Ponieważ IZ FEDS 2021-2027 dopuszcza możliwość podpisania umowy o dotację dla projektów, które realizować będą co najmniej 70% szacowanej wartości docelowej wskaźników wskazanych w fiszce projektowej, przyjęto założenie, że realizacja szacowanej wartości docelowej wskaźników na poziomie 70% wartości podanych w tabeli poniżej będzie oznaczała osiągnięcie wartości docelowej wskaźników. a) Wskaźniki produktu <table><tr><th>Wskaźnik produktu</th><th>Jednostka miary</th><th>Szacowana docelowa wartość wskaźnika</th></tr><tr><td>WLWK-RCO057 - Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego</td><td>osoby</td><td>194</td></tr><tr><td>WLWK-RCO058 - Wspierana infrastruktura rowerowa</td><td>km</td><td>36,17</td></tr><tr><td>WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>osoby</td><td>156 656</td></tr><tr><td>WLWK-RCO075 - Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>szt.</td><td>1</td></tr></table> b) Wskaźniki rezultatu <table><tr><th>Wskaźnik rezultatu</th><th>Jednostka miary</th><th>Wartość wskaźnika bazowego</th><th>Szacowana docelowa wartość wskaźnika</th></tr><tr><td>WLWK-RCR029 - Szacowana emisja gazów cieplarnianych</td><td>tony równoważnika CO2/rok</td><td>2 302,74</td><td>1 397,02</td></tr><tr><td>WLWK-RCR062 - Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego</td><td>użytkownicy/rok</td><td>0</td><td>65 000</td></tr><tr><td>WLWK-RCR064 - Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej</td><td>użytkownicy/rok</td><td>0</td><td>5 500</td></tr></table> 5. Spójność z FEDS 2021-2027 Cel szczegółowy: RSO2.8. Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej (EFRR).	Wskaźnik produktu	Jednostka miary	Szacowana docelowa wartość wskaźnika	WLWK-RCO057 - Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego	osoby	194	WLWK-RCO058 - Wspierana infrastruktura rowerowa	km	36,17	WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	156 656	WLWK-RCO075 - Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Wartość wskaźnika bazowego	Szacowana docelowa wartość wskaźnika	WLWK-RCR029 - Szacowana emisja gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO2/rok	2 302,74	1 397,02	WLWK-RCR062 - Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego	użytkownicy/rok	0	65 000	WLWK-RCR064 - Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej	użytkownicy/rok	0	5 500
Wskaźnik produktu	Jednostka miary	Szacowana docelowa wartość wskaźnika																														
WLWK-RCO057 - Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego	osoby	194																														
WLWK-RCO058 - Wspierana infrastruktura rowerowa	km	36,17																														
WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	156 656																														
WLWK-RCO075 - Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1																														
Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Wartość wskaźnika bazowego	Szacowana docelowa wartość wskaźnika																													
WLWK-RCR029 - Szacowana emisja gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO2/rok	2 302,74	1 397,02																													
WLWK-RCR062 - Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego	użytkownicy/rok	0	65 000																													
WLWK-RCR064 - Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej	użytkownicy/rok	0	5 500																													

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji
Działanie (DF.3.3) Kompleksowa odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznej	1. Logika interwencji Realizacja Działania DF.2.3 będzie zmierzała do minimalizacji problemów i wzmacniania silnych stron, które zostały zidentyfikowane w analizie SWOT (podsumowaniu diagnozy) tj.: Występowanie publicznych terenów zdegradowanych wymagających odnowy (np. wskazanych w programach rewitalizacji gmin), funkcjonowanie miast średnich pogrążonych w kryzysie i zagrożonych postępującą marginalizacją, negatywne trendy demograficzne, ujemne saldo migracji i ujemny przyrost naturalny, braki w infrastrukturze rekreacyjno-sportowej oraz niezadawalający stan części obiektów, potencjał do rozwoju turystyki.
	2. Zakres interwencji 168. Fizyczna regeneracja i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych Jak wynika z syntezy diagnozy na terenie ZOF występują miasta tracące funkcje (wraz z obszarami funkcjonalnymi) jak również obszary zdegradowane wymagające odnowy. Z tego powodu konieczne jest podjęcie działań zmierzających do fizycznej regeneracji oraz poprawy bezpieczeństwa przestrzeni publicznych. Interwencja w ramach Działania będzie dotyczyła m.in. projektów fizycznej odnowy i bezpieczeństwa przestrzeni publicznej poprzez zagospodarowanie przestrzeni międzyblokowych, deptaków, parków, rynków, skwerów. Działania te mogą dotyczyć adaptacji do zmian klimatu, jak również poprawy funkcjonalności tych przestrzeni czy bezpieczeństwa. Budowa/modernizacja energooszczędnego oświetlenia ulicznego będzie możliwa jako element wyżej wskazanych projektów. Nie będzie możliwy remont/modernizacja budynków mieszkalnych oraz publicznych administracyjnych. Realizowane będą również przedsięwzięcia dot. zachowania i rozwoju zielonej i niebieskiej infrastruktury, służące ekologii a także działania na rzecz zwiększania powierzchni czynnych biologicznie oraz projekty związane z poprawą kondycji psychofizycznej mieszkańców poprzez rozwój infrastruktury aktywizacji i integracji społecznej (m.in. boiska, stadiony, hale sportowe i widowiskowe, itp.). Inwestycje związane z modernizacją infrastruktury drogowej będą możliwe do realizacji pod warunkiem, że będą stanowiły nieodłączny element większego projektu (nie prowadzą do zwiększenia pojemności istniejących parkingów oraz zwiększenia natężenia ruchu samochodowego), a ich koszt nie przekracza 15% kosztów kwalifikowalnych operacji. Budowa nowych budynków realizowana będzie jedynie w wyjątkowych, uzasadnionych przypadkach. Projekty będą wdrażane zgodnie z regulacjami obowiązującymi dla FEDS 2021-2027, Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT.
	3. Wykorzystanie podejścia zintegrowanego Realizacja działania będzie pozytywnie oddziaływać na Działanie DF.1.2. w związku ze zmianą jakości przestrzeni, a w konsekwencji zmianą wizerunku obszaru dla turystów. Realizacja działania przyczyni się również do poprawy stanu środowiska poprzez zastosowanie energooszczędnych technologii (np. oświetlenie publiczne, termomodernizacja) co będzie oddziaływało pozytywnie na Działanie DF.2.3. Ponadto wykorzystanie podejścia zintegrowanego wynikało będzie również z realizacji wyłącznie projektów zintegrowanych. W związku z powyższym, wszystkie wdrażane w ramach działania projekty będą: – spełniały definicję określoną przez MFIPR w dokumencie pn. Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 (wskazaną również w Porozumieniu terytorialnym w sprawie określenia zasad

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji																										
	realizacji projektów strategicznych w ramach instrumentu terytorialnego Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego), i/lub – zintegrowane poprzez realizację w formie tzw. Wiązek projektów co szczegółowo opisano w Załączniku 1. Wykaz operacji, wraz z informacją na temat ich zintegrowania oraz sposobu wskazania i powiązania z innymi projektami (Rozdział Zintegrowanie projektów oraz powiązanie między projektami). Wskazanie wraz z uzasadnieniem spełnienia warunków dla poszczególnych projektów wymienionych w Tabeli 1. Lista podstawowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny realizowanych, jako pojedyncze projekty zintegrowane, będzie się odbywać na poziomie fiszek projektowych, w których to zamieszczony zostanie szczegółowy opis wraz z uzasadnieniem wypełnienia podejścia zintegrowanego z perspektywy konkretnego projektu.																										
	4. Wskaźniki monitoringu Działania (w powiązaniu z FEDS 2021-2027) Szacowane wartości docelowe wskaźników wynikają z fiszek projektowych przedsięwzięć wskazanych w Załączniku 1. Wykaz operacji, wraz z informacją na temat ich zintegrowania oraz sposobu wskazania i powiązania z innymi projektami, Tabela 1. Lista podstawowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny, które podlegały procedurze oceny przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego. Ponieważ IZ FEDS 2021-2027 dopuszcza możliwość podpisania umowy o dotację dla projektów, które realizować będą co najmniej 70% szacowanej wartości docelowej wskaźników wskazanych w fiszce projektowej, przyjęto założenie, że realizacja szacowanej wartości docelowej wskaźników na poziomie 70% wartości podanych w tabeli poniżej będzie oznaczała osiągnięcie wartości docelowej wskaźników. a) Wskaźniki produktu <table><tr><th>Wskaźnik produktu</th><th>Jednostka miary</th><th>Szacowana docelowa wartość wskaźnika</th></tr><tr><td>WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>osoby</td><td>97 343</td></tr><tr><td>WLWK-RCO075 - Wspierane strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>szt.</td><td>1</td></tr><tr><td>WLWK-RCO076 - Zintegrowane projekty rozwoju terytorialnego</td><td>szt.</td><td>16</td></tr><tr><td>WLWK-RCO077 - Liczba obiektów kulturalnych i turystycznych objętych wsparciem</td><td>szt.</td><td>20</td></tr><tr><td>WLWK-RCO114 - Otwarta przestrzeń utworzona lub rekultywowana na obszarach miejskich</td><td>m2</td><td>186 907</td></tr></table> b) Wskaźniki rezultatu <table><tr><th>Wskaźnik rezultatu</th><th>Jednostka miary</th><th>Wartość wskaźnika bazowego</th><th>Szacowana docelowa wartość wskaźnika</th></tr><tr><td>WLWK-RCR077 - Liczba osób odwiedzających obiekty kulturalne i turystyczne objęte wsparciem</td><td>osoby odwiedzające/rok</td><td>1 920</td><td>22 700</td></tr></table>	Wskaźnik produktu	Jednostka miary	Szacowana docelowa wartość wskaźnika	WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	97 343	WLWK-RCO075 - Wspierane strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	WLWK-RCO076 - Zintegrowane projekty rozwoju terytorialnego	szt.	16	WLWK-RCO077 - Liczba obiektów kulturalnych i turystycznych objętych wsparciem	szt.	20	WLWK-RCO114 - Otwarta przestrzeń utworzona lub rekultywowana na obszarach miejskich	m2	186 907	Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Wartość wskaźnika bazowego	Szacowana docelowa wartość wskaźnika	WLWK-RCR077 - Liczba osób odwiedzających obiekty kulturalne i turystyczne objęte wsparciem	osoby odwiedzające/rok	1 920	22 700
Wskaźnik produktu	Jednostka miary	Szacowana docelowa wartość wskaźnika																									
WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	97 343																									
WLWK-RCO075 - Wspierane strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1																									
WLWK-RCO076 - Zintegrowane projekty rozwoju terytorialnego	szt.	16																									
WLWK-RCO077 - Liczba obiektów kulturalnych i turystycznych objętych wsparciem	szt.	20																									
WLWK-RCO114 - Otwarta przestrzeń utworzona lub rekultywowana na obszarach miejskich	m2	186 907																									
Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Wartość wskaźnika bazowego	Szacowana docelowa wartość wskaźnika																								
WLWK-RCR077 - Liczba osób odwiedzających obiekty kulturalne i turystyczne objęte wsparciem	osoby odwiedzające/rok	1 920	22 700																								

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji
	5. Spójność z FEDS 2021-2027 Cel szczegółowy: RSO5.1. Wspieranie zintegrowanego i sprzyjającego włączeniu społecznemu rozwoju społecznego, gospodarczego i środowiskowego, kultury, dziedzictwa naturalnego, zrównoważonej turystyki i bezpieczeństwa na obszarach miejskich (EFRR) .

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 45. Zgodność Działań Priorytetu (P3) z celami SRWD 2030

Priorytet (P3) ZIT ZOF Poprawa spójności Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego	Cel strategiczny 1. SRWD 2030 Efektywne wykorzystanie gospodarczego potencjału regionu	Cel strategiczny 2. SRWD 2030 Poprawa jakości i dostępności usług publicznych	Cel strategiczny 4. SRWD 2030 Odpowiedzialne wykorzystanie zasobów i ochrona walorów środowiska naturalnego i dziedzictwa kulturowego	Cel strategiczny 5. SRWD 2030 Wzmocnienie przestrzennej spójności regionu
Działanie (D.3.1) Budowa/modernizacja infrastruktury drogowej, kolejowej i towarzyszącej				Cel operacyjny 5.1 Rozwój regionalnej sieci transportowej
Działanie (DF.3.2) Zrównoważona i inteligentna mobilność				Cel operacyjny 5.1 Rozwój regionalnej sieci transportowej
Działanie (DF.3.3) Kompleksowa odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznej	Cel operacyjny 1.4 Wspieranie rozwoju i rewitalizacja zdegradowanych obszarów wiejskich i miejskich	Cel operacyjny 2.3 Rozwój i doskonalenie usług publicznych	Cel operacyjny 4.5 Ochrona obiektów i terenów dziedzictwa kulturowego	

Źródło: opracowanie własne.

Priorytet (P4)

Poprawa społecznej atrakcyjności Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego

Poprawa społecznej atrakcyjności Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego wymaga przeprowadzenia skoordynowanych działań obejmujących zarówno inwestycje w tzw. „twardą infrastrukturę” społeczną, jak i inwestycje „miękkie” związane z rozwojem wysokiej jakości usług społecznych. Poprawie atrakcyjności ZOF jako miejsca do życia sprzyjać będzie również rozwój e-usług publicznych, który pozwoli usprawnić obsługę administracyjną mieszkańców. Ważne będą zwłaszcza działania zmierzające do rozbudowy i synchronizacji systemu e-usług oraz doposażania JST.

W ramach niniejszego priorytetu szczególnie ważne będą inwestycje związane z rozwojem kapitału ludzkiego, poprzez wzmocnienie systemu edukacji. Inwestycje te obejmować będą zarówno budowę/modernizację infrastruktury związanej z potrzebami edukacji elementarnej i opieki nad dziećmi, jak i budowę/modernizację

infrastruktury szkolnej. Kluczowa będzie zwłaszcza modernizacja i doposażenie istniejących placówek oświatowych, a zwłaszcza doposażenie pracowni przedmiotowych w sprzęt specjalistyczny wspomagający proces kształcenia, w tym przede wszystkim w sprzęt do prowadzenia zajęć z wykorzystaniem technologii informacyjnych, a szkół prowadzących kształcenie zawodowe w sprzęt do nauki zawodu.

Równolegle należy rozwijać działania związane z poszerzeniem i uatrakcyjnieniem oferty zajęć dodatkowych. Zajęcia te winny umożliwić rozwój zainteresowań uczniów oraz wspierać dzieci uzdolnione. Dodatkowo pamiętając o potrzebie uczenia się przez całe życie, wskazane są także działania wspierające kształcenie dorosłych. W tym przypadku w opracowywaniu i realizacji zajęć aktywnie powinni uczestniczyć pracodawcy i organizacje pozarządowe.

Duże znaczenie z punktu widzenia podniesienia poziomu i jakości życia mieszkańców ZOF mają inwestycje związane z budową/rozbudową/modernizacją szeroko rozumianej infrastruktury społecznej, w tym: związanej z opieką nad dziećmi do lat 3, zdrowotnej, kulturalnej i sportowo-rekreacyjnej. Wskazany jest również rozwój budownictwa komunalnego oraz infrastruktury związanej z opieką nad osobami niesamodzielnymi.

Priorytetowo winno się traktować inwestycje zmierzające do tworzenia nowych i modernizacji oraz doposażenia istniejących miejsc opieki nad dziećmi do lat 3. Realizacja tego zadania wymaga m.in. budowy/rozbudowy żłobków oraz wspierania oddolnych inicjatyw w zakresie opieki nad dziećmi do 3 lat. Rozwój niniejszej infrastruktury umożliwi podjęcie zatrudnienia przez oboje rodziców, a tym samym sprzyjać będzie ograniczaniu sfery ubóstwa oraz aktywizacji zawodowej mieszkańców, a zwłaszcza kobiet. Równie ważne będzie zapewnienie mieszkańcom ZOF dostępu do wysokiej jakości usług medycznych.

Na jakość udzielanych świadczeń opieki zdrowotnej wpływ mają warunki lokalowe placówek opieki zdrowotnej, standardy wyposażenia w sprzęt i aparaturę medyczną, jak również kwalifikacje personelu medycznego. W celu poprawy jakości usług z zakresu opieki zdrowotnej należy wspierać działania zmierzające do wzmocnienia i poprawy funkcjonowania szpitali i innych placówek medycznych zlokalizowanych na terenie ZOF oraz podejmować starania o poprawę dostępności wysokiej jakości świadczeń medycznych, w tym świadczeń o charakterze specjalistycznym.

Powyższe działania wspierać powinna aktywnie prowadzona profilaktyka zdrowotna oraz promocja zdrowia realizowana poprzez edukację na rzecz zdrowia oraz prozdrowotną politykę publiczną.

Ważne jest także, zwłaszcza w kontekście zachodzących zmian demograficznych, zapewnienie godnego życia grupom zagrożonym marginalizacją, w tym seniorom i osobom niesamodzielnym. Przyjęte rozwiązania powinny zmierzać do rozwoju systemu opieki nad osobami potrzebującymi wsparcia.

Niniejszy priorytet realizowany będzie również poprzez budowę i modernizację szeroko rozumianej infrastruktury sportowej, rekreacyjnej i kulturalnej. Inwestycjom infrastrukturalnym towarzyszyć będzie wsparcie działań realizowanych przez

powyższe placówki, zwłaszcza adresowanych do różnych odbiorców i mających na celu aktywizację, integrację i włączenie społeczne mieszkańców ZOF.

W pewnej mierze odzwierciedleniem aktywności społecznej jest rozwój organizacji pozarządowych (NGO), w tym fundacji i stowarzyszeń. W ramach niniejszego priorytetu należy z jednej strony wzmacniać już istniejące i aktywnie działające organizacje pozarządowe, a z drugiej strony wskazane byłoby stworzenie warunków dla rozwoju nowych NGO, zwłaszcza na obszarach charakteryzujących się niską aktywnością społeczną. Szczególne wsparcie należy kierować do organizacji realizujących projekty skierowane równocześnie do różnych grup wiekowych, umożliwiających budowę więzi międzypokoleniowych.

Poprawa atrakcyjności ZOF jako miejsca do życia wymaga również intensyfikacji działań zmierzających do ochrony zasobów krajobrazowych i przyrodniczych, a także dbałości o posiadane dziedzictwo kulturowe. Aby wykorzystać potencjał tkwiący w zabytkach należy konsekwentnie dążyć do ich renowacji. Istotna w tym zakresie będzie współpraca z różnymi instytucjami, w tym z organizacjami pozarządowymi.

Poprawie spójności Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego służyć będą również działania związane z kompleksową odnową i poprawą jakości przestrzeni publicznej, z uwzględnieniem tych, które wynikają z Programów Rewitalizacji.

Priorytet realizowany będzie przez działania:

Tabela 46. Działania Priorytetu 4 Strategii ZIT ZOF wraz z kodami wymiaru zakresu interwencji

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji
Działanie (D.4.1) Wdrażanie e-usług w administracji	
Działanie (DF.4.2) Rozwój kapitału ludzkiego poprzez wzmocnienie edukacji	1. Logika interwencji Realizacja Działania DF.4.2. będzie zmierzała do minimalizacji problemów i wzmacniania silnych stron, które zostały zidentyfikowane w analizie SWOT (podsumowaniu diagnozy) tj.: – <u>w zakresie edukacji przedszkolnej</u> : negatywne trendy demograficzne, ujemne saldo migracji i ujemny przyrost naturalny, ograniczony dostęp do wychowania przedszkolnego zwłaszcza na obszarach wiejskich, – <u>w zakresie edukacji zawodowej</u> : wysoka ocena atrakcyjności inwestycyjnej gmin: gmina miejska Bolesławiec, gmina miejska Lubań, Bogatynia, Bolesławiec, Pieńsk, Siekierczyn, Warta Bolesławiecka, Zawidów, Zgorzelec, niski na tle regionu wskaźnik przedsiębiorczości, monokultura przemysłowa szczególnie w zachodniej i południowej części obszaru, potencjał rozwojowy obszaru związany z rozwijającym się rynkiem pracy po stronie niemieckiej.
	2. Zakres interwencji 148. Wsparcie na rzecz wczesnej edukacji i opieki nad dzieckiem (z wyłączeniem infrastruktury)
	Jak wynika z syntezy diagnozy na terenie ZOF występuje utrudniony dostęp do wychowania przedszkolnego. W związku powyższym konieczna jest interwencja zmierzająca do wspierania wczesnej edukacji i opieki na dziećmi. Interwencja w ramach Działania będzie związana m.in z: upowszechnianiem dostępu do edukacji przedszkolnej poprzez tworzenie nowych miejsc wychowania przedszkolnego, dodatkowe zajęcia, adaptację pomieszczeń na

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji
	potrzeby przedszkoli, wyposażenie lub/i doposażenie, doskonalenie kadry pedagogicznej i zarządzającej przedszkolami. 149. Wsparcie na rzecz edukacji na poziomie podstawowym i średnim (z wyłączeniem infrastruktury) Jak wynika z syntezy diagnozy ZOF to obszar szybko się rozwijający, który musi sprostać wymaganiom m.in. konkurencji na rynku pracy po stronie niemieckiej. Z tego powodu konieczna jest interwencja zmierzająca do podniesienia kwalifikacji zawodowych mieszkańców obszaru. Interwencja w ramach działań będzie związana m.in. z: wsparciem kształcenia zawodowego oraz dostosowaniem jego kierunków do uwarunkowań rynku pracy, gospodarki i wymogów ochrony klimatu, np. poprzez kształtowanie umiejętności zawodowych uczniów, w szczególności w formach praktycznych, nabywanie przez nich dodatkowych umiejętności zawodowych, uprawnień zawodowych i kwalifikacji rynkowych zwiększających ich szanse na rynku pracy, staże i praktyki zagraniczne dla uczniów i kadry zawodowego szkolnictwa średniego, w szczególności w zakresie podnoszenia umiejętności w obszarze zielonej i cyfrowej transformacji, tworzenie nowych kierunków kształcenia, tworzenie klas patronackich, zapewnienie aktywnego udziału pracodawców w procesie edukacyjnym, doradztwo edukacyjno-zawodowe, poprawę bazy dydaktycznej szkół zawodowych, szkół i placówek prowadzących kształcenie zawodowe do potrzeb nowoczesnego nauczania, doskonalenie kadr pedagogicznych i zarządzających, programy pomocy stypendialnej). Projekty będą wdrażane zgodnie z regulacjami obowiązującymi dla FEDS 2021-2027, Działanie FEDS.08.03 Dostęp do edukacji - ZIT. 3. Wykorzystanie podejścia zintegrowanego Realizacja działania w zakresie wczesnej edukacji i opieki nad dzieckiem będzie pozytywnie oddziaływać na Działanie DF.1.2. w związku z umożliwieniem osobom młodym opiekującym się dziećmi podejmowania aktywności zawodowej lub działalności gospodarczej, m.in. w branży turystycznej. Dodatkowo w związku z rozwojem kwalifikacji zawodowych mieszkańców obszaru zmniejszeniu ulegnie wykluczenie społeczne, co będzie korzystnie oddziaływało na realizację Działania D.4.5. Ponadto wykorzystanie podejścia zintegrowanego wynikało będzie również z realizacji wyłącznie projektów zintegrowanych. W związku z powyższym, wszystkie wdrażane w ramach działania projekty będą: – spełniały definicję określoną przez MFIPR w dokumencie pn. Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 (wskazaną również w Porozumieniu terytorialnym w sprawie określenia zasad realizacji projektów strategicznych w ramach instrumentu terytorialnego Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego), i/lub – zintegrowane poprzez realizację w formie tzw. Wiązek projektów co szczegółowo opisano w Załączniku 1. Wykaz operacji, wraz z informacją na temat ich zintegrowania oraz sposobu wskazania i powiązania z innymi projektami (Rozdział Zintegrowanie projektów oraz powiązanie między projektami). Wskazanie wraz z uzasadnieniem spełnienia warunków dla poszczególnych projektów wymienionych w Tabeli 1. Lista podstawowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny realizowanych, jako pojedyncze projekty zintegrowane, będzie się odbywać na poziomie fiszek projektowych, w których to zamieszczony zostanie szczegółowy opis wraz z uzasadnieniem wypełnienia podejścia zintegrowanego z perspektywy konkretnego projektu.

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji																										
	4. Wskaźniki monitoringu Działania (w powiązaniu z FEDS 2021-2027) Szacowane wartości docelowe wskaźników wynikają z fiszek projektowych przedsięwzięć wskazanych w Załączniku 1. Wykaz operacji, wraz z informacją na temat ich zintegrowania oraz sposobu wskazania i powiązania z innymi projektami, Tabela 1. Lista podstawowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny, które podlegały procedurze oceny przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego. Ponieważ IZ FEDS 2021-2027 dopuszcza możliwość podpisania umowy o dotację dla projektów, które realizować będą co najmniej 70% szacowanej wartości docelowej wskaźników wskazanych w fiszce projektowej, przyjęto założenie, że realizacja szacowanej wartości docelowej wskaźników na poziomie 70% wartości podanych w tabeli poniżej będzie oznaczała osiągnięcie wartości docelowej wskaźników. a) Wskaźniki produktu <table><tr><th>Wskaźnik produktu</th><th>Jednostka miary</th><th>Szacowana docelowa wartość wskaźnika</th></tr><tr><td>PROG-DOL4P - Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>szt.</td><td>1</td></tr><tr><td>WLWK-PLFCO01 - Liczba dzieci objętych dodatkowymi zajęciami w edukacji przedszkolnej</td><td>osoby</td><td>1 805</td></tr><tr><td>WLWK-PLFCO02 - Liczba dofinansowanych miejsc wychowania przedszkolnego</td><td>szt.</td><td>81</td></tr><tr><td>WLWK-PLFCO04 - Liczba uczniów i słuchaczy szkół i placówek kształcenia zawodowego objętych wsparciem</td><td>osoby</td><td>520</td></tr><tr><td>WLWK-PLFCO06 - Liczba przedstawicieli kadry szkół i placówek systemu oświaty objętych wsparciem</td><td>osoby</td><td>273</td></tr></table> b) Wskaźniki rezultatu <table><tr><th>Wskaźnik rezultatu</th><th>Jednostka miary</th><th>Wartość wskaźnika bazowego</th><th>Szacowana docelowa wartość wskaźnika</th></tr><tr><td>WLWK-PLFCR01 - Liczba uczniów, którzy nabyli kwalifikacje po opuszczeniu programu</td><td>osoby</td><td>0</td><td>170</td></tr></table> 5. Spójność z FEDS 2021-2027 Cel szczegółowy: ESO4.6. Wspieranie równego dostępu do dobrej jakości, włączającego kształcenia i szkolenia oraz możliwości ich ukończenia, w szczególności w odniesieniu do grup w niekorzystnej sytuacji, od wczesnej edukacji i opieki nad dzieckiem przez ogólne i zawodowe kształcenie i szkolenie, po szkolnictwo wyższe, a także kształcenie i uczenie się dorosłych, w tym ułatwianie mobilności edukacyjnej dla wszystkich i dostępności dla osób z niepełnosprawnościami (EFS+).	Wskaźnik produktu	Jednostka miary	Szacowana docelowa wartość wskaźnika	PROG-DOL4P - Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	WLWK-PLFCO01 - Liczba dzieci objętych dodatkowymi zajęciami w edukacji przedszkolnej	osoby	1 805	WLWK-PLFCO02 - Liczba dofinansowanych miejsc wychowania przedszkolnego	szt.	81	WLWK-PLFCO04 - Liczba uczniów i słuchaczy szkół i placówek kształcenia zawodowego objętych wsparciem	osoby	520	WLWK-PLFCO06 - Liczba przedstawicieli kadry szkół i placówek systemu oświaty objętych wsparciem	osoby	273	Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Wartość wskaźnika bazowego	Szacowana docelowa wartość wskaźnika	WLWK-PLFCR01 - Liczba uczniów, którzy nabyli kwalifikacje po opuszczeniu programu	osoby	0	170
Wskaźnik produktu	Jednostka miary	Szacowana docelowa wartość wskaźnika																									
PROG-DOL4P - Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1																									
WLWK-PLFCO01 - Liczba dzieci objętych dodatkowymi zajęciami w edukacji przedszkolnej	osoby	1 805																									
WLWK-PLFCO02 - Liczba dofinansowanych miejsc wychowania przedszkolnego	szt.	81																									
WLWK-PLFCO04 - Liczba uczniów i słuchaczy szkół i placówek kształcenia zawodowego objętych wsparciem	osoby	520																									
WLWK-PLFCO06 - Liczba przedstawicieli kadry szkół i placówek systemu oświaty objętych wsparciem	osoby	273																									
Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Wartość wskaźnika bazowego	Szacowana docelowa wartość wskaźnika																								
WLWK-PLFCR01 - Liczba uczniów, którzy nabyli kwalifikacje po opuszczeniu programu	osoby	0	170																								
Działanie (D4.3) Budowa/modernizacja infrastruktury społecznej sprzyjającej aktywizacji, integracji i włączeniu społecznemu																											
Działanie (DF.4.4) Rozwój wysokiej jakości usług społecznych	1. Logika interwencji Realizacja Działania DF.4.4 będzie zmierzała do minimalizacji problemów i wzmacniania silnych stron, które zostały zidentyfikowane w analizie SWOT (podsumowaniu diagnozy) tj.: duża liczba osób i gospodarstw domowych																										

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji
	korzystających z pomocy społecznej, niewystarczająca oferta infrastruktury i usług opieki, w tym senioralnej w zestawieniu z trendami demograficznymi, wzrost liczby udzielonych świadczeń pomocy społecznej z powodu narkomani, występująca przestępczość i narkomania. 2. Zakres interwencji 158. Działania na rzecz poprawy równego i szybkiego dostępu do stabilnych i przystępnych cenowo usług wysokiej jakości Jak wynika z syntezy diagnozy na terenie ZOF występuje duża liczba osób oraz gospodarstw domowych korzystających z pomocy społecznej oraz niewystarczająca oferta usług w tym zakresie. W związku z powyższym konieczne są działania zmierzające do poprawy równego i szybkiego dostępu do stabilnych i przystępnych cenowo usług społecznych wysokiej jakości. Interwencja w ramach Działania będzie związana ze wsparciem usług społecznych i zdrowotnych takich jak: – rozwój usług asystenckich i opiekuńczych świadczonych w społeczności lokalnej m.in. poprzez: usługi opiekuńcze i specjalistyczne usługi opiekuńcze świadczone w miejscu zamieszkania, usługi asystenckie, tworzenie miejsc i świadczenie usług opiekuńczych, tworzenie gospodarstw opiekuńczych, wolontariat opiekuńczy, sąsiedzkie usługi opiekuńcze i inne formy samopomocowe, usługi dające możliwość samodzielnego funkcjonowania, w tym działania zwiększające mobilność, autonomię i bezpieczeństwo, wykorzystanie nowoczesnych technologii informacyjno-komunikacyjnych, animacja realizowana przez organizacje pozarządowe. – tworzenie Centrów Usług Społecznych i rozwój dostarczanych przez nie usług zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o realizowaniu usług społecznych przez centrum usług społecznych. - tworzenie nowych mieszkań treningowych lub wspomaganych oraz tworzenie miejsc w istniejących mieszkaniach treningowych lub wspomaganych przeznaczonych dla osób lub rodzin zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym. - wsparcie dla kadr instytucji pomocy i integracji społecznej oraz systemu opieki długoterminowej jako uzupełnienie wyżej wymienionych działań. Projekty będą wdrażane zgodnie z regulacjami obowiązującymi dla FEDS 2021-2027, Działanie FEDS.07.10 Rozwój usług społecznych i zdrowotnych - ZIT. 3. Wykorzystanie podejścia zintegrowanego Realizacja działania będzie pozytywnie oddziaływać na Działanie D.4.3. poprzez uzupełnienie zadań infrastrukturalnych realizowanych poza ZIT ZOF działaniami o charakterze miękkim (EFS+). Ponadto usługi społeczne umożliwią osobom wymagającym wsparcia udział w działaniach integracyjnych co pozytywnie przyczyni się do realizacji Działania D.4.5. Ponadto wykorzystanie podejścia zintegrowanego wynikać będzie również z realizacji wyłącznie projektów zintegrowanych. W związku z powyższym, wszystkie wdrażane w ramach działania projekty będą: – spełniały definicję określoną przez MFIPR w dokumencie pn. Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 (wskazaną również w Porozumieniu terytorialnym w sprawie określenia zasad realizacji projektów strategicznych w ramach instrumentu terytorialnego Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego), i/lub

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji																					
	– zintegrowane poprzez realizację w formie tzw. Wiązek projektów co szczegółowo opisano w Załączniku 1. Wykaz operacji, wraz z informacją na temat ich zintegrowania oraz sposobu wskazania i powiązania z innymi projektami (Rozdział Zintegrowanie projektów oraz powiązanie między projektami). Wskazanie wraz z uzasadnieniem spełnienia warunków dla poszczególnych projektów wymienionych w Tabeli 1. Lista podstawowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny realizowanych, jako pojedyncze projekty zintegrowane, będzie się odbywać na poziomie fiszek projektowych, w których to zamieszczony zostanie szczegółowy opis wraz z uzasadnieniem wypełnienia podejścia zintegrowanego z perspektywy konkretnego projektu.																					
	4. Wskaźniki monitoringu Działania (w powiązaniu z FEDS 2021-2027) Szacowane wartości docelowe wskaźników wynikają z fiszek projektowych przedsięwzięć wskazanych w Załączniku 1. Wykaz operacji, wraz z informacją na temat ich zintegrowania oraz sposobu wskazania i powiązania z innymi projektami, Tabela 1. Lista podstawowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny, które podlegały procedurze oceny przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego. Ponieważ IZ FEDS 2021-2027 dopuszcza możliwość podpisania umowy o dotację dla projektów, które realizować będą co najmniej 70% szacowanej wartości docelowej wskaźników wskazanych w fiszce projektowej, przyjęto założenie, że realizacja szacowanej wartości docelowej wskaźników na poziomie 70% wartości podanych w tabeli poniżej będzie oznaczała osiągnięcie wartości docelowej wskaźników. a) Wskaźniki produktu <table><tr><th>Wskaźnik produktu</th><th>Jednostka miary</th><th>Szacowana docelowa wartość wskaźnika</th></tr><tr><td>PROG-DOL4P - Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>szt.</td><td>1</td></tr><tr><td>WLWK-PLKLC002 - Liczba osób objętych usługami świadczonymi w społeczności lokalnej w programie</td><td>osoby</td><td>990</td></tr></table> b) Wskaźniki rezultatu <table><tr><th>Wskaźnik rezultatu</th><th>Jednostka miary</th><th>Wartość wskaźnika bazowego</th><th>Szacowana docelowa wartość wskaźnika</th></tr><tr><td>WLWK-PLKLCR02 - Liczba utworzonych miejsc świadczenia usług w społeczności lokalnej</td><td>szt.</td><td>0</td><td>22</td></tr><tr><td>WLWK-PLKLCR03 - Liczba podmiotów, które rozszerzyły ofertę wsparcia lub podniosły jakość oferowanych usług</td><td>podmioty</td><td>0</td><td>4</td></tr></table>	Wskaźnik produktu	Jednostka miary	Szacowana docelowa wartość wskaźnika	PROG-DOL4P - Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	WLWK-PLKLC002 - Liczba osób objętych usługami świadczonymi w społeczności lokalnej w programie	osoby	990	Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Wartość wskaźnika bazowego	Szacowana docelowa wartość wskaźnika	WLWK-PLKLCR02 - Liczba utworzonych miejsc świadczenia usług w społeczności lokalnej	szt.	0	22	WLWK-PLKLCR03 - Liczba podmiotów, które rozszerzyły ofertę wsparcia lub podniosły jakość oferowanych usług	podmioty	0	4
Wskaźnik produktu	Jednostka miary	Szacowana docelowa wartość wskaźnika																				
PROG-DOL4P - Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1																				
WLWK-PLKLC002 - Liczba osób objętych usługami świadczonymi w społeczności lokalnej w programie	osoby	990																				
Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Wartość wskaźnika bazowego	Szacowana docelowa wartość wskaźnika																			
WLWK-PLKLCR02 - Liczba utworzonych miejsc świadczenia usług w społeczności lokalnej	szt.	0	22																			
WLWK-PLKLCR03 - Liczba podmiotów, które rozszerzyły ofertę wsparcia lub podniosły jakość oferowanych usług	podmioty	0	4																			
	5. Spójność z FEDS 2021-2027 Cel szczegółowy: ESO4.11. Zwiększanie równego i szybkiego dostępu do dobrej jakości, trwałych i przystępnych cenowo usług, w tym usług, które wspierają dostęp do mieszkań oraz opieki skoncentrowanej na osobie, w tym opieki zdrowotnej; modernizacja systemów ochrony socjalnej, w tym wspieranie dostępu do ochrony socjalnej, ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i grup w niekorzystnej sytuacji; poprawa dostępności, w tym dla osób z niepełnosprawnościami, skuteczności i odporności systemów ochrony zdrowia i usług opieki długoterminowej (EFS+).																					
Działanie (D4.5) Aktywizacja i integracja mieszkańców ZOF																						

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji
Działanie (DF.4.6) Promocja dziedzictwa kulturowego	1. Logika interwencji Realizacja Działania DF.4.6 będzie zmierzała do minimalizacji problemów i wzmacniania silnych stron, które zostały zidentyfikowane w analizie SWOT (podsumowaniu diagnozy) tj.: potencjał do rozwoju turystyki, szeroka oferta kulturalna i spędzania czasu wolnego, dziedzictwo historyczne i kulturowe, zdekapitalizowane obiekty dziedzictwa materialnego, braki w infrastrukturze kulturalnej i rekreacyjno-sportowej oraz niezadawalający stan części obiektów.
	2. Zakres interwencji 166. Ochrona, rozwój i promowanie dziedzictwa kulturowego i usług w dziedzinie kultury Jak wynika z syntezy diagnozy na terenie ZOF istnieje potencjał do rozwoju turystyki wykorzystującej potencjał kulturalny obszaru. Niestety ta silna strona ZOF jest osłabiana w związku ze zdekapitalizowanymi obiektami dziedzictwa materialnego i brakami w infrastrukturze kultury jak również niezadawalającym stanem części obiektów. Z tego powodu interwencja w ramach Działania będzie dot. m.in.: – zachowania, zabezpieczenia, a także adaptacji na cele kulturalne obiektów dziedzictwa kulturowego oraz obszarów i obiektów zabytkowych oraz zespołów pałacowo-ogrodowych czy zespołów folwarcznych ulegających, degradacji. – przebudowy, modernizacji i adaptacji na cele kulturalne obiektów użyteczności publicznej m.in. wpisanych do rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków, - ochrony i rozwoju infrastruktury zabytkowej w celu podniesienia jej atrakcyjności turystycznej, – inwestycji w obiekty/miejsca tworzące turystyczne szlaki tematyczne lub turystyczne szlaki rodzajowe, – inwestycji mające na celu rozwój i promowanie publicznych walorów turystycznych i usług turystycznych. Projekty będą wdrażane zgodnie z regulacjami obowiązującymi dla FEDS 2021-2027, Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT.
	3. Wykorzystanie podejścia zintegrowanego Realizacja działania będzie pozytywnie oddziaływać na Działanie DF.1.2. poprzez poprawę oferty kulturalnej obszaru dla turystów. Ponadto w związku z działaniami dot. infrastruktury kultury nastąpi polepszenie jakości przestrzeni publicznych co będzie miało związek z realizacją Działania DF.3.3. Lepsza oferta kulturalna będzie istotna w kontekście realizacji DF.4.4, w związku z potrzebami w tym zakresie osób objętych opieką społeczną. Ponadto wykorzystanie podejścia zintegrowanego wynikało będzie również z realizacji wyłącznie projektów zintegrowanych. W związku z powyższym, wszystkie wdrażane w ramach działania projekty będą: – spełniały definicję określoną przez MFIPR w dokumencie pn. Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 (wskazaną również w Porozumieniu terytorialnym w sprawie określenia zasad realizacji projektów strategicznych w ramach instrumentu terytorialnego Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego), i/lub – zintegrowane poprzez realizację w formie tzw. Wiązek projektów co szczegółowo opisano w Załączniku 1. Wykaz operacji, wraz z informacją na temat ich zintegrowania oraz sposobu wskazania i powiązania z innymi projektami (Rozdział Zintegrowanie projektów oraz powiązanie między projektami).

Działanie	Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji																							
	Wskazanie wraz z uzasadnieniem spełnienia warunków dla poszczególnych projektów wymienionych w Tabeli 1. Lista podstawowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny realizowanych, jako pojedyncze projekty zintegrowane, będzie się odbywać na poziomie fiszek projektowych, w których to zamieszczony zostanie szczegółowy opis wraz z uzasadnieniem wypełnienia podejścia zintegrowanego z perspektywy konkretnego projektu. 4. Wskaźniki monitoringu Działania (w powiązaniu z FEDS 2021-2027) Szacowane wartości docelowe wskaźników wynikają z fiszek projektowych przedsięwzięć wskazanych w Załączniku 1. Wykaz operacji, wraz z informacją na temat ich zintegrowania oraz sposobu wskazania i powiązania z innymi projektami, Tabela 1. Lista podstawowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny, które podlegały procedurze oceny przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego. Ponieważ IZ FEDS 2021-2027 dopuszcza możliwość podpisania umowy o dotację dla projektów, które realizować będą co najmniej 70% szacowanej wartości docelowej wskaźników wskazanych w fiszce projektowej, przyjęto założenie, że realizacja szacowanej wartości docelowej wskaźników na poziomie 70% wartości podanych w tabeli poniżej będzie oznaczała osiągnięcie wartości docelowej wskaźników. a) Wskaźniki produktu <table><tr><th>Wskaźnik produktu</th><th>Jednostka miary</th><th>Szacowana docelowa wartość wskaźnika</th></tr><tr><td>WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>osoby</td><td>57 800</td></tr><tr><td>WLWK-RCO075 - Wspierane strategię zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>szt.</td><td>1</td></tr><tr><td>WLWK-RCO076 - Zintegrowane projekty rozwoju terytorialnego</td><td>szt.</td><td>5</td></tr><tr><td>WLWK-RCO077 - Liczba obiektów kulturalnych i turystycznych objętych wsparciem</td><td>szt.</td><td>7</td></tr></table> b) Wskaźniki rezultatu <table><tr><th>Wskaźnik rezultatu</th><th>Jednostka miary</th><th>Wartość wskaźnika bazowego</th><th>Szacowana docelowa wartość wskaźnika</th></tr><tr><td>WLWK-RCR077 - Liczba osób odwiedzających obiekty kulturalne i turystyczne objęte wsparciem</td><td>osoby odwiedzające/rok</td><td>30 100</td><td>53 000</td></tr></table> 5. Spójność z FEDS 2021-2027 Cel szczegółowy: RSO5.1. Wspieranie zintegrowanego i sprzyjającego włączeniu społecznemu rozwoju społecznego, gospodarczego i środowiskowego, kultury, dziedzictwa naturalnego, zrównoważonej turystyki i bezpieczeństwa na obszarach miejskich (EFRR).	Wskaźnik produktu	Jednostka miary	Szacowana docelowa wartość wskaźnika	WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	57 800	WLWK-RCO075 - Wspierane strategię zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	WLWK-RCO076 - Zintegrowane projekty rozwoju terytorialnego	szt.	5	WLWK-RCO077 - Liczba obiektów kulturalnych i turystycznych objętych wsparciem	szt.	7	Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Wartość wskaźnika bazowego	Szacowana docelowa wartość wskaźnika	WLWK-RCR077 - Liczba osób odwiedzających obiekty kulturalne i turystyczne objęte wsparciem	osoby odwiedzające/rok	30 100	53 000
Wskaźnik produktu	Jednostka miary	Szacowana docelowa wartość wskaźnika																						
WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	57 800																						
WLWK-RCO075 - Wspierane strategię zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1																						
WLWK-RCO076 - Zintegrowane projekty rozwoju terytorialnego	szt.	5																						
WLWK-RCO077 - Liczba obiektów kulturalnych i turystycznych objętych wsparciem	szt.	7																						
Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Wartość wskaźnika bazowego	Szacowana docelowa wartość wskaźnika																					
WLWK-RCR077 - Liczba osób odwiedzających obiekty kulturalne i turystyczne objęte wsparciem	osoby odwiedzające/rok	30 100	53 000																					

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 47. Zgodność Działań Priorytetu (P4) z celami SRWD 2030

Priorytet (P4) ZIT ZOF Poprawa społecznej atrakcyjności Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego	Cel strategiczny 2. SRWD 2030 Poprawa jakości i dostępności usług publicznych	Cel strategiczny 3. SRWD 2030 Wzmocnienie regionalnego kapitału ludzkiego i społecznego	Cel strategiczny 4. SRWD 2030 Odpowiedzialne wykorzystanie zasobów i ochrona walorów środowiska naturalnego i dziedzictwa kulturowego
Działanie (D.4.1) Wdrażanie e-usług w administracji	Cel operacyjny 2.3 Rozwój i doskonalenie usług publicznych		
Działanie (DF.4.2) Rozwój kapitału ludzkiego poprzez wzmocnienie edukacji	Cel operacyjny 2.2 Rozwój i modernizacja regionalnej infrastruktury publicznej z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełno-sprawnościami i starszych	Cel operacyjny 3.4 Poprawa efektywności kształcenia Cel operacyjny 3.6 Kształtowanie postaw prozdrowotnych, prosportowych i proekologicznych	
Działanie (D.4.3) Budowa/modernizacja infrastruktury społecznej sprzyjającej aktywizacji, integracji i włączeniu społecznemu	Cel operacyjny 2.2 Rozwój i modernizacja regionalnej infrastruktury publicznej z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełno-sprawnościami i starszych Cel operacyjny 2.3 Rozwój i doskonalenie usług publicznych		
Działanie (DF.4.4) Rozwój wysokiej jakości usług społecznych	Cel operacyjny 2.2 Rozwój i modernizacja regionalnej infrastruktury publicznej z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełno-sprawnościami i starszych Cel operacyjny 2.3 Rozwój i doskonalenie usług publicznych		
Działanie (D.4.5) Aktywizacja i integracja mieszkańców ZOF		Cel operacyjny 3.1 Kształtowanie postaw obywatelskich Cel operacyjny 3.5 Doskonalenie regionalnej polityki wspierania seniorów oraz osób z niepełno-sprawnościami	
Działanie (DF.4.6) Promocja dziedzictwa kulturowego			Cel operacyjny 4.5 Ochrona obiektów i terenów dziedzictwa kulturowego

Źródło: opracowanie własne.

5. Źródła finansowania Strategii ZIT ZOF¹⁹

Informacja o źródłach finansowania Strategii ZIT ZOF 2021-2027 została przygotowana na podstawie danych wynikających z Tabeli 1. Lista podstawowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny (Załącznik 1. Wykaz operacji, wraz z informacją na temat ich zintegrowania oraz sposobu wskazania i powiązania z innymi projektami).

Do opracowania niniejszej informacji wykorzystano kurs € wynikający z Wytocznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw dla roku 2023, tj. 1 EURO = 4,65 zł.

Informacja o źródłach finansowania została zaprezentowana w tabeli w podziale na priorytety i działania Strategii ZIT ZOF oraz źródła finansowania pochodzące z FEDS 2021-2027.

Należy przyjąć, że podział środków pomiędzy priorytety i kategorie interwencji jest indykatywny i może podlegać zmianom wraz z postępem we wdrażaniu Strategii i realizacji projektów.

¹⁹ Dla działań, dla których brak finansowania ze środków FEDS 2021-2027 brak możliwości wskazania budżetu Strategii ZIT ZOF.

Tabela 48. Budżet Strategii ZIT ZOF w zakresie współfinansowania środkami FEDS 2021-2027

Priorytet	Wyszczególnienie	Wkład FEDS 2021-2027 (tys. euro)	Wkład FEDS 2021-2027 (tys. zł)	Wkład krajowy (tys. zł)	Razem (tys. zł)
Priorytet (P1) Promocja wielokierunkowego rozwoju gospodarczego Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego	Działanie (D.1.1) Poprawa dostępności do infrastruktury wspierającej przedsiębiorczość	-	-	-	-
	Działanie (DF.1.2) Wzmocnienie roli turystyki w rozwoju ZOF	894,624	4 160,002	1 782,858	5 942,860
	165. Ochrona, rozwój i promowanie publicznych walorów turystycznych i usług turystycznych	894,624	4 160,002	1 782,858	5 942,860
Priorytet (P2) Przyjazny środowisku Zachodni Obszar Funkcjonalny	Działanie (DF.2.1) Poprawa efektywności energetycznej budynków publicznych i prywatnych	2 220,000	10 322,991	4 893,069	15 216,060
	045. Renowacja zwiększająca efektywność energetyczną lub działania w zakresie efektywności energetycznej w odniesieniu do infrastruktury publicznej, projekty demonstracyjne i działania wspierające zgodne z kryteriami efektywności energetycznej	2 220,000	10 322,991	4 893,069	15 216,060
	Działanie (D.2.2) Wsparcie dla rozwoju OZE	-	-	-	-
	Działanie (DF.2.3) Ochrona środowiska oraz rozwój infrastruktury sieciowej	4 830,502	22 461,828	10 255,458	32 717,286
	079. Ochrona przyrody i różnorodności biologicznej, dziedzictwo naturalne i zasoby, zielona i błękitna infrastruktura	4 830,502	22 461,828	10 255,458	32 717,286
Priorytet (P3) Poprawa spójności Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego	Działanie (D.3.1) Budowa/modernizacja infrastruktury drogowej, kolejowej i towarzyszącej	-	-	-	-
	Działanie (DF.3.2) Zrównoważona i inteligentna mobilność	8 275,793	38 482,430	16 492,470	54 974,900
	081. Infrastruktura na potrzeby czystego transportu miejskiego	2 860,215	13 300,000	5 700,000	19 000,000
	082. Tabor na potrzeby czystego transportu miejskiego	1 754,286	8 157,429	3 496,041	11 653,470
	083. Infrastruktura przeznaczona dla rowerów	3 661,291	17 025,001	7 296,429	24 321,430
	Działanie (DF.3.3) Kompleksowa odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznej	6 327,524	29 422,987	14 832,722	44 255,709
	168. Fizyczna regeneracja i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych	6 327,524	29 422,987	14 832,722	44 255,709

Priorytet	Wyszczególnienie	Wkład FEDS 2021-2027 (tys. euro)	Wkład FEDS 2021-2027 (tys. zł)	Wkład krajowy (tys. zł)	Razem (tys. zł)
Priorytet (P4) Poprawa społecznej atrakcyjności Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego	Działanie (D4.1) Wdrażanie e-usług w administracji	-	-	-	-
	Działanie (DF.4.2) Rozwój kapitału ludzkiego poprzez wzmocnienie edukacji	3 843,051	17 870,180	8 138,649	26 008,829
	148. Wsparcie na rzecz wczesnej edukacji i opieki nad dzieckiem (z wyłączeniem infrastruktury)	1 718,584	7 991,412	3 904,891	11 896,303
	149. Wsparcie na rzecz edukacji na poziomie podstawowym i średnim (z wyłączeniem infrastruktury)	2 124,467	9 878,768	4 233,758	14 112,526
	Działanie (D4.3) Budowa/modernizacja infrastruktury społecznej sprzyjającej aktywizacji, integracji i włączeniu społecznemu	-	-	-	-
	Działanie (DF.4.4) Rozwój wysokiej jakości usług społecznych	3 985,311	18 531,695	7 942,155	26 473,850
	158. Działania na rzecz poprawy równego i szybkiego dostępu do stabilnych i przystępnych cenowo usług wysokiej jakości	3 985,311	18 531,695	7 942,155	26 473,850
	Działanie (D4.5) Aktywizacja i integracja mieszkańców ZOF	-	-	-	-
	Działanie (DF4.6) Promocja dziedzictwa kulturowego	2 797,500	13 008,373	6 629,627	19 638,000
	166. Ochrona, rozwój i promowanie dziedzictwa kulturowego i usług w dziedzinie kultury	2 797,500	13 008,373	6 629,627	19 638,000
	Pomoc techniczna	1 074,971	4 998,609	2 142,261	7 140,870
	170. Zwiększenie zdolności instytucji programu oraz podmiotów związanych z wdrażaniem Funduszy	646,257	3 005,093	1 287,897	4 292,990
	179. Informacja i komunikacja	428,714	1 993,516	854,364	2 847,880
	RAZEM	34 249, 276	159 259,095	73 109,269	232 368,364

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez Biuro ZIT ZOF

6. Warunki i procedury obowiązujące w realizacji Strategii ZIT ZOF

Najważniejsze warunki obowiązujące w realizacji Strategii ZIT ZOF

W dniu 12.07.2023 r. zawarte zostało Porozumienie w sprawie zasad współpracy Stron Porozumienia przy wdrażaniu, finansowaniu, ewaluacji i koordynowaniu wspólnych przedsięwzięć, bieżącej obsłudze i rozliczeniach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Integracji oraz powierzenia Gminie Miejskiej Bolesławiec zarządzania Zintegrowanymi Inwestycjami Terytorialnymi Zachodniego Obszaru Integracji. Porozumienie zostało zawarte na podstawie art. 10 ust. 1 w związku z art. 74 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40 ze zm.) i art. 5 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526 ze zm.). *Ponadto utworzenie i realizacja ZIT ZOF wynika z Uchwały Zarządu Województwa Dolnośląskiego 6140/VI/22 z dnia 14 listopada 2022 r. (z późniejszymi zmianami).*

Do określenia warunków i procedur realizacji ZIT ZOF wykorzystano zalecenia wynikające z dokumentu pn. *Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027*²⁰ oraz postanowienia *Porozumienia terytorialnego w sprawie określenia zasad realizacji projektów strategicznych w ramach instrumentu terytorialnego Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego*.

W związku z powyższym oraz w związku z postanowieniami art. 29 ust. 2-5 Rozporządzenia UE Nr 2021/1060, Gmina Miejska Bolesławiec reprezentowana przez Prezydenta Miasta Bolesławiec wykonywać będzie zadania Lidera związane z wdrażaniem niniejszej Strategii. Funkcje administracyjne związane z wdrażaniem Strategii pełnić będzie wskazana jednostka organizacyjna w strukturach administracyjnych Urzędu Miasta Bolesławiec (Biuro ZIT ZOF). Ponadto w systemie wdrażania ZIT ZOF funkcję opiniodawczą pełnić będzie Komitet Sterujący ZIT ZOF, a funkcję opiniodawczo-doradczą dla Lidera pełnić będzie Rada ZIT ZOF.

Poniżej zaprezentowano najważniejsze informacje dot. podmiotów zaangażowanych we wdrażanie ZIT ZOF oraz ich zadania.

²⁰ <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/zasady-realizacji-instrumentow-terytorialnych-w-polsce-w-perspektywie-finansowej-ue-na-lata-2021-2027>, [dostęp: październik 2022 r.]

Lider ZIT ZOF

Funkcję Lidera ZIT ZOF (dalej Lider) pełni Gmina Miejska Bolesławiec reprezentowana przez Prezydenta Miasta Bolesławiec.

Najważniejsze zadania Lidera to m.in.:

- zatwierdzenie Strategii ZIT ZOF i jej zmian po uzyskaniu pozytywnej opinii Komitetu Sterującego ZIT ZOF,
- podpisanie w imieniu ZIT ZOF porozumienia w sprawie finansowania Strategii ZIT ZOF ze środków FEDS 2021-2027 lub innych środków zewnętrznych,
- udział w wyborze do dofinansowania, o którym mowa w art. 29 ust. 3 rozporządzenia ogólnego, projektów wynikających ze strategii ZIT ZOF, w szczególności przez umieszczenie w strategii listy projektów, które mogą ubiegać się o dofinansowanie,
- przewodniczenie Komitetowi Sterującemu ZIT ZOF,
- udział w pracach Komitetu Monitorującego FEDS 2021-2027,
- zatwierdzenie rocznych raportów monitoringowych z realizacji Strategii po uprzedniej opinii Komitetu Sterującego ZIT ZOF.

Biuro ZIT ZOF

Funkcje administracyjne związane z wdrażaniem Strategii ZIT ZOF prowadzić będzie wydzielona w strukturach organizacyjnych Urzędu Miasta Bolesławiec jednostka organizacyjna (dalej: Biuro ZIT ZOF). Pracodawcą dla osób zatrudnionych w Jednostce wdrażającej będzie Prezydent Miasta Bolesławiec. W zakresie realizacji zadań Jednostka wdrażająca będzie stosować regulaminy wewnętrzne oraz zasady obowiązujące przy realizacji zadań współfinansowanych ze środków FEDS 2021-2027 oraz innych zewnętrznych źródeł finansowania. Koszty funkcjonowania Biura ZIT ZOF współfinansowane będą ze środków Pomocy Technicznej FEDS 2021-2027 (w zakresie wykorzystania instrumentów terytorialnych w oparciu o przygotowaną Strategię ZIT ZOF, dla podmiotów reprezentujących i koordynujących pracę ZIT ZOF), środków celu szczegółowego RSO5.1. FEDS 2021-2027 (współfinansowanie np. kosztów zatrudnienia, sporządzania analiz służących koordynacji oraz monitoringu realizacji strategii ZIT ZOF) oraz środków pochodzących z budżetów JST tworzących ZIT ZOF.

Najważniejsze zadania Jednostki wdrażającej Strategię ZIT ZOF to m.in.:

- obsługa administracyjna Lidera ZIT ZOF w zakresie realizacji jego zadań,
- przygotowanie projektu Strategii ZIT ZOF oraz jej zmian,
- Prowadzenie działań w zakresie wdrażania Strategii ZIT ZOF oraz koordynacja działań Lidera ZIT ZOF w tym zakresie,
- współpraca z instytucjami zaangażowanymi w przygotowanie i wdrażanie ZIT ZOF, w szczególności z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, IŻ FEDS 2021-2027,
- realizacja zadań wynikających z Porozumienia w sprawie powierzenia Gminie Miejskiej Bolesławiec zarządzania Zintegrowanymi Inwestycjami Terytorialnymi Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego oraz zasad współpracy

Stron Porozumienia przy wdrażaniu, finansowaniu, ewaluacji, uzgadnianiu inwestycji, bieżącej obsłudze i rozliczeniach ZIT ZOF,

- koordynowanie realizacji projektów wynikających ze Strategii ZIT ZOF,
- przygotowanie i zarządzanie budżetem ZIT ZOF,
- bieżące informowanie KS ZIT ZOF o działalności Biura ZIT ZOF,
- wykonywanie czynności administracyjnych wynikających z obsługi Komitetu Sterującego oraz innych czynności związanych z Porozumieniem,
- wykonywanie innych czynności niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania ZIT ZOF,
- pozyskiwanie i zarządzanie projektami finansowanymi ze środków zewnętrznych oraz realizacja, wdrażanie, ewaluacja przedsięwzięć zaplanowanych z ich udziałem, a także prowadzenie sprawozdawczości w tym zakresie,
- prowadzenie działań informacyjno-promocyjnych.

Komitet Sterujący ZIT ZOF (Komitet Sterujący)

W skład Komitetu Sterującego wchodzi po jednym przedstawicielu gmin i powiatów tworzących Zachodni Obszar Funkcjonalny. Przewodniczącym Komitetu Sterującego jest Prezydent Miasta Bolesławiec (lub upoważniony przez niego przedstawiciel). Szczegółowe zasady funkcjonowania Komitetu Sterującego określa jego regulamin.

Najważniejsze zadania Komitetu Sterującego to m.in.:

- wydawanie opinii dla projektu Strategii ZIT ZOF i jej zmian,
- udział Przewodniczącego Komitetu Sterującego w pracach Komitetu Monitorującego FEDS 2021-2027,
- opiniowanie rocznego sprawozdania z realizacji ZIT ZOF,
- wydawanie opinii i formułowanie wniosków z własnej inicjatywy oraz na wniosek Przewodniczącego Komitetu Sterującego ZIT ZOF,
- zatwierdzanie budżetu ZIT ZOF,
- rozpatrywanie innych spraw oraz opiniowanie dokumentów niezbędnych do realizacji ZIT ZOF.

Rada ZIT ZOF (Rady)

Rada ZIT ZOF pełnić będzie funkcję doradczą dla Lidera i powołana zostanie w celu realizacji zasady partnerstwa i wielopoziomowego zarządzania. W skład Rady ZIT ZOF wchodzi reprezentanci partnerów wskazanych w Artykule 8, ust 1, pkt. b i c Rozporządzenia UE Nr 2021/1060, którzy zadeklarują udział w pracach Rady. Procedurę wyboru członków Rady ZIT ZOF określi Lider ZIT ZOF. Rada działa na podstawie regulaminu wewnętrznego. Procedura naboru członków Rady ZIT ZOF przebiegała w przejrzystej i otwartej procedurze. Ogłoszenie o naborze członków zostało opublikowane na stronie internetowej lidera ZIT ZOF oraz gmin i powiatów tworzących ZIT ZOF. Nabór trwał od 08.05.2023 r. do 31.07.2023 r. Do udziału w pracach Rady ZIT ZOF zaproszono: partnerów społeczno-gospodarczych, społeczeństwo obywatelskie, podmioty działające na rzecz ochrony środowiska, podmioty odpowiedzialne za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób niepełnosprawnych, równości płci i niedyskryminacji, inne grupy interesariuszy

istotne dla rozwoju ZIT ZOF. Lista podmiotów reprezentowanych w Radzie ZIT ZOF została zaakceptowana przez Komitet Sterujący ZIT ZOF oraz Lidera ZIT ZOF i jest następująca: Ceramika Bolesławiecka "Kalich" Jacek i Weronika Kalich Sp. k., Bolesławieckie Bractwo Ceramiczne Jarosław Rutyna, Związek Harcerstwa Polskiego Chorągiew Dolnośląska Hufiec Bolesławiec, Radny Miasta Bolesławiec, Radna Gminy Lubań, Stowarzyszenie Rodziców Dzieci i Młodzieży Specjalnej Troski w Bolesławcu, Bolesławiecka Rada Seniorów, NZOZ PROVITA J.Słobodzian, W. Słobodzian Sp. k., Fundacja Wspierajmy Zdrowie, Fundacja Art-and-You.

Najważniejsze zadania Rady ZIT ZOF to:

- opiniowanie projektu Strategii ZIT ZOF oraz jej zmian,
- opiniowanie rocznych sprawozdań monitoringowych na wniosek Lidera ZIT ZOF,
- wydawanie opinii w sprawach związanych z wdrażaniem Strategii ZIT ZOF na wniosek Lidera ZIT ZOF.

Najważniejsze procedury obowiązujące przy realizacji Strategii ZIT ZOF

Zarys procedury przygotowania i zatwierdzenia Strategii ZIT ZOF

Roboczy projekt Strategii ZIT ZOF przekazywany jest gminom i powiatom tworzącym Zachodni Obszar Funkcjonalny oraz Radzie ZIT ZOF w celu uzgodnień. Następnie uzgodniony projekt poddawany jest konsultacjom społecznym (z udziałem Rady). Wynikające z konsultacji ustalenia wprowadzane są do dokumentu, który jako projekt Strategii ZIT ZOF poddany zostaje Strategicznej Ocenie Oddziaływania na Środowisko. Rekomendacje z SOOŚ uwzględniane są w treści dokumentu. Decyzję o zatwierdzeniu Strategii podejmuje Lider ZIT ZOF po uzyskaniu opinii Rady ZIT ZOF i Komitetu Sterującego ZIT ZOF. Strategia ZIT ZOF podlega opiniowaniu przez IZ FEDS 2021-2027. Pozytywna opinia jest warunkiem realizacji ZIT ZOF. Zmiany dokumentu dokonywane są analogicznie do procedury zatwierdzania. Zatwierdzona Strategia ZIT ZOF i jej zmiany publikowane są na stronie internetowej Lidera ZIT ZOF.

Zarys procedury przygotowania i zatwierdzania rocznych sprawozdań monitoringowych

Projekt rocznego sprawozdania monitoringowego przygotowany jest przez Jednostkę wdrażającą ZIT ZOF i przekazywany do Rady ZIT ZOF oraz Komitetu Sterującego ZIT ZOF w celu uzyskania opinii. Następnie sprawozdanie zatwierdza Lider ZIT ZOF. Jednostka wdrażająca ZIT ZOF przekazuje zatwierdzone sprawozdanie do Instytucji Zarządzającej Funduszami Europejskimi dla Dolnego Śląska 2021-2027 do dalszych prac.

Zarys procedur wdrażania

W związku z realizacją zadań Jednostki wdrażającej ZIT ZOF wynikających z zadań związanych z udziałem w wyborze projektów do dofinansowania, o którym mowa w art. 29 ust. 3 rozporządzenia ogólnego Jednostka Wdrażająca ZIT ZOF posługuje się procedurami ustanowionymi dla FEDS 2021-2027 lub innych środków zewnętrznych oraz regulaminami wewnętrznymi.

W związku z realizacją projektów współfinansowanych ze środków Pomocy Technicznej Jednostka wdrażająca ZIT ZOF posługuje się procedurami ustanowionymi dla FEDS 2021-2027 i regulaminami wewnętrznymi.

Jednostka wdrażająca ZIT ZOF realizuje działania informacyjne i promocyjne w zakresie uzgodnionym z Instytucją Zarządzającą FEDS 2021-2027, zgodnie z przepisami prawa wspólnotowego i krajowego, jak również zapisami dokumentów programowych, zasadami zawartymi w systemie realizacji Programu, a także wytycznymi krajowymi i programowymi oraz zaleceniami Instytucji Zarządzającej.

7. Opis procesu zaangażowania partnerów w proces tworzenia Strategii

1. Projekt Strategii ZIT ZOF

- a) W trakcie prac nad pierwszym projektem Strategii ZIT ZOF zaproszono wszystkie zainteresowane podmioty do zaproponowania zapisów analizy SWOT. Informacje o możliwości zgłaszania propozycji do analiz SWOT zostały opublikowane na stronach internetowych JST tworzących ZIT ZOF. Propozycje były przyjmowane za pośrednictwem formularza internetowego, który znajdował się pod adresem <https://swotzoi.webankieta.pl/> w okresie od dnia 18 maja 2022 r. do dnia 20 czerwca 2022 r. Zgłoszone propozycje zostały przeanalizowane, a uzasadnione uwzględnione w treści dokumentu oraz oznaczone kolorem niebieskim.
- b) W okresie od dnia 31 października 2022 r. do dnia 21 listopada 2022 r. za pośrednictwem formularza internetowego, który znajdował się pod adresem <https://konsultacjezitzoi.webankieta.pl/> zaproszono do zgłoszenia uwag i opinii do projektu dokumentu Strategii ZIT ZOF partnerów społeczno-gospodarczych, społeczeństwo obywatelskie, podmioty działające na rzecz ochrony środowiska, podmioty odpowiedzialne za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób niepełnosprawnych, równości płci i niedyskryminacji, inne grupy interesariuszy istotne dla rozwoju ZIT ZOF. Zgłoszone uwagi zostały przeanalizowane, a uzasadnione uwzględnione w treści dokumentu. Informacja z przebiegu procesu uspołecznienia została opublikowana na stronach internetowych JST tworzących ZIT ZOF.
- c) W dniu 19 października 2023 odbyło się pierwsze inauguracyjne spotkanie Rady ZIT ZOF, na którym zaprezentowano projekt Strategii. W trakcie spotkania przeprowadzono dyskusję z członkami Rady oraz zaproszono ich do zgłaszania uwag do projektu Strategii.
- d) W okresie od 20 października 2023 r. do dnia 6 listopada 2023 r. zaproszono członków Rady ZIT ZOF do zgłaszania uwag i opinii do projektu Strategii ZIT ZOF. Uwagi i opinie zbierane były za pośrednictwem formularza opublikowanego na stronie <https://szitzoirada.webankieta.pl/>. Zgłoszone przez członków Rady ZIT ZOF uwagi i opinie zostały przeanalizowane, a uzasadnione uwzględnione w treści niniejszego projektu Strategii ZIT ZOF. O wyniku procesu konsultacji członkowie Rady ZIT ZOF zostali poinformowani przez Biuro ZIT ZOF.
- e) Proces uspołecznienia tworzenia dokumentu kontynuowany był w formie otwartych konsultacji społecznych Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego 2021-2027.

Zaproszenie do udziału w procesie konsultacji społecznych zostało opublikowane na stronach Biuletynów Informacji Publicznej (BIP) wszystkich gmin i powiatów tworzących Zachodni Obszar Funkcjonalny oraz na stronie Biura ZIT ZOF.

Do udziału w konsultacjach społecznych zaproszono: Władze regionalne, lokalne i miejskie, inne instytucje publiczne, partnerów społeczno-gospodarczych/partnerów społeczno-ekonomicznych, podmioty reprezentujące społeczeństwo obywatelskie takie jak: partnerzy działający na rzecz środowiska, organizacje pozarządowe oraz podmioty odpowiedzialne za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób z niepełnosprawnościami, równouprawnienia płci i niedyskryminacji, organizacje badawcze i uniwersytety, inne właściwe zainteresowane stron. Projekt Strategii ZIT ZOF w wersji elektronicznej dostępny był pod linkiem <https://efficon.pl/szitzoi.pdf>. Załącznik nr 5 do Strategii ZIT ZOF był dostępny natomiast pod linkiem: <https://efficon.pl/zal5szitzoi.pdf>. Ponadto w wersji drukowanej dokumenty dostępne były w Biurze ZIT ZOF ul. Pl. Piłsudskiego 1, 59-700 Bolesławiec, pokój 701. Uwagi i opinie do projektu Strategii ZIT ZOF można było zgłaszać w terminie od dnia 8 kwietnia 2024 r. od godz. 15.00 do dnia 14 maja 2024 r. do godz. 15.00 wyłącznie za pośrednictwem formularza internetowego, który znajdował się pod adresem <https://zitzoikonsultacje.webankieta.pl/>. W takiej konsultacji społecznych zorganizowano 3 spotkania konsultacyjne. Spotkania odbyły się w następujących terminach:

- online 19.04.2024 r. godzina 10.00,
- stacjonarne 26.04.2024 r. w godzinach 12.00-14.00 – sala konferencyjna BOK MCC Pl. Marszałka J. Piłsudskiego 1c, 59-700 Bolesławiec,
- online 10.05.2024 r. godzina 12.00.

W trakcie konsultacji społecznych nie zgłoszono żadnych uwag do projektu dokumentu. Informacja na temat przeprowadzonych konsultacji społecznych została przekazana interesariuszom za pośrednictwem stron internetowych gmin i powiatów tworzących Zachodni Obszar Funkcjonalny oraz pod adresem <http://www.um.boleslawiec.bip-gov.pl/public/?id=116347>. Zgodnie z postanowieniem Ustawy wdrożeniowej przedmiotowe sprawozdanie zostało uwzględnione w Strategii ZIT ZOF 2021-2027 w formie załącznika.

2. Pierwsza zmiana Strategii ZIT ZOF

Zaproszenie do udziału w procesie konsultacji społecznych zostało opublikowane za pośrednictwem stron internetowych gmin tworzących Zachodni Obszar Funkcjonalny i pod adresem <http://www.um.boleslawiec.bip-gov.pl/public/?id=68180>. Do udziału w konsultacjach społecznych zaproszono: władze regionalne, lokalne i miejskie, inne instytucje publiczne, partnerów społeczno-gospodarczych/partnerów społeczno-ekonomicznych, podmioty reprezentujące społeczeństwo obywatelskie takie jak: partnerzy działający na rzecz środowiska, organizacje pozarządowe oraz podmioty odpowiedzialne za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób z niepełnosprawnościami, równouprawnienia płci i niedyskryminacji, organizacje badawcze i uniwersytety oraz inne właściwe zainteresowane strony. Projekt zmiany Strategii ZIT ZOF 2021-2027 wraz z załącznikami w wersji elektronicznej dostępny był pod linkiem: <https://efficon.pl/szitzof.zip>, a w wersji drukowanej w Biurze ZIT ZOF, ul. Pl. Piłsudskiego 1, 59-700 Bolesławiec, pokój 701.

Projekt zmiany Strategii ZIT ZOF 2021-2027 z zaznaczeniem proponowanych zmian dostępny był pod linkiem: <https://efficon.pl/szitzofl.zip>.

Uwagi i opinie do projektu zmiany Strategii ZIT ZOF można było zgłaszać w terminie od 25.02.2025 r. od godz. 15.00 do 01.04.2025 r. do godz. 15.00 wyłącznie za pośrednictwem formularza internetowego, który znajdował się pod adresem <https://konsultacjezsztzof.webankieta.pl/>. W trakcie konsultacji społecznych dnia 06.03.2025 r. o godz. 10:00. odbyło się spotkanie konsultacyjne online.

W trakcie konsultacji społecznych zgłoszono 8 uwag do projektu dokumentu. Zgłoszone w procesie konsultacji uwagi i opinie poddane zostały analizie, a uzasadnione uwzględnione zostaną w treści Strategii ZIT ZOF. Informacja na temat przeprowadzonych konsultacji społecznych projektu zmiany Strategii została przekazana podmiotom zgłaszającym za pośrednictwem stron internetowych gmin tworzących Zachodni Obszar Funkcjonalny oraz pod adresem <http://www.um.boleslawiec.bip-gov.pl/public/?id=68180>.

8. Opis procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Ustalenia zawarte w Prognozie Oddziaływania na Środowisko

Celem Prognozy była:

- ocena wpływu projektowanego dokumentu na osiągnięcie celów ochrony środowiska,
- ocena oddziaływania na poszczególne elementy środowiska,
- wskazanie rozwiązań służących lepszemu wdrożeniu celów środowiskowych lub mających na celu ograniczenie, zapobieganie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko.

Ocena wpływu projektu Strategii na osiągnięcie celów ochrony środowiska

W Prognozie oddziaływania na środowisko dokonano analizy dokumentów wyższego szczebla pod kątem zgodności wyznaczonych w ramach Strategii celów strategicznych, priorytetów i kierunków działań. Określono, że znaczna część tych działań przyczyni się bezpośrednio lub pośrednio do realizacji celów i kierunków wskazanych w dokumentach wyższego szczebla.

Projekt Strategii ZIT został opracowany zgodnie z dokumentami wyższego szczebla tj.:

1. Dokumentami sporządzonymi na szczeblu krajowym:
 - Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030,
 - Polityka Ekologiczna Państwa 2030,
 - Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności,
 - Strategia „Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko”.
2. Dokumentami o zasięgu regionalnym:
 - Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2030.

W ramach analizy zgodności projektowanego dokumentu, dokonano przeglądu Prognoz oddziaływania na środowisko wybranych dokumentów wyższego szczebla, a ich ustalenia uwzględniono przy sporządzaniu projektu prognozy dla projektu Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027.

Ocena wpływu projektu Strategii na poszczególne komponenty środowiska

W ramach analiz oceniono szczegółowo możliwe oddziaływania wszystkich obszarów wsparcia przewidzianych w projekcie Strategii na poszczególne elementy środowiska, w tym na: różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny, integralność obszarów chronionych, wodę, powietrze, ludzi, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki i dobra materialne. Przy ocenie wykorzystano wypracowane kryteria oceny oddziaływania uwzględniające stan i największe problemy środowiska, możliwe negatywne oddziaływania i charakterystykę projektów, które mogą być wsparte przez projekt Strategii, jak też i cele dokumentów strategicznych UE oraz Polski.

Ocena oddziaływań na poszczególne elementy środowiska – podsumowanie:

- realizacja dokumentu nie spowoduje ingerencji i przekształceń w środowisku naturalnym o wysokich walorach przyrodniczych, nie wpłynie negatywnie na obszary chronione oraz cenne przyrodniczo,
- negatywne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze przedsięwzięć zawartych w projekcie Strategii ZIT ograniczało się będzie w większości przypadków jedynie do etapu realizacji inwestycji, który wiąże się z podwyższoną emisją hałasu, emisją spalin z maszyn budowlanych, czy też zwiększoną emisją pyłów, będą to oddziaływania krótkotrwałe, odwracalne, o lokalnym charakterze,
- planowane zadania nie będą wiązały się z bezpośrednim zniszczeniem siedlisk ssaków i ptaków, lecz mogą miejscowo wzmocnić efekt bariery, zastosowanie rozwiązań polegających na umożliwieniu migracji pozwoli ograniczać natężenie oddziaływania,
- oddziaływanie na rośliny będzie najintensywniejsze podczas etapu realizacji inwestycji, dla projektów polegających na budowie nowych odcinków ciągów komunikacyjnych czy lokalizacji nowej infrastruktury konieczne może być wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej na terenach sąsiadujących z obszarem wykonania prac i zapobieganie nieumyślnemu niszczeniu stanowisk gatunków chronionych,
- wśród oddziaływań na klimat akustyczny wskazano na możliwość lokalnych zmian natężenia hałasu (miejscowe wzmocnienia, a także ograniczenie emisji bądź skierowanie jej na tereny niezabudowane),
- nie stwierdzono ryzyka istotnego wpływu na stan i jakość jednolitych części wód powierzchniowych, podziemnych oraz GZWP, w tym na cele środowiskowe dla nich określone, pod warunkiem właściwej organizacji prac,
- oddziaływanie na powietrze związane jest przede wszystkim z możliwymi zmianami emisji zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw, ich intensyfikacja może wiązać się ze zwiększeniem natężenia ruchu po realizacji inwestycji, prawdopodobne są również ograniczenia w emisji spowodowane zwiększeniem roli transportu pieszo-rowerowego czy poprawą płynności ruchu,
- oddziaływanie na klimat, ze względu na liczbę inwestycji i ich skalę stwierdzono, że realizacja dokumentu będzie mieć wpływ na ostateczny bilans emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z transportu.

Rozwiązania mające na celu ograniczanie, zapobieganie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko

Projektowany dokument przewiduje realizację działań, które będą powodować różne oddziaływania na elementy środowiska naturalnego. Przygotowana prognoza nie przewiduje wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko, a jedynie możliwe negatywne oddziaływanie. Jednak, czy faktycznie one wystąpią, będzie można jednoznacznie stwierdzić na etapie sporządzania dokumentacji dla konkretnych inwestycji po wyborze lokalizacji i technologii.

Potencjalne negatywne oddziaływanie na środowisko powinno być ograniczane poprzez stosowanie odpowiednich rozwiązań administracyjnych, organizacyjnych

bądź technicznych. Najbardziej efektywne są środki administracyjne, gdyż wiążą się z etapem planowania inwestycji przed przystąpieniem do realizacji. Ponadto ich stosowanie eliminuje konieczność stosowania kosztownych zabiegów technicznych. Komplementarne do środków administracyjnych są działania organizacyjne.

Potencjalne negatywne oddziaływanie realizacji inwestycji na środowisko, można minimalizować poprzez wybór najmniej konfliktowych lokalizacji inwestycji.

Warto wskazać, iż znaczenie przy przekształcaniu środowiska mają uwarunkowania lokalne. Ze względu na szeroki zakres walorów przyrodniczych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego należy podejmować działania minimalizujące negatywny wpływ na te zasoby, w tym na rośliny i zwierzęta oraz ich siedliska. Z tego względu działania związane z lokalizacją przyszłych inwestycji należy prowadzić w oparciu o dokumenty planistyczne i wybierając warianty najbardziej korzystne dla środowiska. W przypadku konieczności zrealizowania danej inwestycji, ze względu na pozytywne korzyści w perspektywie długookresowej, należy tak prowadzić etap realizacji, aby zminimalizować emisję zanieczyszczeń i hałasu jak również inne uciążliwe oddziaływania. Dotyczy to głównie działań inwestycyjnych w zakresie rozbudowy i modernizacji układu drogowego.

Jako przykład działań organizacyjno-administracyjnych można przytoczyć, m.in.:

- przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, wraz z przedstawieniem wariantu możliwie najmniej obciążającego środowisko, a jednocześnie ekonomicznie uzasadnionego, zapewniając wysoki poziom merytoryczny oraz biorąc pod uwagę wszystkie możliwe oddziaływania, zwłaszcza na obszary chronione, florę i faunę,
- egzekwowanie zapisów określonych w decyzjach administracyjnych i przepisach prawnych,
- lokalizowanie inwestycji poza terenami przyrodniczo cennymi,
- przeprowadzenie inwentaryzacji przyrodniczej na etapie planowania konkretnego przedsięwzięcia (np. w ramach oceny oddziaływania na środowisko)
 - szczególnie istotne będzie zastosowanie tego działania w przypadku rozbudowy i modernizacji układu drogowego oraz infrastruktury transportowej,
- uwzględnianie zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego przy wyborze lokalizacji i opracowywaniu projektu inwestycji (np. zachowanie terenów zielonych i przyjaznej ludziom przestrzeni publicznej) oraz zachowanie wymogów ochrony krajobrazu,
- zaplanowanie prac modernizacyjno-budowlanych w sposób minimalizujący niszczenie roślinności, terenów zielonych i krajobrazu oraz uwzględniając wykonywanie nowych nasadzeń drzew i krzewów, odtworzenie zniszczonych terenów zielonych w sąsiedztwie inwestycji, w przypadku stanowisk roślin chronionych, jeśli nie będzie możliwości lokalizacji inwestycji poza nimi, należy zastosować przenoszenie okazów w inne korzystne miejsce pod nadzorem botanicznym,
- uwzględnianie w robotach budowlanych zabezpieczeń chroniących wody podziemne.

Zabiegi techniczne, mające na celu ograniczenie negatywnych oddziaływań na środowisko należy stosować, gdy nie ma możliwości uniknięcia lokalizacji danej inwestycji na obszarze cennym przyrodniczo. Powinny być one stosowane na etapie budowy, jak i eksploatacji. Wśród zabiegów technicznych, stosowanych podczas realizacji projektowanych robót można wymienić:

- stosowanie najlepszych dostępnych technik (BAT), pozwalających na ograniczenie negatywnego oddziaływania w trakcie projektowania, budowy i eksploatacji, w tym technologii:
 - o niskoemisyjnych, niskoodpadowych, wodooszczędnych i energooszczędnych, ograniczających emisję substancji zanieczyszczających do wód (uszczelnianie procesów przy budowie i po jej zakończeniu, w uzasadnionych przypadkach prowadzenie monitoringu jakości wód, zabezpieczenie przed wyciekami z urządzeń oraz przestrzeganie warunków pozwoleń na budowę);
 - o ograniczających emisję substancji do powietrza (stosowanie pojazdów i urządzeń niskoemisyjnych) oraz przestrzeganie zastrzonych warunków pozwoleń na budowę dotyczących odpowiedniego sposobu prowadzenia robót (np. ograniczających pylenie),
- zabezpieczanie terenu budowy przed infiltracją ewentualnych wycieków z maszyn i urządzeń oraz minimalizowanie zużycia kopalin, poprzez prowadzenie efektywnej i racjonalnej gospodarki materiałowej i odpadowej – w celu ochrony powierzchni ziemi, w tym gleb i kopalin,
- sprawna realizacja projektowanych robót i ograniczenie do minimum czasu i zasięgu bezpośredniej ingerencji w środowisko, a tym samym możliwego negatywnego oddziaływania na środowisko,
- racjonalna gospodarka materiałowa przyczyniająca się do ograniczenia ilości powstających odpadów,
- rekultywacja bądź przywrócenie do stanu pierwotnego terenów zdegradowanych w wyniku realizacji inwestycji, w tym uporządkowanie terenu,
- ograniczanie do minimum wycinki drzew i krzewów, a także zapewnienie ochrony drzew przed ewentualnym uszkodzeniem podczas prowadzenia robót budowlanych,
- stworzenie siedlisk zastępczych na okres prowadzenia robót, a także budowa odpowiedniej ilości i jakości przejść dla zwierząt,
- wprowadzenie nasadzeń zieleni wzdłuż dróg,
- w przypadku inwestycji drogowych materiał ziemny wykorzystywany przy pracach wykończeniowych powinien być pochodzenia lokalnego, tak aby nie zawierał bazy nasion gatunków obcych dla tego obszaru.

Ze względu na charakter zaplanowanych działań w ramach Strategii ZIT, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośredniego, pośredniego, wtórnego, skumulowanego, średnioterminowego, długoterminowego i stałego na istniejące obszary Natura 2000 i ich integralność.

Stanowiska organów opiniujących SOOŚ

Na podstawie art. 57 i 58 Ustawy OOŚ projekt Strategii ZIT wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko został zaopiniowany przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu:

- w dniu 10 kwietnia 2024 r. w piśmie o sygnaturze ZNS.9022.4.44.2024. MB zaopiniował projekt Strategii wraz z przesłaną prognozą oddziaływania na środowisko pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych pozytywnie,
- w dniu 8 maja 2024 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu w piśmie o sygnaturze WSl.410.123.2024.HL zaopiniował dokumentu pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, bez uwag.

Zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa

Mieszkańcy Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego mieli możliwość zapoznania się z projektem Strategii ZIT oraz Prognozą oddziaływania na środowisko. Każdy zainteresowany miał możliwość zapoznania się z wyłożonymi projektami dokumentów oraz składania do niego wniosków, zastrzeżeń i uwag.

Z projektowanym dokumentem, a także treścią prognozy oddziaływania na środowisko można było zapoznać się:

- w siedzibie Urzędu Miasta Bolesławiec Plac Piłsudskiego 1, 59-700 Bolesławiec, Biuro ZIT Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego, pokój nr 701, w poniedziałki w godzinach od 7:30 do 17:00, od wtorku do czwartku w godzinach od 7:30 do 15:30, w piątki w godzinach od 7:30 do 14:00.
- na stronie internetowej Urzędu Miasta Bolesławiec w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem: <http://www.um.boleslawiec.bip-gov.pl/public/?id=116347>.

Uwagi i wnioski do Prognozy Oddziaływania na Środowisko mogły być wnoszone zgodnie z art. 39 ust.1 pkt. 4) ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w terminie 21 dni od daty ogłoszenia niniejszego zawiadomienia, tj. w dniach od 09.04.2024 r. od godz. 15.00 do 30.04.2024 r. do godz. 15.00. Zgodnie z art. 41 ww. ustawy, uwagi i/lub wnioski złożone po upływie tego terminu pozostaną bez rozpatrzenia.

Uwagi/wnioski do dokumentu Prognozy można było zgłaszać:

- na piśmie poprzez wypełnienie załączonego Formularza Zgłaszania Uwag i wysłanie na adres: Urząd Miasta Bolesławiec ul. Rynek 41, 59-700 Bolesławiec, z dopiskiem „Prognoza dla Strategii ZIT”,
- ustnie do protokołu w budynku Urzędu Miasta Bolesławiec, Biuro ZIT ZOF, Plac Piłsudskiego 1, 59-700 Bolesławiec, pokój nr 701, w godzinach pracy Urzędu,

- za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym, w tym drogą elektroniczną poprzez wypełnienie załączonego Formularza Zgłaszania Uwag i wysłanie na adres email: zitzof@um.boleslawiec.pl wpisując w tytule maila: „Prognoza dla Strategii ZIT”.

W ramach udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, w wyznaczonym terminie, nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Uzasadnienia wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych

Ustawa nakłada obowiązek przedstawienia w prognozie oddziaływania na środowisko, rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projekcie dokumentu. Do zaproponowanych rozwiązań należy podać uzasadnienie ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru. Prognoza nie wykazała znaczącego negatywnego oddziaływania jakiegokolwiek z zadań określonych w projekcie Strategii ZIT.

Możliwe negatywne oddziaływania na środowisko zaproponowanych w projekcie Strategii inwestycji, związane są głównie z etapem prowadzenia prac. W końcowym efekcie ich realizacja ma pozytywnie wpłynąć przede wszystkim na poprawę jakości powietrza i całego środowiska na terenie analizowanego Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego.

Zawarte w projekcie Strategii ustalenia zawierają wiele rozwiązań pozytywnie wpływających na środowisko i sprzyjających zrównoważonemu rozwojowi. W związku z powyższym stwierdza się, że rozwiązania alternatywne dla przedsięwzięć poprawiających walory środowiskowe nie mają uzasadnienia zarówno z formalnego jak i ekologicznego punktu widzenia. Uznano, że zaproponowane ustalenia są najkorzystniejsze dla środowiska na analizowanym terenie.

Ustalenia analizowanego projektu Strategii stanowią kompromis pomiędzy wymogami ochrony środowiska i życia człowieka, a koniecznością rozwoju urbanistycznego, gospodarczego i społecznego analizowanego terenu. Zaprezentowane rozwiązania są zgodne z krajowym ustawodawstwem, dokumentami obowiązującymi na terenie kraju i województwa oraz wykorzystują instrumenty służące do jego zrównoważonego rozwoju. Ustalenia projektu Strategii bezpośrednio nie ingerują w tereny o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych oraz zawierają wiele rozwiązań korzystnych dla środowiska na obszarach zurbanizowanych, dlatego prognoza nie prezentuje rozwiązań alternatywnych do proponowanych w ustaleniach Strategii uznając, że zaproponowane ustalenia są najkorzystniejsze dla środowiska w kontekście istniejących uwarunkowań na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego.

Rozwiązania alternatywne mogą dotyczyć:

- innej lokalizacji (warianty lokalizacji),
- innego sposobu prowadzenia inwestycji (warianty konstrukcyjne i technologiczne),
- innego sposobu zarządzania (warianty organizacyjne),
- wariantu niezrealizowania inwestycji, tzw. „opcja zerowa”.

Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji ustaleń Strategii podlegającej SOOŚ

Zaproponowane w projekcie Strategii cele i kierunki działań nie będą powodować znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko. Jednak, aby móc ocenić wpływ inwestycji, jak również postęp w realizacji założeń określonych w dokumencie i w razie konieczności podejmować na bieżąco działania korygujące, jeśli będą wymagane, należy wdrożyć także system monitoringu.

Wdrażanie rozwiązań przewidzianych w omawianym dokumencie wymaga stałego monitorowania oraz szybkiej reakcji w przypadku pojawiania się rozbieżności pomiędzy projektowanymi rezultatami, a stanem rzeczywistym. Podstawą właściwej oceny wdrażania założeń Strategii, a także określenia problemów w osiągnięciu założonych celów jest prawidłowy system sprawozdawczości, oparty na zestawie określonych wskaźników. Powinien on zapewnić stałą kontrolę jakości zarządzania środowiskiem planowanych przedsięwzięć inwestycyjnych oraz pozwolić regulować działalność podmiotów, a jednocześnie ułatwiać funkcjonowanie systemu wydawania decyzji, udzielania zezwoleń i egzekucji.

We wdrażaniu Strategii istotna jest kontrola przebiegu tego procesu oraz ocena skutków realizacji zadań objętych wsparciem finansowym. Dlatego niezbędne jest opracowanie propozycji metod analizy, która umożliwi dokonywanie ocen procesu wdrażania oraz kontrolę realizacji założonych celów, m.in. poprzez monitorowanie uzyskanych efektów ekologicznych oraz zmian w stanie środowiska. W projekcie Strategii zaproponowano szereg wskaźników oceniających postępy realizacji założeń dokumenty. Istotne będą także wyniki rocznych ocen stanu środowiska na podstawie PMŚ, które są udostępniane przez WIOŚ we Wrocławiu.

Ustalenia transgranicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko

Zawarte w projekcie Strategii kierunki działań, będą realizowane na terenie Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego, zlokalizowanego w województwie dolnośląskim, a ich zasięg oddziaływania na środowisko będzie miał przede wszystkim charakter regionalny. W związku z powyższym, dokument ten nie podlega procedurze transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Podsumowanie

Przeprowadzona SOOŚ pozwoliła na sformułowania rekomendacji w zakresie możliwości doskonalenia sposobu wdrażania ocenianej Strategii. W prognozie oddziaływania na środowisko wskazano, że ustalenia projektu Strategii nie kolidują z polityką ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju, natomiast mogą zdecydowanie sprzyjać jej wdrażaniu w pośredni lub bezpośredni sposób.

Mając na uwadze powyższe, w rezultacie SOOŚ uznano zasadność przyjęcia i wdrażania Strategii.

Ustalenia dot. procedury Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dot. pierwszej zmiany Strategii ZIT ZOF

Prezydent Miasta Bolesławiec wystąpił dnia 31.01.2025 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (RDOŚ) oraz dnia 14.03.2025 r. do Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (DPWIS) z prośbą o uzgodnienie odstąpienia od obowiązku przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu aktualizacji pierwszej zmiany dokumentu pn.: „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego”.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu pismem z dnia 14.03.2025 r. (znak WSI.411.2.1.2025.AP.2) wskazał, że analiza przedłożonej dokumentacji wykazała, że wprowadzone do dokumentu modyfikacje nie zmieniają radykalnie charakteru zadań, jedynie je korygują, poprzez uszczegółowienie nazwy projektu bądź też zmianę lokalizacji, czy też uszczuplenie zadań w ramach projektu. Ponadto część zadań usunięto i dodano działania o zbliżonym charakterze. Bez zmian natomiast pozostają: cel strategiczny i cele operacyjne.

Wskazał również, że projekt Strategii był już przedmiotem analizy i oceny tut. organu. RDOŚ we Wrocławiu pismem znak: WSI.410.123.2024.HL z dnia 8 maja 2024 r., pozytywnie zaopiniował wówczas przedłożony projekt dokumentu pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko uznając, że realizacja zadań w nim przedstawionych, przy wyborze właściwej lokalizacji i technologii oraz zachowaniu wymogów ochrony środowiska wynikających z przepisów odrębnych, nie powinna znacząco negatywnie wpłynąć na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione zlokalizowane w granicach objętych przedmiotowym dokumentem Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego.

Reasumując, RDOŚ biorąc pod uwagę powyższe, a także mając na względzie uwarunkowania, o których mowa w art. 49 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 t.j. z późn. zm.), uzgadnia odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego dokumentu, zgodnie z art. 48 wyżej cyt. Ustawy dla projektu dokumentu pn.: „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego”.

Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu pismem z dnia 21.03.2025 r. (znak ZNS.9022.4.26.2025.MB), uznał, że dla przedmiotowego dokumentu nie ma potrzeby przeprowadzania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Spis rysunków

Rysunek 1. Zachodni Obszar Funkcjonalny na tle województwa dolnośląskiego	5
Rysunek 2. Mapa Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego w podziale na gminy i powiaty	6
Rysunek 3. Obszary funkcjonalne i ich miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze	7
Rysunek 4. Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności w 2014 i 2020 r.	12
Rysunek 5. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w 2014 i 2020 r.	16
Rysunek 6. Współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi w 2014 i 2020 r.	23
Rysunek 7. Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tys. mieszkańców w 2014 i 2020 r.	29
Rysunek 8. Dzieci w przedszkolach na 1000 dzieci w wieku 3-5 lat w 2014 i 2020 r.	31
Rysunek 9. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich na terenie ZOF	42
Rysunek 10. Sieć dróg kolejowych na terenie ZOF	43
Rysunek 11. Odsetek gospodarstw domowych korzystających z instalacji wodociągowej w 2020 r.	48
Rysunek 12. Odsetek gospodarstw domowych korzystających z instalacji kanalizacyjnej w 2020 r.	50
Rysunek 13. Odpady zmieszane zebrane w ciągu roku na mieszkańca w 2014 i 2020 r. (kg)	53
Rysunek 14. Formy ochrony przyrody	59

Spis tabel

Tabela 1. Podmioty gospodarcze w 2014 i 2020 r.	9
Tabela 2. Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności w 2014 i 2020 r.	11
Tabela 3. Podmioty wpisane do rejestru REGON na 1000 ludności w wieku produkcyjnym w 2014 i 2020 r.	12
Tabela 4. Udział nowo zarejestrowanych podmiotów sektora kreatywnego w liczbie nowo zarejestrowanych podmiotów ogółem w 2014 i 2020 r.	13
Tabela 5. Rynek pracy w 2014 i 2020 r.	15
Tabela 6. Turyści zagraniczni (nierezydenci) w 2014 i 2020 r.	18
Tabela 7. Liczba ludności – stan na 31 grudnia w 2014 i 2020 r.	19
Tabela 8. Ruch naturalny i migracyjny ludności na 1 tys. mieszkańców w 2014 i 2020 r.	21
Tabela 9. Wskaźnik obciążenia demograficznego w 2014 i 2020 r.	22
Tabela 10. Gospodarstwa domowe korzystające ze środowiskowej pomocy społecznej w 2014 i 2020 r.	24
Tabela 11. Rodziny, którym na podstawie decyzji udzielono świadczeń z pomocy społecznej w 2014 i 2020 r.	25
Tabela 12. Placówki stacjonarnej pomocy społecznej (z filiami) w 2014 i 2020 r.	25
Tabela 13. Dzieci w żłobkach i klubach dziecięcych na 1000 dzieci w wieku do lat 3 w 2014 i 2020 r.	26
Tabela 14. Żłobki i kluby dziecięce w 2014 i 2020 r.	27

Tabela 15. Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tys. mieszkańców w 2014 i 2020 r.	28
Tabela 16. Przedszkola w 2014 i 2020 r.	29
Tabela 17. Dzieci w przedszkolach na 1000 dzieci w wieku 3-5 lat w 2014 i 2020 r.	30
Tabela 18. Szkoły podstawowe w 2014 i 2020 r.	31
Tabela 19. Wyniki egzaminu ósmoklasisty (2020 r.)	32
Tabela 20. Centra, domy i ośrodki kultury, kluby i świetlice w 2014 i 2020 r.	36
Tabela 21. Obiekty sportowe w 2014 i 2018 r.	38
Tabela 22. Zdarzenia wymagające udziału jednostek ochrony przeciwpożarowej na 1000 ludności w 2014 i 2020 r.	39
Tabela 23. Przestępstwa stwierdzone przez Policję na 1000 mieszkańców w 2014 i 2020 r.	40
Tabela 24. Dostęp do Internetu	41
Tabela 25. Ścieżki rowerowe (drogi dla rowerów) ogółem w km w 2014 i 2020 r.	45
Tabela 26. Odsetek gospodarstw domowych korzystających z instalacji wodociągowej, kanalizacyjnej i gazowej w 2014 i 2020 r.	46
Tabela 27. Długość czynnej sieci rozdzielczej wodociągowej w 2014 i 2020 r. (km)	48
Tabela 28. Zużycie wody na potrzeby gospodarki narodowej i ludności w 2014 i 2020 r. (dam ³)	49
Tabela 29. Długość czynnej sieci kanalizacyjnej w 2014 i 2020 r. (km)	50
Tabela 30. Oczyszczalnie ścieków wraz z oceną wydajności	51
Tabela 31. Odpady zmieszane zebrane w ciągu roku na mieszkańca w 2014 i 2020 r. (kg)	53
Tabela 32. Zasoby mieszkaniowe – mieszkania w 2014 i 2020 r.	54
Tabela 33. Powierzchnia obszarów zdegradowanych wskazanych w programach rewitalizacji w obszarze Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego	56
Tabela 34. Obszary wymagające remediacji lub zagospodarowania [2020]	56
Tabela 35. Obszary prawnie chronione w 2014 i 2020 r.	57
Tabela 36. Miejscowości najbardziej zagrożone zanieczyszczeniami powietrza ze wskazaniem głównych źródeł emisji [2020]	61
Tabela 37. Analiza SWOT	65
Tabela 38. Cel, Priorytety i Działania Strategii ZIT ZOF	68
Tabela 39. Matryca zintegrowanego oddziaływania efektów realizacji Strategii ZIT ZOF ..	68
Tabela 40. Działania Priorytetu 1 Strategii ZIT ZOF	71
Tabela 41. Zgodność Działań Priorytetu (P1) z celami SRWD 2030.	73
Tabela 42. Działania Priorytetu 2 Strategii ZIT ZOF	74
Tabela 43. Zgodność Działań Priorytetu (P2) z celami SRWD 2030.	78
Tabela 44. Działania Priorytetu 3 Strategii ZIT ZOF	80
Tabela 45. Zgodność Działań Priorytetu (P3) z celami SRWD 2030.	85
Tabela 46. Działania Priorytetu 4 Strategii ZIT ZOF wraz z kodami wymiaru zakresu interwencji	87
Tabela 47. Zgodność Działań Priorytetu (P4) z celami SRWD 2030.	94
Tabela 48. Budżet Strategii ZIT ZOF w zakresie współfinansowania środkami FEDS 2021-2027	96

Załącznik 1. Wykaz operacji, wraz z informacją na temat ich zintegrowania oraz sposobu wskazania i powiązania z innymi projektami

Sposób wskazania projektów niekonkurencyjnych

Pierwsze propozycje projektów, które miały być realizowane w ramach Strategii ZIT ZOF pochodziły ze Strategii Rozwoju Sudety 2030. Nabór propozycji projektowych do tego dokumentu odbywał się w niedyskryminującej i otwartej na partnerów społecznych i gospodarczych procedurze. W toku dalszych prac, w związku z wyznaczeniem alokacji Strategii ZIT ZOF przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego, projekty ewaluowały, a pracę nad kolejnymi propozycjami przedsięwzięć koordynowała firma „EffiCon sp. z o.o.” s. k.

W dalszej kolejności prace nad listą projektów niekonkurencyjnych były kontynuowane przez Biuro ZIT ZOF, które zostało utworzone w strukturze organizacyjnej Urzędu Miasta Bolesławiec. Na tym etapie prac nad Strategią ZIT ZOF, odbywały się konsultacje z poszczególnymi partnerami ZIT ZOF, którzy przekazywali do Biura ZIT informacje dotyczące propozycji projektów strategicznych. Konsultacje odbywały się w formie spotkań online, stacjonarnie oraz wymiany korespondencji e-mail. Poniżej znajduje się harmonogram prac.

11.01.2024 r.	Konsultacje z Członkami ZIT ZOF odnośnie działań planowanych do realizacji w ramach CP5 EFRR Rozwój lokalny, CP2 EFRR Mobilność miejska oraz CP2 EFRR efektywność energetyczna.
23.01.2024 r.	Spotkanie online Członków ZIT ZOF dotyczące ustalenia podstawowej i rezerwowej listy projektów.
24.01.2024 r.	Dalsze uzgodnienia dotyczące listy projektów podstawowych zgodnie z alokacją.
01.02.2024 r.	Spotkanie online, adresowane do gmin/powiatów, które złożyły fiszki w działaniu Efektywność energetyczna. Spotkanie dotyczyło alokacji na działaniu Efektywność energetyczna, przed spotkaniem stacjonarnym.
08.02.2024 r.	Spotkanie Członków ZIT ZOF, w związku z przekroczeniem zaplanowanego limitu wartości dofinansowania projektów w ramach działań 6.1 Rozwój lokalny i 2.1 Efektywność energetyczna, zorganizowano spotkanie Członków ZIT ZOF, w celu ustalenia ostatecznej listy projektów, które zmieszczą się we wskazanym limicie.

26.02.2024 r. Członkowie Komitetu Sterującego ZIT ZOF podjęli uchwałę w sprawie listy projektów strategicznych instrumentu terytorialnego ZIT ZOF do realizacji w ramach Funduszy Europejskich dla Dolnego Śląska 2021-2027. Lista projektów strategicznych dotyczących: opieki społecznej, edukacji, zwiększenia efektywności energetycznej budynków publicznych, bioróżnorodności, mobilności miejskiej, rozwoju terytorialnego – turystyka, kultura, przestrzeń publiczna.

Lista zaproponowanych w wyniku wyżej wymienionej procedury projektów niekonkurencyjnych (podstawowa i rezerwowa) była przedmiotem uzgodnień w trakcie konsultacji, które miały miejsce w okresie pomiędzy 8 kwietnia 2024 r., a 14 maja 2024 r. Nie zgłoszono uwag i opinii dot. projektów niekonkurencyjnych znajdujących się na liście podstawowej i rezerwowej.

Zintegrowanie projektów oraz powiązanie między projektami

W związku z postanowieniami Zasad realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027²¹ wzór r wykazu operacji, które mają być wspierane określa Instytucja Zarządzająca FEDS 2021-2027.

Lista projektów do Strategii ZIT ZOF zawierać będzie projekty niekonkurencyjne (zgodnie z definicją projektów niekonkurencyjnych z „Wytycznych dotyczących wyboru projektów na lata 2021-2027”²²) zgłoszone przez samorządy tworzące ZIT ZOF. Decyzja o umieszczeniu projektów na liście projektów zostanie podjęta w ramach procedury zatwierdzania Strategii ZIT ZOF przez Lidera po uprzednim uzyskaniu opinii Komitetu Sterującego oraz opinii Rady.

Strategia ZIT ZOF realizowana będzie przez projekty zintegrowane.

Projekty zintegrowane będą to projekty:

1. Spełniające definicję określoną przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej w dokumencie pn. Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 (wskazaną także w Porozumieniu terytorialnym w sprawie określenia zasad realizacji projektów strategicznych w ramach instrumentu terytorialnego Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego):
„projekt, który wpisuje się w cele rozwoju obszaru funkcjonalnego objętego instrumentem i jest ukierunkowany na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych – oznacza to, że projekt ten ma wpływ na więcej niż 1 gminę w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym (MOF) oraz jego realizacja jest uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i w części kierunkowej strategii. Projekt zintegrowany powinien spełniać przynajmniej jeden z dwóch warunków:

²¹ Źródło: <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/zasady-realizacji-instrumentow-terytorialnych-w-polsce-w-perspektywie-finansowej-ue-na-lata-2021-2027> [dostęp listopad 2022],

²² Wytyczne dotyczące wyboru projektów na lata 2021-2027, MFIPR, Warszawa, 12 październik 2022 r., https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/111539/Wytyczne_dotyczace_wyboru_projektow_na_lata_2021_2027.pdf [dostęp listopad 2022],

- a. jest projektem partnerskim w rozumieniu art. 39 ustawy wdrożeniowej;
- b. deklarowany jest wspólny efekt, rezultat lub produkt końcowy projektu, np. wspólne wykorzystanie stworzonej w jego ramach infrastruktury w przypadku projektów „twardych”, lub objęcie wsparciem w przypadku projektów „miękkich”, mieszkańców co najmniej 2 gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego, co powinno znaleźć swoje uzasadnienie zarówno w części diagnostycznej, jak i kierunkowej strategii”.

lub

2. Projekty realizowane w formule tzw. „Wiązki projektów” i spełniające definicję: *„projekt strategiczny wpisuje się w wiązkę projektów. Przez wiązkę projektów rozumiana jest grupa projektów powiązanych ze sobą merytorycznie lub funkcjonalnie w sposób na tyle bezpośredni i istotny, że ich planowanie, wdrażanie lub późniejsza eksploatacja wymaga skoordynowania. Wiązka to grupa projektów, które spełniają co najmniej jeden z trzech warunków:*
 - 1) *na etapie przygotowania muszą być opracowywane równolegle i w sposób skoordynowany, z uwzględnieniem merytorycznej spójności między nimi lub synchroniczności późniejszego wdrażania,*
 - 2) *na etapie realizacji wymagają wdrażania skoordynowanego z uwagi na ścisłe powiązanie merytoryczne lub funkcjonalne,*
 - 3) *na etapie eksploatacji wymagają skoordynowanego zarządzania. Projekty w ramach danej wiązki powinny więc wykazywać wzajemną komplementarność i synergię. Projekt strategiczny wpisujący się w wiązkę projektów, spełniającą jeden z wyżej wskazanych 3 warunków, również rozumiany jest jako projekt zintegrowany.*

W przypadku projektów niekonkurencyjnych ZIT ZOF wdrażanych w formie „Wiązki projektów” realizowany jest warunek nr 1 z wyżej cytowanej definicji poprzez:

- proces zgłaszania propozycji projektowych wchodzących w skład poszczególnych wiązek projektów zrealizowany został przez JST tworzące ZIT ZOF i był koordynowany przez Biuro ZIT ZOF. Proces ten został opisany w podrozdziale pn. Sposób wskazania projektów niekonkurencyjnych.
- skoordynowany przez Biuro ZIT ZOF proces konsultowania ostatecznego zakresu rzeczowego projektów oraz budżetu projektów wchodzących w skład poszczególnych wiązek.
- skoordynowany przez Biuro ZIT ZOF proces uzgodnienia projektów z UMWD oraz wyłonienia przedsięwzięć do umieszczenia na liście projektów niekonkurencyjnych i wchodzących w skład poszczególnych wiązek.
- równoległy i skoordynowany przez Biuro ZIT ZOF proces tworzenia wiązek projektów z uwzględnieniem merytorycznej spójności między nimi. Merytoryczna spójność między projektami polega na tym, że przedsięwzięcia tworzące wiązkę projektów realizują wspólne cele, które są spójne z działaniami Strategii ZIT ZOF oraz celami szczegółowymi FEDS 2021-2027.

Projekty, które tworzą wiązki projektów zostały oznaczone w tabelach p.n.: Tabela 1. Lista podstawowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny oraz Tabela 2. Lista rezerwowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny poprzez podanie nazwy wiązki w kolumnie pn. „Nazwa wiązki projektów”.

Realizowane będą następujące wiązki projektów:

1. Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF.
2. Rozwój efektywności energetycznej infrastruktury publicznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych na terenie ZIT ZOF.
3. Wsparcie na rzecz wczesnej edukacji i opieki nad dzieckiem na terenie ZIT ZOF.
4. Wspieranie równego dostępu do dobrej jakości, włączającego kształcenia i szkolenia zawodowego na terenie ZIT ZOF.
5. Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie ZIT ZOF.
6. Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie ZIT ZOF.
7. Wzmacnianie roli kultury w rozwoju ZIT ZOF.
8. Wzmacnianie roli zrównoważonej turystyki w rozwoju ZIT ZOF.
9. Zwiększanie równego i szybkiego dostępu do dobrej jakości, trwałych i przystępnych cenowo usług społecznych na terenie ZIT ZOF.

Tabela 1. Lista podstawowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny

Lp.	Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Cel projektu	Szacowana wartość ogółem (PLN)	Szacowany wkład UE (PLN)	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Nazwa wiązki projektów
1.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.08 Efektywność energetyczna w budynkach publicznych - ZIT	Termomodernizacja budynków Zespołu Szkół Handlowych i Usługowych w Bolesławcu	Powiat Bolesławiecki	Poprawa jakości powietrza na terenie powiatu bolesławieckiego	6 326 070	4 099 998	IV kwartał 2024	Rozwój efektywności energetycznej infrastruktury publicznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych na terenie ZIT ZOF
2.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.08 Efektywność energetyczna w budynkach publicznych - ZIT	Termomodernizacja Zespołu Szkół Ponadpodstawowych im. Adama Mickiewicza w Lubaniu - Etap I	Powiat Lubański	Poprawa jakości powietrza na terenie powiatu lubańskiego	3 032 850	2 122 995	IV kwartał 2025	Rozwój efektywności energetycznej infrastruktury publicznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych na terenie ZIT ZOF
3.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.08 Efektywność energetyczna w budynkach publicznych - ZIT	Poprawa efektywności energetycznej budynków oświatowych Powiatu Zgorzeleckiego - etap I	Powiat Zgorzelecki	Poprawa jakości powietrza na terenie powiatu zgorzeleckiego	5 857 140	4 099 998	II kwartał 2025	Rozwój efektywności energetycznej infrastruktury publicznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych na terenie ZIT ZOF
4.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.10 Ochrona przyrody i klimatu - ZIT	Ochrona siedlisk mokradłowych polderu w Porajowie wraz z edukacją ekologiczną	Gmina Bogatynia	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody w gminie Bogatynia	280 000	196 000	I kwartał 2025	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie ZIT ZOF

Lp.	Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Cel projektu	Szacowana wartość ogółem (PLN)	Szacowany wkład UE (PLN)	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Nazwa wiązki projektów
5.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.10 Ochrona przyrody i klimatu - ZIT	Zwiększenie bioróżnorodności w Bogatyni, poprzez przekształcenie terenów nieużytkowanych w ostoje przyrody – łąki kwietne i schronienia dla zwierząt	Gmina Bogatynia	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody w gminie Bogatynia	345 000	241 500	I kwartał 2025	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie ZIT ZOF
6.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.10 Ochrona przyrody i klimatu - ZIT	Odnowa stawu miejskiego z otoczeniem, poprawa jakości wody, zwiększenie bezpieczeństwa hydrologicznego oraz działania proekologicznego	Gmina Miejska Bolesławiec	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody w Bolesławcu	3 980 000	2 786 000	III kwartał 2025	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie ZIT ZOF
7.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.10 Ochrona przyrody i klimatu - ZIT	Odnowa parku w kwartale ulic Zygmunta Augusta/Bronisława Kosiby/Murarska/Gabriela Narutowicza	Gmina Miejska Bolesławiec	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody w Bolesławcu	4 500 000	3 150 000	II kwartał 2025	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie ZIT ZOF
8.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.10 Ochrona przyrody i klimatu - ZIT	Zwiększenie bioróżnorodności obszaru wodno-błotnego cieku Gozdnicza - Lubańskie Planty – etap III	Gmina Miejska Lubań	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody w Lubaniu	5 806 146	4 064 302	I kwartał 2026	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie ZIT ZOF
9.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.10 Ochrona przyrody i klimatu - ZIT	Zachowanie siedlisk roślin i zwierząt chronionych w tym żeremi bobrowych poprzez utworzenie obszaru bioróżnorodności- Lubańskie Planty - etap II	Gmina Miejska Lubań	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody w Lubaniu	4 806 140	3 364 298	II kwartał 2025	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie ZIT ZOF

Lp.	Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Cel projektu	Szacowana wartość ogółem (PLN)	Szacowany wkład UE (PLN)	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Nazwa wiązki projektów
10.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.10 Ochrona przyrody i klimatu - ZIT	Zielony przystanek ekologiczną wizytówką Gminy Zawidów	Gmina Miejska Zawidów	Wzmacnianie ochrony i zachowanie przyrody w Zawidowie	2 300 000	1 610 000	II kwartał 2026	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie ZIT ZOF
11.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.10 Ochrona przyrody i klimatu - ZIT	Zagospodarowanie kompleksu parkowo – leśnego Wzgórze Zamkowe – Kocia Góra	Gmina Miejska Zawidów	Wzmacnianie ochrony i zachowanie przyrody w Zawidowie	1 500 000	1 050 000	I kwartał 2027	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie ZIT ZOF
12.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.10 Ochrona przyrody i klimatu - ZIT	Zwiększenie bioróżnorodności Miasta Zgorzelec poprzez rozbudowę parku miejskiego przy ul. Batorego	Gmina Miejska Zgorzelec	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody w Zgorzelcu	2 600 000	1 820 000	II kwartał 2026	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie ZIT ZOF
13.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.10 Ochrona przyrody i klimatu - ZIT	Odnowa i rozwój ogólnodostępnych terenów zielonych na terenie miasta i gminy Pieńsk	Gmina Pieńsk	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody w gminie Pieńsk	2 600 000	1 379 728	I kwartał 2026	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie ZIT ZOF
14.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.10 Ochrona przyrody i klimatu - ZIT	Odnowienie parku w Jerzmankach	Gmina Zgorzelec	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody w gminie Zgorzelec	4 000 000	2 800 000	I kwartał 2026	Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie ZIT ZOF

Lp.	Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Cel projektu	Szacowana wartość ogółem (PLN)	Szacowany wkład UE (PLN)	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Nazwa wiązki projektów
15.	Priorytet FEDS.03 Fundusze Europejskie na rzecz mobilności miejskiej Dolnego Śląska/Działanie FEDS.03.01 Ekotransport miejski i podmiejski – ZIT	Uruchomienie bezemisyjnej komunikacji publicznej na terenie Gminy Bogatynia	Gmina Bogatynia	Rozwój mobilności miejskiej w gminie Bogatynia	8 974 900	6 282 430	III kwartał 2025	Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie ZIT ZOF
16.	Priorytet FEDS.03 Fundusze Europejskie na rzecz mobilności miejskiej Dolnego Śląska/Działanie FEDS.03.01 Ekotransport miejski i podmiejski – ZIT	Budowa ciągu pieszo-rowerowego relacji Bolesławiec-Trzebień	Gmina Bolesławiec	Rozwój mobilności miejskiej w gminie Bolesławiec	10 000 000	7 000 000	IV kwartał 2025	Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie ZIT ZOF
17.	Priorytet FEDS.03 Fundusze Europejskie na rzecz mobilności miejskiej Dolnego Śląska/Działanie FEDS.03.01 Ekotransport miejski i podmiejski – ZIT	Budowa Subregionalnego Centrum Przesiadkowego w Bolesławcu wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą	Gmina Miejska Bolesławiec	Rozwój mobilności miejskiej w Bolesławcu	19 000 000	13 300 000	II kwartał 2026	Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie ZIT ZOF
18.	Priorytet FEDS.03 Fundusze Europejskie na rzecz mobilności miejskiej Dolnego Śląska/Działanie FEDS.03.01 Ekotransport miejski i podmiejski – ZIT	Rozwój sieci dróg rowerowych na obszarze miasta Bolesławiec	Gmina Miejska Bolesławiec	Rozwój mobilności miejskiej w Bolesławcu	5 571 430	3 900 001	III kwartał 2025	Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie ZIT ZOF
19.	Priorytet FEDS.03 Fundusze Europejskie na rzecz mobilności miejskiej Dolnego Śląska/Działanie FEDS.03.01 Ekotransport miejski i podmiejski – ZIT	Budowa drogi pieszo -rowerowej przy ulicach Lubelskiej i Dworcowej w Gminie Miejskiej Zawidów	Gmina Miejska Zawidów	Rozwój mobilności miejskiej w Zawidowie	3 000 000	2 100 000	IV kwartał 2025	Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie ZIT ZOF
20.	Priorytet FEDS.03 Fundusze Europejskie na rzecz mobilności miejskiej Dolnego Śląska/Działanie FEDS.03.01 Ekotransport miejski i podmiejski – ZIT	Zakup autobusów elektrycznych	Gmina Miejska Zgorzelec	Rozwój mobilności miejskiej w Zgorzelcu	2 678 570	1 874 999	I kwartał 2026	Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie ZIT ZOF

Lp.	Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Cel projektu	Szacowana wartość ogółem (PLN)	Szacowany wkład UE (PLN)	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Nazwa wiązki projektów
21.	Priorytet FEDS.03 Fundusze Europejskie na rzecz mobilności miejskiej Dolnego Śląska/Działanie FEDS.03.01 Ekotransport miejski i podmiejski – ZIT	Przebudowa ścieżek rowerowych w gm. Platerówka	Gmina Platerówka	Rozwój mobilności miejskiej w gminie Platerówka	1 750 000	1 225 000	III kwartał 2026	Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie ZIT ZOF
22.	Priorytet FEDS.03 Fundusze Europejskie na rzecz mobilności miejskiej Dolnego Śląska/Działanie FEDS.03.01 Ekotransport miejski i podmiejski – ZIT	Budowa ścieżki rowerowej na terenie Gminy Warta Bolesławiecka	Gmina Warta Bolesławiecka	Rozwój mobilności miejskiej w gminie Warta Bolesławiecka	4 000 000	2 800 000	III kwartał 2025	Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie ZIT ZOF
23.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Odnowa terenów rekreacyjnych „zalewu” w Bogatyni	Gmina Bogatynia	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Bogatynia	2 500 000	1 750 000	III kwartał 2025	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
24.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Modernizacja infrastruktury sportowej i rekreacyjnej w Gminie Bolesławiec	Gmina Bolesławiec	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Bolesławiec	2 000 000	1 400 000	III kwartał 2024	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
25.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Odnowa centrów wsi Nowa Kuźnia, Krzyżowa w gminie Gromadka	Gmina Gromadka	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Gromadka	1 200 000	299 999	II kwartał 2025	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
26.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Rozbudowa, remont i wyposażenie świetlic wiejskich w Wierzbowej i Nowej Kuźnia jako centrów kulturalnych wsi	Gmina Gromadka	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Gromadka	2 600 000	1 820 000	IV kwartał 2024	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF

Lp.	Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Cel projektu	Szacowana wartość ogółem (PLN)	Szacowany wkład UE (PLN)	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Nazwa wiązki projektów
27.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Modernizacja świetlicy wiejskiej w Henrykowie Lubańskim	Gmina Lubań	Poprawa jakości i dostępności do infrastruktury i usług z zakresu kultury w gminie Lubań	890 000	623 000	I kwartał 2025	Wzmacnianie roli kultury w rozwoju ZIT ZOF
28.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Modernizacja i wyposażenie świetlicy wiejskiej w Radogoszczy	Gmina Lubań	Poprawa jakości i dostępności do infrastruktury i usług z zakresu kultury w gminie Lubań	900 000	630 000	I kwartał 2026	Wzmacnianie roli kultury w rozwoju ZIT ZOF
29.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Utworzenie wielofunkcyjnych miejsc aktywności społeczności lokalnej poprzez budowę otwartego toru dla rolkarzy i wrotkarzy na Bulwarze nad Bobrem oraz boiska przy ul. Granicznej w Bolesławcu	Gmina Miejska Bolesławiec	Poprawa jakości i dostępności do infrastruktury i usług z zakresu kultury w Bolesławcu	6 500 000	4 550 000	III kwartał 2025	Wzmacnianie roli kultury w rozwoju ZIT ZOF
30.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Wzmocnienie potencjału Lidera Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na rzecz przygotowania i realizacji Strategii ZIT ZOF na lata 2021-2027	Gmina Miejska Bolesławiec	Zwiększenie zdolności instytucji programu oraz podmiotów związanych z wdrażaniem ZIT ZOF	2 937 300	2 056 110	III kwartał 2024	nie dot.
31.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Wzmocnienie potencjału Lidera Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Funkcjonalnego na rzecz przygotowania i realizacji Strategii ZIT ZOF na lata 2028-2029	Gmina Miejska Bolesławiec	Zwiększenie zdolności instytucji programu oraz podmiotów związanych z wdrażaniem ZIT ZOF	1 355 690	948 983	I kwartał 2028	nie dot.

Lp.	Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Cel projektu	Szacowana wartość ogółem (PLN)	Szacowany wkład UE (PLN)	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Nazwa wiązki projektów
32.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Modernizacja Miejskiego Domu Kultury w Lubaniu. Etap I - Modernizacja funkcjonalna	Gmina Miejska Lubań	Poprawa jakości i dostępności do infrastruktury i usług z zakresu kultury w Lubaniu	9 645 000	6 013 273	II kwartał 2026	Wzmacnianie roli kultury w rozwoju ZIT ZOF
33.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Modernizacja kompleksów sportowych w Zawidowie	Gmina Miejska Zawidów	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w Zawidowie	2 580 000	1 806 000	II kwartał 2025	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
34.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Przebudowa części Parku im. Paderewskiego w Zgorzelcu	Gmina Miejska Zgorzelec	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w Zgorzelcu	1 200 000	840 000	I kwartał 2025	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
35.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Skatepark Zgorzelec	Gmina Miejska Zgorzelec	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w Zgorzelcu	4 000 000	2 800 000	IV kwartał 2025	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
36.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Kompleksowa odnowa przestrzeni publicznych w rejonie ul. Kościelnej, Cichej, Szpitalnej i 1 Maja w Nowogrodzcu	Gmina Nowogrodziec	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Nowogrodziec	4 600 000	3 080 000	I kwartał 2026	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
37.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Budowa szlaków rowerowych na terenie gminy Osiecznica	Gmina Osiecznica	Rozwój potencjału turystycznego gminy Osiecznica	2 571 430	1 800 001	II kwartał 2025	Wzmacnianie roli zrównoważonej turystyki w rozwoju ZIT ZOF
38.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Przebudowa stadionu miejskiego w Pieńsku - etap II	Gmina Pieńsk	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Pieńsk	6 700 000	4 690 000	IV kwartał 2025	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF

Lp.	Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Cel projektu	Szacowana wartość ogółem (PLN)	Szacowany wkład UE (PLN)	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Nazwa wiązki projektów
39.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Budowa Remizy dla Ochotniczej Straży Pożarnej w Rudzicy, Gmina Siekierczyn	Gmina Siekierczyn	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Siekierczyn	4 200 000	1 783 992	IV kwartał 2026	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
40.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Kompleksowa modernizacja boiska sportowego w Sulikowie	Gmina Sulików	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Sulików	2 800 000	1 960 000	III kwartał 2025	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
41.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Modernizacja boiska sportowego w Studniskach Dolnych	Gmina Sulików	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Sulików	1 500 000	1 050 000	I kwartał 2026	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
42.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Modernizacja boisk wielofunkcyjnych na terenie Gminy Warta Bolesławiecka	Gmina Warta Bolesławiecka	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Warta Bolesławiecka	1 500 000	1 050 000	III kwartał 2024	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
43.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Gmina Węgliniec centrum rowerowym Borów Dolnośląskich	Gmina Węgliniec	Rozwój potencjału turystycznego gminy Węgliniec	3 371 430	2 360 001	III kwartał 2025	Wzmacnianie roli zrównoważonej turystyki w rozwoju ZIT ZOF
44.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Modernizacja obiektów infrastruktury kultury na terenie Gminy Węgliniec	Gmina Węgliniec	Poprawa jakości i dostępności do infrastruktury i usług z zakresu kultury w gminie Węgliniec	3 493 000	2 445 100	II kwartał 2025	Wzmacnianie roli kultury w rozwoju ZIT ZOF
45.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Budowa boiska wielofunkcyjnego w Jędrzychowicach i Tylicach	Gmina Zgorzelec	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Zgorzelec	2 014 280	1 409 996	IV kwartał 2024	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF

Lp.	Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Cel projektu	Szacowana wartość ogółem (PLN)	Szacowany wkład UE (PLN)	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Nazwa wiązki projektów
46.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Budowa boisk wielofunkcyjnych na terenie Gminy Zgorzelec - etap I - Osiek Łużycki	Gmina Zgorzelec	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Zgorzelec	3 471 429	2 430 000	IV kwartał 2025	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
47.	Priorytet FEDS.07 Fundusze Europejskie na rzecz rynku pracy i włączenia społecznego na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.07.10 Rozwój usług społecznych i zdrowotnych - ZIT	Utworzenie Gminnego Centrum Usług Społecznych w Gminie Gromadka	Gmina Gromadka	Poprawa dostępności do dobrej jakości usług publicznych z zakresu pomocy społecznej w gminie Gromadka	2 500 080	1 750 056	I kwartał 2025	Zwiększanie równego i szybkiego dostępu do dobrej jakości, trwałych i przystępnych cenowo usług społecznych na terenie ZIT ZOF
48.	Priorytet FEDS.07 Fundusze Europejskie na rzecz rynku pracy i włączenia społecznego na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.07.10 Rozwój usług społecznych i zdrowotnych - ZIT	Asystencja, wytchnienie i opieka na odległość – wsparcie usług społecznych na terenie Gminy Miejskiej Bolesławiec	Gmina Miejska Bolesławiec	Poprawa dostępności do dobrej jakości usług publicznych z zakresu pomocy społecznej w Bolesławcu	13 764 400	9 635 080	I kwartał 2025	Zwiększanie równego i szybkiego dostępu do dobrej jakości, trwałych i przystępnych cenowo usług społecznych na terenie ZIT ZOF
49.	Priorytet FEDS.07 Fundusze Europejskie na rzecz rynku pracy i włączenia społecznego na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.07.10 Rozwój usług społecznych i zdrowotnych - ZIT	Utworzenie Gminnego Centrum Usług Społecznych w Węglińcu	Gmina Węglińiec	Poprawa dostępności do dobrej jakości usług publicznych z zakresu pomocy społecznej w gminie Węglińiec	2 625 000	1 837 500	II kwartał 2025	Zwiększanie równego i szybkiego dostępu do dobrej jakości, trwałych i przystępnych cenowo usług społecznych na terenie ZIT ZOF
50.	Priorytet FEDS.07 Fundusze Europejskie na rzecz rynku pracy i włączenia społecznego na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.07.10 Rozwój usług społecznych i zdrowotnych - ZIT	Centrum usług opiekuńczych Szpitala Św. Łukasza w Bolesławcu	Powiat Bolesławiecki	Poprawa dostępności do dobrej jakości usług publicznych z zakresu pomocy społecznej w powiecie bolesławieckim	7 584 370	5 309 059	III kwartał 2024	Zwiększanie równego i szybkiego dostępu do dobrej jakości, trwałych i przystępnych cenowo usług społecznych na terenie ZIT ZOF

Lp.	Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Cel projektu	Szacowana wartość ogółem (PLN)	Szacowany wkład UE (PLN)	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Nazwa wiązki projektów
51.	Priorytet FEDS.08 Fundusze Europejskie dla edukacji na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.08.03 Dostęp do edukacji - ZIT	Sensoryczny start dla przedszkolaków w Gminie Bogatynia	Gmina Bogatynia	Poprawa dostępności oraz jakości usług przedszkolnych w gminie Bogatynia	1 280 000	560 000	I kwartał 2025	Wsparcie na rzecz wczesnej edukacji i opieki nad dzieckiem na terenie ZIT ZOF
52.	Priorytet FEDS.08 Fundusze Europejskie dla edukacji na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.08.03 Dostęp do edukacji - ZIT	Nowoczesna edukacja przedszkolna w Gminie Bolesławiec – rozwój integracji sensorycznej i wsparcie dla dzieci ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi	Gmina Bolesławiec	Poprawa dostępności oraz jakości usług przedszkolnych w gminie Bolesławiec	1 100 000	770 000	II kwartał 2025	Wsparcie na rzecz wczesnej edukacji i opieki nad dzieckiem na terenie ZIT ZOF
53.	Priorytet FEDS.08 Fundusze Europejskie dla edukacji na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.08.03 Dostęp do edukacji - ZIT	Rozwój kompetencji kluczowych i umiejętności uniwersalnych oraz wspieranie wczesnego rozwoju dzieci uczęszczających do 7 Miejskich Przedszkoli Publicznych w Bolesławcu	Gmina Miejska Bolesławiec	Poprawa dostępności oraz jakości usług przedszkolnych w Bolesławcu	4 321 030	3 024 721	IV kwartał 2024	Wsparcie na rzecz wczesnej edukacji i opieki nad dzieckiem na terenie ZIT ZOF
54.	Priorytet FEDS.08 Fundusze Europejskie dla edukacji na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.08.03 Dostęp do edukacji - ZIT	Wyrównywanie szans edukacyjnych i zapewnienie wysokiej jakości usług edukacyjnych w Przedszkolu Publicznym w Zawidowie	Gmina Miejska Zawidów	Poprawa dostępności oraz jakości usług przedszkolnych w Zawidowie	500 000	350 000	I kwartał 2025	Wsparcie na rzecz wczesnej edukacji i opieki nad dzieckiem na terenie ZIT ZOF
55.	Priorytet FEDS.08 Fundusze Europejskie dla edukacji na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.08.03 Dostęp do edukacji - ZIT	Nowoczesne Przedszkola w Mieście Zgorzelec	Gmina Miejska Zgorzelec	Poprawa dostępności oraz jakości usług przedszkolnych w Mieście Zgorzelec	695 273	486 691	I kwartał 2026	Wsparcie na rzecz wczesnej edukacji i opieki nad dzieckiem na terenie ZIT ZOF

Lp.	Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Cel projektu	Szacowana wartość ogółem (PLN)	Szacowany wkład UE (PLN)	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Nazwa wiązki projektów
56.	Priorytet FEDS.08 Fundusze Europejskie dla edukacji na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.08.03 Dostęp do edukacji - ZIT	Przedszkolaki zdobywają nowe umiejętności w Gminie Warta Bolesławiecka	Gmina Warta Bolesławiecka	Poprawa dostępności oraz jakości usług przedszkolnych w gminie Warta Bolesławiecka	4 000 000	2 800 000	II kwartał 2025	Wsparcie na rzecz wczesnej edukacji i opieki nad dzieckiem na terenie ZIT ZOF
57.	Priorytet FEDS.08 Fundusze Europejskie dla edukacji na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.08.03 Dostęp do edukacji - ZIT	Poprawa jakości kształcenia w Powiecie Bolesławieckim	Powiat Bolesławiecki	Poprawa jakości kształcenia zawodowego w powiecie bolesławieckim	6 247 000	4 372 900	IV kwartał 2024	Wspieranie równego dostępu do dobrej jakości, włączającego kształcenia i szkolenia zawodowego na terenie ZIT ZOF
58.	Priorytet FEDS.08 Fundusze Europejskie dla edukacji na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.08.03 Dostęp do edukacji - ZIT	PRAKTYKA CZYNI MISTRZA – praktyczne formy edukacji uczniów technikum Powiatu Lubańskiego	Powiat Lubański	Poprawa jakości kształcenia zawodowego w powiecie lubańskim	3 610 485	2 527 339	IV kwartał 2024	Wspieranie równego dostępu do dobrej jakości, włączającego kształcenia i szkolenia zawodowego na terenie ZIT ZOF
59.	Priorytet FEDS.08 Fundusze Europejskie dla edukacji na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.08.03 Dostęp do edukacji - ZIT	Od teorii do praktyki II - poprawa efektywności kształcenia zawodowego w Powiecie Zgorzeleckim	Powiat Zgorzelecki	Poprawa jakości kształcenia zawodowego w powiecie zgorzeleckim	1 264 160	884 912	II kwartał 2025	Wspieranie równego dostępu do dobrej jakości, włączającego kształcenia i szkolenia zawodowego na terenie ZIT ZOF
60.	Priorytet FEDS.08 Fundusze Europejskie dla edukacji na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.08.03 Dostęp do edukacji - ZIT	Od teorii do praktyki III poprawa efektywności kształcenia zawodowego w Powiecie Zgorzeleckim	Powiat Zgorzelecki	Poprawa jakości kształcenia zawodowego w powiecie zgorzeleckim	2 990 881	2 093 617	II kwartał 2025	Wspieranie równego dostępu do dobrej jakości, włączającego kształcenia i szkolenia zawodowego na terenie ZIT ZOF

Lp.	Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Cel projektu	Szacowana wartość ogółem (PLN)	Szacowany wkład UE (PLN)	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Nazwa wiązki projektów
61.	Priorytet FEDS.11 Pomoc Techniczna EFS+/Działanie FEDS.11.01 Pomoc Techniczna EFS+	Wsparcie realizacji zadań powierzonych Gminie Miejskiej Bolesławiec jako Liderowi Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021 do 2029	Gmina Miejska Bolesławiec	Poprawa dostępności do informacji o ZIT ZOF dla mieszkańców Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego	2 847 880	1 993 516	II kwartał 2025	nie dot.
				Suma:	232 368 364	159 259 095		

Tabela 2. Lista rezerwowa projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny

Lp.	Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Cel projektu	Szacowana wartość ogółem (PLN)	Szacowany wkład UE (PLN)	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Nazwa wiązki projektów
1.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.08 Efektywność energetyczna w budynkach publicznych - ZIT	Poprawa efektywności energetycznej budynków publicznych stanowiących własność gminy	Gmina Bogatynia	Poprawa jakości powietrza na terenie gminy Bogatynia	3 000 000	2 100 000	II kwartał 2026	Rozwój efektywności energetycznej infrastruktury publicznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych na terenie ZIT ZOF
2.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.08 Efektywność energetyczna w budynkach publicznych - ZIT	Termomodernizacja budynku użyteczności publicznej na terenie Gminy Lubań	Gmina Lubań	Poprawa jakości powietrza na terenie gminy Lubań	1 365 000	955 500	II kwartał 2025	Rozwój efektywności energetycznej infrastruktury publicznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych na terenie ZIT ZOF
3.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.08 Efektywność energetyczna w budynkach publicznych - ZIT	Termomodernizacja budynku Urzędu Miejskiego w Zawidowie	Gmina Miejska Zawidów	Poprawa jakości powietrza na terenie Zawidowa	2 200 000	1 540 000	II kwartał 2026	Rozwój efektywności energetycznej infrastruktury publicznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych na terenie ZIT ZOF

Lp.	Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Cel projektu	Szacowana wartość ogółem (PLN)	Szacowany wkład UE (PLN)	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Nazwa wiązki projektów
4.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.08 Efektywność energetyczna w budynkach publicznych - ZIT	Termomodernizacja Szkoły Podstawowej nr 2	Gmina Miejska Zgorzelec	Poprawa jakości powietrza na terenie Zgorzelca	5 500 000	3 850 000	I kwartał 2025	Rozwój efektywności energetycznej infrastruktury publicznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych na terenie ZIT ZOF
5.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.08 Efektywność energetyczna w budynkach publicznych - ZIT	Termomodernizacja Przedszkola nr 9 w Zgorzelcu	Gmina Miejska Zgorzelec	Poprawa jakości powietrza na terenie Zgorzelca	2 300 000	1 610 000	I kwartał 2025	Rozwój efektywności energetycznej infrastruktury publicznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych na terenie ZIT ZOF
6.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.08 Efektywność energetyczna w budynkach publicznych - ZIT	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej w Gminie Siekierczyn – szkół, przedszkola, urzędu gminy. Wymiana wysokoemisyjnych źródeł ciepła w budynkach użyteczności publicznej	Gmina Siekierczyn	Poprawa jakości powietrza na terenie gminy Siekierczyn	2 857 140	1 999 998	IV kwartał 2025	Rozwój efektywności energetycznej infrastruktury publicznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych na terenie ZIT ZOF
7.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.08 Efektywność energetyczna w budynkach publicznych - ZIT	Kompleksowa termomodernizacja budynku Szkoły Podstawowej w Sulikowie	Gmina Sulików	Poprawa jakości powietrza na terenie gminy Sulików	1 428 570	999 999	II kwartał 2025	Rozwój efektywności energetycznej infrastruktury publicznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych na terenie ZIT ZOF
8.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.08 Efektywność energetyczna w budynkach publicznych - ZIT	Termomodernizacja budynku Urzędu Gminy Warta Bolesławiecka z wymianą źródła ciepła	Gmina Warta Bolesławiecka	Poprawa jakości powietrza na terenie gminy Warta Bolesławiecka	2 000 000	1 400 000	I kwartał 2026	Rozwój efektywności energetycznej infrastruktury publicznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych na terenie ZIT ZOF

Lp.	Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Cel projektu	Szacowana wartość ogółem (PLN)	Szacowany wkład UE (PLN)	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Nazwa wiązki projektów
9.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.08 Efektywność energetyczna w budynkach publicznych - ZIT	Poprawa efektywności energetycznej budynków przedszkolnych w Ruszowie i w Czerwonej Wodzie, gm. Węgliniec	Gmina Węgliniec	Poprawa jakości powietrza na terenie gminy Węgliniec	3 110 000	2 177 000	II kwartał 2025	Rozwój efektywności energetycznej infrastruktury publicznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych na terenie ZIT ZOF
10.	Priorytet FEDS.02 Fundusze Europejskie na rzecz środowiska na Dolnym Śląsku/Działanie FEDS.02.08 Efektywność energetyczna w budynkach publicznych - ZIT	Termomodernizacja budynku Powiatowego Centrum Pomocy Rodzinie w Lubaniu	Powiat Lubąński	Poprawa jakości powietrza na terenie powiatu lubańskiego	4 000 000	2 800 000	II kwartał 2025	Rozwój efektywności energetycznej infrastruktury publicznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych na terenie ZIT ZOF
11.	Priorytet FEDS.03 Fundusze Europejskie na rzecz mobilności miejskiej Dolnego Śląska/Działanie FEDS.03.01 Ekotransport miejski i podmiejski – ZIT	Budowa trasy rowerowej ER3b (701) wzdłuż Nysy Łużyckiej	Gmina Bogatynia	Rozwój mobilności miejskiej w gminie Bogatynia	16 700 000	11 690 000	III kwartał 2025	Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie ZIT ZOF
12.	Priorytet FEDS.03 Fundusze Europejskie na rzecz mobilności miejskiej Dolnego Śląska/Działanie FEDS.03.01 Ekotransport miejski i podmiejski – ZIT	Zakup taboru autobusowego (niskopodłogowych autobusów bezemisyjnych)	Gmina Miejska Bolesławiec	Rozwój mobilności miejskiej w Bolesławcu	3 000 000	2 100 000	I kwartał 2025	Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie ZIT ZOF
13.	Priorytet FEDS.03 Fundusze Europejskie na rzecz mobilności miejskiej Dolnego Śląska/Działanie FEDS.03.01 Ekotransport miejski i podmiejski – ZIT	Bezemisyjna komunikacja publiczna w mieście Zgorzelec	Gmina Miejska Zgorzelec	Rozwój mobilności miejskiej w Zgorzelcu	8 000 000	5 600 000	I kwartał 2026	Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie ZIT ZOF
14.	Priorytet FEDS.03 Fundusze Europejskie na rzecz mobilności miejskiej Dolnego Śląska/Działanie FEDS.03.01 Ekotransport miejski i podmiejski – ZIT	Budowa ścieżek rowerowych w miejscowości Ręczyn, Jerzmankach kier. Łagów	Gmina Zgorzelec	Rozwój mobilności miejskiej w gminie Zgorzelec	4 005 000	2 803 500	I kwartał 2026	Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie ZIT ZOF

Lp.	Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Cel projektu	Szacowana wartość ogółem (PLN)	Szacowany wkład UE (PLN)	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Nazwa wiązki projektów
15.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Budowa i wyposażenie budynku przedszkola w Gromadce	Gmina Gromadka	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Gromadka	7 800 000	5 460 000	IV kwartał 2025	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
16.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Bolesławieckie Centrum Organizacji Pozarządowych ul. Mickiewicza	Gmina Miejska Bolesławiec	Poprawa jakości i dostępności do infrastruktury i usług z zakresu kultury w Bolesławcu	6 500 000	4 550 000	III kwartał 2025	Wzmacnianie roli kultury w rozwoju ZIT ZOF
17.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Odnowa Parku na Kamiennej Górze w Lubaniu – etap II – Wulkan atrakcji	Gmina Miejska Lubań	Rozwój potencjału turystycznego Lubania	5 199 541	3 639 679	II kwartał 2027	Wzmacnianie roli zrównoważonej turystyki w rozwoju ZIT ZOF
18.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Modernizacja pomieszczeń Ośrodka Kultury w Zawidowie	Gmina Miejska Zawidów	Poprawa jakości i dostępności do infrastruktury i usług z zakresu kultury w Zawidowie	1 780 000	1 246 000	II kwartał 2026	Wzmacnianie roli kultury w rozwoju ZIT ZOF
19.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Budowa basenu miejskiego (otwartego) w Zgorzelcu	Gmina Miejska Zgorzelec	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w Zgorzelcu	20 000 000	12 000 000	II kwartał 2026	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
20.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Rozbudowa kompleksu sportowego w Osiecznicy	Gmina Osiecznica	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Osiecznica	4 000 000	2 800 000	I kwartał 2025	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF

Lp.	Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Cel projektu	Szacowana wartość ogółem (PLN)	Szacowany wkład UE (PLN)	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Nazwa wiązki projektów
21.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Przebudowa stadionu miejskiego w Pieńsku - etap III	Gmina Pieńsk	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Pieńsk	8 000 000	5 600 000	II kwartał 2027	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
23.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Modernizacja i rozbudowa stadionu wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Raciborowicach Górnych	Gmina Warta Bolesławiecka	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Warta Bolesławiecka	5 000 000	3 500 000	IV kwartał 2025	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
24.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Zagospodarowanie terenu przy stawie w Starym Węglińcu	Gmina Węglińiec	Rozwój potencjału turystycznego gminy Węglińiec	6 250 000	4 375 000	III kwartał 2025	Wzmacnianie roli zrównoważonej turystyki w rozwoju ZIT ZOF
25.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Odnowienie parku miejskiego oraz zagospodarowanie przestrzeni publicznej między budynkami w Węglińcu	Gmina Węglińiec	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Węglińiec	6 892 850	4 824 995	II kwartał 2025	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
26.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Modernizacja Stadionu Miejskiego w Węglińcu	Gmina Węglińiec	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Węglińiec	7 950 000	5 565 000	III kwartał 2025	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
27.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Budowa boisk wielofunkcyjnych na terenie Gminy Zgorzelec - etap II	Gmina Zgorzelec	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Zgorzelec	3 500 000	2 450 000	II kwartał 2025	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
28.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Budowa boisk wielofunkcyjnych na terenie Gminy Zgorzelec - etap III	Gmina Zgorzelec	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w gminie Zgorzelec	3 500 000	2 450 000	I kwartał 2026	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF

Lp.	Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS	Tytuł projektu	Wnioskodawca	Cel projektu	Szacowana wartość ogółem (PLN)	Szacowany wkład UE (PLN)	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Nazwa wiązki projektów
29.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Poprawa bezpieczeństwa tras rowerowych na terenie Gminy Zgorzelec poprzez rozbudowę infrastruktury ścieżek pieszo-rowerowych	Gmina Zgorzelec	Rozwój potencjału turystycznego gminy Zgorzelec	2 000 000	1 400 000	I kwartał 2025	Wzmacnianie roli zrównoważonej turystyki w rozwoju ZIT ZOF
30.	Priorytet FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/Działanie FEDS.06.01 Rozwój lokalny - strategię ZIT	Modernizacja kompleksu boisk przy Zespole Szkół Ponadpodstawowych w Zgorzelcu	Powiat Zgorzelecki	Poprawa jakości przestrzeni publicznej w powiecie zgorzeleckim	8 928 600	6 250 020	IV kwartał 2024	Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych na terenie ZIT ZOF
				Suma:	156 766 701	107 736 691		

Załącznik 2. Sprawozdanie z konsultacji społecznych

Proces konsultacji społecznych realizowany był na podstawie art. 34 ust. 6 pkt 2 Ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027 oraz art. 8 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. oraz Uchwały Zarządu Województwa Dolnośląskiego 6140/VI/22 z dnia 14 listopada 2022 r. w sprawie wyznaczeniu miejskich obszarów funkcjonalnych celem realizacji podejścia terytorialnego w ramach projektu programu Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska (w związku z tym, że uchwała Zarządu Województwa Dolnośląskiego dotyczy Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego, jak również porozumienia z dnia 12 lipca 2023 r. przez Gminy i Powiaty tworzące Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego w sprawie zasad współpracy Stron Porozumienia przy wdrażaniu, finansowaniu, ewaluacji i koordynowaniu wspólnych przedsięwzięć, bieżącej obsłudze i rozliczeniach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego oraz powierzenia Gminie Miejskiej Bolesławiec zarządzania Zintegrowanymi Inwestycjami Terytorialnymi Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego.

Zaproszenie do udziału w procesie konsultacji społecznych zostało opublikowane na stronach Biuletynów Informacji Publicznej (BIP) gmin i powiatów tworzących ZOF oraz na stronie: <http://www.um.boleslawiec.bip-gov.pl/public/?id=116347>.

Do udziału w konsultacjach społecznych projektu Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027 (projekt Strategii ZIT ZOF) zaproszono:

- władze regionalne, lokalne i miejskie, inne instytucje publiczne,
- partnerów społeczno-gospodarczych/partnerów społeczno-ekonomicznych,
- podmioty reprezentujące społeczeństwo obywatelskie takie jak: partnerzy działający na rzecz środowiska, organizacje pozarządowe oraz podmioty odpowiedzialne za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób z niepełnosprawnościami, równouprawnienia płci i niedyskryminacji,
- organizacje badawcze i uniwersytety,
- inne właściwe zainteresowane stron.

Projekt Strategii ZIT ZOF w wersji elektronicznej dostępny był pod linkiem <https://efficon.pl/szitzoi.pdf>. Załącznik nr 5 do Strategii ZIT ZOF był dostępny natomiast pod linkiem: <https://efficon.pl/zal5szitzoi.pdf>. Ponadto w wersji drukowanej dokumenty dostępne były w Biurze ZIT ZOF – ul. Pl. Piłsudskiego 1, 59-700 Bolesławiec, pokój 701.

Uwagi i opinie do projektu Strategii ZIT ZOF można było zgłaszać w terminie od dnia 8 kwietnia 2024 r. od godz. 15.00 do dnia 14 maja 2024 r. do godz. 15.00 wyłącznie za pośrednictwem formularza internetowego, który znajdował się pod adresem <https://zitzoikonsultacje.webankieta.pl/>.

W trakcie konsultacji społecznych zorganizowano 3 spotkania konsultacyjne. Spotkania odbyły się według następującego harmonogramu:

- online 19.04.2024 r. godzina 10.00,

- stacjonarne 26.04.2024 r. w godzinach 12.00-14.00 – sala konferencyjna BOK MCC
Pl. Marszałka J. Piłsudskiego 1c, 59-700 Bolesławiec,
- online 10.05.2024 r. godzina 12.00.

Zgłaszając uwagi i opinie do projektu Strategii ZIT ZOF należało brać pod uwagę uwarunkowania formalne związane z realizacją Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce, a w szczególności:

1. Ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków oraz Wytyczne opracowane na podstawie niniejszej Ustawy,
2. Uchwały Zarządu Województwa Dolnośląskiego 6140/VI/22 z dnia 14 listopada 2022 r. w sprawie wyznaczeniu miejskich obszarów funkcjonalnych celem realizacji podejścia terytorialnego w ramach projektu programu Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska,
3. Zasad realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027,
4. Programu Fundusze Europejskiego dla Dolnego Śląska 2021-2027.

W trakcie konsultacji społecznych nie zgłoszono żadnych uwag do projektu dokumentu.

Informacja na temat przeprowadzonych konsultacji społecznych została przekazana interesariuszom za pośrednictwem stron internetowych gmin i powiatów tworzących ZOF oraz pod adresem <http://www.um.boleslawiec.bip-gov.pl/public/?id=116347>.

Załącznik 2A. Sprawozdanie z przeprowadzonych konsultacji społecznych do projektu zmiany Strategii ZIT ZOF na lata 2021-2027

Proces konsultacji społecznych realizowany był na podstawie art. 34 ust. 6 pkt 2 Ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 oraz art. 8 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. oraz Uchwały Zarządu Województwa Dolnośląskiego 6140/VI/22 z dnia 14 listopada 2022 r. w sprawie wyznaczeniu miejskich obszarów funkcjonalnych celem realizacji podejścia terytorialnego w ramach projektu programu Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska, jak również porozumienia z dnia 12 lipca 2023 r. przez Gminy i Powiaty tworzące Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego w sprawie zasad współpracy Stron Porozumienia przy wdrażaniu, finansowaniu, ewaluacji i koordynowaniu wspólnych przedsięwzięć, bieżącej obsłudze i rozliczeniach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego oraz powierzenia Gminie Miejskiej Bolesławiec zarządzania Zintegrowanymi Inwestycjami Terytorialnymi Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego samorządy tworzące Zachodni Obszar Funkcjonalny.

Zaproszenie do udziału w procesie konsultacji społecznych do projektu zmiany Strategii zostało opublikowane za pośrednictwem stron internetowych gmin tworzących Zachodni Obszar Funkcjonalny oraz pod adresem <http://www.um.boleslawiec.bip-gov.pl/public/?id=68180>.

Do udziału w konsultacjach społecznych projektu zmiany Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027 zaproszono:

- Władze regionalne, lokalne i miejskie, inne instytucje publiczne.
- Partnerów społeczno-gospodarczych/partnerów społeczno-ekonomicznych.
- Podmioty reprezentujące społeczeństwo obywatelskie takie jak: partnerzy działający na rzecz środowiska, organizacje pozarządowe oraz podmioty odpowiedzialne za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób z niepełnosprawnościami, równouprawnienia płci i niedyskryminacji.
- Organizacje badawcze i uniwersytety.
- Inne właściwe zainteresowane stron.

Projekt zmiany Strategii ZIT ZOF 2021-2027 wraz z załącznikami w wersji elektronicznej dostępny był pod linkiem: <https://efficon.pl/szitzof.zip>, a w wersji drukowanej w Biurze ZIT ZOF, ul. Pl. Piłsudskiego 1, 59-700 Bolesławiec, pokój 701. Projekt zmiany Strategii ZIT ZOF 2021-2027 z zaznaczeniem proponowanych zmian dostępny był pod linkiem: <https://efficon.pl/szitzofl.zip>.

Uwagi i opinie do projektu zmiany Strategii ZIT ZOF można było zgłaszać w terminie od 25.02.2025 r. od godz. 15.00 do 01.04.2025 r. do godz. 15.00 wyłącznie za pośrednictwem formularza internetowego, który znajdował się pod adresem <https://konsultacjezsztzof.webankieta.pl/>. W trakcie konsultacji społecznych dnia 06.03.2025 r. o godz. 10:00. odbyło się spotkanie konsultacyjne online.

Zgłaszając uwagi i opinie do projektu zmiany Strategii ZIT ZOF należało brać pod uwagę uwarunkowania formalne związane z realizacją Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce, a w szczególności:

1. Ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków oraz Wytyczne opracowane na podstawie niniejszej Ustawy,
2. Uchwały Zarządu Województwa Dolnośląskiego 6140/VI/22 z dnia 14 listopada 2022 r. w sprawie wyznaczeniu miejskich obszarów funkcjonalnych celem realizacji podejścia terytorialnego w ramach projektu programu Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska,
3. Zasad realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027,
4. Programu Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021-2027,
5. Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027.

W trakcie konsultacji społecznych zgłoszono 8 uwag do projektu dokumentu. Zgłoszone w procesie konsultacji uwagi i opinie poddane zostały analizie, a uzasadnione uwzględnione zostaną w treści Strategii ZIT ZOF.

Informacja na temat przeprowadzonych konsultacji społecznych projektu zmiany Strategii została przekazana podmiotom zgłaszającym za pośrednictwem stron internetowych gmin tworzących Zachodni Obszar Funkcjonalny oraz pod adresem <http://www.um.boleslawiec.bip-gov.pl/public/?id=68180>.

**Załącznik 3. Opinia Dolnośląskiego Państwowego
Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego
we Wrocławiu z dnia 10 kwietnia 2024 r. w sprawie
projektu dokumentu pn. „Strategia Zintegrowanych
Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru
Integracji na lata 2021-2027” wraz z prognozą
oddziaływania na środowisko²³**

²³ W związku ze zmianą nazwy dokumentu z „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Integracji na lata 2021-2027” na „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027”, wcześniejsze odniesienia do Zachodniego Obszaru Integracji należy rozumieć jako odniesienia do Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego.



Wrocław, dnia 10 kwietnia 2024 roku

ZNS.9022.4.44.2024. MB

OPINIA SANITARNA

Na podstawie art. 3 pkt. 1 i art. 10 ust. 1 pkt. 2 i ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (Dz. U. z 2024 r., poz. 416 t.j.), art. 58 pkt. 2 i art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 t.j. z późn. zm.).

Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu

po zapoznaniu się z wnioskiem Pana Roberta Rzepnickiego – Naczelnika Wydziału Zamówień Publicznych i Inwestycji Miejskich w Gminie Miejskiej Bolesławiec z dnia 9 kwietnia 2024 r. (data wpływu do Wojewódzkiej Stacji Sanitarnej - Epidemiologicznej we Wrocławiu dnia 9 kwietnia 2024 r.), dotyczącym zaopiniowania projektu dokumentu pn.: „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Integracji na lata 2021-2027” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko

opiniuje pozytywnie

projekt wyżej wymienionego dokumentu pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych.

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 9 kwietnia 2024 r., (data wpływu do Wojewódzkiej Stacji Sanitarnej - Epidemiologicznej we Wrocławiu dnia 9 kwietnia 2024 r.) Pan Robert Rzepnicki – Naczelnik Wydziału Zamówień Publicznych i Inwestycji Miejskich w Gminie Miejskiej Bolesławiec, zwrócił się do Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu z prośbą o zaopiniowanie projektu dokumentu pn.: „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Integracji na lata 2021-2027” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko [dalej: Strategia ZIT ZOI].

Niniejsze opracowanie dotyczy Zachodniego Obszaru Integracji, położonego w zachodniej części województwa dolnośląskiego. Obszar obejmuje teren 17 gmin, w tym: 4 gminy miejskie (m. Bolesławiec, m. Lubań, m. Zawidów, m. Zgorzelec), 4 gminy miejsko-wiejskie (Bogatynia, Nowogrodzic, Pieńsk, Węgliniec) oraz 9 gmin wiejskich (Bolesławiec, Gromadka, Lubań, Osiecznica, Platerówka, Siekierczyn, Sulików, Warta Bolesławiecka i Zgorzelec). Gminy te zlokalizowane są na terenie trzech powiatów tj.: bolesławieckiego, lubańskiego i zgorzeleckiego.

Projekt Strategii ZIT ZOI na lata 2021-2027, został opracowany w związku Uchwałą Zarządu Województwa Dolnośląskiego w sprawie wyznaczania miejskich obszarów funkcjonalnych celem realizacji podejścia terytorialnego w ramach projektu programu Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021-2027. Przedmiotowy dokument posłuży do:

przeprowadzenia procesu konsultacji społecznych, ustaleń w zakresie Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko oraz uzgodnień z Instytucją Zarządzającą FEDS 2021-2027. Dla potrzeb opracowania strategii przeprowadzono szczegółową diagnozę sytuacji w sferach: społecznej, gospodarczej i przestrzenno-środowiskowej. W oparciu o przeprowadzoną diagnozę stwierdzono między innymi: problemy z jakością powietrza, niezadowalający stan techniczny infrastruktury drogowej i kolejowej, niezadowalający stopień pokrycia obszaru infrastrukturą sieciową, niezadowalający poziom segregacji odpadów, znaczne i postępujące zanieczyszczenie środowiska, ograniczony dostęp do lekarzy specjalistów. Przedmiotowy dokument jest Strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych i pełni rolę strategii terytorialnej. Strategia została opracowana zgodnie z warunkami określonymi dla realizacji instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne w dokumentach prawnych obowiązujących na poziomie Unii Europejskiej, na poziomie krajowym oraz regionalnym. Przyjęte w strategii rozwiązania uwzględniają działania prowadzące do poprawy stanu środowiska i jakości powietrza, ochrony przed zagrożeniami hałasem, ochrony gleby, zapewnienia racjonalnej gospodarki wodami i odpadami oraz gospodarki wodno-ściekowej.

W ramach strategii wyznaczono cel strategiczny pn.: dynamiczny i zdywersyfikowany rozwój Zachodniego Obszaru Integracji przyjazny dla środowiska i sprzyjający aktywizacji i integracji mieszkańców w ramach którego wyznaczono 4 priorytety: 1. promocja wielokierunkowego rozwoju gospodarczego (poprawa dostępności do infrastruktury wspierającej przedsiębiorczość, wzmocnienie roli turystyki), 2. przyjazny środowisku Zachodni Obszar Integracji (poprawa efektywności energetycznej budynków publicznych i prywatnych, wsparcie dla rozwoju odnawialnych źródeł energii, ochrona środowiska oraz rozwój infrastruktury sieciowej), 3. poprawa spójności Zachodniego Obszaru Integracji: (budowa/modernizacja infrastruktury drogowej, kolejowej i towarzyszącej, zrównoważona i inteligentna mobilność, kompleksowa odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznej), 4. poprawa społecznej atrakcyjności Zachodniego Obszaru Integracji (wdrażanie e-usług w administracji, rozwój kapitału ludzkiego poprzez wzmocnienie edukacji, budowa/modernizacja infrastruktury społecznej, rozwój wysokiej jakości usług społecznych, aktywizacja i integracja mieszkańców, promocja dziedzictwa kulturowego). Jak czytamy w strategii wszystkie prowadzone działania będą z poszanowaniem środowiska naturalnego. Rozbudowa infrastruktury sieciowej, termomodernizacja budynków, zastosowanie OZE, modernizacja dróg, budowa dróg rowerowych i transformacja transportu publicznego przyczynią się do ograniczenia zjawiska niskiej emisji oraz sprawią, że ZOI będzie miejscem przyjaznym mieszkańcom. Poprawie ulegnie atrakcyjność i bezpieczeństwo przestrzeni publicznych. Kompleksowe podejście do ochrony środowiska powinno skutkować zmniejszeniem ilości zużywanej energii cieplnej, zmniejszeniem emisji dwutlenku węgla oraz ograniczeniem kosztów ogrzewania. Szczególnie ważne będą działania związane z rozbudową/modernizacją infrastruktury związanej z odbieraniem i oczyszczaniem ścieków. Zintegrowane Inwestycje Terytorialne, dalej [ZIT] są instrumentem wspierającym rozwój terytorialny i promującym partnerski model współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego w miejskim obszarze funkcjonalnym. Celem wdrażania instrumentu ZIT jest: budowanie partnerstwa i współpracy obszaru funkcjonalnego oraz wspieranie współpracy i wymiany doświadczeń pomiędzy Związkami ZIT zarówno w poszczególnych województwach, jak i na szczeblu krajowym i międzynarodowym, wspieranie rozwoju kompetencji samorządu terytorialnego w zakresie przygotowania i wdrażania strategii oraz wspierania realizacji projektów i zdolności do pozyskania środków. Charakter prawny strategii powoduje, że co do zasady skutki jej realizacji będą miały charakter długoterminowy. Oddziaływania te będą się kumulowały z oddziaływaniami będącymi skutkiem wdrażania innych dokumentów strategicznych, np. Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030, Polityki Ekologicznej Państwa 2030, Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju, Strategii „Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko”, Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2030, planu gospodarowania wodami, polityki ekologicznej państwa, programów ochrony środowiska, programów ochrony

powietrza, programów ochrony środowiska przed hałasem, planów zadań ochronnych obszaru Natura 2000, a także innych planów, programów i przepisów mających znaczenie dla ochrony środowiska. Realizacja Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych zwiększa wpływ miast i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie na kształt i sposób realizacji działań na ich obszarze, w szczególności wspieranych w ramach polityki spójności, poprzez realizację projektów zintegrowanych przyczyniając się do rozwiązywania wspólnych problemów oraz skoordynowanego świadczenia usług publicznych na rzecz miejskich obszarów funkcjonalnych.

Prognoza oddziaływania na środowisko zawiera ocenę aktualnego stanu środowiska na obszarze ZOI, określenie istniejących zagrożeń i problemów w zakresie poszczególnych obszarów interwencji, cenę oddziaływań na środowisko poszczególnych zadań zaplanowanych w ramach harmonogramu zadań, wskazanie na przedsięwzięcia o negatywnym oddziaływaniu na środowisko, zaproponowanych do realizacji w ramach projektowanej strategii ZIT, określenie działań minimalizujących oraz kompensujących dla tych przedsięwzięć. Z Prognozy oddziaływania na środowisko wynika, że realizacja strategii doprowadzi do poprawy stanu środowiska naturalnego, efektywnego zarządzania środowiskiem w tym konieczności adaptacji do zmian klimatycznych oraz poprawy warunków życia ludzi. Zawiera informacje o zarządzaniu i monitoringu projektu strategii, uwzględnia kluczowe aspekty środowiskowe, spełnia wymogi krajowej i regionalnej polityki ochrony środowiska oraz sprzyja osiągnięciu celów środowiskowych. Opracowanie wyznacza cel strategiczny, priorytety i wyznaczone kierunki działania. Strategia wspomaga dążenie do uzyskania sukcesywnego ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko źródeł zanieczyszczeń, ochronę i rozwój walorów środowiska oraz racjonalne gospodarowanie z uwzględnieniem konieczności ochrony środowiska. Strategia została opracowana zgodnie z dokumentami wyższego szczebla, w tym przede wszystkim ze Strategią Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2030. W Prognozie przyjęto, że wszystkie przedsięwzięcia inwestycyjne, będą spełniać wymagania odnośnie standardów środowiskowych. Jak czytamy w prognozie, projektowana Strategia ZIT przewiduje realizację działań, które będą powodować różne oddziaływania na elementy środowiska naturalnego. W strategii nie przewiduje się wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko a jedynie możliwe negatywne oddziaływanie. Charakter prawny strategii powoduje, że co do zasady skutki jej realizacji będą miały charakter długoterminowy. Oddziaływania te będą się kumulowały z oddziaływaniami będącymi skutkiem wdrażania innych dokumentów strategicznych. Dokument nie koliduje z krajową i regionalną polityką ochrony środowiska. Strategia nie zawiera ustaleń prowadzących do wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym – do znaczącego oddziaływania na obszary Natura 2000, ponieważ będzie ono uzależnione zarówno od wyboru lokalizacji pod konkretne przedsięwzięcie jak również jego skali i parametrów. Pozytywny charakter oddziaływań ocenianego dokumentu będzie się kumulował z dalszym wdrażaniem dokumentów strategicznych i przepisów dedykowanych ochronie środowiska.

Przeprowadzone analizy i prognozowane oddziaływania wskazują, że realizacja „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Integracji na lata 2021-2027” nie zakłóci w sposób nieodwracalny lub długookresowy sytuacji środowiskowej w rejonie objętym zainwestowaniem, ani w komponentach środowiska w jego otoczeniu. Realizacja celu strategicznego może skutkować zwiększeniem poziomu ochrony środowiska oraz poprawą warunków życia ludzi. Docelowo ma poprawić jego stan w różnych obszarach działania.

Biorąc pod uwagę powyższe, Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu postanowił jak w sentencji.

Dane osoby podpisującej z upoważnienia Dolnośląskiego
Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego
we Wrocławiu:

Dawid Grzybowski

Kierownik Działu Zapobiegawczego Nadzoru
Sanitarnego

*pismo wydane w postaci elektronicznej, podpisane
kwalifikowanym podpisem elektronicznym*

Otrzymują:

1. Urząd Miasta Bolesławiec (ePUAP)
ul. Rynek 41, 59-700 Bolesławiec
2. Dział ZNS WSSE we Wrocławiu (EZD)

**Załącznik 3A. Opinia Dolnośląskiego Państwowego
Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego
we Wrocławiu z dnia 21 marca 2025 r. w sprawie
odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej
oceny oddziaływania na środowisko dla aktualizacji
dokumentu pn. „Strategia Zintegrowanych
Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru
Funkcjonalnego na lata 2021-2027”**



ul. Marii Curie-Skłodowskiej 73/77, 50-950 Wrocław,
e-mail: wsse.wroclaw@sanepid.gov.pl

tel. centrala 71-328-30-41, Dyrektor 71-328-21-25, Fax 71-328-35-92

www.gov.pl/web/wsse-wroclaw

REGON: 000291658 NIP: 896-000-56-15

Wrocław, dnia 21 marca 2025 roku

ZNS.9022.4.26.2025. MB

Prezydent Miasta Bolesławiec
Rynek 1
59-700 Bolesławiec

dotyczy: odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla aktualizacji dokumentu pn.: „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027”.

Pismem z dnia 14 marca 2025 r., Prezydent Miasta Bolesławiec wystąpił do Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu, [zwanego dalej: DPIWS we Wrocławiu] w sprawie odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla aktualizacji dokumentu pn.: „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027”. Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu [zwany dalej: DPWIS we Wrocławiu], po przeanalizowaniu wyżej wymienionej strategii załączonej do pisma, uzgadnia odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla wyżej wymienionego dokumentu.

DPWIS we Wrocławiu po przeanalizowaniu wniosku oraz załączonego projektu dokumentu wyjaśnia, co następuje:

Zgodnie z zapisem w art. 48 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 t.j. z późn. zm.) [zwanej dalej: Uooś], organy inspekcji sanitarnej uczestniczą w uzgadnianiu odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektów dokumentów, o których mowa w art. 46 ust. 1 i 2 ww. ustawy Uooś. Przepis ten dotyczy projektów dokumentów wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Organ administracji opracowujący projekt dokumentu może, po uzgodnieniu z właściwymi organami, o których mowa w art. 57 i art. 58 ww. ustawy, odstąpić od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, jeżeli stwierdzi, że realizacja postanowień takiego dokumentu nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura 2000. Odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w przypadku projektu zmiany dokumentu może dotyczyć wyłącznie zmiany stanowiącej niewielką modyfikację przyjętego już dokumentu lub zmiany dotyczącej obszaru w granicach jednej gminy.

Przedmiotowy dokument przedstawia projekt pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027” i stanowi niewielką modyfikację przyjętego już dokumentu. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027 swoim zasięgiem obejmuje tereny 17 gmin: m. Bolesławiec, m. Lubań, m. Zawidów, m. Zgorzelec, Bogatynia, Nowogrodziec,

Pieńsk, Węgliniec, Bolesławiec, Gromadka, Lubań, Osiecznica, Platerówka, Siekierczyn, Sulików, Warta Bolesławiecka i Zgorzelec. Zgodnie z przepisami, niniejsza strategia wykazuje spójność z obowiązującymi dokumentami na szczeblu europejskim, krajowym i lokalnym. Wprowadzone zmiany, stanowią niewielkie modyfikacje przyjętego już dokumentu (uszczegółowienie nazwy projektu bądź też zmianę lokalizacji, uszczuplenie zadań w ramach projektu i dodanie działań o zbliżonym charakterze). Bez zmian pozostają: cel strategiczny i cele operacyjne.

Pogram pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027” wyznacza ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, przy czym planowane działania mają na celu poprawę jakości stanu środowiska przyrodniczego na omawianym obszarze, ochronę klimatu oraz tworzenie warunków dla zdrowego życia mieszkańców. Realizacja planowanych działań, jak wynika z dokumentu, nie spowoduje ryzyka dla zdrowia ludzi oraz zagrożenia dla środowiska. Wszelkie oddziaływania będą miały charakter krótkotrwały, będą to oddziaływania jednorazowe, a skutki działań na środowisko będą odwracalne.

Obszar interwencji i odpowiadające im zadania, przewidziane do realizacji w Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027, ze względu na rodzaj i charakter nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko i zdrowie ludzi. Po wprowadzeniu strategii zauważyć będzie można, że przeważają skutki pozytywne realizacji zadań i postanowień zawartych w dokumencie, gdyż wiążą się one z poprawą warunków życia ludzi, związane z polepszeniem i/lub utrzymaniem jakości środowiska. Charakter planowanych działań, rodzaj i skala oddziaływania na środowisko oraz cechy obszaru objętego spodziewanym oddziaływaniem sprawiają, że realizacja zadań proponowanych w strategii nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko.

Biorąc pod uwagę powyższe, DPWIS we Wrocławiu uznał, że nie ma potrzeby przeprowadzania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Dane osoby podpisującej z upoważnienia Dolnośląskiego
Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego
we Wrocławiu:

Dawid Grzybowski

Kierownik Działu Zapobiegawczego Nadzoru
Sanitarnego

*pismo wydane w postaci elektronicznej, podpisane
kwalifikowanym podpisem elektronicznym*

Otrzymują:

1. Renata Szewczyk - pełnomocnik
Urząd Miasta Bolesławiec
Rynek 1, 59-700 Bolesławiec
2. Dział ZNS WSSE we Wrocławiu (EZD)

**Załącznik 4. Opinia Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia
8 maja 2024 r. w sprawie projektu dokumentu
pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji
Terytorialnych Zachodniego Obszaru Integracji
na lata 2021-2027” wraz z prognozą oddziaływania
na środowisko²⁴**

²⁴ W związku ze zmianą nazwy dokumentu z „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Integracji na lata 2021-2027” na „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027”, wcześniejsze odniesienia do Zachodniego Obszaru Integracji należy rozumieć jako odniesienia do Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego.



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
WE WROCŁAWIU**

**UL. JANA DŁUGOSZA 68
51-162 WROCŁAW**

zi - zi

01248

Urząd Miasta Bolesławiec	
Wpłynęło	08.05.2024 0.13.168.2024
Sekretariat Prezydenta Miasta	

Wrocław, dnia 8 maja 2024 r.

WSI.410.123.2024.HL

Prezydent Miasta Bolesławiec
Rynek 41
59-700 Bolesławiec
-ePUAP-

OPINIA

Na podstawie art. 57 ust. 1 pkt 2 i art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.), w odpowiedzi na wniosek znak: ZI-II.ZIT.042.2.2024.GS z dnia 9 kwietnia 2024 r. (data wpływu: 9 kwietnia 2024 r.) w sprawie zaopiniowania projektu dokumentu pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, przedstawiam poniżej swoje stanowisko.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że Zachodni Obszar Integracji tworzy łącznie 17 gmin, w tym 4 gminy miejskie: Bolesławiec, Lubań, Zgorzelec, Zawidów; 4 gminy miejsko-wiejskie: Bogatynia, Nowogrodziec, Pieńsk, Węgliniec; 9 gmin wiejskich: Bolesławiec, Gromadka, Lubań, Osiecznica, Platerówka, Siekierczyn, Sulików, Warta Bolesławiecka i Zgorzelec.

W granicach obszaru opracowania występują obszary objęte ochroną prawną na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze zm.), tj. m.in.: 6 rezerwatów przyrody, 1 park krajobrazowy, 4 obszary chronionego krajobrazu, 14 obszarów Natura 2000, w tym 1 obszar specjalnej ochrony ptaków.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, iż nadrzędnym celem realizowanym w ramach projektu Strategii jest: *Dynamiczny i zdywersyfikowany rozwój Zachodniego Obszaru Integracji przyjazny dla środowiska i sprzyjający aktywizacji i integracji mieszkańców*. W projekcie dokumentu wyznaczono cztery priorytety: promocja wielokierunkowego rozwoju gospodarczego Zachodniego Obszaru Integracji; przyjazny środowisku Zachodni Obszar Integracji; poprawa spójności Zachodniego Obszaru Integracji; poprawa społecznej atrakcyjności Zachodniego Obszaru Integracji. W ramach priorytetów przewiduje się następujące kierunki działań:

- wzmocnienie roli turystyki (ochrona, rozwój i promowanie publicznych walorów turystycznych i usług turystycznych);
- poprawa efektywności energetycznej budynków publicznych i prywatnych (wymiana źródeł ciepła z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii, termomodernizacje);

- ochrona środowiska oraz rozwój infrastruktury sieciowej (wspieranie zielonej i niebieskiej infrastruktury);
- zrównoważona i inteligentna mobilność (rozbudowa/modernizacja infrastruktury towarzyszącej, w tym chodników, parkingów i oświetlenia ulicznego; budowa/modernizacja dróg; rozbudowa sieci dróg/ścieżek rowerowych; budowa centr przesiadkowych, przystanków, parkingów typu Park&Ride i Bike&Ride);
- kompleksowa odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznej (zagospodarowanie przestrzeni międzyblokowych, deptaków, parków, rynków, skwerów; budowa boisk, stadionów, hal sportowych i widowiskowych);
- rozwój kapitału ludzkiego poprzez wzmocnienie edukacji (budowa/modernizacja infrastruktury szkolnej i przedszkolnej);
- rozwój wysokiej jakości usług społecznych (wolontariat opiekuńczy; sąsiedzkie usługi opiekuńcze);
- promocja dziedzictwa kulturowego (przebudowa, modernizacja i adaptacja na cele kulturalne obiektów dziedzictwa kulturowego oraz obszarów i obiektów zabytkowych oraz zespołów pałacowo-ogrodowych czy zespołów folwarcznych ulegających degradacji, a także obiektów użyteczności publicznej).

Planowane w projekcie Strategii działania mają charakter ogólny, koncepcyjny – nie wyznaczono konkretnej lokalizacji planowanych inwestycji, jak również nie określono zakresu prac i skali działań czy też parametrów technicznych. Z prognozy oddziaływania na środowisko wynika, że działania przewidziane do realizacji w ramach projektu Strategii, mają na celu wykorzystanie istniejącego potencjału obiektów, a także ich modernizację i rozbudowę.

W prognozie w sposób ogólny przeanalizowano wpływ planowanych działań na poszczególne komponenty środowiska (w tym na różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny, obszary chronione, korytarze ekologiczne, powietrze, ludzi). Przedstawiona ocena nie wykazała oddziaływań o charakterze znacząco negatywnym. Wskazano natomiast, iż większość działań zaplanowanych do realizacji w przedmiotowym projekcie dokumentu, będzie realizowana na obszarach o charakterze antropogenicznym, tj. obszarach zabudowy miast i wsi, terenach zabudowy mieszkaniowej i publicznej, a także w granicach istniejących ciągów komunikacyjnych. Wskazano jednocześnie, że niektóre projekty infrastrukturalne (ścieżki rowerowe, infrastruktura sportowa i rekreacyjna) mogą być realizowane w granicach obszarów objętych formami ochrony przyrody, jednakże skala i ich zasięg oddziaływania zależą przede wszystkim od wyboru konkretnej lokalizacji. Jednocześnie w prognozie, dla każdej grupy planowanych inwestycji, wskazano szereg działań, które mogą zminimalizować powstanie ewentualnych negatywnych oddziaływań.

Reasumując, należy stwierdzić, że analizowany projekt Strategii ma charakter ogólny. Stopień oddziaływania na środowisko uzależniony będzie zatem od określenia dokładnej lokalizacji inwestycji oraz zastosowanych rozwiązań technologicznych i działań ograniczających negatywny ich wpływ. Mając na względzie powyższe uznano, że realizacja działań przedstawionych w przedmiotowym dokumencie, przy wyborze właściwej lokalizacji i technologii oraz zachowaniu wymogów ochrony środowiska wynikających z przepisów odrębnych, nie powinna znacząco negatywnie wpłynąć na środowisko, w tym na środowisko przyrodnicze oraz na obszary chronione zlokalizowane w granicach objętych przedmiotowym dokumentem. Niemniej jednak o możliwości, zakresie i sposobach realizacji poszczególnych działań inwestycyjnych, dla których ramy wyznacza przedmiotowy projekt, mogących znacząco oddziaływać na środowisko, ostatecznie przesądzi ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przeprowadzona na zasadach określonych w *ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie (...)*.

Jednocześnie w odniesieniu do pojawiającego się w przedłożonym projekcie Strategii pojęcia obszarów wymagających rekultywacji, bez szczegółowego wyjaśnienia zakresu planowanych działań podejmowanych na tych terenach, zwracam uwagę na prawidłowe stosowanie pojęć, zgodnie z ich ustawowymi definicjami. Pojęcie rekultywacji jest stosowane przede wszystkim w dwóch aspektach, tj. w przypadku rekultywacji składowiska odpadów w rozumieniu przepisów *ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.)* lub w przypadku rekultywacji gruntów w rozumieniu *ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 82)*. W przypadku natomiast zanieczyszczenia powierzchni ziemi należy posługiwać się pojęciem remediacji, która zgodnie z definicją zawartą w *ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 54)* oznacza m.in. poddanie gleby, ziemi i wód gruntowych działaniom mającym na celu usunięcie lub zmniejszenie ilości substancji powodujących ryzyko.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska we Wrocławiu

Karolina Motyka
Główny Specjalista
Wydziału Zapobiegania i Naprawy
Szkód w Środowisku oraz Informacji
o Środowisku i Zarządzania Środowiskiem

*/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/*

Sprawę prowadzi: Hanna Lesiewicz, tel. (71)747-93-13,
w zakresie przyrodniczym: Dorota Świdorska, tel. (71)747-93-01.

**Załącznik 4A. Opinia Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 14 marca
2025 r. w sprawie uzgodnienia odstąpienia od
przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania
na środowisko dla projektu aktualizacji dokumentu
pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji
Terytorialnych Zachodniego Obszaru
Funkcjonalnego na lata 2021-2027”**



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA WE WROCŁAWIU

UL. JANA DŁUGOSZA 68
51-162 WROCŁAW

Wrocław, dnia 14 marca 2025 r.

WSI.411.2.1.2025.AP.2

Prezydent Miasta Bolesławiec
Rynek 41 – Ratusz
59-700 Bolesławiec
-doręczenie elektroniczne-

W odpowiedzi na wniosek znak: ZIT.ZOF.031.2.2025 z dnia 31 stycznia 2025 r. (data wpływu: 31 stycznia 2025 r.), uzupełniony pismem znak: ZIT.ZOF.031.2.2025 z dnia 27 lutego 2025 r. (data wpływu: 27 lutego 2025 r.), w sprawie uzgodnienia odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu aktualizacji dokumentu pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027” informuję, co następuje.

Zgodnie z art. 46 ust. 1 pkt 1 *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.)* przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają projekty m.in.: programu, polityki publicznej i dokumentu programowego z zakresu polityki rozwoju, wyznaczające ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest też wymagane w przypadku projektów zmiany ww. dokumentów.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że Zachodni Obszar Funkcjonalny tworzy łącznie 17 gmin: Bogatynia, Bolesławiec, gmina miejska Bolesławiec, Gromadka, Lubań, gmina miejska Lubań, Nowogrodzice, Osiecznica, Pieńsk, Platerówka, Siekierczyn, Sulików, Warta Bolesławiecka, Węgliniec, Zawidów, Zgorzelec i gmina miejska Zgorzelec.

W granicach obszaru opracowania występują obszary objęte ochroną prawną na mocy *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r., poz. 1478 ze zm.)*, tj. m.in.: 6 rezerwatów przyrody, 1 park krajobrazowy, 4 obszary chronionego krajobrazu, 14 obszarów Natura 2000, w tym 1 obszar specjalnej ochrony ptaków.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, iż nadrzędnym celem realizowanym w ramach projektu Strategii jest: „*Dynamiczny i zdywersyfikowany rozwój Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego przyjazny dla środowiska i sprzyjający aktywizacji i integracji mieszkańców*”. W dokumencie wyznaczono cztery priorytety: Promocja wielokierunkowego rozwoju gospodarczego ZOF; Przyjazny środowisku Zachodni Obszar Funkcjonalny; Poprawa spójności Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego; Poprawa społecznej atrakcyjności Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego.

Analiza przedłożonej dokumentacji wykazała, że projekt aktualizacji dokumentu pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027” obejmuje następujące zmiany:

1. Realokację pomiędzy kodami interwencji oraz listami projektów z rezerwową na podstawową, w tym m.in.:
 - przeniesienie projektu Gminy Miejskiej Bolesławiec pn. *„Odnowa parku w kwartale ulic Zygmunta Augusta/Bronisława Kosiby/Murarska/Gabriela Narutowicza”*,
 - przeniesienie projektu Gminy Miejskiej Zgorzelec pn. *„Zwiększenie bioróżnorodności Miasta Zgorzelec poprzez rozbudowę parku miejskiego przy ul. Batorego”*,
 - przeniesienie projektu Gminy Miejskiej Zawidów pn. *„Zagospodarowanie kompleksu parkowo – leśnego Wzgórze Zamkowe”*,
 - przeniesienie projektu Gminy Zgorzelec pn. *„Odnowienie parku w Jerzmankach”*.
2. Zmianę zakresu i tytułu projektu, w tym m.in.:
 - zmiana zakresu i tytułu projektu Powiatu Lubańskiego pn. *„Termomodernizacja budynku Zespołu Placówek Terapeutyczno - Wychowawczych we Włosieniu - etap II”* na projekt pn. *„Termomodernizacja Zespołu Szkół Ponadpodstawowych im. Adama Mickiewicza w Lubaniu - Etap I”*,
 - zmiana zakresu i tytułu projektu Gminy Bogatynia pn. *„Wsparcie na starcie”* na projekt pn. *„Sensoryczny start dla przedszkolaków w Gminie Bogatynia”*,
 - zmiana zakresu i tytułu projektu Gminy Bolesławiec pn. *„Utworzenie nowych miejsc przedszkolnych w Gminie Bolesławiec”* na projekt pn. *„Wyposażenie szkół podstawowych w nowoczesne pracownie komputerowe i realizacja interdyscyplinarnych zajęć z zakresu programowania, robotyki i TIK”*,
 - zmiana tytułu projektu Gminy Zgorzelec *„Budowa ścieżek rowerowych w miejscowości Ręczyn, Jerzmankach kier. Łagów oraz miasteczka rowerowego przy szkole w Osieku Łużyckim”* na tytuł *„Budowa ścieżek rowerowych w miejscowości Ręczyn, Jerzmankach kier. Łagów”*.
3. Wprowadzenie nowych projektów w ramach działania FEDS.02.10 Ochrona przyrody i klimatu - ZIT, CP2 EFRR Ochrona bioróżnorodności - w związku ze zwiększeniem alokacji, w tym:
 - dodanie nowego projektu Gminy Bogatynia pn. *„Ochrona siedlisk mokradłowych polderu w Porajowie wraz z edukacją ekologiczną”*,
 - dodanie nowego projektu Gminy Bogatynia pn. *„Zwiększenie bioróżnorodności w Bogatyni, poprzez przekształcenie terenów nieużytkowanych w ostoje przyrody – łąki kwietne i schronienia dla zwierząt”*,
 - dodanie nowego projektu Gminy Pieńsk pn. *„Odnowa i rozwój ogólnodostępnych terenów zielonych na terenie miasta i gminy Pieńsk”*.
4. Usunięcie projektów na wniosek gmin:
 - projektu Gminy i Miasta Węglińca pn. *„Rozwój kompetencji kluczowych i umiejętności uniwersalnych oraz wspieranie wczesnego rozwoju dzieci uczęszczających do Miejskiego Przedszkola Publicznego w Węglińcu”*,
 - projektu Gminy i Miasta Węglińca pn. *„Rozwój kompetencji kluczowych i umiejętności uniwersalnych oraz wspieranie uzdolnień uczniów szkół podstawowych na terenie gminy Węglińca”*,
 - projektu Gminy Bogatynia pn. *„Odnowienie i modernizacja kompleksu boisk sportowych przy Szkole Podstawowej Nr 3 w Bogatyni”*,
 - projektu Gminy Miejskiej Zgorzelec pn. *„Mała infrastruktura sportowo-rekreacyjna o charakterze wielopokoleniowym w obrębie ulic: E. Orzeszkowej, Turowskiej, Okólnej i Chełmońskiego w Zgorzelcu”*,
 - projektu Gminy Miejskiej Zgorzelec pn. *„Budowa boiska wraz z bieżnią przy Szkole Podstawowej nr 5 w Zgorzelcu”*,
 - projektu Gminy Gromadka pn. *„Budowa i wyposażenie centrum obsługi turysty i pielgrzyma na szlaku Św. Jakuba w Osłej”*,
 - projektu Gminy Sulików pn. *„Budowa Publicznego Przedszkola w Sulikowie”*,

–projektu Powiatu Lubańskiego pn. „*Termomodernizacja budynku Zespołu Placówek Terapeutyczno-Wychowawczych we Włosieniu – etap III*”.

Wprowadzone do dokumentu modyfikacje nie zmieniają radykalnie charakteru zadań, jedynie je korygują, poprzez uszczegółowienie nazwy projektu bądź też zmianę lokalizacji, czy też uszczuplenie zadań w ramach projektu. Ponadto część zadań usunięto i dodano działania o zbliżonym charakterze. Bez zmian natomiast pozostają: cel strategiczny i cele operacyjne.

Zdecydowana większość działań zaplanowanych do realizacji w przedmiotowym projekcie dokumentu, będzie realizowana na obszarach o charakterze antropogenicznym, tj.: obszarach zabudowy miast i wsi, terenach zabudowy mieszkaniowej i publicznej, a także w granicach istniejących ciągów komunikacyjnych. Niektóre projekty infrastrukturalne (ścieżki rowerowe, infrastruktura sportowa i rekreacyjna) mogą być realizowane w granicach obszarów objętych formami ochrony przyrody, jednakże skala i ich zasięg oddziaływania zależą przede wszystkim od wyboru konkretnej lokalizacji.

Wskazać należy, że projekt Strategii był już przedmiotem analizy i oceny tut. organu. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu pismem znak: WSI.410.123.2024.HL z dnia 8 maja 2024 r., pozytywnie zaopiniował wówczas przedłożony projekt dokumentu pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko uznając, że realizacja zadań w nim przedstawionych, przy wyborze właściwej lokalizacji i technologii oraz zachowaniu wymogów ochrony środowiska wynikających z przepisów odrębnych, nie powinna znacząco negatywnie wpłynąć na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione zlokalizowane w granicach objętych przedmiotowym dokumentem.

Mając zatem na uwadze charakter projektowanych działań, ich stopień ogólności i skalę możliwego oddziaływania na środowisko uznano, że realizacja zadań przedstawionych w przedmiotowym projekcie dokumentu, przy wyborze właściwej lokalizacji i technologii oraz zachowaniu wymogów ochrony środowiska wynikających z przepisów odrębnych, nie powinna znacząco negatywnie wpłynąć na środowisko, w tym środowisko przyrodnicze oraz na ww. obszary chronione.

Biorąc pod uwagę powyższe, a także mając na względzie uwarunkowania, o których mowa w art. 49 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie (...)*, uzgadniam odstępnie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego dokumentu, zgodnie z art. 48 wyżej cyt. ustawy.

Jednocześnie, w dalszym ciągu wskazuję, że zastosowane pojęcie obszarów wymagających rekultywacji, pojawiające się w przedłożonym projekcie Strategii, wymaga weryfikacji w zakresie określonym w ww. opinii tut. organu.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska we Wrocławiu

Karolina Motyka
Główny Specjalista
Wydziału Zapobiegania i Naprawy
Szkód w Środowisku oraz Informacji
o Środowisku i Zarządzania Środowiskiem

/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/

Załącznik 5. Elementy Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Zachodniego Obszaru Integracji²⁵

²⁵ W związku ze zmianą nazwy dokumentu z „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Integracji na lata 2021-2027” na „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027”, wcześniejsze odniesienia do Zachodniego Obszaru Integracji należy rozumieć jako odniesienia do Zachodniego Obszaru Funkcjonalnego.



Powiat
Bolesławiecki



Powiat
Lubański



Powiat
Zgorzelecki



Gmina
Bogatynia



Miasto
Bolesławiec



Gmina
Bolesławiec



Gmina
Gromadka



Miasto
Lubą



Gmina
Lubą



Gmina
Nowogrodziec



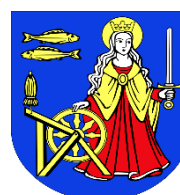
Gmina
Osiecznica



Gmina
Pieńsk



Gmina
Platerówka



Gmina
Siekierczyn



Gmina
Sulików



Gmina
Warta Bolesławiecka



Gmina
Węgliniec



Gmina
Zawidów



Miasto
Zgorzelec



Gmina
Zgorzelec

ELEMENTY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ ZACHODNIEGO OBSZARU INTEGRACJI

ZAŁĄCZNIK DO

STRATEGII ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH ZACHODNIEGO OBSZARU INTEGRACJI NA LATA 2021-2027

Marzec 2024 r.

Spis treści

CZĘŚĆ DIAGNOSTYCZNA.....	3
1 Wstęp	3
2 Analiza dokumentów strategicznych	4
2.1 Dokumenty europejskie.....	4
2.2 Dokumenty krajowe	9
2.3 Dokumenty wojewódzkie i lokalne.....	12
3 Uwarunkowania rozwoju mobilności – transportu w całym Zachodnim Obszarze Integracji.....	17
3.1 Uwarunkowania demograficzne	17
3.2 Prognoza zmiany liczby ludności dla ZOI w perspektywie do roku 2030.....	19
3.3 Edukacja, uwarunkowania gospodarcze oraz inne mające wpływ na planowanie i rozwój mobilności	20
4 Analiza stanu mobilności	22
4.1 Ruch pieszy, osoby z niepełnosprawnościami.....	22
4.2 Transport rowerowy	23
4.3 Transport drogowy	26
4.4 Transport indywidualny- samochodowy	28
4.4.1 Analiza ruchu samochodowego.....	29
4.4.2 Polityka parkingowa.....	30
4.4.3 Podsumowanie	36
4.5 Transport Zbiorowy	37
4.5.1 Transport autobusowy	37
4.5.2 Komunikacja miejska.....	38
4.5.3 Komunikacja gminna, powiatowa i międzypowiatowa.....	44
4.6 Transport kolejowy	48
4.7 Przystanki i dworce.....	53
4.7.1 Oddziaływanie przystanków	53
4.8 Transport towarów	54
5 Analiza zachowań transportowych mieszkańców w Zachodnim Obszarze Integracji.....	56
5.1 Wstęp, badanie preferencji komunikacyjnych.....	56
5.2 Dane o respondentach	56
5.2.1 Podział respondentów ze względu na płeć	56
5.2.2 Wiek respondentów.....	57
5.2.3 Posiadanie dzieci.....	57

5.2.4	Aktywność zawodowa.....	58
5.2.5	Gmina zamieszkania.....	58
5.3	Wyniki badań.....	60
5.4	Podsumowanie badań	74
6	Analiza SWOT.....	76
7	Identyfikacja interesariuszy	78
CZEŚĆ KIERUNKOWA.....		80
8	Określenie wizji rozwoju.....	80
9	Obszary strategiczne priorytety, działania	81
10	Działania	82
11	Wskaźniki realizacji Strategii.....	85
12	Spis tabel, wykresów, rysunków i fotografii	86
12.1	Spis tabel.....	86
12.2	Spis wykresów	86
12.3	Spis rysunków.....	88
12.4	Spis fotografii	88

CZĘŚĆ DIAGNOSTYCZNA

1 Wstęp

Obecnie jednym z największych problemów z jakimi mierzą się samorządy w Zachodnim Obszarze Integracji (ZOI) jest efektywne planowanie i zarządzanie transportem – mobilnością. Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu wymaga podejmowania ciągłych działań i monitorowania zachowań, preferencji komunikacyjnych oraz oczekiwań wszystkich mieszkańców. W ZOI najczęściej wybieranym środkiem transportu w podróżach codziennych jest własny samochód. W najbliższej przyszłości ważny jest rozwój innych, alternatywnych gałęzi transportu, który można uzyskać między innymi poprzez:

- zmniejszenie zapotrzebowania na transport poprzez odpowiednie planowanie przestrzenne,
- rozwój publicznego transportu zbiorowego,
- partnerstwo w zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym na całym obszarze ZOI,
- rozwój ruchu rowerowego poprzez budowę spójnej sieci dróg rowerowych,
- rozwój mobilności aktywnej,
- edukację i promocję publicznego transportu zbiorowego, transportu rowerowego oraz mobilności aktywnej.

Wskazane działania wpłyną pozytywnie między innymi na:

- poprawę bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu drogowego,
- obniżenie emisyjności transportu drogowego,
- poprawę jakości i komfortu życia mieszkańców.

2 Analiza dokumentów strategicznych

Dotychczas opublikowane i obowiązujące dokumenty formalno-instytucjonalne na poziomie lokalnym i regionalnym nie odnoszą się wprost do metodologii planowania zrównoważonego transportu, a w szczególności nie zawierają one wytycznych i uwarunkowań odnoszących się wprost do unijnych ram zrównoważonej mobilności miejskiej. Wynika to z faktu opracowania większości planów transportowych i strategii rozwoju, jeszcze przed pojawieniem się koncepcji SUMP. W niniejszym rozdziale dokonano syntetycznej analizy dokumentów planistycznych o charakterze europejskim, krajowym oraz lokalnym w kontekście zawartych zapisów mogących stanowić pomocnicze uwarunkowania do mobilności zrównoważonej na terenie ZOI.

2.1 Dokumenty europejskie

Dokumenty europejskie zawierają postulaty, kierunki działań oraz strategie odnoszące się do zrównoważonego transportu i mobilności miejskiej. Dokumenty te odnoszą się wprost do metodologii Planowania Zrównoważonej Mobilności i poruszają najważniejsze obszary zrównoważonego transportu. Do kluczowych (i aktualnych) europejskich dokumentów i strategii, które odnoszą się do polityki zrównoważonej mobilności, należą między innymi:

Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i efektywnego systemu transportu

W marcu 2011 roku Komisja Europejska opublikowała *Białą Księgę Transportu - Mapa drogowa do jednolitego europejskiego obszaru transportu – w sprawie osiągnięcia konkurencyjnego i efektywnego systemu transportu*. *Biała Księga Transportu* proponuje badanie możliwości podejmowania strategii mobilności w odniesieniu do miast o określonej wielkości, zgodnie z krajowymi standardami opartymi na wytycznych UE. *Biała Księga* jako dokument źródłowy koncepcji SUMP określa podstawowe uwarunkowania tworzenia wizji i celów formułowanych w procesie planowania zrównoważonej mobilności (PZM) w miejskich obszarach funkcjonalnych.

Plan działania na rzecz mobilności w miastach

Zgodnie z zapisami *Planu „Odpowiedzialność za politykę mobilności w miastach spoczywa przede wszystkim na władzach lokalnych, regionalnych i krajowych. Decyzje podejmowane na szczeblu lokalnym nie zapadają jednak w próżni, lecz wpisują się w ramy wytyczone przez krajową, regionalną i unijną politykę i prawodawstwo”*. Dokument ten w kontekście PZM zwraca uwagę na korzyści, które może przynieść współpraca we wspieraniu działań na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym oraz podejście oparte na partnerstwie, przy jednoczesnym pełnym poszanowaniu różnorodnych kompetencji i obowiązków wszystkich zaangażowanych podmiotów.

Program działania wspierający mobilność w miastach zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju

Proponowane działania koncentrują się wokół sześciu tematów odpowiadających głównym przesłaniom wyłonionym w wyniku konsultacji dotyczących zielonej księgi. Zostaną one wdrożone w ramach istniejących unijnych programów i instrumentów. Działania są komplementarne i stanowią uzupełnienie innych inicjatyw unijnych.

W opublikowanym w 2009 roku *Planie działania dla zrównoważonego transportu w mieście* (*Action Plan on Urban Mobility*) Komisja Europejska zwróciła uwagę na potrzebę przyspieszenia działań w zakresie wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej w Europie poprzez dostarczanie materiałów informacyjnych, promowanie dobrych praktyk, określanie poziomów odniesienia i wspieranie działań edukacyjnych pośród branżystów. Plany zrównoważonego transportu miejskiego są wspierane przez unijnych ministrów ds. transportu. Wnioski z ww. *Planu działania* z dnia 24 czerwca 2010 roku stanowią, że Rada Unii Europejskiej „wspiera rozwój planów zrównoważonego transportu dla miast i obszarów metropolitalnych, [...] i zachęca do rozwoju środków motywujących, takich jak pomoc ekspercka, wymiana informacji-dla tworzenia takich strategii”.

Zielona Księga – W kierunku nowej kultury mobilności w mieście

W *Zielonej Księdze* w kontekście planów mobilności wskazano, że: „*Plany mobilności obejmujące szersze konurbacje, odnoszące się zarówno do transportu osób, jak i towarów w miastach i na ich przedmieściach, także stanowią solidną podstawę efektywnego planowania mobilności w mieście. Zainteresowane strony podkreśliły, że konieczne jest utworzenie odpowiednich struktur organizacyjnych, aby uprościć tworzenie i wdrażanie tych planów*”. W ramach tematycznej strategii dotyczącej środowiska miejskiego zidentyfikowano liczne problemy związane z ochroną środowiska naturalnego, które można rozwiązać poprzez opracowanie i wdrożenie planów zrównoważonego transportu miejskiego.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno – Społecznego i Komitetu Regionów Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej COM(2016)501

Strategia określa działania uwzględniające konieczność utrzymania konkurencyjności Europy i dostosowania do potrzeb w zakresie mobilności osób i przemieszczania towarów. W dokumencie założono przyspieszenie tempa przechodzenia na mobilność niskoemisyjną z uwzględnieniem potrzeb w zakresie mobilności związanych ze sprawnym działaniem rynku wewnętrznego i globalną siecią łączności. Realizacja wskazywanych działań powinna pozwolić na osiągnięcie bardziej efektywnego systemu transportowego, zwiększenie wykorzystania niskoemisyjnych alternatywnych źródeł energii na potrzeby transportu oraz wspieranie efektywności i innowacyjności pojazdów niskoemisyjnych oraz bezemisyjnych.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno—Społecznego i Komitetu Regionów Europa w Ruchu. Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich COM(2017) 283

W komunikacie Komisja Europejska przedstawiła program działań, który dotyczy min. przyszłości mobilności w Unii Europejskiej. Skoncentrowano się na transporcie drogowym, który odgrywa znaczną rolę. Komunikatowi towarzyszy również szereg wniosków, które dotyczą w szczególności tego sektora i których cele obejmują wspieranie tworzenia infrastruktury pobierania opłat drogowych, stosowania paliw alternatywnych, jakości sieci połączeń, lepszego informowania konsumentów, wzmocnienia rynku wewnętrznego i poprawę warunków pracy w sektorze przewozów drogowych, jak również tworzenia podstaw dla mobilności pojazdów współpracujących, podłączonych do sieci i zautomatyzowanych.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Europejski Zielony Ład COM/2019/640 final

Wyznaczonym celem strategii jest przeobrażenie UE „w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych”.

Strategia obejmuje inicjatywy dotyczące ambitnych celów klimatycznych UE na lata 2030 i 2050 a mianowicie uzyskanie neutralności klimatycznej, czyste oraz przystępnej cenowo energii, przeobrażania sektora przemysłu w kierunku czystej gospodarki o obiegu zamkniętym, wykonywania prac budowlanych i remontowych w sposób umożliwiający oszczędzanie energii i zasobów, osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń na rzecz nietoksycznego środowiska, zachowania i ochrony różnorodności biologicznej, systemu żywnościowego opartego na zdrowych, sprawiedliwych i przyjaznych środowisku wartościach, zrównoważonej i inteligentnej mobilności.

Komunikat Komisji Do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości COM/2020/789 final

W 2020 roku Komisja Europejska przedstawiła *Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności* wraz z planem działania – 82 inicjatyw, które będą kierować pracami przez najbliższe cztery lata. Strategia ta kładzie fundamenty pod to, w jaki sposób system transportowy UE może dokonać ekologicznej i cyfrowej transformacji i stać się bardziej odporny na przyszłe kryzysy. Zgodnie z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu rezultatem będzie ograniczenie emisji o 90% do 2050 r. dzięki inteligentnemu, konkurencyjnemu, bezpiecznemu, dostępnemu i niedrogemu systemowi transportowemu. *Strategia* wyznacza ambitne cele związane z transformacją transportu do 2030 r.:

- na europejskich drogach użytkowanych będzie co najmniej 30 mln zeroemisyjnych samochodów;
- 100 europejskich miast będzie neutralnych dla klimatu;
- kolejowe przewozy ekspresowe w całej Europie podwoją się;
- planowane podróże zbiorowe o zasięgu poniżej 500 km powinny być neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla;
- zautomatyzowany transport zostanie wprowadzony na dużą skalę;
- zeroemisyjne statki morskie będą gotowe do wprowadzenia na rynek; do 2050 r.;
- prawie wszystkie samochody osobowe, furgonetki, autobusy, a także nowe pojazdy ciężarowe będą zeroemisyjne;
- kolejowy ruch towarowy podwoi się;
- w pełni operacyjna stanie się multimodalna transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) na rzecz zrównoważonego i inteligentnego transportu z szybkimi połączeniami.

Postawione cele mają być realizowane w kluczowych obszarach, takich jak:

- zrównoważony transport – np. poprzez działania na rzecz zdrowszego i bardziej zrównoważonego transportu międzymiastowego i miejskiego; na przykład poprzez podwojenie ekspresowych przewozów kolejowych i rozwój dodatkowej infrastruktury rowerowej w ciągu najbliższych 10 lat;

- innowacje i cyfryzacja – poprzez urzeczywistnienie multimodalnego, opartego na sieci i zautomatyzowanego transportu; na przykład poprzez umożliwienie pasażerom zakupu biletów na podróże multimodalne i zapewnienie możliwości płynnej zmiany rodzajów transportu w przewozie towarów;
- odporność – np. poprzez urzeczywistnienie sprawiedliwego transportu dostępnego dla wszystkich; na przykład przez zapewnienie, aby nowy transport był przystępny cenowo i dostępny we wszystkich regionach i dla wszystkich pasażerów, w tym pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, jak również zwiększenie atrakcyjności sektora dla pracowników.

Realizacja ww. celów wymaga fundamentalnej transformacji całego sektora transportowego w UE, także w ujęciu lokalnym i regionalnym.

Komunikat Komisji Do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Gotowi na 55”: osiągnięcie unijnego celu klimatycznego na 2030 r. w drodze do neutralności klimatycznej COM/2021/550 final

Komunikat Komisji Europejskiej "Gotowi na 55" (COM/2021/550) odnosi się do europejskiego Zielonego Ładu i związanych z nim celów klimatycznych. Nazwa "Gotowi na 55" odnosi się do celu redukcji emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55% do roku 2030 w porównaniu z poziomami z 1990 roku.

Ten komunikat jest kluczowym elementem strategii UE mającej na celu osiągnięcie neutralności klimatycznej do roku 2050. W dokumencie określa się środki i cele, które mają być osiągnięte w ramach tego planu. Komisja Europejska wskazuje na konieczność przyspieszenia działań w zakresie energetyki, transportu, przemysłu oraz innych sektorów gospodarki, aby zredukować emisje gazów cieplarnianych i przystosować się do zmian klimatycznych.

Dokument ten jest ważnym krokiem w kierunku zrównoważonej transformacji gospodarczej w Unii Europejskiej, mającej na celu ochronę środowiska naturalnego i przeciwdziałanie zmianom klimatycznym.

Główne założenia komunikatu "Gotowi na 55":

- Transformacja sprawiedliwa społecznie – rozwiązanie problemu nierówności i ubóstwa energetycznego w ramach działań w dziedzinie klimatu.
- Konkurencyjna transformacja – nowe możliwości za sprawą zmian przemysłowych i sektorowych.
- Transformacja przemysłowa i ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych.
- Bardziej ekologiczna mobilność i bardziej ekologiczne paliwa transportowe.
- Transformacja ekologiczna: ochrona przyrody i zwiększenie naturalnego pochłaniania w UE.

Te główne założenia mają na celu stworzenie ram działania, które pozwolą Unii Europejskiej osiągnąć ambitne cele klimatyczne i przyczynić się do globalnego wysiłku w zakresie walki ze zmianami klimatycznymi.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno Społecznego i Komitetu Regionów – Nowe unijne ramy mobilności miejskiej. COM(2021) 811 final

Nowe unijne ramy mobilności miejskiej zakładają przejście na bezpieczną, dostępną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, inteligentną, odporną i bezemisyjną mobilność miejską, która wymaga wyraźnego skupienia się na mobilności aktywnej, zbiorowej i współdzielonej opartej na rozwiązaniach niskoemisyjnych i bezemisyjnych. Dokument podkreśla potrzebę wzmożonych i przyspieszonych działań oraz nowych inwestycji, przy czym wskazuje na konieczność zwrócenia szczególnej uwagi na transport publiczny, multimodalność i infrastrukturę służącą aktywnej mobilności. Można to osiągnąć poprzez wzmocnienie istniejących narzędzi i uzupełnienie ich o nowe. W oparciu o dogłębną analizę w komunikacie przedstawiono nowe ramy UE dotyczące mobilności miejskiej, które mają wspierać państwa członkowskie, regiony, miasta i inne zainteresowane strony w dokonywaniu niezbędnych transformacji. Dokument wskazuje na następujące obszary:

- Wzmocnione podejście do węzłów miejskich TEN-T.
- Wzmocnione podejście do planów zrównoważonej mobilności miejskiej i planów zarządzania mobilnością.
- Monitorowanie postępów – wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej.
- Atrakcyjne usługi transportu publicznego, wspierane przez podejście multimodalne i cyfryzację.
- Mobilność zdrowsza i bezpieczniejsza: ponowne skoncentrowanie się na chodzeniu pieszo, jeżdżeniu rowerem i mikromobilności.
- Logistyka zeroemisyjnego miejskiego transportu towarowego oraz dostawa na „ostatniej mili”.
- Cyfryzacja, innowacyjność i nowe usługi w zakresie mobilności.
- Ku neutralnym dla klimatu miastom: odporny, przyjazny dla środowiska i energooszczędny transport miejski.
- Zwiększanie świadomości i budowanie zdolności.

W *Komunikacie* zawarto również wytyczne ramowe dotyczące wypracowania wielopoziomowego, zintegrowanego podejścia do zarządzania mobilnością miejską oraz finansowania początkowego i bieżącego projektów związanych z mobilnością miejską.

2.2 Dokumenty krajowe

Dokumenty obowiązujące na szczeblu krajowym nie odnoszą się wprost do zagadnień planowania zrównoważonej mobilności. Zawarte strategie i kierunki działań odpowiadają potrzebom mieszkańców dotyczącym jakości życia, zdrowia i bezpieczeństwa. Do kluczowych dokumentów i strategii na szczeblu krajowym, które odnoszą się do polityki zrównoważonej mobilności, należą między innymi:

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025

W dokumencie wskazano cele i priorytety dotyczące systemu transportu w wymiarze kraju. Jeden z rozdziałów *Polityki* porusza zagadnienia związane z transportem w miastach. Instrumenty realizacji *Polityki Transportowej Państwa na lata 2006–2025* powinny pokrywać się z zestawem działań PZM.

Krajowa Polityka Miejska 2030

W dokumencie zawarto rozdziały poświęcone wyzwaniom zapewnienia zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej w miejskich obszarach funkcjonalnych oraz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w którym określono najważniejsze kierunki działań na rzecz poprawy sytuacji miast pod kątem zatłoczenia, negatywnego oddziaływania transportu na środowisko oraz ukształtowania przestrzeni miejskiej zachęcającej do odbywania podróży pieszych i rowerowych.

Sprecyzowano 8 głównych pakietów działań:

- działania w zakresie zniesienia istniejących barier prawnych utrudniających integrację systemu transportu publicznego,
- działania wynikające z rozwoju technologicznego i organizacyjnego transportu publicznego, które proponuje się wprowadzić,
- działania organizacyjne na rzecz wspierania najlepszej praktyki,
- działania na rzecz promowania wzrostu ruchu pieszego,
- działania w zakresie informacyjnym i związane z digitalizacją usług mobilnościowych,
- działania na rzecz ograniczania uciążliwości środowiskowej (emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu i gazów cieplarnianych) transportu drogowego,
- działania na rzecz wsparcia dla aktywnych form mikromobilności,
- działania na rzecz ograniczania ruchu samochodowego w miastach.

Podobnie jak w wypadku *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030*, autorzy zauważają negatywne skutki gwałtownego wzrostu motoryzacji. Wśród jego efektów wymieniają m.in. negatywne skutki środowiskowe, pogorszenie jakości życia mieszkańców poprzez wzrost ilości czasu poświęcanego na odbywanie podróży i degradację przestrzeni miejskiej – motoryzacja wypiera inne funkcje ulic i placów. Problemem pozostaje także zwiększający się udział motoryzacji w transporcie osób i ładunków, co prowadzi do nakładania się ruchu tranzytowego na ruch wewnętrzny.

Jak wskazuje KPM, „Pozytywny wpływ na uspokojenie ruchu w obszarach śródmiejskich mają powstające obwodnice miast, które wspomagają wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszary śródmiejskie, jednak należy zauważyć, że bez aktywnego zarządzania pozostającą po tranzycie infrastrukturą drogową w śródmieściach, nie wpłynie to na uspokojenie w nich ruchu samochodowego”. Modernizacja istniejącego układu powinna być spójna z priorytetami miejskiej polityki transportowej i zgodna z zasadami kształtowania przestrzeni publicznej.

Za priorytet Krajowej Polityki Miejskiej uznano *rozbudowę systemów transportu publicznego. Zasadniczym wyzwaniem jest poszerzenie palety rozwiązań prawnych na rzecz integracji oraz stabilnego funkcjonowania takich systemów, wśród których priorytetem są wspomniane już kwestie związane z finansowaniem. Funkcjonowanie transportu publicznego na obszarach miejskich jest zadaniem władz samorządowych, głównie gmin. Znaczenie ma jednak koordynująca rola starostów powiatów i marszałków województw, a w przypadku transportu regionalnego jest to często rola wiodąca.*

Twórcy KPM bezpośrednio odnoszą się do Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w działaniach poświęconych rozwojowi technologicznemu i organizacyjnemu. Autorzy podkreślają, że *wskazana jest kompleksowa optymalizacja sposobu planowania rozwoju miast, z uwzględnieniem wszystkich zidentyfikowanych wyzwań, w tym zaspokojenia potrzeb mobilnościowych czy adaptacji do zmian klimatu. Podstawowym kierunkiem działań w tym zakresie jest koordynacja mobilności i planowania przestrzeni miejskiej dzięki Planom Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP).*

Krajowa Polityka Miejska 2030 jest dokumentem, który kompleksowo opisuje wyzwania wspólne dla wielu polskich miast, i tworzy katalog precyzyjnych rozwiązań. KPM jasno precyzuje, że prowadzenie polityki zrównoważonej mobilności jest jednym z podstawowych zadań samorządów, a jej wynikiem powinny być realne zmiany w strukturze podróży, a nie jedynie wydane środki i uchwalone dokumenty. Ze wszystkich dokumentów szczebla krajowego zapisy Krajowej Polityki Miejskiej wpisują się najbardziej w szczegółowe założenia PZMM.

Strategia rozwoju transportu w Polsce do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Strategia wskazuje kierunki działań na rzecz stworzenia spójnego i sprawnie funkcjonującego systemu transportowego, zintegrowanego z systemem europejskim i globalnym. W odniesieniu do transportu miejskiego dokument określa założenia dotyczące integracji systemów transportowych oraz działania, które mogą wpłynąć na integrację wewnętrznej przestrzeni miejskiej. Podobnie jak w przypadku Polityki Transportowej Państwa zawiera on zbieżne do PZMM założenia i cele.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju

Wybrane cele sformułowane w koncepcji dotyczą systemu transportowego w skali kraju. W wizji podniesiono znaczenie roli ośrodków metropolitalnych w kształtowaniu konkurencyjności i integracji obszarowej Polski. Dokument w aspekcie transportu kładzie największy nacisk na poprawę dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego poprzez integrację systemów transportu publicznego.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju

Jednym z celów Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (dalej jako SOR) wymieniono „Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”. Osiągnięcie powyższego celu wymaga zwiększenia dostępności transportowej oraz poprawy warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów, co jest jednym z kluczowych celów polityki publicznej. W ramach *Kierunku interwencji nr 1* SOR wymieniono między innymi następujące działania:

- przygotowanie długofalowej i kompleksowej polityki rozwoju transportu, zawierającej plan zintegrowanego oraz zgodnego z wymogami ochrony środowiska rozwoju wszystkich gałęzi transportu,

- wdrożenie nowego systemu planowania rozwoju infrastruktury transportowej – uwzględnienie potrzeb poszczególnych rodzajów transportu (drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego, morskiego, lotniczego) oraz zmieniających się wzorców mobilności społecznej i potrzeb gospodarczych w tym obszarze,
- promocja wzorców zrównoważonej mobilności w polskim społeczeństwie, w tym wykorzystywania transportu publicznego (zwłaszcza transportu kolejowego),
- stworzenie przewoźnikom kolejowym możliwości przygotowania atrakcyjnej oferty kolejowych przewozów towarowych zwiększających udział transportu kolejowego w tym segmencie usług (poprzez poprawę parametrów kolejowej infrastruktury liniowej, punktowej oraz wyposażenia wykorzystywanego w przewozach towarowych), uwzględniającej wymogi kosztowe utrzymania nowoczesnego parku taborowego i infrastruktury kolejowej,
- sporządzenie analizy możliwości realizacji kolei dużych prędkości i podjęcie decyzji o ewentualnej jej budowie w latach 2020–2030,
- sporządzenie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko dla planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030 i ocen oddziaływania na środowisko inwestycji realizowanych w ramach planów,
- rozwój infrastruktury transportowej o charakterze regionalnym i lokalnym (zwłaszcza w obszarze transportu drogowego i kolejowego oraz w ograniczonym zakresie wodnego śródlądowego), włączającego obszary o słabej dostępności (m.in. obszary wiejskie, przygraniczne i peryferyjne) w procesy gospodarcze i rozwojowe,
- powiązanie lokalnych i regionalnych ośrodków gospodarczych z aglomeracjami, głównymi miastami oraz ich obszarem funkcjonalnym z wykorzystaniem transportu drogowego i kolejowego,
- wdrożenie systemu wsparcia sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie: modernizacji taboru, rozwoju kompetencji i kadr sektora, tworzenia mechanizmów współpracy podmiotów sektora w świadczeniu usług transportowych,
- rozwój infrastruktury wspierającej transport intermodalny, w szczególności poprzez: powiązanie portów morskich oraz portów wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową (drogową i kolejową), dalszy rozwój potencjału polskich centrów logistycznych – wsparcie unowocześnienia oferowanych usług.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 definiuje 7 kluczowych wyzwań dla polityki regionalnej, tj.:

- adaptacja do zmian klimatu oraz ograniczanie zagrożeń dla środowiska,
- przeciwdziałanie negatywnym skutkom procesów demograficznych,
- rozwój i wsparcie kapitału ludzkiego i społecznego,
- wzrost produktywności i innowacyjności regionalnych gospodarek,
- rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach,
- zwiększenie efektywności zarządzania rozwojem (w tym finansowania działań rozwojowych) oraz współpracy między samorządami terytorialnymi i między sektorami,

- przeciwdziałanie nierównościom terytorialnym i przestrzennej koncentracji problemów rozwojowych oraz niwelowanie sytuacji kryzysowych na obszarach zdegradowanych.

W zakresie transportu strategia wskazuje na kluczowe znaczenie poprawy powiązania regionalnych, subregionalnych i lokalnych ośrodków wzrostu w spójną sieć transportową oraz zwiększenie dostępności terytorialnej obszarów wiejskich. Dokument podnosi problem dynamicznego wzrostu liczby pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym i wskazuje, że zjawisko to przybiera postać bardziej niekorzystną niż w krajach UE-15. Proces ten wiąże ze zjawiskiem niekontrolowanej suburbanizacji i wynikającej z niej konieczności dojazdów samochodem do miejsc pracy czy edukacji. Inwestycje w transport publiczny z lat 2007–2015 poprawiły stan infrastruktury i taboru, jednak nie zatrzymały zasadniczego trendu spadku liczby pasażerów przewożonych środkami komunikacji miejskiej.

Dokument wskazuje, że słabo rozwinięta infrastruktura transportowa na obszarach wiejskich stanowi obecnie – w przypadku Polski – jedno z najważniejszych ograniczeń ich rozwoju. Dużym wyzwaniem pozostają niedostatecznie zintegrowane przestrzennie i funkcjonalnie oferty transportu publicznego. Za istotne zostały uznane lepsze skomunikowanie obszarów miejsko-wiejskich i wiejskich z miastami, jak i inwestycje zwiększające dostępność do usług publicznych wewnątrz jednostek administracyjnych. Działania w ramach polityki regionalnej obejmują również zwiększenie wykorzystania potencjału transportu kolejowego, w szczególności na liniach regionalnych i lokalnych.

Tak sprecyzowane cele *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030* oznaczają, że ośrodki takie jak analizowany obszar funkcjonalny są bezpośrednim przedmiotem zainteresowania polityki krajowej. Inicjatywy rządowe, takie jak Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, Fundusz Dróg Samorządowych czy Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus, pokazują, że podjęto działania na rzecz realizacji założeń strategii w zakresie transportu.

2.3 Dokumenty wojewódzkie i lokalne

Do kluczowych dokumentów i strategii na poziomie lokalnym i ponadlokalnym, które odnoszą się do polityki zrównoważonej mobilności należą niżej wykazane dokumenty:

Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2030

Strategia odnosi się do dostępności transportowej wewnętrznej, która w transporcie drogowym opierać ma się przede wszystkim na drogowej sieci TEN-T oraz na sieci kolejowej (w tym także kolejowej sieci TEN-T). Cel strategiczny nr 5. Wzmocnienie przestrzennej spójności regionu w ramach celu operacyjnego 5.1 Rozwój regionalnej sieci transportowej w aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej zawiera następujące zadania:

- 5.1.1. Modernizacja i rozbudowa systemu dróg na terenie województwa, w szczególności obejmująca budowę dróg szybkiego ruchu łączących Wrocław z południem województwa, budowę obwodnic miejscowości oraz budowę i modernizację przepraw mostowych w regionie,
- 5.1.2. Modernizacja i rozbudowa linii kolejowych na terenie województwa, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju linii kolejowych łączących główne ośrodki regionu oraz przejmowania i uruchamiania nieczynnych linii obsługujących ośrodki miejskie, główne obszary turystyczne i obszary wydobywania surowców mineralnych,

- 5.1.3. Budowa systemu transportu publicznego zapewniającego cykliczne połączenia ze stolicą województwa, z atrakcyjnym czasem przejazdu, połączenia ze sobą wszystkich miast powiatowych oraz połączenia miast zagrożonych marginalizacją z ośrodkami wzrostu oraz zapewnienie skomunikowań sąsiadujących ze sobą powiatów oraz rozwój i budowa systemów kolei aglomeracyjnej w obrębie miast o znaczeniu regionalnym i subregionalnym, będących generatorami ruchu aglomeracyjnego oraz rozwój szybkich połączeń między tymi ośrodkami,
- 5.1.5. Rozwój zintegrowanych lokalnych i subregionalnych systemów transportu publicznego,
- 5.1.6. Zakup nowoczesnego taboru na potrzeby regionalnego systemu transportu publicznego,
- 5.1.7. Rozwój systemu regionalnego transportu towarowego, w tym budowa intermodalnych węzłów logistycznych i przeładunkowych,
- 5.1.8. Wsparcie działań na rzecz zwiększenia efektywności transportu w ujęciu proekologicznym (elektromobilność),
- 5.1.10. Rozwój sieci dróg rowerowych.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego

Dokument z uwagi na okres, w którym został opracowany nie uwzględnia obecnych wymagań dotyczący zrównoważonego transportu i mobilności. Plan Transportowy wskazuje gwarantowany standard skomunikowania regionu ze stolicą województwa oraz między sobą ośrodków powiatowych, a także pozostałych ośrodków miejskich o znacznym potencjalnie demograficznym oraz głównych miejscowości turystycznych. Samorząd Województwa Dolnośląskiego jako ustawowy organizator regionalnego publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa pełni rolę podmiotu odpowiedzialnego za wojewódzki publiczny transport regionalny i integrujący go z systemami transportu organizowanymi na niższym szczeblu przez JST oraz z krajowym systemem transportowym.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego

Plan wskazuje kierunki rozwoju dla całego województwa, w tym także dedykowane dla JST ZOI w ramach obszaru funkcjonalnego.

W Celu 4. Dobra dostępność transportowa i sprawne systemy infrastruktury transportowej, w kierunku 4.1. Zwiększenie dostępności zewnętrznej w ramach sieci TEN-T, w aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej PZPWD wskazuje na obszarze ZOI na potrzebę rozbudowy autostrady A4 odc. Wrocław – Krzyżowa. W Kierunku 4.2. Integracja działań w ramach głównych korytarzy drogowych o kluczowym i strategicznym znaczeniu z punktu widzenia rozwoju województwa, na:

- Korytarz autostrady A4,
- Korytarz (alternatywny A4) – przebieg DK94,
- Korytarz „sudecki północny” – przebieg: DK30 Zgorzelec – Lubiąż – Jelenia Góra – dalej jako DK3 Bolków – dalej jako DK5 Dobromierz – dalej jako DK34 Świebodzice – dalej jako DK35 Świdnica – dalej jako DW382 Dzierżoniów – Ząbkowice Śląskie – Kamieniec Ząbkowicki – Paczków.
- Korytarz „sudecki południowy” – przebieg: DK30 Zgorzelec – Lubiąż – Jelenia Góra – dalej jako DW367 Kowary – Kamienna Góra – Wałbrzych – dalej jako DW381 Nowa Ruda – Kłodzko – dalej jako DK46 Paczków.

Dolnośląska Polityka Rowerowa

Dokument odnosi się do wdrożenia w całym województwie dolnośląskim działań koordynujących, obejmujących m.in. elementy planistyczne, projektowe, edukacyjne, promocyjne, organizacyjne i realizacyjne. Celem głównym Polityki Rowerowej w woj. Dolnośląskim jest wzrost udziału ruchu rowerowego w transporcie województwa dolnośląskiego. W dokumencie przedstawiono następujące cele:

- Cel 1. Rozwój systemu transportu rowerowego,
- Cel 2. Poprawa bezpieczeństwa i wzrost społecznej akceptacji dla transportu rowerowego,
- Cel 3. Zarządzanie rozwojem systemu transportu rowerowego.

Częścią Dolnośląskiej Polityki Rowerowej jest **Koncepcja sieci głównych tras rowerowych województwa dolnośląskiego – Dolnośląska Cyklostrada**. Koncepcja jest spójna ze Standardami projektowymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego) i porządkuje działania związane z rozwojem ruchu rowerowego w województwie dolnośląskim. Koncepcja wskazuje na konieczność spełniania w ramach wytyczania poszczególnych tras rowerowych następujących wymogów:

- Generatory – obecność na trasie co najmniej trzech spośród czterech rodzajów generatorów ruchu rowerowego (1. miejskiej jednostki osadniczej w postaci ośrodka wojewódzkiego, regionalnego lub subregionalnego, 2. wyspecjalizowanego ośrodka turystycznego, 3. atrakcji turystycznej w postaci obszaru o wysokich walorach przyrodniczych, 4. obiektu o wysokich walorach kulturowych),
- Integracja – łącznie wszystkie warunki (1. obecność na trasie co najmniej dwóch przystanków kolejowych oferujących przystosowane do przewozu rowerów połączenia z ośrodkiem wojewódzkim – Wrocławiem, 2. początek trasy na granicy województwa lub państwa, koniec w ośrodku co najmniej subregionalnym, oferującym bezpośrednie połączenia kolejowe z ośrodkiem wojewódzkim – Wrocławiem, 3. połączenie z inną trasą główną Dolnego Śląska),
- Warunki - spełnienie pięciu wymogów (1. spójności, 2. bezpośredniości, 3. wygody, 4. Bezpieczeństwa, 5. atrakcyjności).

Przez obszar ZOI przebiega Trasa Via Regia oraz Trasa Doliny Bobru

Plany gospodarki niskoemisyjnej miejscowości tworzących ZOI

Obowiązujące w przestrzeni formalno-instytucjonalnej Zachodniego Obszaru Integracji plany gospodarki niskoemisyjnej, odpowiadają zasadom zrównoważonego rozwoju w swoich podstawowych założeniach, rozumianych jako poprawa stanu powietrza atmosferycznego przy zrównoważonym i efektywnym wykorzystaniu nośników energii. W przedmiotowych planach wyznaczono kierunki dla rozwoju gospodarki niskoemisyjnej gmin i miast ZOI oraz określono narzędzia realizacji celów strategicznych związanych z ograniczeniem emisji transportu. Działania określone w planach koncentrują się głównie na infrastrukturze a nie na środkach tzw. miękkiej polityki co nie jest w pełni zgodnie z koncepcją planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

W poniższej tabeli przedstawiono ocenę zgodności wybranych dokumentów z zasadami zrównoważonej mobilności.

Tabela 1. Ocena zgodności wybranych dokumentów z zasadami zrównoważonej mobilności.

Gmina	Dokument	Ocena zgodności	Uwagi
Obszar funkcjonalny ZOI	Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatów Bolesławieckiego, Lubańskiego i Zgorzeleckiego	Zgodny	Przyjęty dokument jest zgodny z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa dolnośląskiego oraz ZOI.
Miasto Bolesławiec	Strategia Rozwoju Miasta Bolesławiec 2014-2020	Zgodny	Dokument w zakresie transportu odnosi się do kwestii zrównoważonej mobilności
Miasto Lubań	Strategia Rozwoju Miasta Lubań 2015–2025	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, dostępności i wykluczenia komunikacyjnego.
Miasto Zgorzelec	Strategia Rozwoju Miasta Zgorzelec 2015-2025	Zgodny	Dokument w zakresie transportu odnosi się do kwestii zrównoważonej mobilności.
Miasto i gmina Bogatynia	Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Bogatynia na lata 2011-2020	Zgodny	Dokument w zakresie transportu odnosi się do kwestii zrównoważonej mobilności.
Miasto i gmina Nowogrodzic	Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Nowogrodzic 2011-2020	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, dostępności i wykluczenia komunikacyjnego.
Gmina Pieńsk	Strategia Rozwoju Gminy Pieńsk 2015-2025	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, dostępności i wykluczenia komunikacyjnego.
Miasto Zawidów	Strategia Rozwoju Miasta Zawidów 2016-2022	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, dostępności i wykluczenia komunikacyjnego.
Miasto i gmina Węgliniec	Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Węgliniec 2021-2030	Zgodny	Dokument w zakresie transportu odnosi się do kwestii zrównoważonej mobilności.

Źródło: Opracowanie własne.

Ocena dokumentów strategicznych na poziomie lokalnym wykazała, że określone w planach, programach i strategiach gmin tworzących Zachodni Obszar Integracji kierunki i działania dla obszaru transportu i mobilności wpisują się częściowo w zasady zrównoważonego rozwoju, ponieważ koncentrują się głównie na infrastrukturze drogowej, zamiast szerzej określać działania związane z zapewnieniem dostępności transportowej i wspieraniem oraz promowaniem aktywnych form mobilności. Strategie odpowiadają również innym potrzebom mieszkańców dotyczącym jakości życia, zdrowia, co jest istotne w kontekście planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. W przypadku aktualizacji ww. dokumentów należy zwrócić się w kierunku większej dostępności, integracji i multimodalności systemów transportowych oraz koncentracji na działaniach miękkich z dziedziny zarządzania mobilnością.

3 Uwarunkowania rozwoju mobilności – transportu w całym Zachodnim Obszarze Integracji

3.1 Uwarunkowania demograficzne

Uwarunkowania społeczne są jednym z ważniejszych aspektów określających uwarunkowania rozwoju mobilności na terenie obszarów funkcjonalnych. Zachodzące procesy demograficzne mają, bezpośredni wpływ na potrzeby transportowe mieszkańców.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) w 2022 roku na obszarze ZOI zamieszkiwało łącznie 206 028 mieszkańców. W porównaniu do roku 2014 nastąpił spadek liczby mieszkańców o 11 268 osób tj. o ok. 5 %. Największy spadek odnotowano w Mieście Zgorzelec, gdzie ubyło 2 219 osób, w Mieście Bogatynia, ubyło 2 054 osób, w Mieście Bolesławiec ubyło 2 171 osób oraz w Mieście Lubań, ubyło 2 029 osób.

Wzrost liczby ludności odnotowano w dwóch gminach, tj. Gminie Bolesławiec, przybyło 1 084 osób i Gminie Zgorzelec, gdzie przybyło 380 osób.

Tabela 2. Zmiany w liczbie ludności w ZOI w latach 2000 – 2022

Nazwa JST	Mężczyźni			Kobiety			Ogółem			Różnica między rokiem 2014 a 2022
	2014 [osoba]	2020 [osoba]	2022 [osoba]	2014 [osoba]	2020 [osoba]	2022 [osoba]	2014 [osoba]	2020 [osoba]	2022 [osoba]	
Miasto Bolesławiec	18 640	17 610	17 388	20 824	20 049	19 905	39 464	37 659	37 293	-2 171
Gmina Bolesławiec	7 013	7 473	7 584	7 079	7 494	7 592	14 092	14 967	15 176	1 084
Gmina Gromadka	2 744	2 559	2 519	2 739	2 597	2 540	5 483	5 156	5 059	-424
Miasto Nowogrodzic	2 043	2 054	2 018	2 184	2 113	2 104	4 227	4 167	4 122	-105
Gmina Nowogrodzic	5 460	5 360	5 313	5 563	5 325	5 245	11 023	10 685	10 558	-465
Gmina Osiecznica	3 809	3 703	3 687	3 749	3 655	3 620	7 558	7 358	7 307	-251
Gmina Warta Bolesławiecka	4 238	4 207	4 147	4 261	4 325	4 260	8 499	8 532	8 407	-92
Miasto Lubań	10 342	9 485	9 299	11 443	10 682	10 457	21 785	20 167	19 756	-2 029
Gmina Lubań	3 310	3 243	3 220	3 270	3 261	3 273	6 580	6 504	6 493	-87
Gmina Płaterówka	860	796	768	797	763	743	1 657	1 559	1 511	-146
Gmina Siekierczyn	2 264	2 243	2 217	2 275	2 250	2 231	4 539	4 493	4 448	-91
Miasto Zawidów	2 064	1 853	1 784	2 251	2 087	2 023	4 315	3 940	3 807	-508
Miasto Zgorzelec	14 957	14 175	13 757	16 575	15 919	15 556	31 532	30 094	29 313	-2 219
Miasto Bogatynia	8 889	8 102	7 859	9 410	8 612	8 386	18 299	16 714	16 245	-2 054
Gmina Bogatynia	2 980	2 771	2 730	2 848	2 635	2 582	5 828	5 406	5 312	-516
Miasto Pieńsk	2 912	2 744	2 647	3 031	2 915	2 840	5 943	5 659	5 487	-456
Gmina Pieńsk	1 681	1 646	1 622	1 650	1 623	1 602	3 331	3 269	3 224	-107
Gmina Sulików	3 075	2 967	2 912	3 039	2 959	2 922	6 114	5 926	5 834	-280
Miasto Węgliniec	1 471	1 324	1 291	1 513	1 392	1 366	2 984	2 716	2 657	-327
Gmina Węgliniec	2 800	2 641	2 598	2 824	2 657	2 622	5 624	5 298	5 220	-404
Gmina Zgorzelec	4 231	4 303	4 393	4 188	4 269	4 406	8 419	8 572	8 799	380
Razem	105 783	101 259	99 753	111 513	107 582	106 275	217 296	208 841	206 028	-11 268

Źródło: Opracowanie na podstawie BDL GUS.

Oprócz zmian liczby mieszkańców ZOI pod kątem planowania mobilności istotne są także informacje na temat struktury wiekowej społeczeństwa.

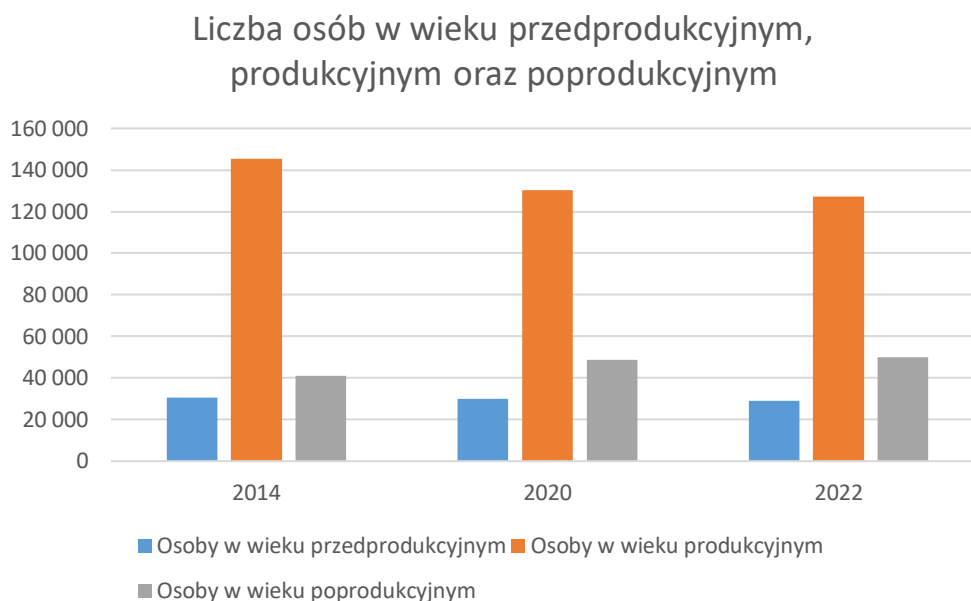
W ostatnich latach w Polsce obserwowane były dynamiczne zmiany struktury wiekowej mieszkańców. Podobne zjawiska zachodziły na obszarze ZOI. W latach 2014–2022 odnotowany został dość znaczący wzrost odsetka osób w wieku poprodukcyjnym. Najwyższy wzrost udziału ludności w wieku poprodukcyjnym odnotowano na obszarze miasta i gminy Bolesławiec. Wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym został odnotowany we wszystkich gminach ZOI. Oznacza to, że w przestrzeniach miejskich widoczna była większa dynamika zjawiska starzenia się społeczeństwa.

Poniżej w tabeli i na wykresie przedstawiono podział ludności wg ekonomicznych grup wieku z podziałem na jednostki wchodzące w skład ZOI w latach 2014 i 2022.

Tabela 3. Liczba osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym

Nazwa JST	W wieku przedprodukcyjnym - 14 lat i mniej			W wieku produkcyjnym: 15-59 lat kobiety, 15-64 lata mężczyźni			W wieku poprodukcyjnym		
	ogółem			ogółem			ogółem		
	2014	2020	2022	2014	2020	2022	2014	2020	2022
	[osoba]	[osoba]	[osoba]	[osoba]	[osoba]	[osoba]	[osoba]	[osoba]	[osoba]
Miasto Bolesławiec	5 166	4 998	4 845	25 327	22 235	21 890	8 971	10 426	10 558
Gmina Bolesławiec	2 266	2 628	2 664	9 907	9 728	9 728	1 919	2 611	2 784
Gmina Gromadka	783	764	758	3 768	3 265	3 139	932	1 127	1 162
Miasto Nowogrodzic	599	660	666	2 931	2 639	2 523	697	868	933
Gmina Nowogrodzic	1 893	1 848	1 755	7 552	7 009	6 861	1 578	1 828	1 942
Gmina Osiecznica	1 402	1 254	1 200	5 150	4 820	4 748	1 006	1 284	1 359
Gmina Warta Bolesławiecka	1 376	1 408	1 327	5 829	5 473	5 373	1 294	1 651	1 707
Miasto Lubań	2 752	2 466	2 451	14 203	12 090	11 651	4 830	5 611	5 654
Gmina Lubań	1 004	1 048	1 002	4 613	4 244	4 193	963	1 212	1 298
Gmina Platerówka	252	227	224	1 152	1 013	965	253	319	322
Gmina Siekierczyn	648	695	665	3 143	2 893	2 828	748	905	955
Miasto Zawidów	614	539	483	2 907	2 491	2 403	794	910	921
Miasto Zgorzelec	3 639	3 481	3 377	20 270	18 078	17 334	7 623	8 535	8 602
Miasto Bogatynia	2 634	2 273	2 144	12 527	10 724	10 212	3 138	3 717	3 889
Gmina Bogatynia	913	823	786	3 974	3 541	3 480	941	1 042	1 046
Miasto Pieńsk	833	828	775	4 004	3 529	3 399	1 106	1 302	1 313
Gmina Pieńsk	476	497	468	2 347	2 151	2 120	508	621	636
Gmina Sulików	966	940	917	4 195	3 772	3 667	953	1 214	1 250
Miasto Węgliniec	391	361	342	2 016	1 666	1 590	577	689	725
Gmina Węgliniec	835	769	710	3 816	3 338	3 309	973	1 191	1 201
Gmina Zgorzelec	1 241	1 333	1 357	5 928	5 568	5 698	1 250	1 671	1 744
Razem	30 683	29 840	28 916	145 559	130 267	127 111	41 054	48 734	50 001

Źródło: Opracowanie na podstawie BDL GUS.



Wykres 1. Liczba osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym

Źródło: Opracowanie na podstawie BDL GUS.

3.2 Prognoza zmiany liczby ludności dla ZOI w perspektywie do roku 2030

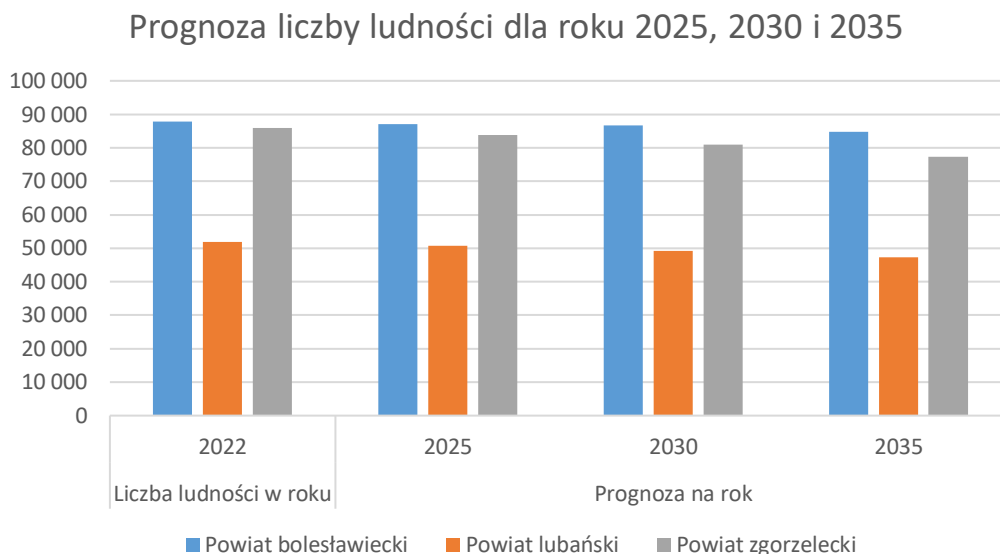
Podejmując działania związane z rozwojem różnych gałęzi transportu, planowaniem zagospodarowania przestrzennego, istotna jest analiza prognoz zmian liczby ludności.

Poniżej w tabeli i na wykresie przedstawiono zmiany liczby ludności dla powiatów ZOI w perspektywie do 2030 roku (brak danych dla poszczególnych gmin).

Tabela 4. Prognoza liczby ludności dla roku 2025, 2030 i 2035

Nazwa JST	Liczba ludności w roku		Prognoza na rok	
	2022	2025	2030	2035
Powiat bolesławiecki	87 922	87 085	86 699	84 820
Powiat lubański	51 886	50 761	49 284	47 281
Powiat zgorzelecki	85 898	83 765	80 933	77 375
Razem	225 706	221 611	216 916	209 476

Źródło: Opracowanie na podstawie BDL GUS.



Wykres 2. Prognoza liczby ludności dla roku 2025, 2030 i 2035

Źródło: Opracowanie na podstawie BDL GUS.

Prognozy wskazują, że liczba ludności na obszarze ZOI do roku 2035 będzie spadać, a średnia wieku mieszkańców będzie coraz wyższa (zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym).

3.3 Edukacja, uwarunkowania gospodarcze oraz inne mające wpływ na planowanie i rozwój mobilności

Oprócz struktury i prognoz liczby ludności wpływ na planowanie i rozwój mobilności mają lokalizacje placówek oświatowych, zakładów pracy oraz innych generatorów ruchu.

Na terenie Zachodniego Obszaru Integracji w 2020 r. według danych GUS funkcjonowało 77 szkół podstawowych, do których uczęszczało blisko 16 tys. uczniów.

Przy rekrutacji do szkół podstawowych obowiązuje rejonizacja – w pierwszej kolejności do szkół przyjmowani są kandydaci zamieszkali w obwodzie szkoły podstawowej. Uznaje się, że na obszarach miejskich czas dojścia pieszo ucznia szkoły podstawowej z miejsca zamieszkania do miejsca nauki nie przekracza 15–20 minut. Odmierna sytuacja występuje w gminach wiejskich, gdzie do jednej szkoły mogą uczęszczać uczniowie z kilku sąsiednich miejscowości. W takich przypadkach gminy zapewniają bezpłatny dowóz uczniów do szkół dedykowanymi autobusami lub zwracają koszty dojazdu.

Odmienne wygląda sytuacja związana z dojazdami do szkół ponadpodstawowych, których na obszarze ZOI jest łącznie 8, w takich gminach jak: m. Bolesławiec (4 szkoły), Lubań (2), Bogatynia (1) i m. Zgorzelec (1). Obecnie nie ma jednego organizatora transportu ani wybranego operatora transportu zbiorowego, który zapewniałby takie dojazdy. Przewozy realizowane są między innymi na podstawie wydanych zezwoleń/zaświadczeń przez przewoźników prywatnych, którzy dostosowują swoje rozkłady jazdy do występujących potrzeb transportowych.

W 2020 r. na terenie Zachodniego Obszaru Integracji zarejestrowanych było łącznie 22 284 podmiotów gospodarczych. W porównaniu do 2014 r. nastąpił wzrost ogólnej ich liczby o ok. 7,9%. Powyższa

tendencja zauważalna była również w całym województwie Dolnośląskim. Dojazdy do zakładów pracy na obszarze ZOI odbywają się głównie samochodami osobowymi.

Inne generatory ruchu mające wpływ na kształtowanie mobilności to urzędy, sklepy, miejsca rozrywki. Na obszarze ZOI nie zidentyfikowano innych generatorów ruchu, które mogłyby znacząco generować liczbę podróży.

4 Analiza stanu mobilności

4.1 Ruch pieszcy, osoby z niepełnosprawnościami

Infrastruktura (między innymi chodniki) dla ruchu pieszego jest najlepiej rozwinięta w miastach Zachodniego Obszaru Integracji oraz słabiej – np. chodniki zwykle po jednej stronie drogi - w siedzibach gmin ZOI. Mniejsze miejscowości nie posiadają wystarczającej infrastruktury w postaci ciągów pieszych, przez co mieszkańcy poruszając się zmuszeni są korzystać z wąskich i nieutwardzonych poboczy lub z jezdni. Infrastruktura dla ruchu pieszego w centrach miast ZOI pomimo dobrego stanu technicznego chodników, wymaga dostosowania do poruszania się osób z niepełnosprawnościami, jak również eliminacji barier w postaci słupów oświetleniowych lub znaków drogowych, usytuowanych w ciągu chodników. W wybranych obszarach poza centrami miast oraz w obszarach pozamiejskich stan techniczny chodników wymaga poprawy lub jest ich brak.

Wyjątkiem są chodniki w miejscowościach, zlokalizowane wzdłuż dróg krajowych lub wojewódzkich. Problemem jest również brak oświetlenia chodników i poboczy na terenach wiejskich co znacznie pogarsza bezpieczeństwo pieszych w okresie jesienno-zimowym oraz w porach nocnych. W centrach miast i gmin, problem dla ruchu pieszych stanowi nie zawsze uporządkowane parkowanie, jak i wykorzystywanie chodników dla (krótkoterminowego) parkowania pojazdów samochodowych. Niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo ruchu pieszego ma również duże natężenie ruchu samochodowego na drogach nr 30 oraz 94. Brak dróg dla rowerów powoduje, że rowerzyści korzystają często z chodników. Podobnie jak w przypadku ruchu rowerowego infrastruktura dla pieszych w miejscowościach Zachodniego Obszaru Integracji znajduje się obecnie w fazie planowania i rozwoju.

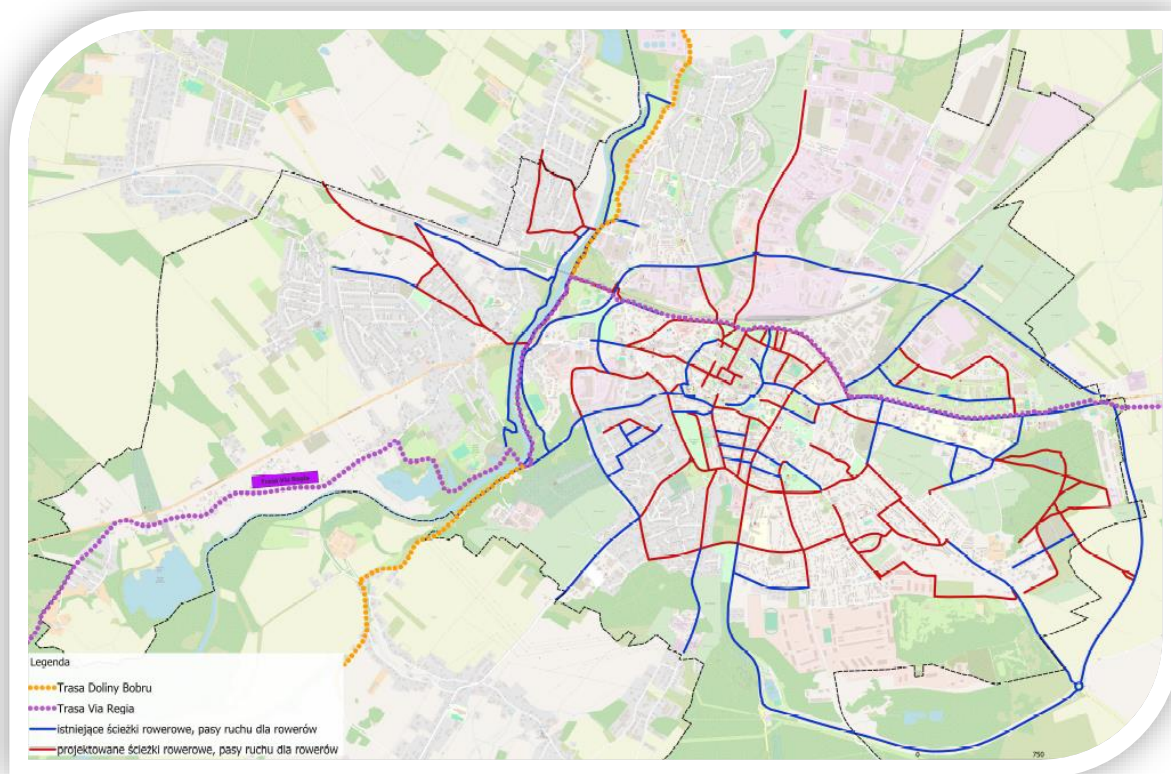
Ruch pieszcy stanowi podstawową formę poruszania się w mniejszych miastach i miejscowościach analizowanego obszaru. Ponadto stanowi uzupełnienie podróży samochodem (dojście do parkingu) czy transportem publicznym (dojście na przystanek lub stację kolejową).

W celu umożliwienia swobodnego poruszania się pieszych powinno się zapewnić odpowiednią wysokość krawężników, szerokość i nawierzchnię chodników, która pozwoli na swobodne przemieszczanie się osób z wózkami dziecięcymi i osób na wózkach inwalidzkich. Tworzona infrastruktura piesza powinna wpisywać się w założenie 8–80 (dostosowana do korzystania przez 8-latkę i 80-latkę). Ponadto powinno się niwelować miejsca parkingowe na chodnikach (włącznie z zakazem parkowania na nich i egzekwowaniem zakazu). Podnoszenie bezpieczeństwa pieszych powinno odbywać się poprzez doświetlanie przejść dla pieszych.

W części gmin zauważalne jest nadal występowanie braku ciągłości w infrastrukturze pieszej lub brak takiej infrastruktury w ogóle. Niedostateczny stan nawierzchni chodników, parkowanie samochodów na chodnikach ograniczające przestrzeń do poruszania się pieszym oraz sterowanie ruchem drogowym preferujące transport samochodowy stanowią kierunki interwencji w obszarze infrastruktury pieszej.

4.2 Transport rowerowy

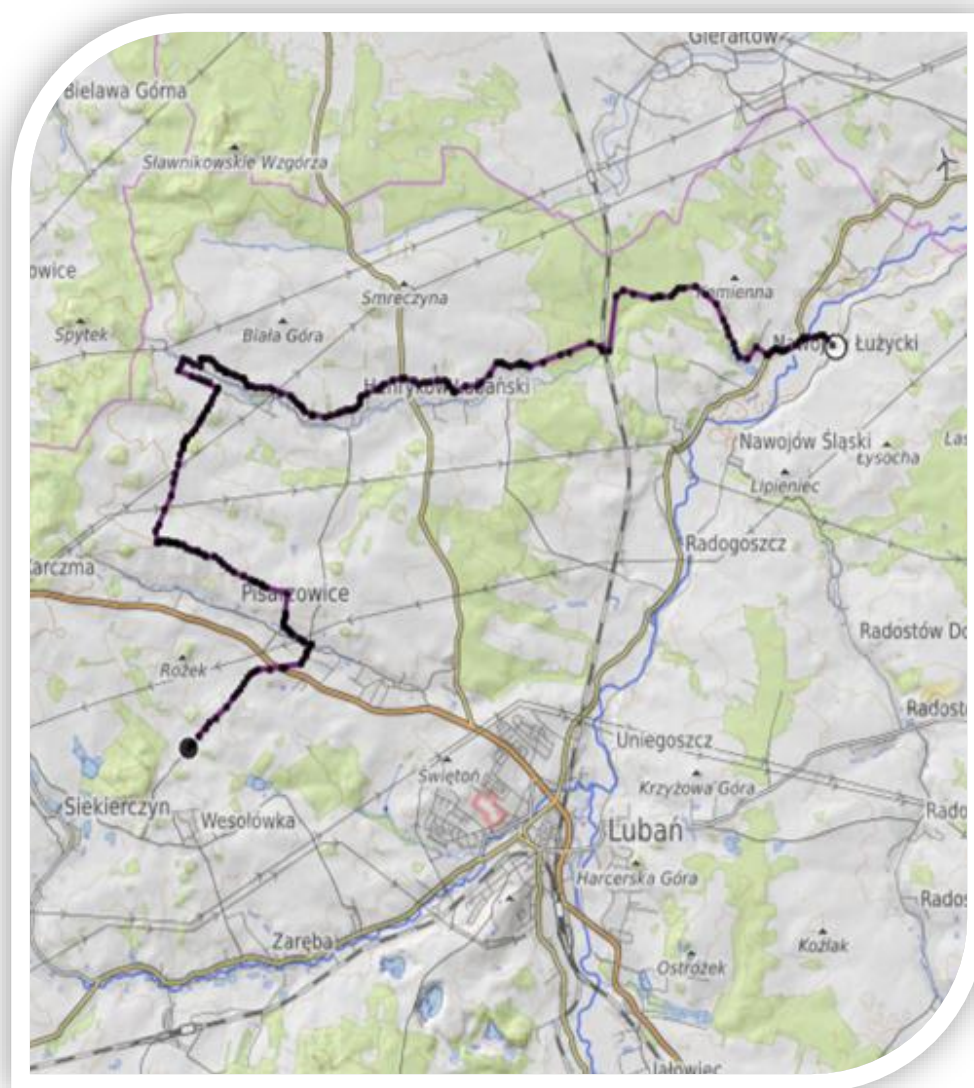
Infrastruktura dla ruchu rowerowego w Zachodnim Obszarze Integracji znajduje się obecnie w fazie planowania i rozwoju. W ZOI w roku 2020 było oddanych do użytku około 111,7 km dróg dla rowerów, z czego największą długość miały drogi dla rowerów w miastach Bolesławiec i Zgorzelec. W większości gmin ZOI nie ma jeszcze dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów. Infrastruktura dla ruchu rowerowego nie tworzy jednolitych ciągów rowerowych zarówno na obszarach gmin, jak i w połączeniach pomiędzy nimi.



Rysunek 1. Drogi dla rowerowe na terenie Miasta Bolesławca

Źródło: Urząd Miasta Bolesławiec.

Czynnikiem niekorzystnym dla rozwoju tej gałęzi transportu w codziennych podróżach międzygminnych jest ukształtowanie terenu w południowej części obszaru. Rozwój tej formy mobilności ograniczają również czynniki ekonomiczne i formalno-instytucjonalne.



Rysunek 2. Drogi dla rowerów na terenie gminy Luban

Źródło: Gmina Luban.

W przypadku konieczności redukcji kosztów inwestycji związanych z modernizacją infrastruktury drogowej w gminach, w pierwszej kolejności wstrzymuje się realizację budowy dróg dla rowerów. Problemem są również nieuregulowane sprawy własnościowe gruntów, w ramach których ma zostać poprowadzona ścieżka rowerowa co znacznie wydłuża czas przygotowania inwestycji.

Tabela 5. Długość dróg rowerowych ogółem w gminach ZOI

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) rok 2020
Gmina Bogatynia (m-w) ¹	7,6	6,7	88,2	0,6
Gmina Bolesławiec (m)	14,0	37,1	265,0	3,3
Gmina Bolesławiec (w)	10,2	11,4	111,8	1,0
Gmina Gromadka (w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Lubań (m)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Lubań (w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Nowogrodziec (m-w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Osiecznica (w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Pieńsk (m-w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Platerówka (w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Siekierczyn (w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Sulików (w)	0,0	0,5	-	0,0
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	0,0	8,5	-	0,8
Gmina Węgliniec (m-w)	0,0	10,5	-	0,9
Gmina Zawidów (m)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Zgorzelec (m)	14,5	22,0	151,7	2,0
Gmina Zgorzelec (w)	0,0	15,0	-	1,3
Zachodni Obszar Integracji	46,3	111,7	241,3	10,0
Dolny Śląsk	779,6	1 119,2	143,6	100,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Możliwości rozwoju tej formy mobilności leżą przede wszystkim w rozbudowie infrastruktury dla rowerów, promocji tej formy podróżowania wśród mieszkańców, wykorzystania walorów turystycznych regionu dla ruchu rowerowego, jak również w realizacji na terenie miast systemów typu „rower miejski”.

**Fotografia 1. Przykłady rozwiązań prorowerowych na terenie ZOI – Gmina Warta Bolesławiecka**

Źródło: Opracowanie własne.

¹ Według informacji przekazanej przez gminę Bogatynia – w badanym okresie na terenie gminy nie zlikwidowano żadnych ścieżek rowerowych, zatem wskaźnik dla 2020 r. winien być tożsamy z tym dla 2014 r. Różnica może wynikać ze zmiany kwalifikacji tego co w badanym okresie było uznawane za drogę rowerową.

Na przestrzeni analizowanych lat widoczny jest rozwój ścieżek/dróg rowerowych na terenie Zachodniego Obszaru Integracji. Niemniej jednak nadal nie tworzą one spójnego systemu i wymagają szeregu inwestycji. Docelowo powinny one łączyć miejscowości na terenie ZOI.

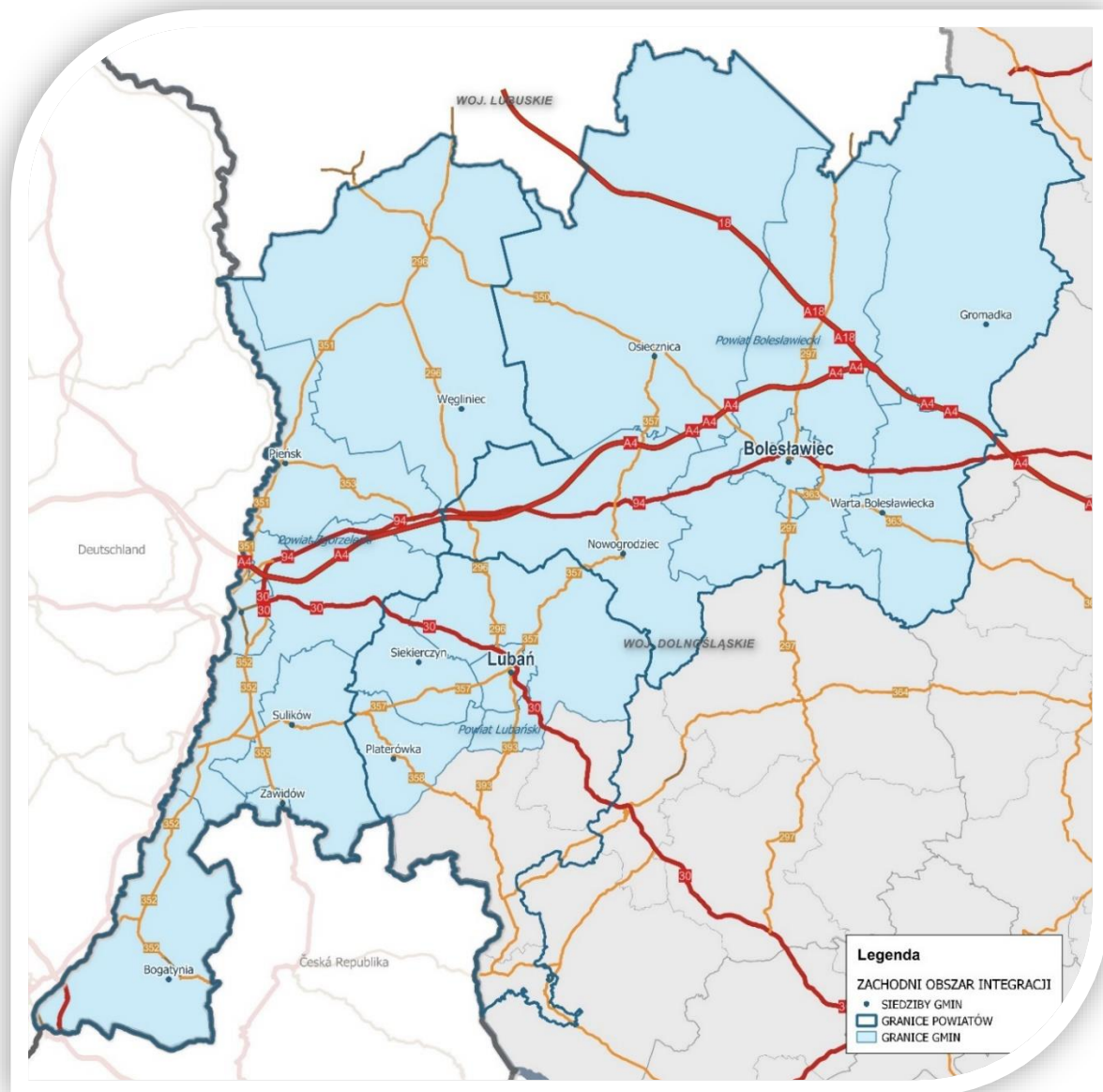
4.3 Transport drogowy

Wdrażanie zrównoważonej mobilności w obszarze ZOI ma zapewnić sprawny, funkcjonalny, bezpieczny oraz ekologiczny przepływ osób i towarów w transporcie drogowym. Transport w ZOI opiera się obecnie na rozbudowanej sieci dróg oraz rozwijającej się sieci kolejowej, w tym na rozszerzającej się ofercie istniejących i nowych pasażerskich połączeń kolejowych.

Układ drogowy tworzą drogi:

- autostrada A4 i A18,
- krajowe nr 30 i nr 94,
- wojewódzkie 296, 297, 351, 352, 355, 357, 358, 363,
- powiatowe,
- gminne.

Poniżej został pokazany rysunek przedstawiający układ drogowy w obszarze ZOI.



Rysunek 3. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich na terenie ZOI

Źródło: Opracowanie na podstawie BDL GUS.

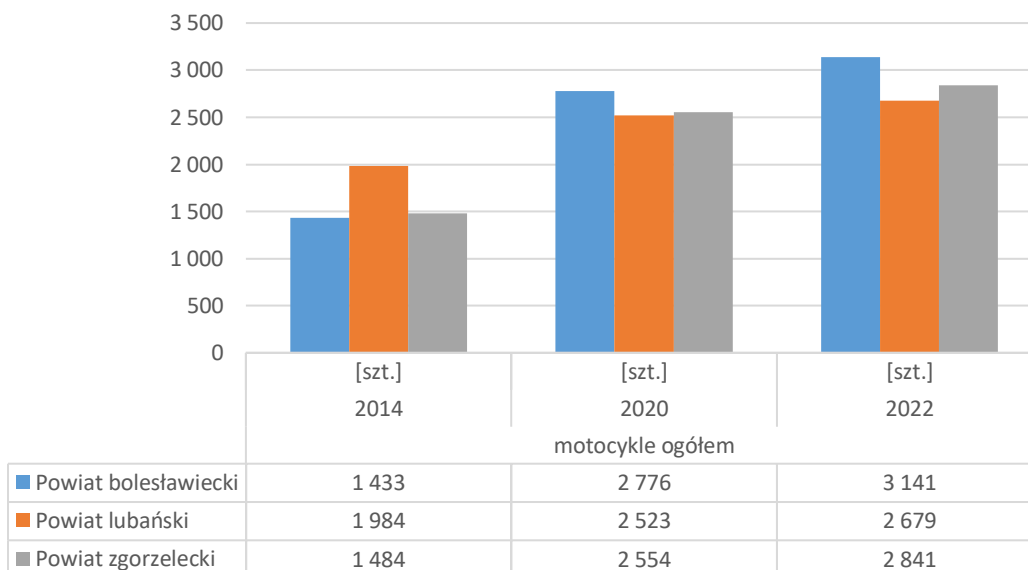
W celu zmniejszenia natężenia ruchu w miejscowościach ZOI należy rozważyć budowę obwodnic, ich budowa pozwala na:

- uspakajanie ruchu wewnątrz obszaru objętego obwodnicą,
- wyeliminowanie ruchu przejazdów tranzytowych,
- ograniczenie ruchu pojazdów ciężarowych lub co najmniej ich określonej grupy,
- wprowadzenie większego priorytetu dla pieszych, rowerzystów i pojazdów komunikacji zbiorowej co najmniej w obszarze centrum.

Działania takie pozwalają na zmniejszenie ruchu pojazdów, a przez to na wzrost poziomu bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie emisji liniowej oraz podniesienie komfortu życia mieszkańców.

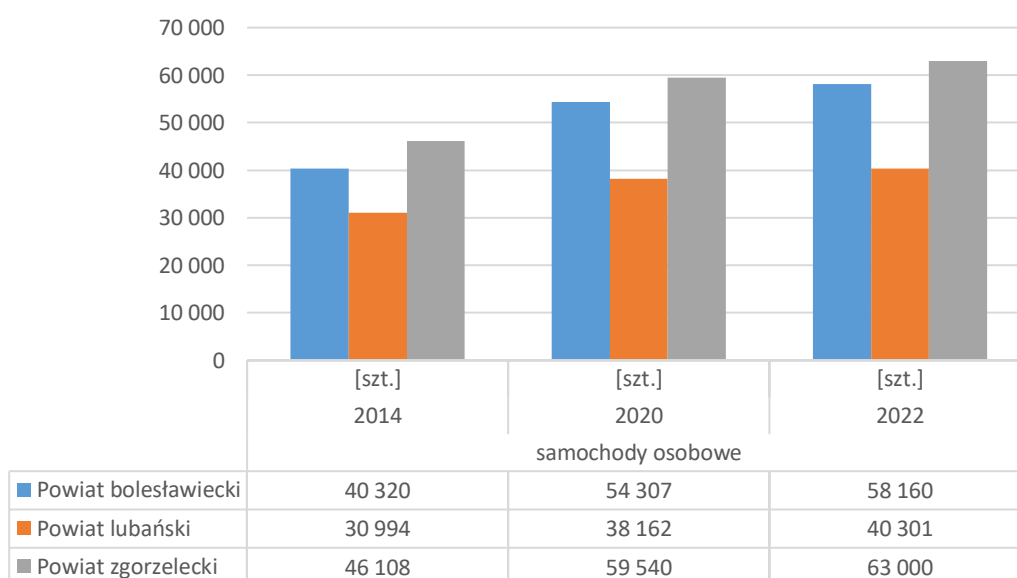
4.4 Transport indywidualny- samochodowy

W Polsce – jak i w większości krajów w Europie – w dalszym ciągu obserwuje się intensywny wzrost liczby motocykli oraz samochodów osobowych. Przekłada się to na wzrost zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczenia dróg, a także sprzyja rozwojowi zjawiska suburbanizacji. Poniżej przedstawiono porównanie liczby zarejestrowanych motocykli i pojazdów osobowych w latach 2014, 2020 i 2022 na obszarze ZOI.



Wykres 3. Liczba zarejestrowanych motocykli w powiatach ZOI

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Wykres 4. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiatach ZOI

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Przedstawione powyżej dane pokazują, że mieszkańcy ZOI traktują transport indywidualny, głównie samochód jako podstawowy środek transportu. Warunkami sprzyjającymi do rozwoju tego rodzaju transportu jest dostępność pojazdów (zarówno krajowych, jak i z zagranicy) rozwój i dostępność infrastruktury drogowej. Plany remontów i budowy nowych dróg pośrednio zachęcają do korzystania z tej formy transportu. Uzależnienie od samochodów osobowych prowadzi do problemów niemal w każdym obszarze polityki samorządów.

4.4.1 Analiza ruchu samochodowego

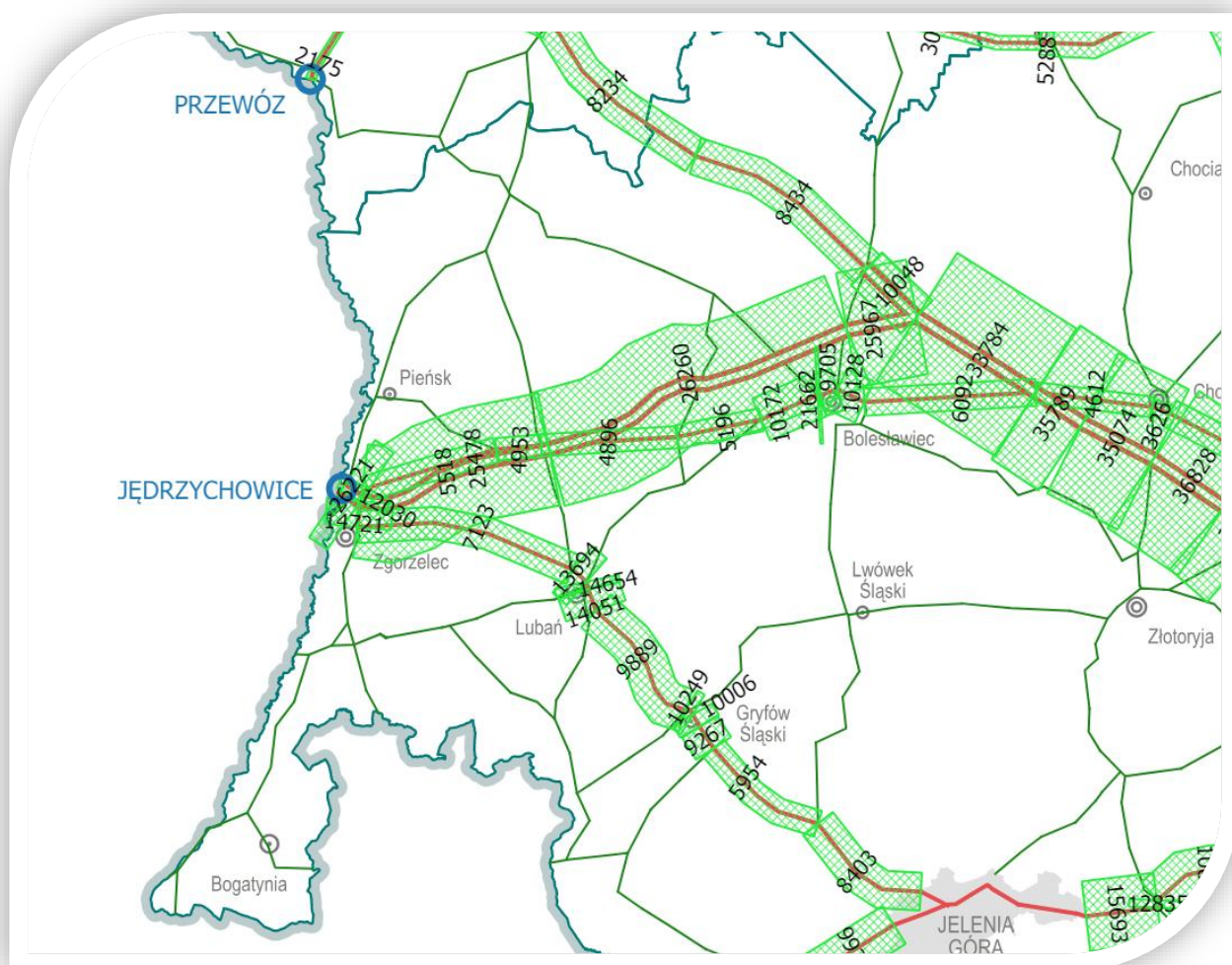
Na drogach ZOI występuje duży ruch samochodowy, co obrazują wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR). Ostatni Generalny Pomiar Ruchu został wykonany w 2020 roku a wcześniejszy w 2015 roku.

Według GPR 2020 wartość średniego dobowego ruchu rocznego (SDRR) w województwie dolnośląskim wynosiła:

- dla dróg krajowych 16 933 poj./dobę (przy SDRR dla kraju – 13 574 poj./dobę),
- dla dróg wojewódzkich 4 176 poj./dobę (przy SDRR dla kraju – 4 231 poj./dobę).

W porównaniu z GPR 2015 SDRR w GPR 2020 w województwie dolnośląskim na drogach krajowych ruch wzrósł o 29 % (przy średniej krajowej wynoszącej 21 %). W 2015 roku wynosił on 13 098 poj./dobę (przy średniej krajowej wynoszącej 11 178 poj./dobę). W obszarze ZOI w GPR 2020 odnotowano SDRR:

- na autostradzie A4, poniżej 30 tys. poj./dobę na odcinku z kierunku granicy Państwa do węzła Krzyżowa),
- na autostradzie A18, poniżej 11 tys. poj./dobę,
- drogach krajowych DK30 poniżej 15 tys. poj./dobę,
- na DK 94, poniżej 10 tys. poj./dobę.



Rysunek 4. Średni dobowy ruch pojazdów - GPR 2020

Źródło: GPR 2020, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Na drogach wojewódzkich SDRR w GPR 2020 w porównaniu z GPR 2015 wzrósł o blisko 22,5 % (przy średniej krajowej 20 %). W 2015 roku wynosił on 3 410 poj./dobę (przy średniej krajowej wynoszącej 3 520 poj./dobę).

4.4.2 Polityka parkingowa

Prawidłowo prowadzony system transportowy charakteryzuje się także konsekwentnie realizowaną polityką parkingową, zapewniającą możliwość sprawnego pozostawienia środka transportu w różnych punktach miasta. Możliwość znalezienia wolnego miejsca parkingowego jest nie tylko konieczna w pobliżu generatorów ruchu, ale także miejsc przesiadki z jednej formy transportu na drugą, czyli w węzłach przesiadkowych.

Współcześnie największym problemem miast jest brak miejsc parkingowych w centrach. Również na przykładzie obszaru ZOI uwidacznia się ta niedogodność.

Pozornie wydaje się, że najlepszym rozwiązaniem jest budowa nowych parkingów, jednak przykłady europejskie pokazują, że takie podejście powoduje większy popyt na miejsca parkingowe i wzrost

załączenia centrów miast. Jednym z elementów polityki parkingowej są strefy płatnego parkowania, które mają za zadanie uporządkować parkowanie oraz wymusić rotację pojazdów.

W obszarze ZOI funkcjonują cztery strefy płatnego parkowania:

- Strefa Płatnego Parkowania w Bolesławcu,
- Strefa Płatnego Parkowania w Zgorzelcu,
- Strefa Płatnego Parkowania w Lubaniu,
- Strefa Płatnego Parkowania w Nowogrodźcu.

4.4.2.1 Strefa płatnego parkowania w Bolesławcu

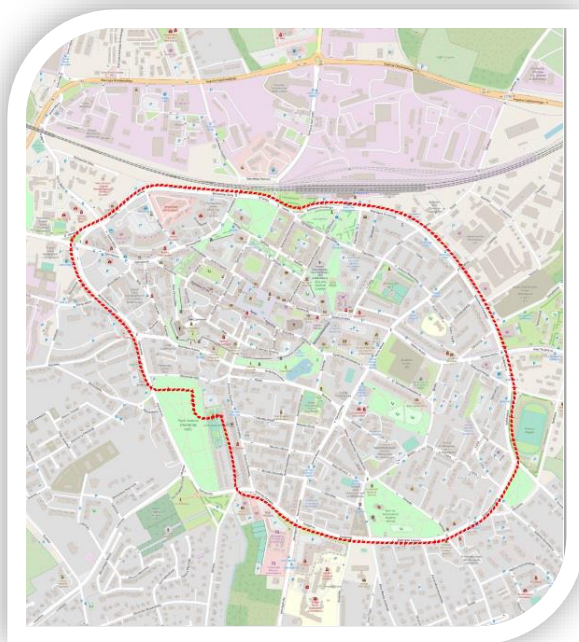
Niestrzeżoną strefę płatnego parkowania w Bolesławcu określono w uchwale nr XIX/205/2020 Rady Miasta Bolesławiec. Płatne parkowanie obowiązuje od poniedziałku do piątku, oprócz świąt w godzinach od 8.00 do 18.00.

Stawki za parkowanie zostały określone w wysokości:

- do pół godziny postoj - 1,00 zł;
- za pierwszą godzinę postoj - 3,00 zł;
- za drugą godzinę postoj - 3,60 zł;
- za trzecią godzinę postoj - 4,30 zł;
- za czwartą i kolejne godziny postoj - 3,00 zł.

Mieszkańcy mogą wykupić abonament okresowy np. na 1 miesiąc za kwotę 20 zł/ pojazd lub 12 miesięcy za kwotę 200 zł/ pojazd.

Strefa obejmuje 56 ulic, poniżej został przedstawiony zakres strefy płatnego parkowania.



Rysunek 5. Granice strefy płatnego parkowania w Bolesławcu

Źródło: Uchwała nr XIX/205/2020 Rady Miasta Bolesławiec.

4.4.2.2 Strefa płatnego parkowania w Zgorzelcu

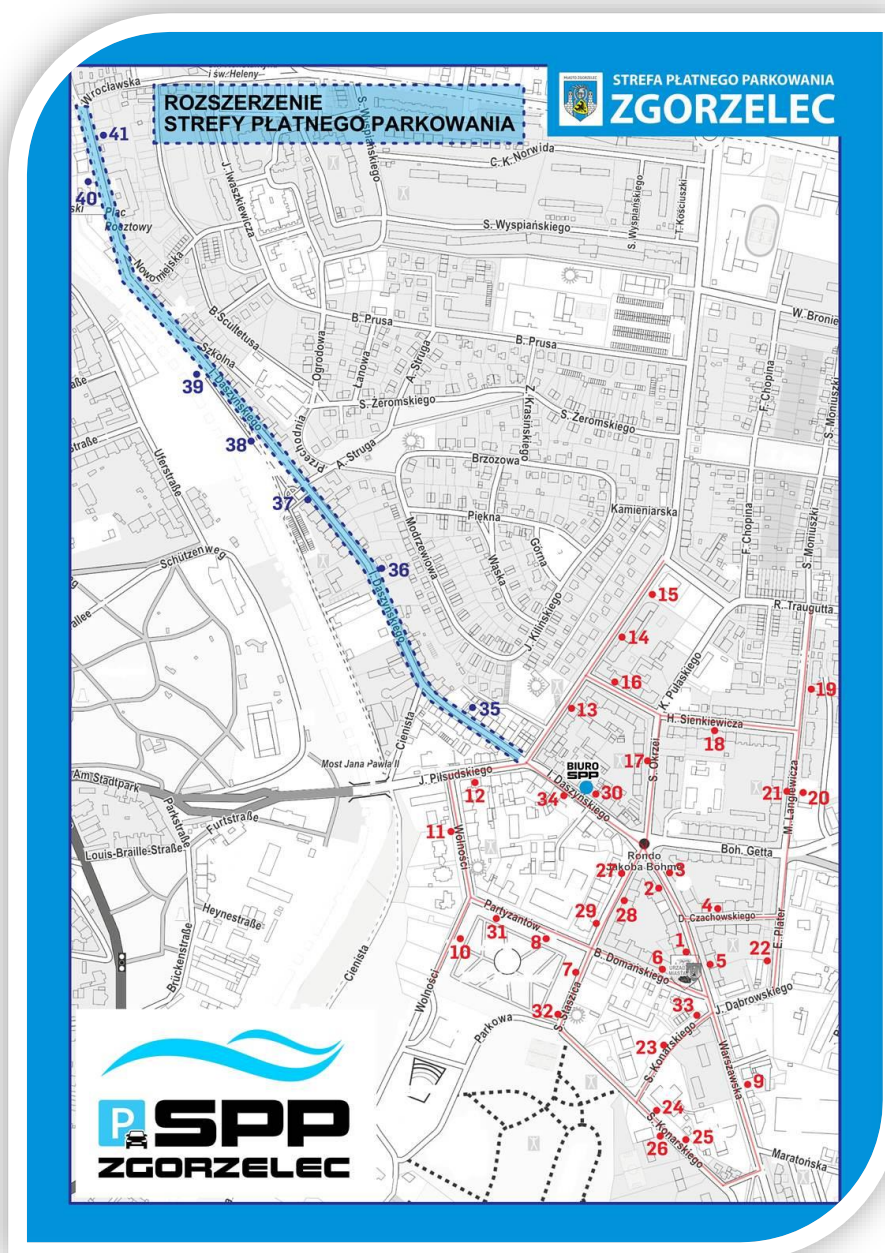
Niestrzeżoną strefę płatnego parkowania w Zgorzelcu określono w uchwale nr 372/2022 Rady Miasta Zgorzelec. Płatne parkowanie obowiązuje od poniedziałku do piątku od 8.00 do 17.00 z wyłączeniem dni wolnych ustawowo.

Stawki za parkowanie zostały określone w wysokości:

- do pół godziny postoju - 1,50 zł;
- za pierwszą godzinę postoju - 3,50 zł;
- za drugą godzinę postoju - 3,90 zł;
- za trzecią godzinę postoju - 4,30 zł;
- za czwartą i kolejne godziny postoju - 3,50 zł
- dzienna opłata za parkowanie w czasie funkcjonowania strefy płatnego parkowania – 15,00 zł

Mieszkańcy mogą wykupić abonament okresowy np. na 1 miesiąc za kwotę 20 zł/ pierwszy pojazd lub 12 miesięcy za kwotę 200 zł/ pierwszy pojazd.

Strefa obejmuje 14 ulic, poniżej został przedstawiony zakres strefy płatnego parkowania.



Rysunek 6. Granice strefy płatnego parkowania w Zgorzelcu

Źródło: Uchwała nr 372/2022 Rady Miasta Zgorzelec.

4.4.2.3 Strefa płatnego parkowania w Lubaniu

Niestrzeżoną strefę płatnego parkowania w Lubaniu określono w uchwale nr XXII/137/2020 Rady Miasta Lubań. Płatne parkowanie obowiązuje od poniedziałku do piątku od 10.00 do 18.00 z wyłączeniem dni wolnych ustawowo.

Stawki za parkowanie zostały określone w wysokości:

- do pół godziny postoju - 1,00 zł;
- za pierwszą godzinę postoju - 2,00 zł;

- za dwie godziny - 4,40 zł;
- za trzy godziny - 7,20 zł;
- za czwartą i kolejne godziny postoju - 2,00 zł
- dzienna opłata za parkowanie w czasie funkcjonowania strefy płatnego parkowania – 12,00 zł

Strefa obejmuje 4 ulice, poniżej został przedstawiony zakres strefy płatnego parkowania.



– obszar objęty SPP w granicach drogi gminnej nr 108996 D
– ul. Spółdzielczej w Lubianiu (na odcinku od skrzyżowania z Placem 3 Maja do skrzyżowania z ul. Ratuszową)



– obszar objęty SPP w granicach drogi gminnej nr 108997 D
– ul. Ratuszowej w Lubianiu (na odcinku od skrzyżowania z ul. Spółdzielczą do skrzyżowania z Placem Strażackim)



– obszar objęty SPP w granicach drogi gminnej nr 108999 D
– ul. Rynek w Lubianiu (na odcinku od skrzyżowania z ul. Wrocławską do skrzyżowania z ul. Tkacką)



– obszar objęty SPP w granicach drogi gminnej nr 108995 D
– ul. Brackiej w Lubianiu (na odcinku pomiędzy budynkiem przy ul. Brackiej 12 a skrzyżowaniem z ul. Grunwaldzką)

Rysunek 7. Granice strefy płatnego parkowania w Lubianiu

Źródło: Uchwała nr XXII/137/2020 Rady Miasta Lubań.

4.4.2.4 Strefa płatnego parkowania w Nowogrodźcu

Niestrzeżoną strefę płatnego parkowania w Nowogrodźcu określono w uchwale nr XLIX/315/22 Rady Miasta Nowogrodziec. Płatne parkowanie obowiązuje od poniedziałku do piątku od 8.00 do 16.00 z wyłączeniem dni wolnych ustawowo.

Stawki za parkowanie zostały określone w wysokości:

- do pół godziny postoj – brak opłaty;
- za pierwszą godzinę postoj – 1,00 zł;
- za drugą godzinę postoj – 1,20 zł;
- za trzecią godzinę postoj – 1,40 zł;
- za czwartą i każdą kolejną – 1,00 zł

Poniżej został przedstawiony zakres strefy płatnego parkowania.



Rysunek 8. Granice strefy płatnego parkowania w Nowogrodźcu

Źródło: Uchwała nr XLIX/315/22 Rady Miasta Nowogrodziec.

4.4.3 Podsumowanie

W rzeczywistości zrównoważone zarządzanie parkingami może pomóc w uwolnieniu cennej przestrzeni publicznej, zwiększyć atrakcyjność miast, wspierać lokalną gospodarkę, zmniejszyć zatłoczenie na drogach, poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego, zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza, a ponadto generować przychody na inwestycje w zrównoważoną mobilność i ulepszenia miejskie.

Mając na uwadze, że strefy płatnego parkowania działają obecnie w czterech miastach na obszarze ZOI należy w przyszłości rozważyć:

- opracowanie wspólnej polityki parkingowej dla całego obszaru,
- usprawniać funkcjonowanie istniejących stref np. poprzez różnicowanie stawek opłat za postój w podziale na podstrefy – im bliżej centrum lub w wybranych lokalizacjach przy istotnych generatorach ruchu, tym wyższa opłata,
- rozszerzać na podstawie stosownych badań i analiz istniejące strefy płatnego parkowania o kolejne ulice,
- należy stosować najnowsze rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne wspomagające działalność stref płatnego parkowania,
- przeprowadzać analizy zasadności wprowadzania polityki parkingowej w kolejnych miejscowościach na obszarze ZOI,
- porządkować parkowanie pojazdów poprzez systematyczne egzekwowanie przepisów dot. parkowania,
- tworzyć specjalne miejsca parkingowe dla autobusów turystycznych w centrach miast i miejscowości i stałe miejsca parkingowe oraz parkingi dla nich poza centrum.

4.5 Transport Zbiorowy

Zrównoważony rozwój mobilności polega na szukaniu rozwiązań wspierających alternatywne środki transportu wobec samochodu tj. między inny transport zbiorowy. Zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców i wybór alternatywnych środków transportu przez mieszkańców ZOI pozwoli na:

- zmniejszenie natężenia ruchu na drogach wynikające ze spadku zapotrzebowania na korzystanie z samochodu osobowego w podróżach obligatoryjnych,
- wzrost poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie jego zagrożonych uczestników (głównie pieszych),
- zmniejszenie poziomu emisji liniowej – komunikacyjnej, w tym szczególnie NO_x, CO₂ i PM 2,5,
- zmniejszenie zapotrzebowania na miejsca postojowe (parkingowe) w centrach miast i miejscowościach w ZOI,
- wzrost mobilności aktywnej mieszkańców, m.in. poprzez dojście piesze lub dojazd rowerem do pobliskiego przystanku.

Pomimo braku zapisów w większości dokumentów strategicznych oraz niskiej zgodności ich zapisów z ideą zrównoważonej mobilności miejskiej, jednostki podjęły już pierwsze kroki związane z rozwojem zrównoważonej mobilności miejskiej w ZOI. Efektem ich działań jest przede wszystkim rozwój transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej (organizowanego jako komunikacja miejska, gminna i powiatowa przez powiaty i gminy).

4.5.1 Transport autobusowy

W gminach ZOI funkcjonuje autobusowa komunikacja:

- miejska:
 - w Bolesławcu, realizowana przez Miejski Zakład Komunikacji w Bolesławcu sp. z o.o. (dalej także jako MZK w Bolesławcu),
 - w Zgorzelcu, realizowana przez firmę Astel,
 - w Lubaniu, realizowana przez firmę F.H.U. „Bielawa”,
- gminna – realizowana przez prywatnych przewoźników, która zapewnia głównie dowóz dzieci do szkół,
- powiatowa – realizowana przez prywatnych przewoźników, która zapewnia połączenia w obrębie powiatów, w tym dowóz dzieci do szkół ponadpodstawowych,
- ponadpowiatowa – realizowana przez prywatnych przewoźników na zasadach komercyjnych, która łączy obszar ZOI z innymi miastami w województwie oraz kraju.

4.5.2 Komunikacja miejska

Bolesławiec

W ramach komunikacji miejskiej na terenie miasta Bolesławiec funkcjonuje 12 linii. Poniżej w tabeli został przedstawiony wykaz linii oraz schemat komunikacji miejskiej.

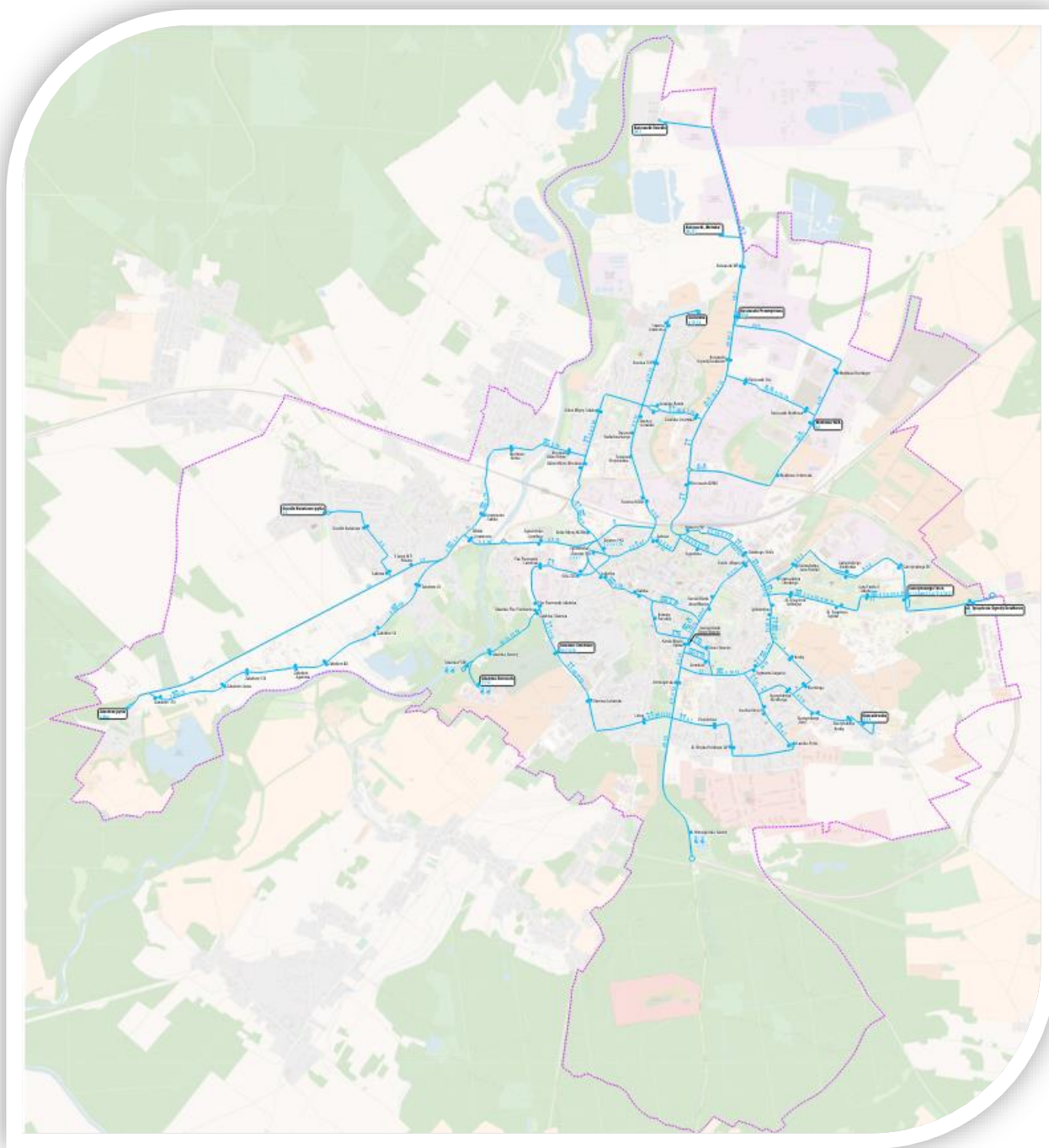
Tabela 6. Linie komunikacji miejskiej w mieście Bolesławiec

Nr i nazwa linii	Trasa na terenie miasta
Linia nr 0 Gałczyńskiego pętla – Gałczyńskiego pętla	GAŁCZYŃSKIEGO pętla – Gałczyńskiego – Staroszkolna – Chrobrego – Dworzec PKP – Kościuszki (wybrane kursy: Kościuszki – Modłowa – Kościuszki) – Góralska – Dolne Młyny – Orla – Plac Piastowski (wybrane kursy: Gdańska – Gdańska EUROCASH – Gdańska) – Śluzowa Cmentarz – Leśna – Zwycięstwa – Al. Wojska Polskiego – Łasicka – Zygmunta Augusta – Spółdzielcza – Staroszkolna – Gałczyńskiego – GAŁCZYŃSKIEGO pętla (linia jednokierunkowa)
Linia nr 1 Gałczyńskiego pętla – Gałczyńskiego pętla	GAŁCZYŃSKIEGO pętla – Gałczyńskiego – Staroszkolna – Chrobrego – Spółdzielcza – Zygmunta Augusta – Łasicka – Al. Wojska Polskiego – Zwycięstwa – Leśna – Śluzowa Cmentarz (wybrane kursy: Śluzowa – Gdańska – Gdańska EUROCASH – Gdańska) – Plac Piastowski – Orla – Dworzec PKS – Dolne Młyny – Góralska – Kościuszki (wybrane kursy: Kościuszki – Modłowa – Kościuszki) – Ogrodowa – Chrobrego – Staroszkolna – Gałczyńskiego – GAŁCZYŃSKIEGO pętla (linia jednokierunkowa)
Linia nr 2 Gałczyńskiego – Zabobrze	GAŁCZYŃSKIEGO pętla – Gałczyńskiego – Staroszkolna – Chrobrego – Dworzec PKP /z powrotem Ogrodowa/ – Sądowa – Dworzec PKS – Dolne Młyny – Bema – Ceramiczna – Zabobrze – ZABOBRZE PĘTLA
Linia nr 3 Osiedle Kwiatowe – Gałczyńskiego pętla	GAŁCZYŃSKIEGO pętla – Jana Pawła II – Al. Tysiąclecia – Chrobrego – Dworzec PKP /z powrotem Ogrodowa/ – Sądowa – Dworzec PKS – Zgorzelecka – Widok – Gen. A.E.F. „Nila” – Różana – Sadowa – Tulipanowa (Osiedle Kwiatowe I) – Stokrotek (OSIEDLE KWIATOWE pętla) (wybrane kursy: Świerkowa – Widok – Narcyzów – Stokrotek)
Linia nr 4 Konradowska – Graniczna (Osiedle Kościuszki)	KONRADOWSKA – Starzyńskiego – Łasicka – Al. Wojska Polskiego – Zwycięstwa – Jeleniogórska – Karola Miarki – Żwirki i Wigury – Chrobrego – Dworzec PKP /z powrotem Ogrodowa/ – Sądowa – Staszica – GRANICZNA (wybrane kursy w sobotę i w niedzielę: Staszica – Góralska – Kościuszki – KOŚCIUSZKI „MRÓWKA” – KOŚCIUSZKI OSIEDLE) <u>TRASA W NIEDZIELĘ:</u> ŚLUZOWA CMENTARZ – Leśna – Jeleniogórska – Karola Miarki – Żwirki i Wigury – Chrobrego – Dworzec PKP – Sądowa – Staszica – Graniczna – Góralska – Kościuszki – KOŚCIUSZKI „MRÓWKA” – KOŚCIUSZKI OSIEDLE
Linia nr 5 Osiedle Kwiatowe – Gałczyńskiego pętla	OSIEDLE KWIATOWE – Sadowa – Ceramiczna – Mostowa – Dolne Młyny – Staszica – Łokietka – Kubika – Karola Miarki – Górników – Zygmunta Augusta – Spółdzielcza – Al. Tysiąclecia – Jana Pawła II – GAŁCZYŃSKIEGO pętla
Linia nr 6 Kościuszki – Gałczyńskiego pętla	Gałczyńskiego pętla – Jana Pawła II – Al. Tysiąclecia – Chrobrego – Dworzec PKP /z powrotem Ogrodowa/ – Sądowa – Dworzec PKS – Dolne Młyny – Góralska – Kościuszki (wybrane kursy: Kościuszki – Modłowa) – KOŚCIUSZKI PRZEMYSŁOWA

ELEMENTY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ ZACHODNIEGO OBSZARU INTEGRACJI

Linia nr 7 Konradowska – Kościuszki	KONRADOWSKA – Starzyńskiego – Łasicka – Al. Wojska Polskiego – Zwycięstwa – Jeleniogórska – Karola Miarki – Żwirki i Wigury – Chrobrego – Dworzec PKP/z powrotem Ogrodowa/ - Sądowa – Dworzec PKS (wybrane kursy: Staszica – GRANICZNA) – Góralska – Kościuszki (wybrane kursy: Kościuszki Mrówka) – KOŚCIUSZKI OSIEDLE
Linia nr 9 Konradowska – Gałczyńskiego pętla	KONRADOWSKA - Starzyńskiego – Kleeberga – Kosiby – Spółdzielcza –Al. Tysiąclecia – Jana Pawła – GAŁCZYŃSKIEGO pętla
Linia nr 10 Gałczyńskiego pętla – Zabobrze pętla	GAŁCZYŃSKIEGO pętla – Jana Pawła II – Al. Tysiąclecia – Spółdzielcza – Zygmunta Augusta – Dzieci Wrześni /z powrotem Karola Miarki, Górników/ - Komuny Paryskiej – Kubika – Łokietka – Dworzec PKS – Dolne Młyny – Mostowa – Bema – Ceramiczna – ZABOBRZE PĘTLA
Linia nr 11 Gałczyńskiego pętla – Gdańska Eurocash	GAŁCZYŃSKIEGO pętla – Jana Pawła II – Al. Tysiąclecia – Żwirki i Wigury – Karola Miarki – Jeleniogórska – Leśna – Śluzowa – Śluzowa Cmentarz – Gdańska – GDAŃSKA EUROCASH
Linia nr 12 Graniczna pętla – Gdańska Eurocash	GRANICZNA – Staszica – Sądowa – Ogrodowa – Chrobrego – Spółdzielcza – Zygmunta Augusta – Jeleniogórska – Leśna – Śluzowa – Gdańska – GDAŃSKA EUROCASH

Źródło: Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Bolestawcu.



Rysunek 9. Schemat komunikacji miejskiej w Bolesławcu

Źródło: Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Bolesławcu.

Obecnie komunikacja zbiorowa na terenie Bolesławca jest bezpłatna.

Zgorzelec

Na obszarze miasta Zgorzelca funkcjonują 3 linie komunikacji miejskiej oraz jedna linia transgraniczna Zgorzelec/ Görlitz. Poniżej w tabeli przedstawiono wykaz linii komunikacji miejskiej.

Tabela 7. Linie komunikacji miejskiej w mieście Zgorzelec

Nr i nazwa linii	Trasa na terenie miasta
Linia nr 3 E. Orzeszkowej - ul. Bolesławiecka oraz ul. Bolesławiecka - E. Orzeszkowej	Bolesławiecka - Lubańska - Kościuszki - Broniewskiego - Poniatowskiego - Traugutta - Tuwima - Armii Krajowej - E. Plater - Warszawska - Łużycka - E. Orzeszkowej oraz E. Orzeszkowej - Łużycka - Warszawska - Zgorzelec Centrum (Dąbrowskiego - nowy przystanek) - Armii Krajowej - Tuwima - Traugutta - Poniatowskiego - Kościuszki - Lubańska - Bolesławiecka
Linia nr 4 ul. Krańcowa - ul. Reymonta oraz ul. Reymonta - ul. Krańcowa	Krańcowa - Lubańska - Kościuszki - Broniewskiego - Poniatowskiego - Langiewicza - E. Plater - Warszawska - Łużycka - Orzeszkowej (część kursów) - Reymonta oraz Reymonta - Orzeszkowej (część kursów) - Łużycka - Warszawska - Zgorzelec Centrum (Dąbrowskiego - nowy przystanek) - Langiewicza - Poniatowskiego - Broniewskiego - Kościuszki - Lubańska - Krańcowa
Linia nr 5 ul. Bolesławiecka - ul. Reymonta (pętla)	Bolesławiecka - Lubańska - Kościuszki - Broniewskiego - Poniatowskiego - Traugutta - Tuwima - Armii Krajowej - E. Plater - Warszawska - Łużycka - Reymonta
Linia nr A Wydłużona Görlitzka linia autobusowa	Partyzantów – Dom Kultury, Zgorzelec Centrum (Dąbrowskiego), Sienkiewicza – Poczta oraz Piłsudskiego Granica.

Źródło: Strona internetowa bus.zgorzelec.eu.

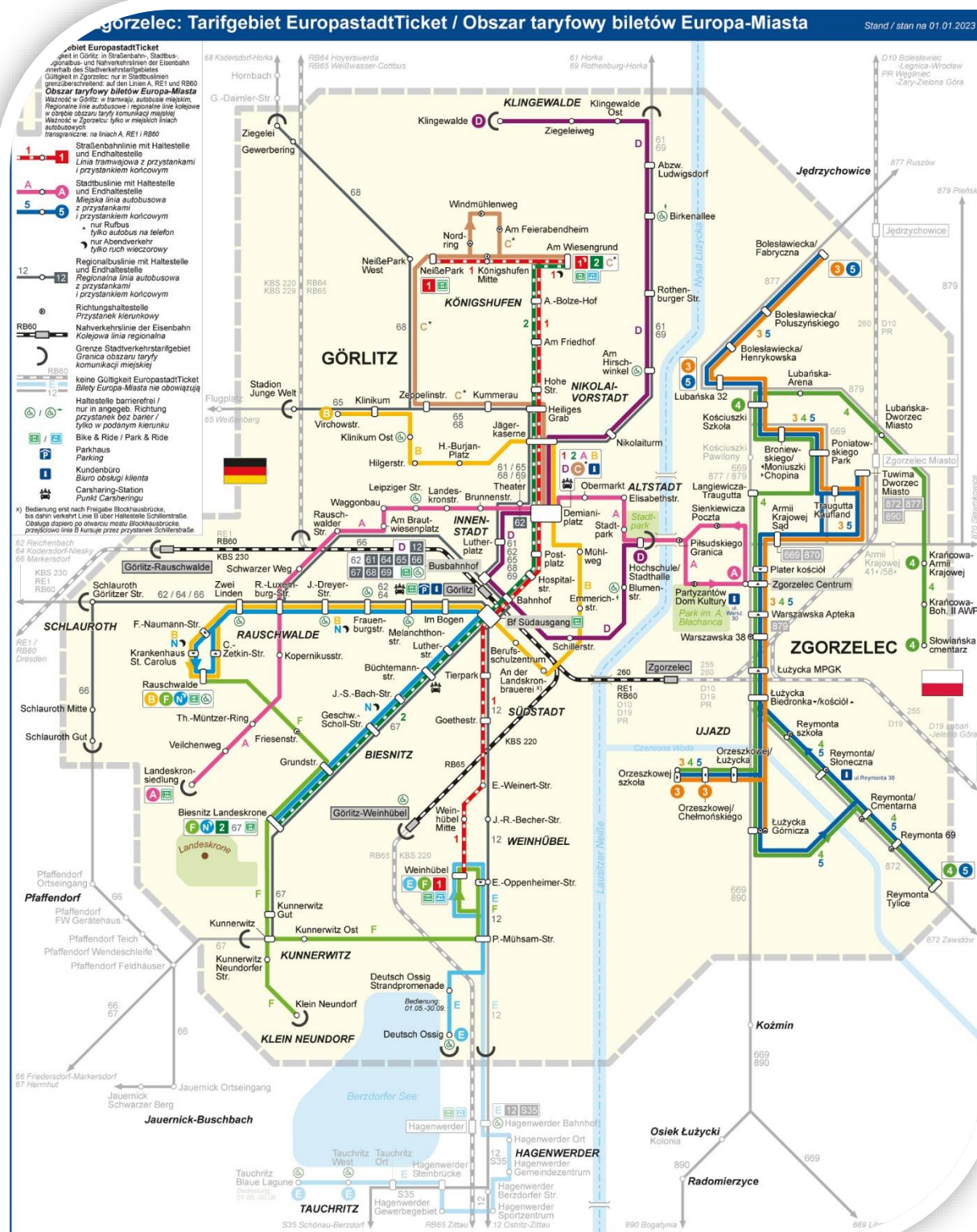
Bilety w komunikacji miejskiej w Zgorzelcu są płatne a ich ceny wynoszą:

- bilet normalny - 3,5 zł,
- bilet ulgowy – 2 zł,
- bilet miesięczny – 100 zł.

Ponadto na terenie Zgorzelca obowiązuje tzw. jeden bilet Europa-Miasta Zgorzelec/Görlitz.

Zakres obowiązywania biletu Europa-Miasta obejmuje obszar taryfowy komunikacji miejskiej w Görlitz zgodnie z postanowieniami taryfowymi ZVON, całą linię transgraniczną A, pociągi przewoźnika kolejowego Die Länderbahn GmbH DLB pomiędzy stacjami Görlitz i Zgorzelec oraz linie 3, 4 i 5 realizowane w ramach komunikacji miejskiej na obszarze miasta Zgorzelec.

Poniżej został przedstawiony schemat komunikacji zbiorowej, na której obowiązuje jeden bilet Europa-Miasta Zgorzelec/Görlitz.



Rysunek 10. Schemat komunikacji zbiorowej, na której obowiązuje jeden bilet Europa-Miasta Zgorzelec/Görlitz

Źródło: strona internetowa www.bus.zgorzelec.eu.

Lubań

Na obszarze miasta Lubań funkcjonuje 5 linii komunikacji miejskiej. Poniżej w tabeli przedstawiono wykaz linii komunikacji miejskiej.

Tabela 8. Linie komunikacji miejskiej w mieście Lubań

Nr i nazwa linii	Trasa na terenie miasta
Linia nr 1	Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Księginki/Stawowa - Księginki/Stawowa - Leśna/Bema - Kościuszki/Zamkowa - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Armii Krajowej/Mickiewicza - Zawidowska/Szpital - Zawidowska/Szpital - Esperantystów/ZEHS - Esperantystów/Transformator - Kazimierza Wielkiego/Pętla - Kazimierza Wielkiego/Apteka - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Kościuszki/Zamkowa - Leśna/Bema - Księginki/Stawowa
Linia nr 2	Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Księginki/Stawowa - Leśna/Bema - Kościuszki/Zamkowa - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Parkowa - Kopernika KZL - Esperantystów/ZEHS - Powiatowe Centrum Edukacyjne - Kazimierza Wielkiego/Pętla - Kazimierza Wielkiego/Apteka - Kopernika KZL - Podwale/Ratuszowa - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów
Linia nr 3	Księginki/Stawowa - Leśna/Bema - Kościuszki/Zamkowa - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Armii Krajowej/Mickiewicza - Zawidowska/Szpital - Zawidowska/Szpital - Esperantystów/ZEHS - Esperantystów/Transformator - Kazimierza Wielkiego/Pętla - Kazimierza Wielkiego/Apteka - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Kolejowa/Krzyż - Główna/Amper - Główna/Transformator - Główna/Różana sklep - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Armii Krajowej/Mickiewicza - Zawidowska/Szpital - Zawidowska/Szpital - Esperantystów/ZEHS - Esperantystów/Transformator - Kazimierza Wielkiego/Pętla - Kazimierza Wielkiego/Apteka - Kopernika KZL - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów
Linia nr 4	Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Parkowa - Armii Krajowej/Mickiewicza - Esperantystów/ZEHS - Powiatowe Centrum Edukacyjne - Kazimierza Wielkiego/Pętla - Kazimierza Wielkiego/Apteka - Kopernika KZL - Podwale/Ratuszowa - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Podwale/Ratuszowa - Powiatowe Centrum Edukacyjne - Kazimierza Wielkiego/Pętla - Kazimierza Wielkiego/Apteka - Armii Krajowej/Mickiewicza - Parkowa - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów
Linia nr 5	Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Kolejowa/Krzyż - Główna/Amper - Główna/Transformator - Główna/Różana sklep - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Podwale/Ratuszowa - Armii Krajowej/Mickiewicza - Esperantystów/ZEHS - Esperantystów/Transformator - Kazimierza Wielkiego/Pętla - Kazimierza Wielkiego/Apteka - Kopernika KZL - Podwale/Ratuszowa - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów

Źródło: Strona internetowa www.luban.pl/komunikacja.

Bilety w komunikacji miejskiej w Lubaniu są płatne a ich ceny wynoszą:

- bilet jednorazowy normalny – 3,00 zł,
- bilet jednorazowy ulgowy – 1,50 zł.

4.5.3 Komunikacja gminna, powiatowa i międzypowiatowa

Komunikacja gminna

Komunikacja zbiorowa o charakterze gminnych przewozów na obszarze ZOI obecnie funkcjonuje w czterech gminach tj.:

- Gromadka,
- Pieńsk,
- Sulików,
- Bogatynia,
- Nowogrodziec.

Poniżej w tabeli przedstawiono linie komunikacji zbiorowej funkcjonujące na obszarze ww. gmin.

Tabela 9. Wykaz linii komunikacji zbiorowej o charakterze gminnym

Lp.	Gmina	Przebieg linii	Przewoźnik
1	Gromadka	Gromadka - Wierzbowa	PKS Bolesławiec
2	Gromadka	Gromadka - Wierzbowa	PKS Bolesławiec
3	Gromadka	Gromadka - Wierzbowa	PKS Bolesławiec
4	Gromadka	Gromadka - Wierzbowa	PKS Bolesławiec
5	Pieńsk	Bielawa Górna – Pieńsk – Bielawa Górna	Przewozy osobowe Pacholarz Mieczysław
6	Sulików	Miedziana - Bierna - Sulików	PKS Leśna
7	Sulików	Mikułowa (PKS) - Studniska Górne - Sulików (Rynek)	PKS Leśna
8	Sulików	Mikułowa (PKS) - Studniska Górne - Sulików (Rynek)	PKS Leśna
9	Sulików	Wielichów - Bierna - Sulików (Rynek)	PKS Leśna
10	Sulików	Stary Zawidów - Skrzydlice - Sulików (Rynek)	PKS Leśna
11	Sulików	Wilka Bory - Ksawerów - Sulików (Rynek)	PKS Leśna
12	Bogatynia	Jasna Góra – Bogatynia KWB Turów	GTL Sp. z o.o.
13	Bogatynia	Kopaczów- przy Kościele – KWB Turów	GTL Sp. z o.o.
14	Bogatynia	Kopaczów- KWB Turów – Zatonie	GTL Sp. z o.o.
15	Bogatynia	Bogatynia- KWB Turów	GTL Sp. z o.o.
16	Bogatynia	Bogatynia Wyczółkowskiego- Bogatynia	PKS Przemyśl Sp z o.o.
17	Bogatynia	Bogatynia kontiki- Bogatynia	PKS Przemyśl Sp z o.o.
18	Bogatynia	Kopaczów – Bogatynia	PKS Przemyśl Sp z o.o.
19	Bogatynia	Opolno Zdrój – Bogatynia	PKS Przemyśl Sp z o.o.
20	Bogatynia	Bogatynia – Trzciniec	F.H.U. „Bielawa” Bielecki Krzysztof
21	Bogatynia	Bogatynia – Trzciniec	F.H.U. „Bielawa” Bielecki Krzysztof
22	Bogatynia	Kopaczów – Trzciniec	F.H.U. „Bielawa” Bielecki Krzysztof
23	Bogatynia	Opolno Zdrój – Trzciniec	F.H.U. „Bielawa” Bielecki Krzysztof
24	Bogatynia	Bogatynia – Trzciniec	F.H.U. „Bielawa” Bielecki Krzysztof

ELEMENTY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ ZACHODNIEGO OBSZARU INTEGRACJI

25	Bogatynia	Porajów – Trzcinec	F.H.U. „Bielawa” Bielecki Krzysztof
26	Bogatynia	Opolno Zdrój – Trzcinec	F.H.U. „Bielawa” Bielecki Krzysztof
27	Bogatynia	Bogatynia – Trzcinec	F.H.U. „Bielawa” Bielecki Krzysztof
28	Bogatynia	Bogatynia – Trzcinec	F.H.U. „Bielawa” Bielecki Krzysztof
29	Nowogrodziec	Bolesławiec – Nowogrodziec – Gościszów	PKS Bolesławiec
30	Nowogrodziec	Bolesławiec – Parzyce – Zebrzydowa – Godziszów – Wykroty – Gierałtów – Nowogrodziec	PKS Bolesławiec
31	Nowogrodziec	Nowogrodziec – Parzyce – Zebrzydowa – Tomisław – Osiecznica	PKS Bolesławiec

Źródło: Materiały własne gmin ZOI.

Wszystkie przewozy realizowane są na podstawie wydanych zezwoleń/ zaświadczeń przewozu przez władze ww. gmin.

Komunikacja Powiatowa

Obszar ZOI obejmuje trzy powiaty tj.:

- Bolesławiecki,
- Zgorzelecki,
- Lubawski.

Obecnie w ramach ww. powiatów realizowane są linie komunikacji zbiorowej wskazane w tabelach poniżej.

Tabela 10. Wykaz linii komunikacji zbiorowej, na które zezwolenia/ zaświadczenia przewozów wydał Starosta Bolesławiecki

Powiat Bolesławiecki		
Lp.	Nazwa Linii	Nr zezwolenia/ zaświadczenia
1	Zabłocie - Nowogrodziec	019
2	Kierzno – Nowa wieś	018
3	Nowogrodziec - Nowogrodziec	017
4	Gromadka - Wierzbowa	1/2023
5	Olszanica - Zagrodno	001/2020
6	Jadwisin - Zagrodno	003/2020
7	Łukaszów - Zagrodno	002/2020
8	Parowa - Ołobok	1/2020
9	Bolesławiec – Jurków	001/2024
10	Gierałtów - Nowogrodziec	011
11	Bolesławiec – Otok – Bolesławiec	39
12	Bolesławiec – Kruszyn – Lipiany - Bolesławiec	13
13	Lwówek Śląski - Skorzynice	01/11/16
14	Lwówek Śląski - Kotliska – Lwówek Śląski	02/11/16

ELEMENTY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ ZACHODNIEGO OBSZARU INTEGRACJI

15	Lwówek Śląski - Nagórze	03/11/16
16	Lwówek Śląski-Kotliska-Niwnice Wieś-Lwówek Śląski	07/11/16
17	Lwówek Śląski – Gradówek – Gryfów Śląski	09/08
18	Lwówek Śląski – Marczów – Bełczyna – Wleń	007/05
19	Lwówek Śląski – Gradówek – Niwnice – Radłówka – Lwówek Śląski	14/11/16
20	Lwówek Śląski – Dworek- Pieszków – Bielanka – Lwówek Śląski	18/11/16
21	Lwówek Śląski – Nagórze – Lwówek Śląski	21/11/16
22	Lwówek Śląski – Skała – Chmielno - Lwówek Śląski	16/11/16
23	Lwówek - Kotliska - Niwnice – Radłówka - Lwówek Śląski	11/12
24	Lwówek Śląski - Dłużec –Dębowy Gaj – Górczyca – Lwówek Śląski	13/11/13/14/16
25	Lwówek Śląski – Żerkowice – Rakowice Małe – Lwówek Śląski	15/11/16
26	Lwówek Śląski – Dworek – Lwówek Śląski	12/11/16
27	Lwówek Śląski – Mojesz – Lwówek Śląski	19/11/16
28	Lwówek Śląski – Żerkowice – Chmielno – Lwówek Śląski	17/11/16

Źródło: Materiały Starostwa Bolesławieckiego.

Tabela 11. Wykaz linii komunikacji zbiorowej, na które zezwolenia/ zaświadczenia przewozów wydał Starosta Zgorzelecki

Powiat Zgorzelecki		
Lp.	Nazwa Linii	Nr zezwolenia/ zaświadczenia
1	Ruszków – Węgliniec – Zgorzelec	0000216
2	Zawidów – Bierna - Zgorzelec	0000171
3	Sulików – Studniska Dolne – Zgorzelec	0000239
4	Sulików – Tylice – Zgorzelec	0000240
5	Sulików Rynek – Kunów – Zgorzelec PKP Miasto	0000009
6	Sulików Rynek – Studniska Dolne – Zgorzelec PKP Miasto	0000010
7	Zgorzelec – Trójca – Sławnikowice	0000174
8	Zawidów – Koźmin – Zgorzelec	0000007
9	Zawidów ul. Zgorzelecka – Koźmin – Zgorzelec PKP Miasto	0000194
10	Zawidów PKP – Koźmin – Zgorzelec PKP Miasto	0000195
11	Zgorzelec – Krzewina – Bogatynia	0000155
12	Zgorzelec – Krzewina – Bogatynia	0000214
13	Zgorzelec – Jerzmanki	0000227
14	Zgorzelec – Żaki Średnie – Żarska Wieś	0000228
15	Krzewna – Koźlice - Zgorzelec	0000170
16	Zgorzelec – Żarki Średnie – Pieńsk – Strzelno	0000246

Źródło: Materiały Starostwa Zgorzelecki.

Tabela 12. Wykaz linii komunikacji zbiorowej, na które zezwolenia/ zaświadczenia przewozów wydał Starosta Lubański

Powiat Lubański		
Lp.	Nazwa Linii	Nr zezwolenia/ zaświadczenia
1	Lubań – Gryfów Śląski – Kartowice – Świeradów Zdrój	12/2024
2	Lubań – Leśna – Platerówka – Lubań	11/2024
3	Lubań – Siekierczyn - Rudzica – Lubań	10/2024
4	Lubań – Pobiedna – Świeradów Zdrój	09/2024
5	Lubań – Platerówka – Leśna – Lubań	08/2024
6	Lubań – Bożkowice – Biedzychowice – Lubań	07/2024
7	Lubań – Pisarzowice – Henryków Lubański	06/2024
8	Lubań – Radogoszcz – Nawojów Łużycki	05/2024
9	Lubań – Radostów Górny - Mściszów	04/2024
10	Lubań – Biedzychowice – Bożkowice – Lubań	03/2024
11	Lubań – Gryfów Śląski – Świeradów Zdrój	02/2024
12	Lubań – Złotniki Lubańskie – Świeradów Zdrój	01/2024

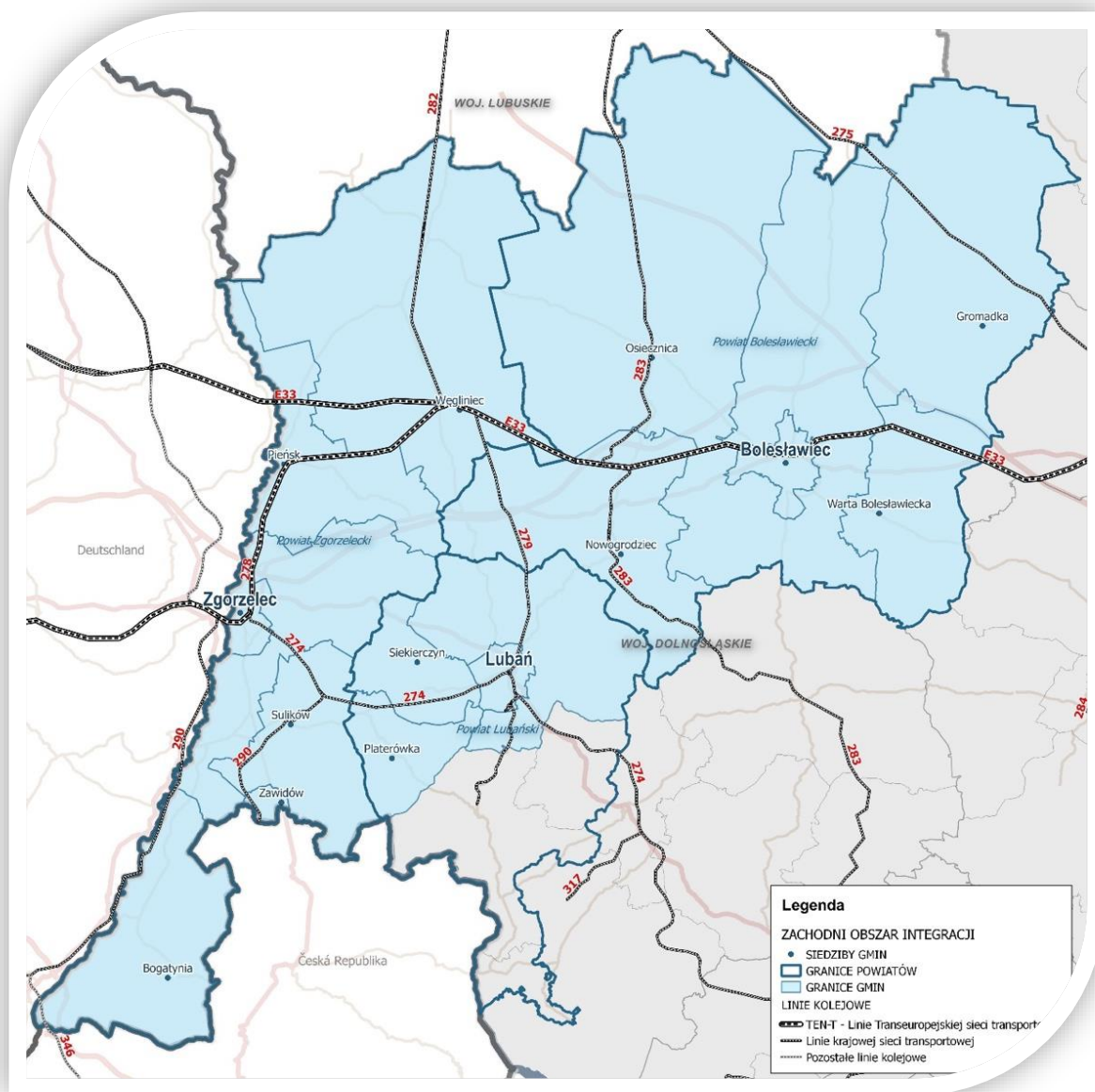
Źródło: Materiały Starostwa Lubańskiego.

Komunikacja ponadpowiatowa

Przez obszar ZOI według informacji przekazanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego przebiega także 20 linii, na które zezwolenia/ zaświadczenia wydał Marszałek Województwa Dolnośląskiego.

4.6 Transport kolejowy

System transportu kolejowego na terenie Zachodniego Obszaru Inwestycji opiera się na funkcjonowaniu połączeń kolejowych obsługujących ten obszar zarówno w relacji wewnętrznej, jak i zewnętrznej. Układ linii kolejowych został przedstawiony na poniższej mapie.



Rysunek 11. Układ linii kolejowych na terenie gmin ZOI

Źródło: Urząd Miasta Bolesławiec.

Na system transportu kolejowego w analizowanym obszarze składają się następujące linie kolejowe:

- Linia kolejowa nr E30 linia należąca do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego łączącego Niemcy, Polskę i Ukrainę. Polski odcinek tej linii o długości 677 km łączy najważniejsze centra i regiony ekonomiczne południowej Polski: województwo dolnośląskie, województwo opolskie, województwo śląskie, województwo małopolskie i województwo podkarpackie. Na zachód – od stacji Wrocław Główny – przez Legnicę, Węgliniec do Zgorzelca

linia E30 jest użytkowana głównie w ruchu regionalnym (pociągi Kolei Dolnośląskich). Stacje i przystanki w granicach obszaru funkcjonalnego:

- Tomaszów Bolesławiecki
- Bolesławiec
- Zebrzydowa
- Zagajnik
- Węgliniec
- Pieńsk
- Lasów
- Jędrzychowice
- Zgorzelec Miasto
- Zgorzelec

W poniższej tabeli przedstawiono dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych linii nr E30 w roku 2022. Największa wymiana pasażerska w pociągach obsługujących ww. linię występuje w miejscowościach Bolesławiec i Zgorzelec.

Tabela 13. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr E30

Nazwa stacji	Gmina	Wymiana pasażerska [liczba osób]	Średnia dobową liczba zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie wg przedziałów
Bolesławiec	Bolesławiec	2400	35	65
Jędrzychowice	Zgorzelec	20 - 49	28	od 0 do 2
Lasów	Pieńsk	20 - 49	14	od 0 do 2
Pieńsk	Pieńsk	500 - 699	33	od 20 do 40
Tomaszów Bolesławiecki	Warta Bolesławiecka	100 - 149	27	od 2 do 5
Węgliniec	Węgliniec	500 - 699	55	od 10 do 15
Zagajnik	Węgliniec	50 - 99	27	od 2 do 5
Zebrzydowa	Nowogrodziec	200 - 299	34	od 5 do 10
Zgorzelec	Zgorzelec	1900	67	30
Zgorzelec Miasto	Zgorzelec	700 - 999	33	od 20 do 40

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

- Linia kolejowa nr 279 – jednotorowa, pierwszorzędna, zelektryfikowana linia kolejowa łącząca Lubią Śląski, Gierałtów i Gierałtów Wykroty z Węglińcem. Stacje i przystanki w granicach obszaru funkcjonalnego:
 - Węgliniec
 - Gierałtów Wykroty
 - Gierałtów
 - Węgliniec

W poniższej tabeli przedstawiono dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych linii nr 279 w roku 2022. Największa wymiana pasażerska w pociągach obsługujących ww. linię występuje w miejscowości Lubią Śląski i Węgliniec.

Tabela 14. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 279

Nazwa stacji	Gmina	Wymiana pasażerska [liczba osób]	Średnia dobową liczbą zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie wg przedziałów
Gierałtów	Nowogrodzic	10 - 19	18	od 0 do 2
Gierałtów Wykroty	Nowogrodzic	20 - 49	18	od 0 do 2
Lubań Śląski	Lubań	700 - 999	33	od 20 do 40
Węgliniec	Węgliniec	500 - 699	55	od 10 do 15

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

- Linia kolejowa nr 274 – pierwszorzędna, zelektryfikowana linia kolejowa łącząca Wrocław Świebodzki ze Zgorzelcem. Stacje i przystanki w granicach obszaru funkcjonalnego:
 - Batowice Lubańskie
 - Jerzmanki
 - Lubań Śląski
 - Mikułowa
 - Olszyna Lubańska
 - Zaręba
 - Zgorzelec

W poniższej tabeli przedstawiono dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych linii nr 274 w roku 2022. Największa wymiana pasażerska w pociągach obsługujących ww. linię występuje w miejscowości Lubań Śląski i Zgorzelec.

Tabela 15. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 274

Nazwa stacji	Gmina	Wymiana pasażerska [liczba osób]	Średnia dobową liczbą zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie wg przedziałów
Batowice Lubańskie	Platerówka	0 - 9	14	od 0 do 2
Jerzmanki	Zgorzelec	10 - 19	14	od 0 do 2
Lubań Śląski	Lubań	700 - 999	33	od 20 do 40
Mikułowa	Sulików	10 - 19	14	od 0 do 2
Olszyna Lubańska	Olszyna	50 - 99	16	od 5 do 10
Zaręba	Siekierczyn	20 - 49	14	od 0 do 2
Zgorzelec	Zgorzelec	1900	67	30

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

- Linia kolejowa nr 282 – linia łącząca stację Miłkowice ze stacją Żary, część dawnej pruskiej Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej. Stacje i przystanki w granicach obszaru funkcjonalnego:
 - Jagodzin
 - Okrąglica
 - Ruszów
 - Stary Węgliniec
 - Węgliniec

W poniższej tabeli przedstawiono dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych linii nr 282 w roku 2022. Największa wymiana pasażerska w pociągach obsługujących ww. linię występuje w miejscowości Węglińiec i Ruszów.

Tabela 16. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 278

Nazwa stacji	Gmina	Wymiana pasażerska [liczba osób]	Średnia dobową liczbą zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie wg przedziałów
Jagodzin	Węglińiec	20 - 49	12	od 2 do 5
Okrąglica	Węglińiec	0 - 9	4	od 0 do 2
Ruszów	Węglińiec	100 - 149	14	od 5 do 10
Stary Węglińiec	Węglińiec	50 - 99	12	od 5 do 10
Węglińiec	Węglińiec	500 - 699	55	od 10 do 15

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

- Linia kolejowa nr 275 – linia przebiegająca przez teren gminy Gromadka, łącząca Wrocław Główny z granicą państwa. Stacje i przystanki w granicach obszaru funkcjonalnego:
 - Modła
 - Studzianka
 - Wierzbowa Wola

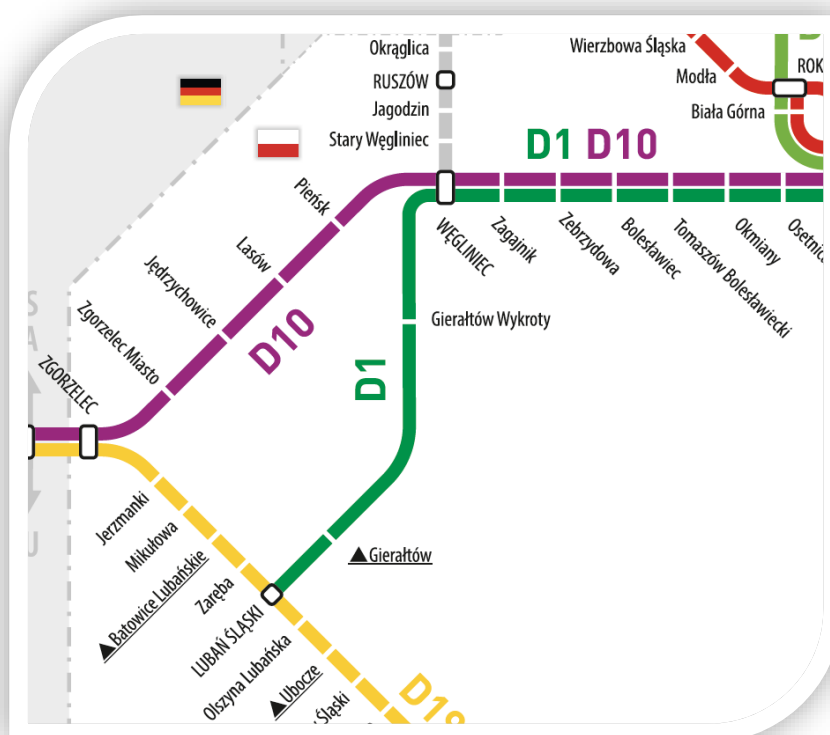
W poniższej tabeli przedstawiono dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych linii nr 275 w roku 2022. Największa wymiana pasażerska w pociągach obsługujących ww. linię występuje w miejscowości Modła i Wierzbowa Wola.

Tabela 17. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 275

Nazwa stacji	Gmina	Wymiana pasażerska [liczba osób]	Średnia dobową liczbą zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie wg przedziałów
Modła	Gromadka	10 - 19	12	od 0 do 2
Studzianka	Gromadka	0 - 9	3	od 2 do 5
Wierzbowa Śląska	Gromadka	20 - 49	12	od 0 do 2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

Głównymi stacjami kolejowymi na analizowanym obszarze są stacje: Bolesławiec, Węglińiec Zgorzelec i Lubań Śląski. Stacje te są węzłami kolejowymi. Na tych stacjach zatrzymują się pociągi przewoźników: PKP Intercity S.A. (pociągi dalekobieżne, organizowane przez ministerstwo oraz komercyjne) oraz Kolei Dolnośląskich i Polregio S.A. (pociągi regionalne organizowane przez Urząd Marszałkowski woj. dolnośląskiego).



Rysunek 12. Linie kolejowe w ZOI obsługiwane przez Koleje Dolnośląskie S.A.

Źródło: Koleje Dolnośląskie S.A.

Pomimo modernizacji linii kolejowych stan niektórych budynków stacyjnych i infrastruktury do obsługi podróżnych jest niewystarczający i w dalszej perspektywie czasowej wymaga poprawy. Przekłada się to na spadek konkurencyjności przewozów kolejowych względem komunikacji samochodowej. Sieć kolejowa i towarzysząca jej infrastruktura na analizowanym obszarze wymaga systemowej rozbudowy i modernizacji linii, które ułatwią oraz przyspieszą komunikację pomiędzy poszczególnymi miastami i gminami analizowanego obszaru. Dotyczy to m.in. elektryfikacji linii z Lubania do Zgorzelca, modernizacji linii z Lubania do Zebrzydowej i Żagania, przywrócenia kolei na terenie miasta i gminy Bogatynia.

Ważną rolę w podniesieniu znaczenia kolei jako głównego środka transportu w komunikacji pasażerskiej na terenie ZOI, na krótkich i długich dystansach będzie miał konkurencyjny czas przejazdu koleją oraz organizacja linii dowozowych do centrów przesiadkowych, które będą również posiadały pojemne i bezpieczne parkingi typu P&R oraz B&R.

4.7 Przystanki i dworce

Ważnym aspektem pod kątem rozwoju stref parkowania oraz zrównoważonej mobilności są centra przesiadkowe. Miasta takie jak Bolesławiec, Zgorzelec, Lubiąż czy Bogatynia powinny dążyć do tworzenia węzłów przesiadkowych, wyposażonych w parkingi typu Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride itp.

Projektowanie i budowa węzła przesiadkowego odbywają się na zasadach indywidualnych, na podstawie oceny założonych cech węzła, prognozy ruchu oraz warunków występujących w otoczeniu.

Przy projektowaniu nowych węzłów przesiadkowych w celu wdrożenia jak najwyższych standardów należy zwracać szczególną uwagę na:

- możliwość zmiany środka transportu w ramach jednego peronu,
- jak najmniejsze różnice wysokości, unikać różnic poziomów w obrębie węzła,
- projektowanie jak najkrótszych dróg dojścia między poszczególnymi środkami transportu,
- opracowanie czytelnego systemu informacji dla podróżnych,
- zapewnienie komfortowego miejsca oczekiwania dla podróżnych,
- zapewnienie w obrębie węzła lub niedalekiej odległości usług powiązanych z funkcją transportową i nie tylko, np. obiekty gastronomiczne itp.,
- dostępność węzła – ciągłość i stan chodników, dróg rowerowych prowadzących do węzła,
- możliwość wkomponowania drzew, krzewów w krajobraz węzła.

Warto przy okazji tworzenia węzłów przesiadkowych uwzględnić ww. zapisy zarówno dot. kwestii technicznych (budowy przestrzennej węzła – generalnie, im mniejszy węzeł tym lepszy), jak i niezbędnego wyposażenia, które wpływa na poprawę komfortu i bezpieczeństwa samej przesiadki, umożliwiając jednocześnie korzystanie z dodatkowych usług np. handlowo-logistycznych.

4.7.1 Oddziaływanie przystanków

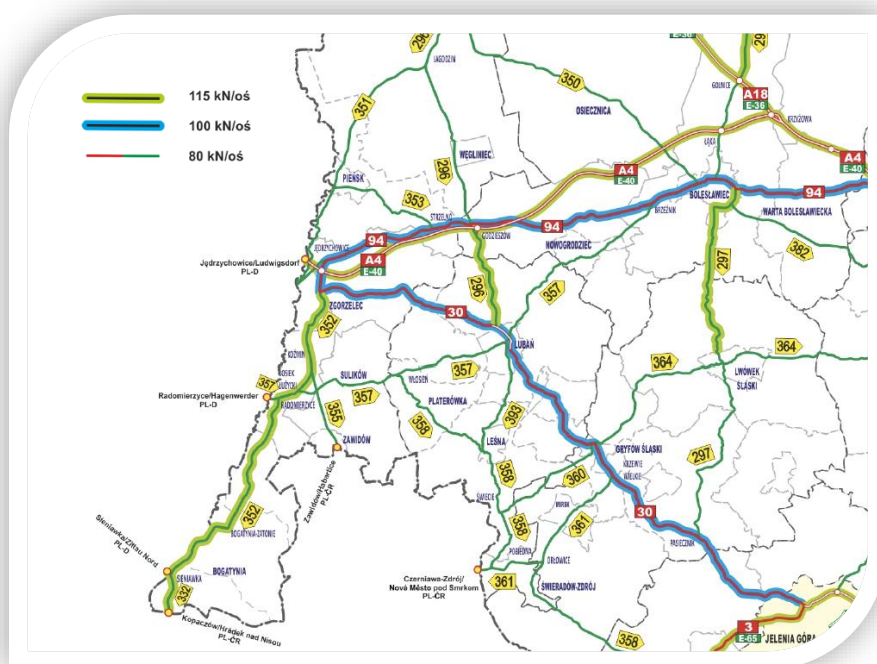
Jednym z ważniejszych elementów systemu transportu zbiorowego w gminach jest lokalizacja przystanków. Dostępność do infrastruktury przystankowej przekłada się bezpośrednio na liczbę osób korzystających z transportu zbiorowego. Na obszarach miejskich zakłada się, że odległość dojścia do przystanku powinna wynosić od 300 do 500 m, co przekłada się na czas dojścia ok. 5–6 minut.

Na obszarach wiejskich oddziaływanie przystanków autobusowych znacząco się zwiększa, a akceptowalny czas dojścia wydłuża się nawet do ok. 20–25 minut.

4.8 Transport towarów

Potrzeby transportowe w ruchu towarowym generowane są głównie przez podmioty gospodarcze, centra logistyczne i magazyny. Można prognozować, że w latach 2021–2030 będzie następował dalszy wzrost ruchu pojazdów ciężarowych spowodowany inwestycjami w Specjalnych Strefach Ekonomicznych (SSE) i strefach przemysłowych lokalizowanych w gminach Zachodniego Obszaru Integracji. Pokazują to wskaźniki dotyczące dynamiki wzrostu liczby przedsiębiorstw. W strefach tych powstaną centra logistyczne, którymi nazywane są obiekty będące również nowoczesnymi magazynami do wynajęcia (określanymi też mianem parków logistycznych) lub są to branżowe bądź firmowe punkty dystrybucyjne. Na terenie obszaru funkcjonalnego funkcjonują podstrefy należące do Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (KSSE), Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (LSSE) oraz Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (WSSE). Ponad 70 ha terenów zlokalizowanych w Zgorzelcu, zostało włączonych do LSSE jako podstrefa Zgorzelec. W Bolesławcu realizowane są inwestycje, które należą do Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

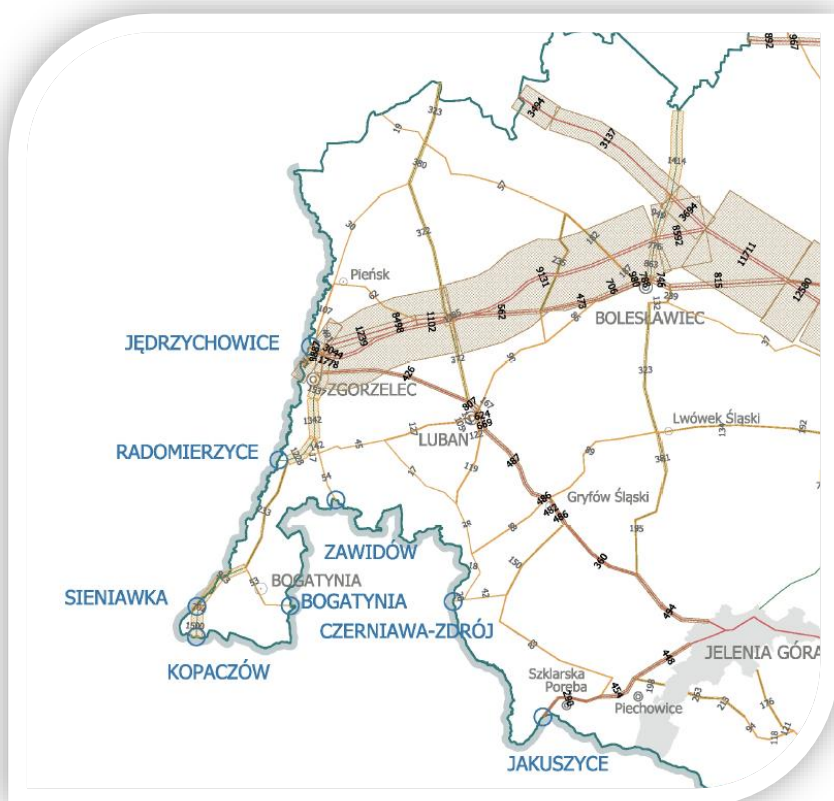
Główną rolę w transporcie ładunków w analizowanym obszarze funkcjonalnym pełni komunikacja samochodowa z wykorzystaniem pojazdów ciężarowych oraz dostawczych (do 3,5 t). W ostatnich latach nie przeprowadzono w żadnej z gmin kompleksowych pomiarów dotyczących ruchu pojazdów ciężarowych i dostawczych, a jedyne dostępne dane pochodzą z generalnego pomiaru ruchu (GPR). Problemy logistyki miejskiej są rozwiązywane punktowo. Ruch samochodów ciężarowych, przede wszystkim tranzytowy w relacji wschód – zachód odbywa się autostradami A4 i A18 oraz drogami krajowymi nr 30 i 94.



Rysunek 13. Nośność dróg wojewódzkich i krajowych ZOI

Źródło: DSDiK.

Autostrada A4 oraz DW 332, DW352, DW296, DW 297 posiadają nośność 115 kN/oś. Drogi krajowe DK94 oraz DK30 posiadają nośność 100kN/oś. Pozostałe drogi wojewódzkie oraz ich odcinki posiadają dopuszczalną nośność 80 kN/oś.



Rysunek 14. Średni dobowy ruch pojazdów ciężarowych -GPR 2020

Źródło: DSDiK.

Średni dobowy ruch pojazdów ciężarowych, z wyjątkiem bardzo wysokich wartości na autostradzie A4 i A18 (w granicach do 12 tys. poj./dobę) wynikających głównie z ruchu międzyregionalnego, krajowego i międzynarodowego, występuje na głównych ciągach drogowych DW 332 oraz 352 i zawiera się w przedziale 1200 - 1500 poj./dobę. Na DK30 oraz DK94 średni dobowy ruch pojazdów wynosi do 800 poj./dobę.

Z uwagi na aktywność gospodarczą obszaru, park przemysłowy oraz liczne zakłady produkcyjne, logistyka miejska powinna być brana pod uwagę jako element polityki transportowej ZOI. Przy podejmowaniu działań zmierzających do zmniejszenia istniejących barier rozwojowych należy polegać na rozwiązaniach z obszaru zrównoważonego transportu i logistyki miejskiej. Jak dotąd w kontekście krajowym nie opracowano szczegółowych dokumentów strategicznych i kierunkowych dotyczących tego obszaru transportu takich jak np. Zrównoważony Plan Logistyki Miejskiej (SULP – Sustainable Urban Logistics Plan).

5 Analiza zachowań transportowych mieszkańców w Zachodnim Obszarze Integracji

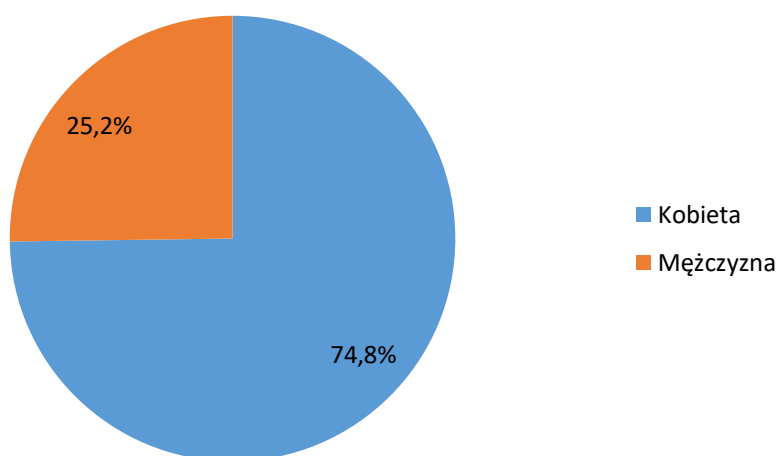
5.1 Wstęp, badanie preferencji komunikacyjnych

W pierwszej fazie prac nad opracowaniem elementów zrównoważonej mobilności miejskiej dla Zachodniego Obszaru Integracji przeprowadzono badania ankietowe dotyczące preferencji transportowych. Mieszkańców oraz osoby przemieszczające się na analizowanym obszarze zapytano o ich preferencje i zwyczaje dotyczące mobilności, a także o problemy komunikacyjne, jakie dostrzegają. Badanie miało formę ankiety internetowej, udostępnionej do wypełniania w dniach od 27 marca do 6 maja 2024 roku. W tym czasie zebrano odpowiedzi od 952 osób o różnych preferencjach i z różnych grup wiekowych. Zebrane wyniki posłużyły do określenia zachowań transportowych mieszkańców, zdiagnozowania problemów dotyczących mobilności oraz do wskazania kierunków rozwoju zrównoważonej mobilności na kolejne lata.

5.2 Dane o respondentach

Kolejne podrozdziały zawierają charakterystykę przebadanej grupy respondentów.

5.2.1 Podział respondentów ze względu na płeć

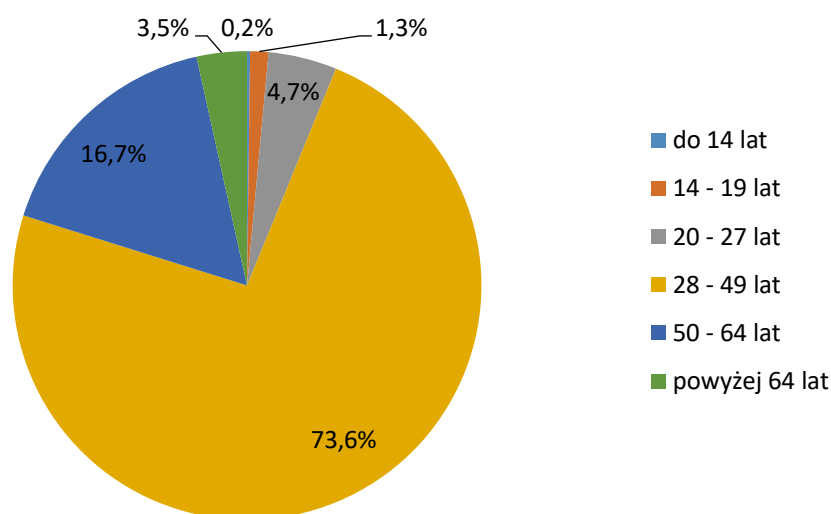


Wykres 5. Podział respondentów ze względu na płeć (n=952)

Źródło: Opracowanie własne.

Większość ankietowanych to kobiety (74,8%). Mężczyźni stanowili 25,2% ogółu respondentów.

5.2.2 Wiek respondentów



Wykres 6. Wiek respondentów (n=952)

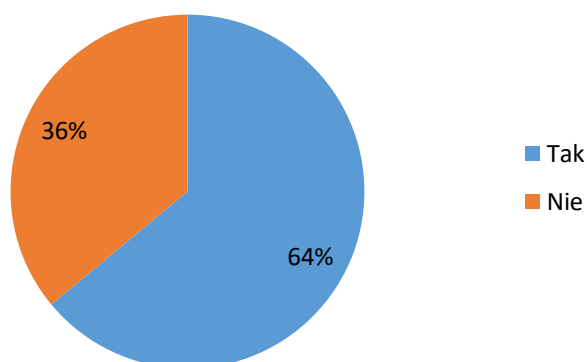
Źródło: Opracowanie własne.

Największą grupę ankietowanych stanowiły osoby w przedziale wiekowym od 28 do 49 lat (73,6%). Osoby w wieku od 50 do 64 lat stanowiły 16,7% ankietowanych. Kolejną grupą to osoby w wieku od 20 do 27 lat - 4,7%. Respondenci w wieku powyżej 64 lat to 3,5% ankietowanych. Osoby w przedziale wiekowym 14 - 19 lat stanowiły 1,3% respondentów. Najmniej liczna grupą były osoby do 14 roku życia - 0,2% ankietowanych.

5.2.3 Posiadanie dzieci

Respondentów zapytano także, czy posiadają dzieci w wieku do 18 lat. Osoby w wieku produkcyjnym, posiadające dzieci w wieku szkolnym i młodsze, stanowią jedną z kluczowych grup społecznych, których potrzeby należy uwzględnić przy planowaniu zrównoważonej mobilności.

Poniższy wykres przedstawia udzielone odpowiedzi.



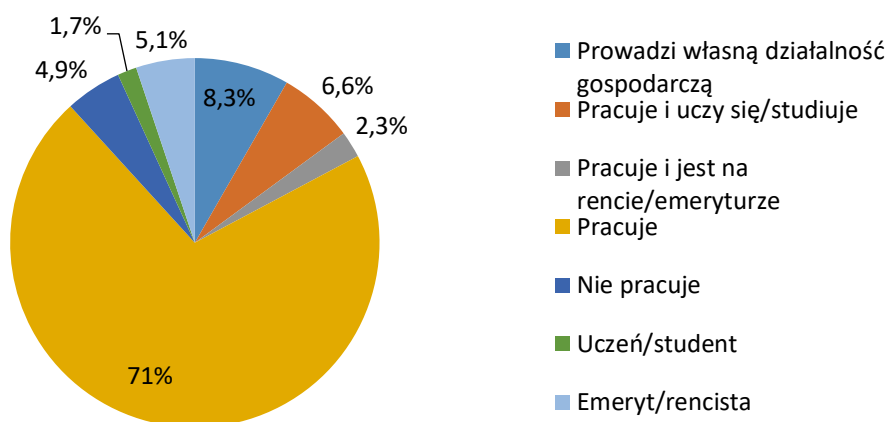
Wykres 7. Osoby posiadające dzieci w wieku niepełnoletnim (n=952)

Źródło: Opracowanie własne.

Dzieci, które nie ukończyły 18 lat, posiadało 64% ankietowanych, zaś 36% respondentów nie posiadało dzieci w wieku do 18 lat.

5.2.4 Aktywność zawodowa

Ankietowanych zapytano o aktywność zawodową. Udzielone odpowiedzi zostały odzwierciedlone na poniższym wykresie



Wykres 8. Aktywność zawodowa (n=952)

Źródło: Opracowanie własne.

Osoby pracujące stanowiły najliczniejszą grupę respondentów - 71%. Kolejną pod względem liczności grupą były osoby prowadzące własną działalność gospodarczą - 8,3%. Osoby pracujące i uczące się lub studiujące to 6,6%, emeryci i renciści stanowili 5,1% ankietowanych, osoby niepracujące 4,9%, osoby pracujące i będące na rencie lub emeryturze to 2,3%, zaś uczniowie i studenci 1,7%.

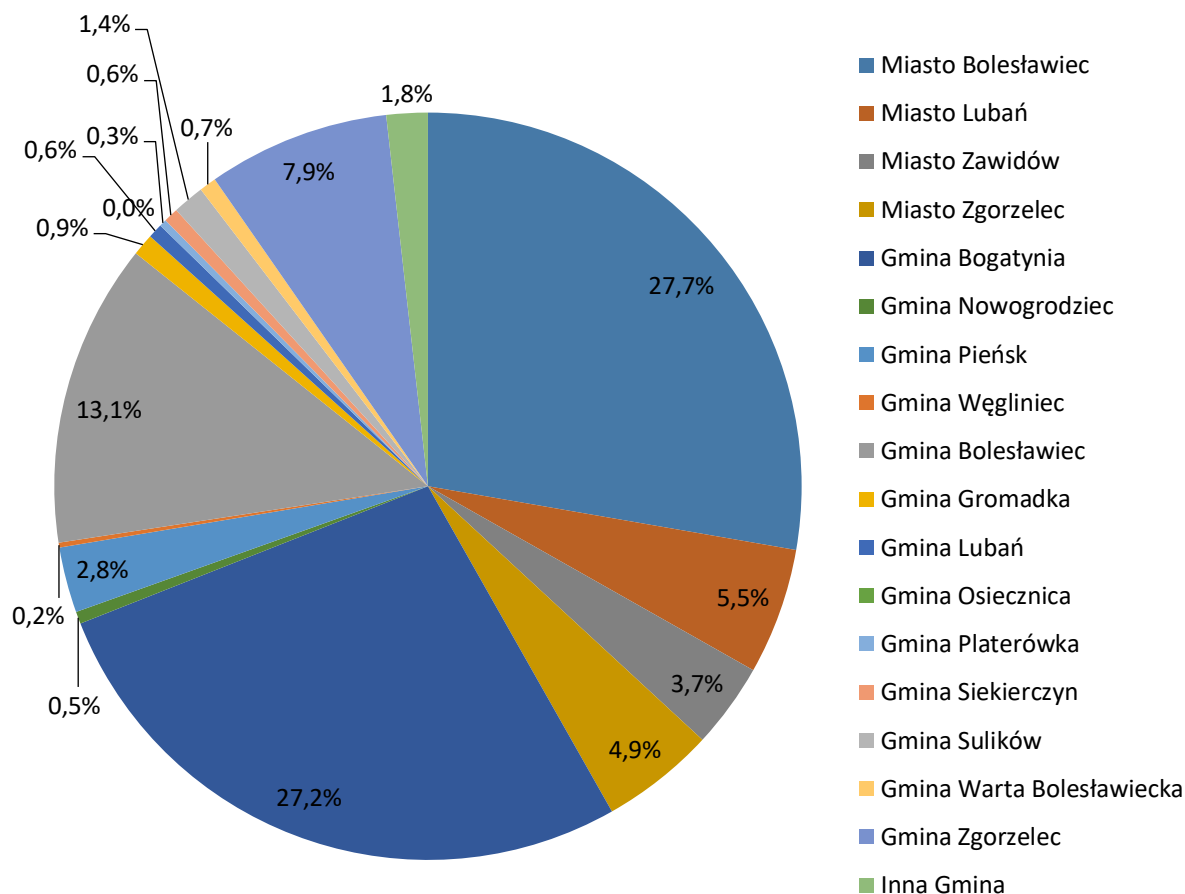
5.2.5 Gmina zamieszkania

Respondentów poproszono o wskazanie gminy zamieszkania. Zestawienie wskazań gmin zamieszkania przedstawia poniższa tabela oraz wykres.

Tabela 18. Gmina zamieszkania (n = 952)

Gmina zamieszkania	% udział w ogóle badanych
Miasto Bolesławiec	27,7%
Miasto Lubań	5,5%
Miasto Zawidów	3,7%
Miasto Zgorzelec	4,9%
Gmina Bogatynia	27,2%
Gmina Nowogrodzic	0,5%
Gmina Pieńsk	2,8%
Gmina Węgliniec	0,2%
Gmina Bolesławiec	13,1%
Gmina Gromadka	0,9%
Gmina Lubań	0,6%
Gmina Osiecznica	0,0%
Gmina Platerówka	0,3%
Gmina Siekierczyn	0,6%
Gmina Sulików	1,4%
Gmina Warta Bolesławiecka	0,7%
Gmina Zgorzelec	7,9%
Inna Gmina	1,8%

Źródło: Opracowanie własne.



Wykres 9. Gmina zamieszkania (n=952)

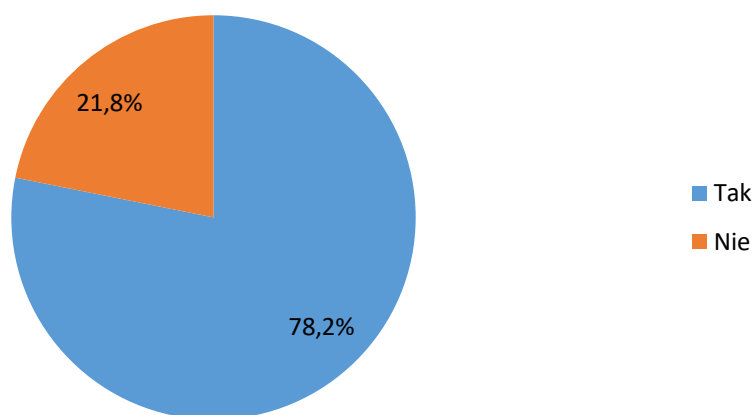
Źródło: Opracowanie własne.

Najliczniejszą grupę ankietowanych reprezentowały osoby zamieszkujące Miasto Bolesławiec - grupa ta stanowiła 27,7% wszystkich badanych. Niewiele mniejszą grupę tworzyły osoby zamieszkujące gminę Bogatynia - 27,2%. Gminę Bolesławiec zamieszkiwało 13,1% badanych, gminę Zgorzelec 7,9% badanych, miasto Lubań 5,5%. Żadna z pozostałych gmin nie przekraczała 5%.

5.3 Wyniki badań

Ankietowanym zadano 7 pytań zamkniętych, z których część miała rozbudowaną formę. Odpowiedzi przedstawiono na kolejnych wykresach.

W pytaniu 1. zapytano ankietowanych, czy posiadają samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji.

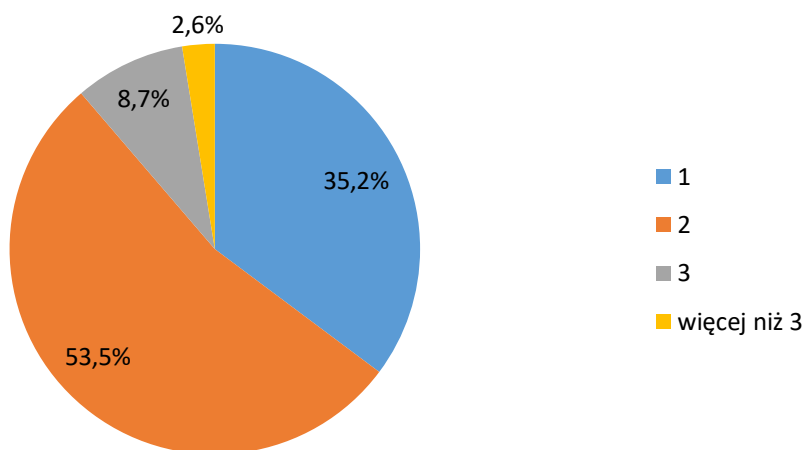


Wykres 10. Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji? (n= 952)

Źródło: Opracowanie własne.

78,2% badanych odpowiedziało twierdząco na to pytanie.

Osoby, które w pytaniu pierwszym odpowiedziały twierdząco, w kolejnym pytaniu zostały zapytane o liczbę samochodów występujących w gospodarstwie domowym.

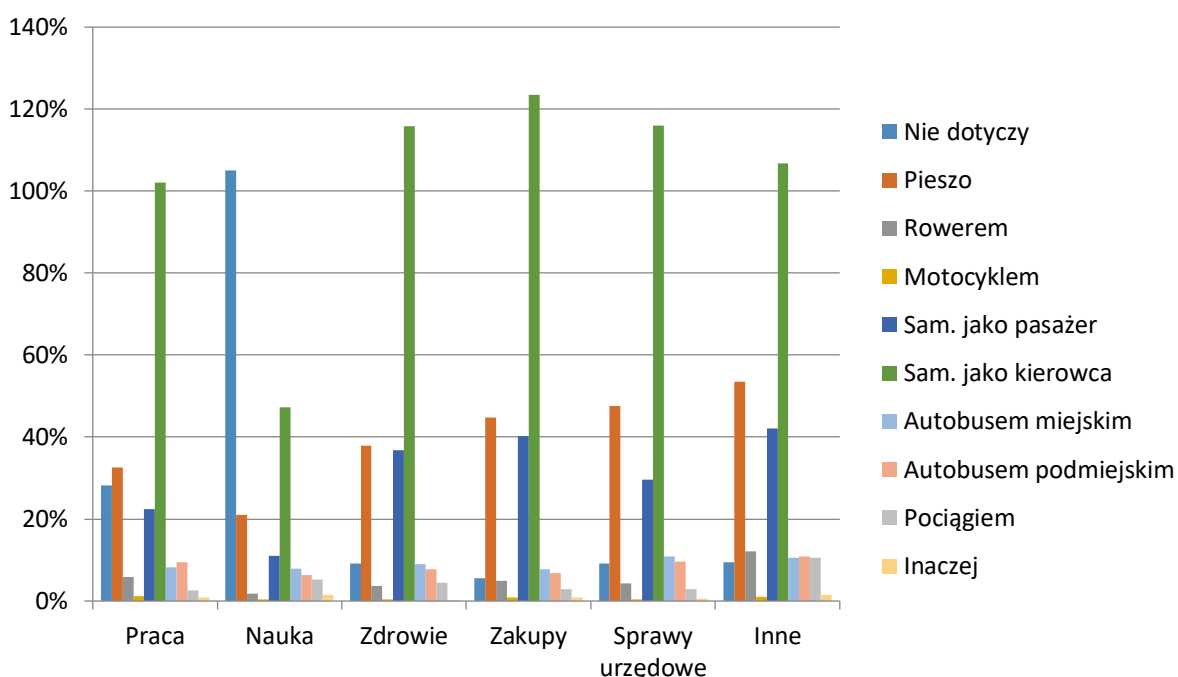


Wykres 11. Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym? (n=744)

Źródło: Opracowanie własne.

35,2% ankietowanych deklaroowało, że posiada w gospodarstwie domowym 1 samochód, 53,5% badanych twierdziło, że posiada 2 pojazdy, zaś 8,7% ankietowanych deklaroowało posiadanie w gospodarstwie domowym 3 samochodów. Odpowiedzi "więcej niż 3" udzieliło 2,6% respondentów.

W pytaniu 3. poproszono ankietowanych o określenie, w jaki sposób najczęściej docierali do poszczególnych miejsc (celów podróży). Dla każdego celu respondent mógł wskazać kilka sposobów przemieszczania (np. do pracy respondent mógł jeździć samochodem jako kierowca, rowerem, autobusem miejskim), dlatego suma odpowiedzi dotycząca danego miejsca przekracza 100%. Wyniki przedstawiono na wykresie liczbowym, gdzie zsumowano liczbę wskazań dla poszczególnych celów podróży.



Wykres 12. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wyżej wymienionych miejsc? – wybór środka transportu w poszczególnych celach podróży (n = 6719)

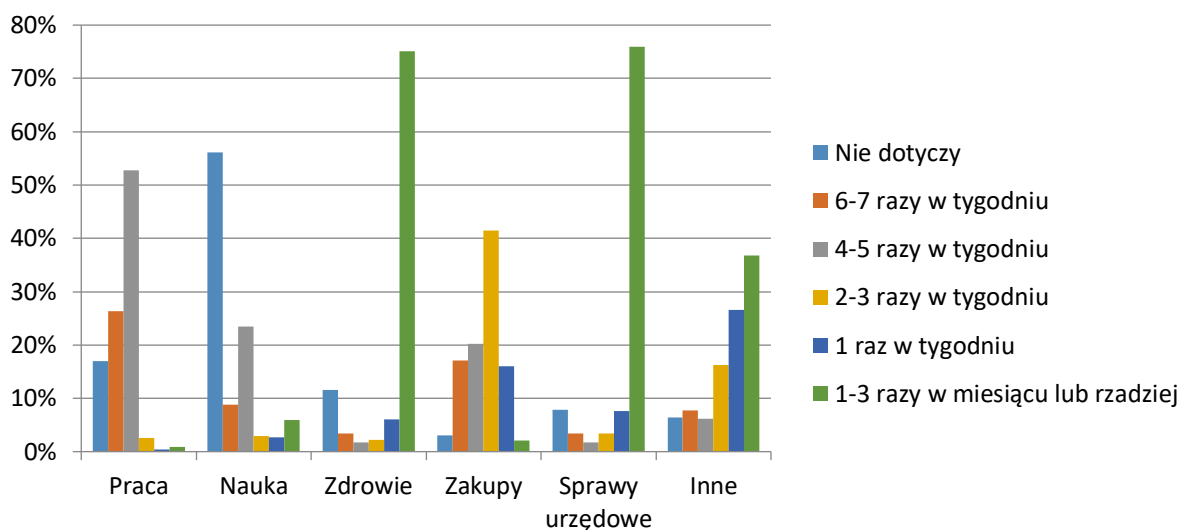
Źródło: Opracowanie własne.

Dla każdego celu udział sposobów podróżowania przedstawia się podobnie, najczęściej wybieranym sposobem podróży jest jazda samochodem jako kierowca, ruch piesz lub jazda samochodem jako pasażer.

Część mieszkańców w podróżach codziennych wykorzystywało komunikację zbiorową (autobus, pociąg) oraz rower, co świadczy o tym, że są one uzupełnieniem systemu transportowego, a w przyszłości mogą być także alternatywą dla indywidualnego transportu samochodowego. Pozostałe sposoby podróżowania: motocykl oraz inne (np. hulajnoga) były bardzo rzadko wybierane w podróżach codziennych. Ponadto liczba wskazań dla poszczególnych celów pokazuje, jak zróżnicowany może być wybór sposobu przemieszczania się. Przykładowo do miejsc rozrywki czy rekreacji (najmniej sprecyzowany cel) różnorodność sposobów przemieszczania się jest największa. Respondenci często wybierali spacer czy rower w ramach rekreacji samej w sobie. Podróże te jednak nie mają charakteru cyklicznego i nie są uzależnione od godzin szczytu, a rozmieszczenie celów oraz długość podróży są różnorodne, więc nie mają znaczącego wpływu na codzienne problemy komunikacyjne w obszarze.

Tymczasem najmniejsza liczba wskazań różnych rodzajów środka transportu charakteryzuje ruch obligatoryjny do pracy czy miejsc nauki. Ma to odzwierciedlenie w rzeczywistości, gdyż respondenci zwykle docierają do tych celów podróży w taki sam sposób, najczęściej taką samą trasą. Wyjątek mogą stanowić podróże tzw. łączone, kiedy podczas codziennego przemieszczania się dom – praca – dom respondenci zawożą lub odbierają dzieci ze szkoły albo robią zakupy.

Pytanie 4. było powiązane z pytaniem 3., ponieważ respondenci zostali poproszeni o wskazanie, jak często podróżują do miejsc wskazanych w poprzednim pytaniu. W tym pytaniu ankietowali mogli udzielić tylko jednej odpowiedzi. Wskazania ankietowanych na to pytanie zostały przedstawione na poniższym wykresie.

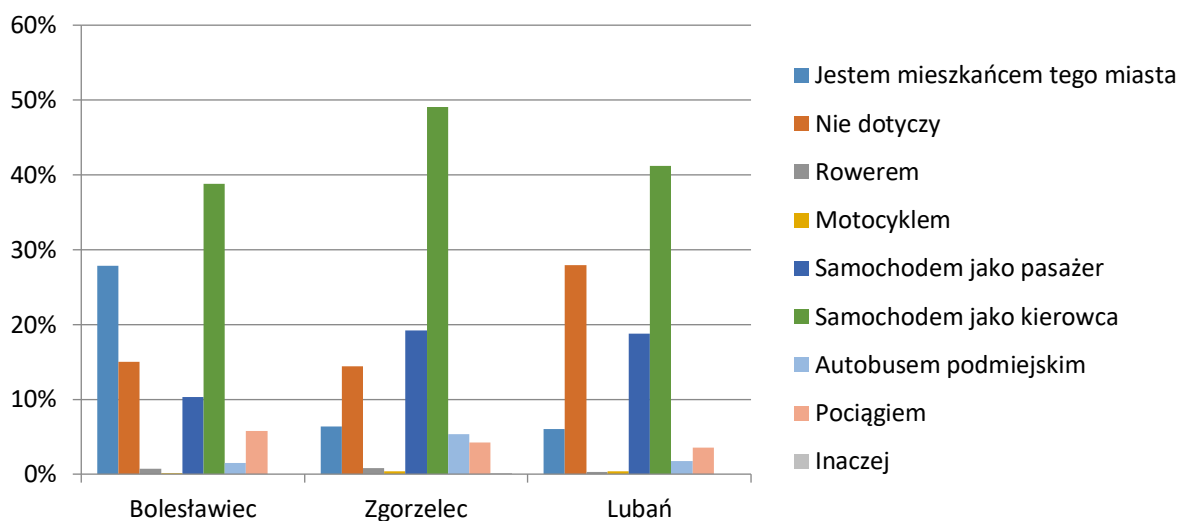


Wykres 13. Ile czasu zajmuje Panu/i dotarcie do następujących celów podróży? (n=952)

Źródło: Opracowanie własne.

Analizując powyższe dane, widać regularność podróży w przypadku dojazdów do miejsc pracy i nauki. Zdecydowana większość odpowiedzi to 4-5 razy w tygodniu. Ankietowani o wiele rzadziej podróżują w sprawach zdrowotnych oraz urzędowych - najczęściej padającą odpowiedzią było 1 - 3 razy w miesiącu lub rzadziej. Ta odpowiedź padała najczęściej również w przypadku innych miejsc (np. rozrywki, rekreacji czy gastronomii) - jednak w tym przypadku odpowiedź nie dominuje tak wyraźnie jak w przypadku urzędów i placówek zdrowia. Jeśli chodzi o robienie zakupów, najczęściej padającą odpowiedzią była "2-3 razy w tygodniu".

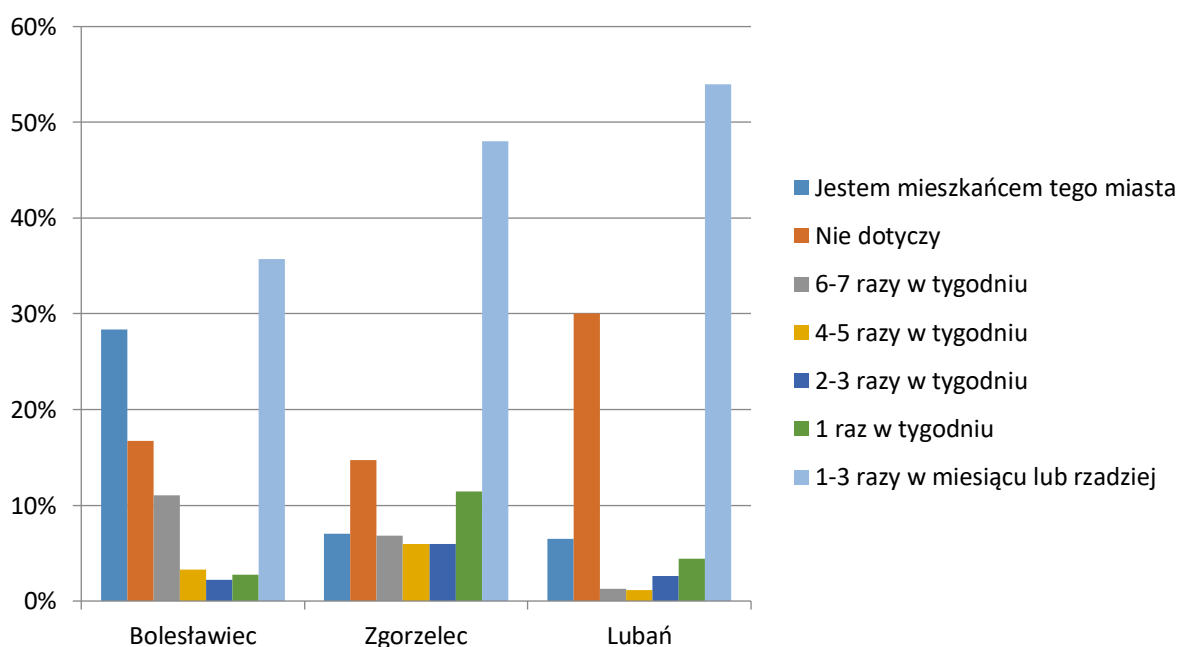
Następnie, w pytaniu 5. poproszono respondentów o określenie, w jaki sposób i jak często podróżują do Bolesławca, Zgorzelca i Lubania. Odpowiedzi prezentują dwa kolejne wykresy.



Wykres 14. W jaki sposób dociera Pan/i do wskazanych miejscowości? (n=952)

Źródło: Opracowanie własne.

Dominującym środkiem transportu w podróżach do wszystkich trzech miast jest własny samochód. Komunikacją zbiorową najwięcej osób dojeżdża do Zgorzelca.



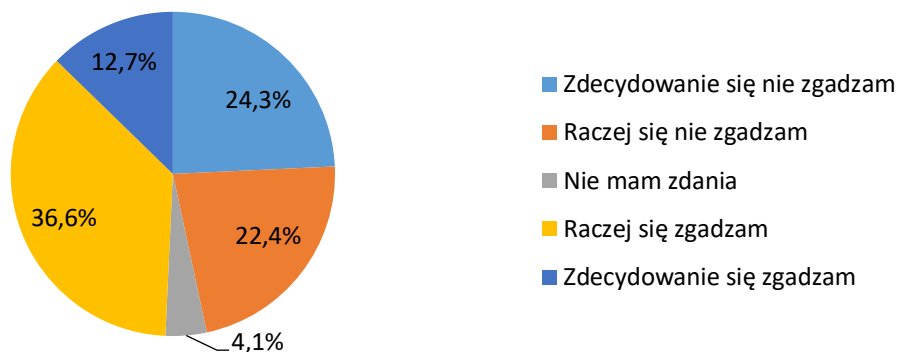
Wykres 15. Jak często podróżuje Pan/i do wskazanych miejscowości? (n= 952)

Źródło: Opracowanie własne.

Najczęściej odwiedzany miastem jest Zgorzelec. Najrzadziej respondenci podróżują do Lubania.

Pytanie 6. zawierało listę stwierdzeń, a respondenci mieli za zadanie określić, na ile się z nimi zgadzają. Uzyskane odpowiedzi przedstawiono na kolejnych wykresach kołowych. Pod każdym wykresem znajduje się komentarz do niego.

Chodniki w miejscu mojego zamieszkania są w stanie dobrym, czuję się bezpiecznie chodząc pieszo

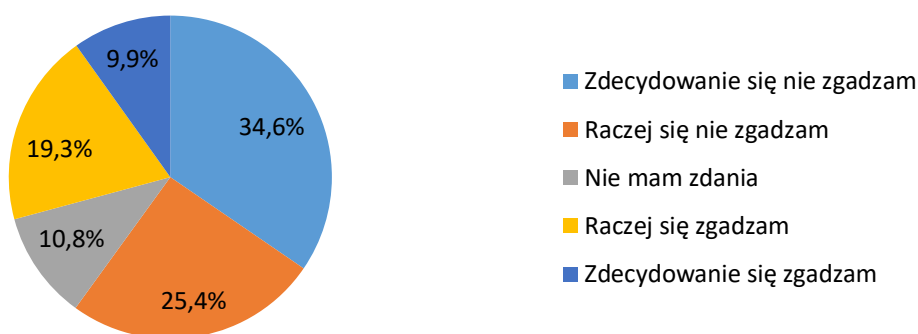


Wykres 16. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem? Chodniki w miejscu mojego zamieszkania są w stanie dobrym, czuję się bezpiecznie chodząc pieszo (n = 952)

Źródło: Opracowanie własne.

Niespełna 50% respondentów oceniło stan chodników w swoim miejscu zamieszkania jako dobry (zdecydowanie się zgadzam oraz raczej się zgadzam). 46,6% ankietowanych nie zgadzało się z tym stwierdzeniem, a pozostali (4,1% badanych) nie mieli zdania w tym temacie. Negatywnych wyników nie da się jednoznacznie przyporządkować konkretnym gminom. Świadczy to więc o subiektywnym odczuciu kwestii bezpieczeństwa oraz oceny stanu chodników. Wskazany problem dużo częściej występuje na obszarach pozamiejskich, gdzie chodniki są w złym stanie technicznym lub jest ich brak.

Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki mogę bezpiecznie dojechać rowerem



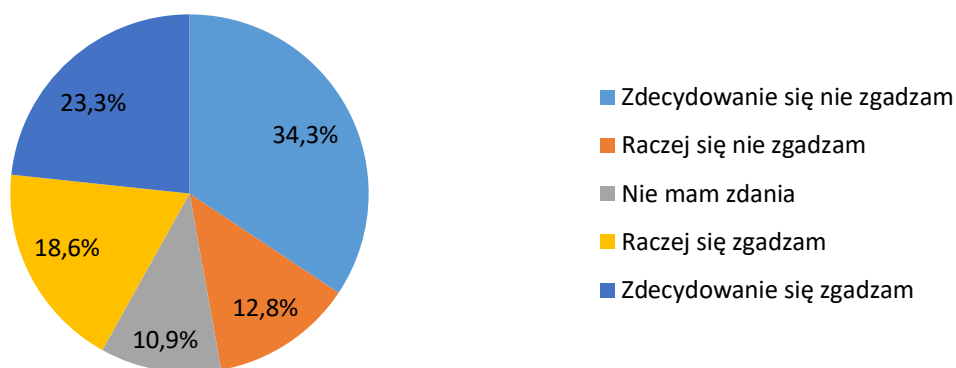
Wykres 17. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/ nauki mogę bezpiecznie dojechać rowerem (n=952)

Źródło: Opracowanie własne.

60% ankietowanych nie zgodziło się ze wskazanym twierdzeniem, zaś 29,2% respondentów udzieliło odpowiedzi, w której zgodzili się z powyższą tezą. 10,8% nie miało zdania w tym temacie. Bezpośredni wpływ na poziom bezpieczeństwa ma dedykowana infrastruktura. Wydzielone, wyasfaltowane ścieżki

rowerowe, przejazdy dla rowerów itp. sprawiają, że mieszkańcy zaczynają postrzegać rower jako alternatywę dla ruchu samochodowego i czują się bezpiecznie podczas poruszania się nim.

Czas dojazdu rowerem z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki jest krótszy niż 20 minut

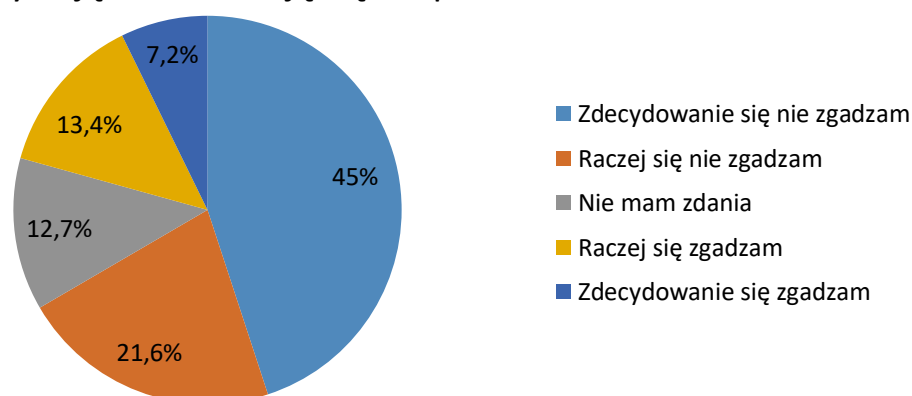


Wykres 18. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Czas dojazdu rowerem z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/ nauki jest krótszy niż 20 minut (n=952)

Źródło: Opracowanie własne.

Ze stwierdzeniem „Czas dojazdu rowerem z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki jest krótszy niż 20 minut” zdecydowanie zgodziło się oraz raczej zgodziło się 41,9% respondentów. Większa grupa ankietowanych (47,2%) nie zgodziła się z tym twierdzeniem, zaś 10,9% nie miało zdania na ten temat. Można wywnioskować, że osoby, które mają krótszy czas dojazdu do pracy niż 20 minut, mieszkają w obrębie ok. 3 - 5 km od miejsca pracy. Natomiast odpowiedzi przeczące podały osoby, których odległość z miejsca zamieszkania do pracy jest większa niż 5 km lub w ogóle nie korzystają z roweru jako środka transportu i nie znają faktycznego czasu przejazdu.

System dróg rowerowych jest dobrze rozwinięty, korzystając z nich czuję się bezpiecznie i komfortowo

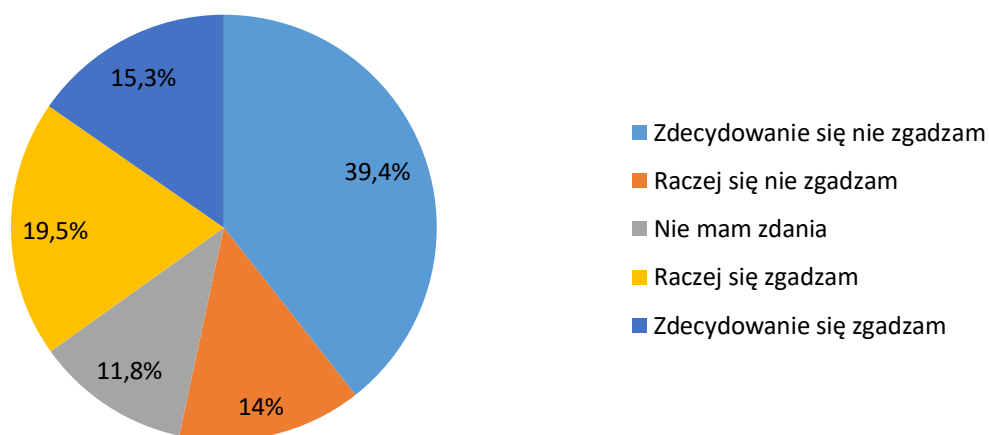


Wykres 19. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? System dróg rowerowych jest dobrze rozwinięty, korzystając z nich czuję się bezpiecznie i komfortowo (n= 952)

Źródło: Opracowanie własne.

System dróg rowerowych został oceniony negatywnie. Odsetek odpowiedzi przeczących (66,6%) był znacznie większy od odpowiedzi twierdzących (20,7%). Taka sytuacja jednoznacznie wskazuje potrzebę rozwoju infrastruktury rowerowej na obszarze objętym opracowaniem. Jeśli rower w przyszłości ma być alternatywnym środkiem transportu, należy rozważyć opracowania spójnej koncepcji dróg rowerowych, która później będzie systematycznie realizowana.

**Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki
mogę dojechać komunikacją zbiorową
(autobusem/pociągiem)**

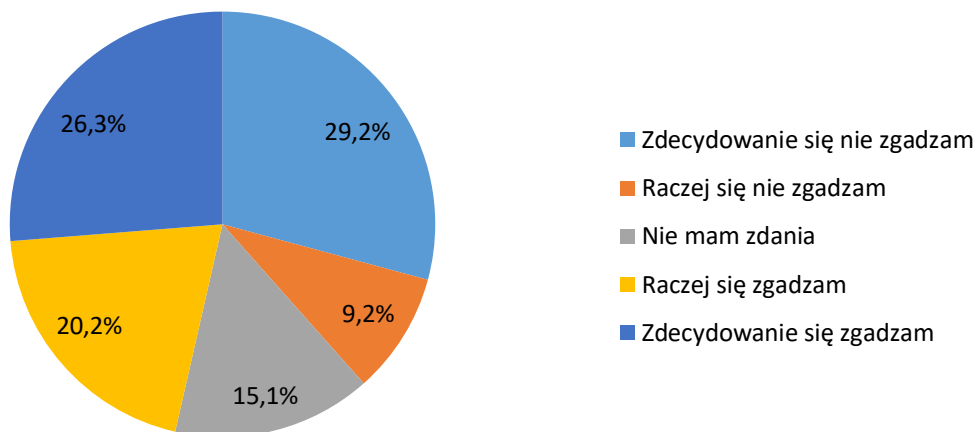


Wykres 20. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem: Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/ nauki mogę dojechać komunikacją zbiorową (autobusem/pociągiem) (n = 952)

Źródło: Opracowanie własne.

Niespełna 35% ankietowanych twierdziło, że może korzystać z komunikacji zbiorowej (autobusu lub pociągu) w codziennych podróżach, co jednak nie jest tożsame z tym, że z tego transportu korzysta. Z kolei ponad połowa osób (53,4%) twierdziła, że nie ma możliwości dojazdu autobusem lub pociągiem do miejsca pracy czy nauki. To duży odsetek, przy czym nie jest jasne, czy wynika to z braku połączeń w ogóle, czy braku ich konkurencyjności (np. brak dojazdu czy powrotu o określonej godzinie).

Czas dojazdu komunikacją zbiorową (autobusem /pociągiem) z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki jest krótszy niż 45 minut

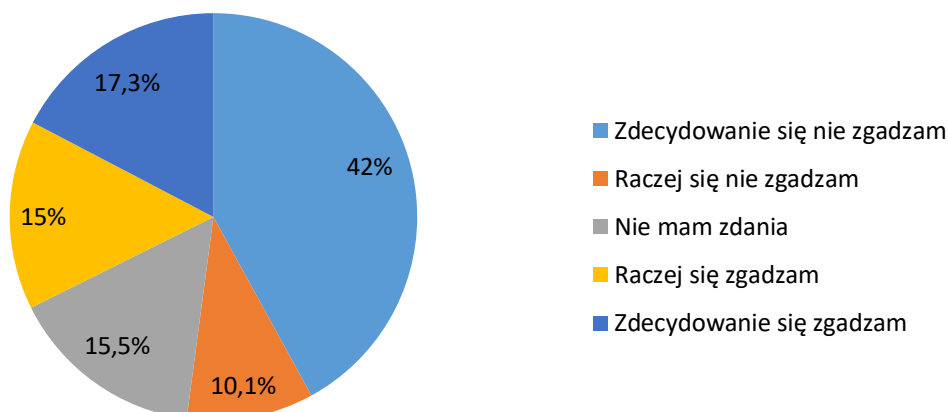


Wykres 21. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem? Czas dojazdu komunikacją zbiorową (autobusem/pociągiem) z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki jest krótszy niż 45 minut (n = 952)

Źródło: Opracowanie własne.

46,5% ankietowanych zgadzało się ze stwierdzeniem, że czas dojazdu komunikacją zbiorową (autobusem lub pociągiem) z miejsca zamieszkania do miejsca pracy/nauki jest krótszy niż 45 minut. 38,4% nie zgadzało się z tym stwierdzeniem. Pozostała grupa nie potrafiła udzielić jednoznacznej odpowiedzi, co może wskazywać, że nigdy nie korzystała z transportu zbiorowego w dojazdach do miejsca pracy/nauki.

Korzystam z komunikacji zbiorowej, ponieważ jest ona dla mnie alternatywą dla własnego samochodu

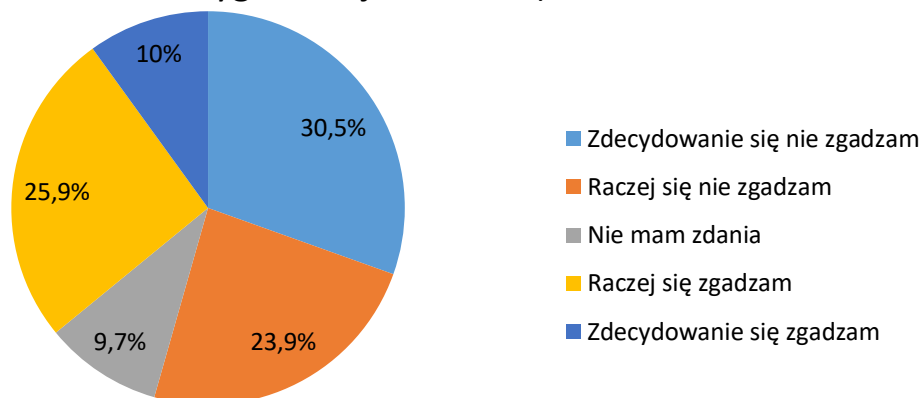


Wykres 22. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Korzystam z komunikacji zbiorowej, ponieważ jest ona dla mnie alternatywą dla własnego samochodu (n = 952)

Źródło: Opracowanie własne.

Ponad połowa (52,1%) respondentów nie traktowała komunikacji zbiorowej jako alternatywy dla własnego samochodu. Jedynie dla niespełna co trzeciego badanego był to konkurencyjny sposób przemieszczania się. 15,5% ankietowanych nie miało zdania na ten temat.

Infrastruktura drogowa w mojej gminie/mieście jest w stanie dobrym (ulice, drogi, oznakowanie drogowe, sygnalizacje świetlne)

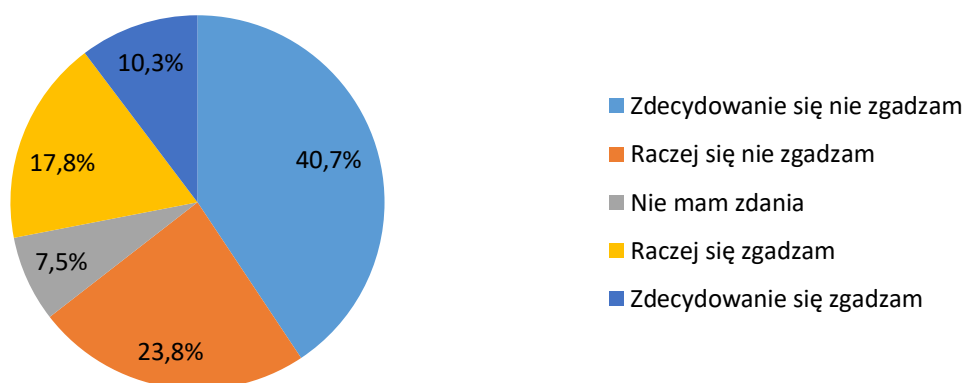


Wykres 23. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Infrastruktura drogowa w mojej gminie/mieście jest w stanie dobrym (ulice, drogi, oznakowanie drogowe, sygnalizacje świetlne) (n= 952)

Źródło: Opracowanie własne.

Jedynie 35,9% respondentów zdecydowanie zgodziło się lub raczej się zgodziło z ww. twierdzeniem. Blisko 55% badanych miało odmienne zdanie. 9,7% ankietowanych nie miało zdania na ten temat. Infrastruktura drogowa w miastach jest w lepszym stanie niż infrastruktura drogowa na obszarach wiejskich, co może wpływać na różnice w ocenie ogólnej.

W mojej gminie/mieście nie występują problemy z parkowaniem

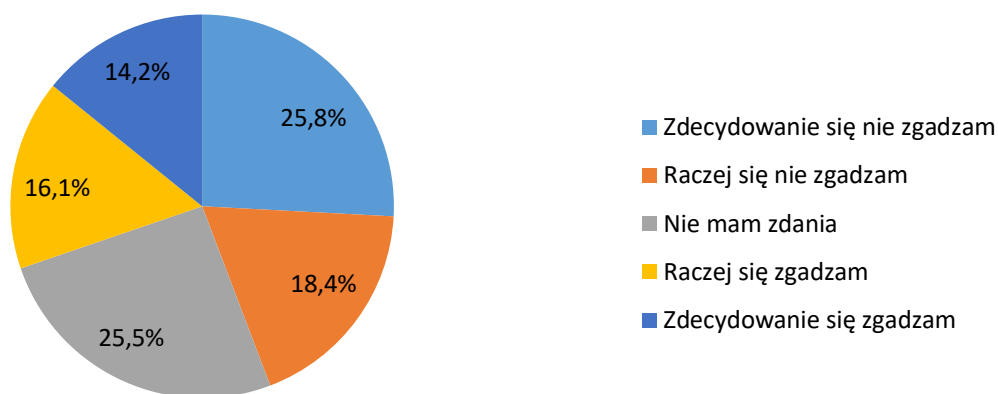


Wykres 24. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? W mojej gminie/mieście nie występują problemy z parkowaniem (n=952)

Źródło: Opracowanie własne.

Znaczna grupa respondentów (64,5%) dostrzegała problemy z parkowaniem na obszarze objętym opracowaniem. 28,1% ankietowanych nie zauważyło tych problemów. Odpowiedzi na to pytanie wskazują na potrzebę podjęcia działań związanych z polityką parkingową.

Ceny za parking w mojej gminie/mieście nie są wygórowane i nie stanowią przeszkody dla korzystających z samochodów

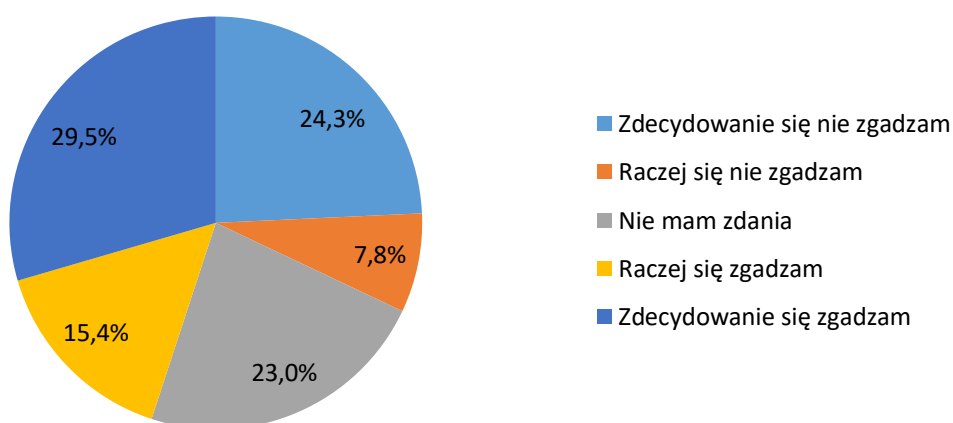


Wykres 25. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Ceny za parking w mojej gminie/mieście nie są wygórowane i nie stanowią przeszkody dla korzystających z samochodów (n=952)

Źródło: Opracowanie własne.

Niespełna co trzeci ankietowany udzielił twierdzącej odpowiedzi na powyższe pytanie. Odpowiedzi przeczącej udzieliło 44,2% respondentów. Znaczną grupę, bo aż 25,5% (co czwarty ankietowany) stanowią osoby, które nie mają zdania na ten temat.

Wiem co to jest Park&Ride, Kiss&Ride, Bike&Ride



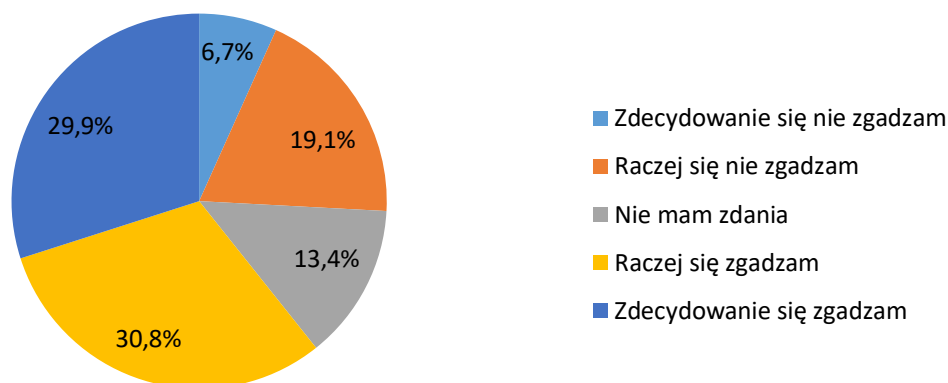
Wykres 26. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Wiem co to jest Park&Ride, Kiss&Ride, Bike&Ride (n=952)

Źródło: Opracowanie własne.

32,1% ankietowanych odpowiedziało przecząco na powyższe pytanie. Znajomością powyższych rozwiązań mogło pochwalić się 44,9% respondentów, zaś 23% nie miało zdania na ten temat. Pojęcia

te są popularyzowane w przestrzeni publicznej w Polsce od około 10 lat i najczęściej towarzyszą idei zrównoważonej mobilności. Biorąc pod uwagę, że zdecydowana większość respondentów porusza się na badanym obszarze samochodem, to na pewno pośrednio spotyka się z tymi pojęciami. Warto byłoby popularyzować tę ideę, prowadząc kampanie edukacyjne zwiększające świadomość społeczeństwa.

Na drogach w mojej gminie/mieście występuje duży ruch pojazdów ciężarowych

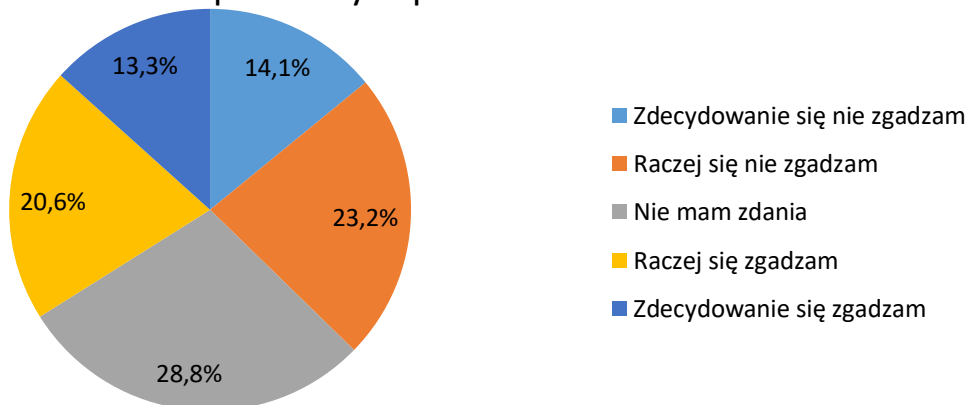


Wykres 27. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Na drogach w mojej gminie/mieście występuje duży ruch pojazdów ciężarowych (n=952)

Źródło: Opracowanie własne.

Blisko 61% ankietowanych deklaroowało, że w ich mieście/gminie występuje duży ruch pojazdów ciężarowych. Jest to niepokojące, ponieważ ciężarowy ruch tranzytowy wpływa negatywnie na bezpieczeństwo komunikacyjne, szczególnie w ruchu pieszym i rowerowym oraz wpływa negatywnie na jakość życia i środowisko naturalne.

Ruch na drogach w mojej gminie/mieście jest większy w okresie letnim (od czerwca do września) niż w pozostałych porach roku

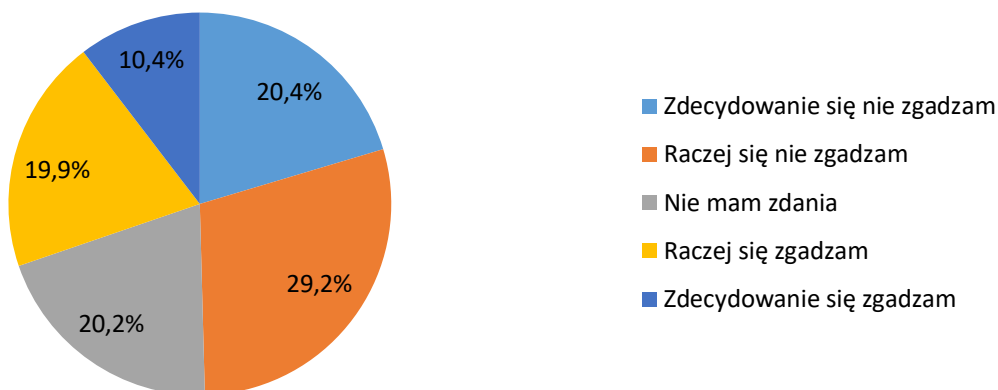


Wykres 28. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Ruch na drogach w mojej gminie/mieście jest większy w okresie letnim (od czerwca do września) niż w pozostałych porach roku (n=952)

Źródło: Opracowanie własne.

W tym pytaniu 37,3% ankietowanych nie zauważyło różnicy w natężeniu ruchu w okresie letnim. 33,9% respondentów zauważyło wzmożony ruch w miesiącach od czerwca do września a 28,8% badanych nie miało zdania.

Zdarza się, że drogi w mojej gminie/mieście są nieprzejezdne z powodu np. przewróconych drzew na skutek wichur, podmyć jezdni na skutek ulewnych deszczy itp.

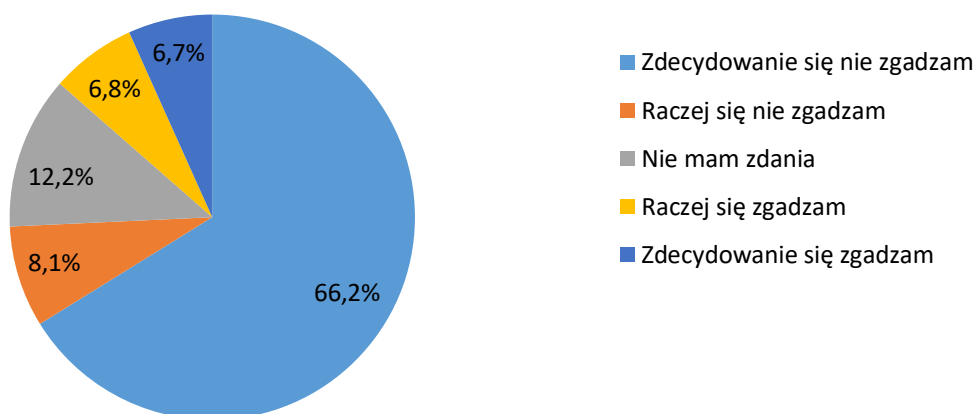


Wykres 29. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Zdarza się, że drogi w mojej gminie/mieście są nieprzejezdne z powodu np. przewróconych drzew na skutek wichur, podmyć jezdni na skutek ulewnych deszczy itp. (n=952)

Źródło: Opracowanie własne.

Niemal połowa ankietowanych (49,6%) nie zgadzała się ze stwierdzeniem, że warunki atmosferyczne powodują brak przejezdności jezdni w gminie/mieście zamieszkania. Odpowiedzi potwierdzające powyższą tezę udzieliło 30,3% badanych. Zdania w tym temacie nie miała co piąta osoba.

Mogę skorzystać z transportu kolejowego, żeby dojechać do pracy/ szkoły

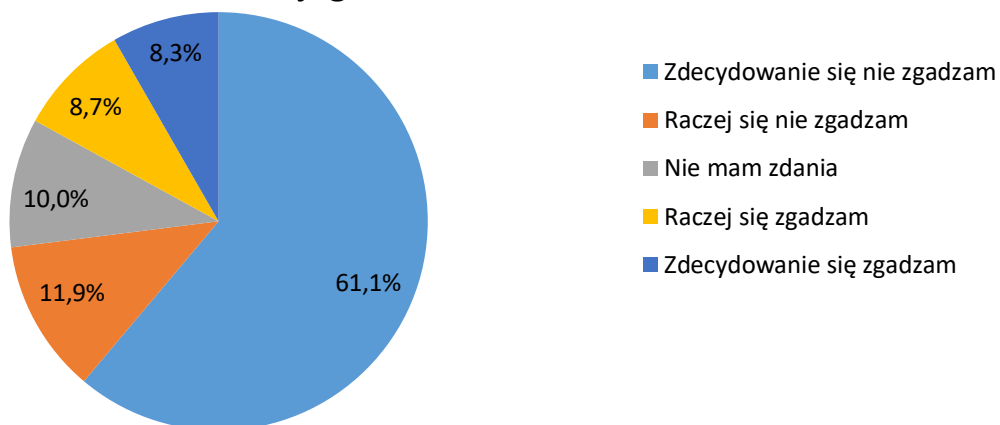


Wykres 30. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Mogę skorzystać z transportu kolejowego, żeby dojechać do pracy/ szkoły (n= 952)

Źródło: Opracowanie własne.

Blisko 75% ankietowanych deklarowało, że nie może korzystać z transportu kolejowego w codziennych podróżach do pracy czy szkoły, taką możliwość miało tylko 13,6% badanych. 12,2% ankietowanych nie miało zdania w tym temacie.

Swoją pracę mogę wykonywać zdalnie np. z miejsca mojego zamieszkania

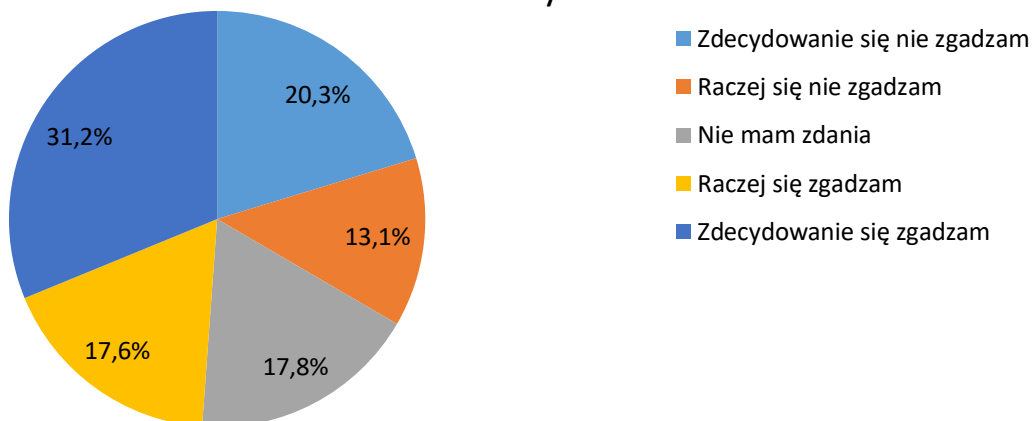


Wykres 31. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem? Swoją pracę mogę wykonywać zdalnie np. z miejsca mojego zamieszkania"? (n= 952)

Źródło: Opracowanie własne.

Model pracy zdalnej dużo zmienia w kontekście preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. Ma również wpływ na zmniejszenie zatłoczenia na drogach, jednak przy dużym natężeniu ruchu nie są to wartości zauważalne. Zdecydowana większość respondentów (73%) nie miała możliwości wykonywania pracy zdalnej. Były to zatem osoby, które codziennie wykonywały podróże dom – praca – dom lub dom – szkoła – dom.

Uważam, że należy promować ruch pieszy i rowerowy kosztem wprowadzania ograniczeń w ruchu samochodowym

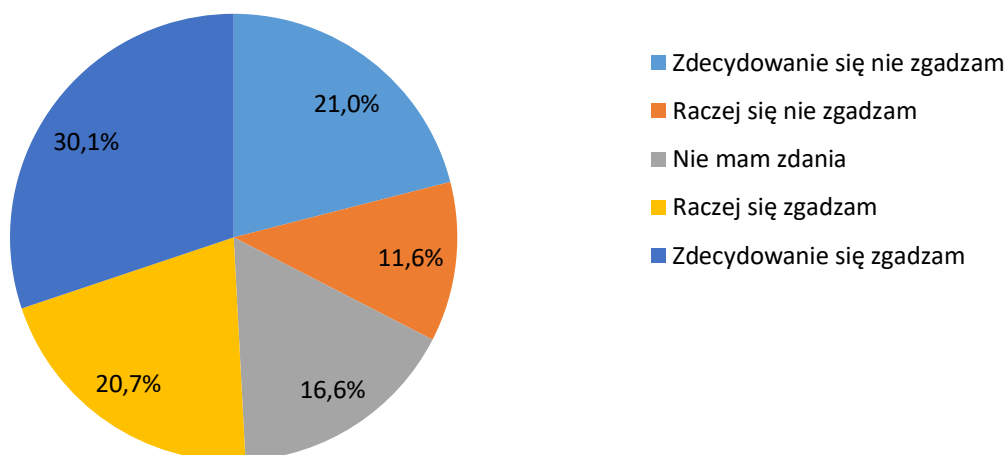


Wykres 32. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Uważam, że należy promować ruch pieszy i rowerowy kosztem wprowadzania ograniczeń w ruchu samochodowym (n= 952)

Źródło: Opracowanie własne.

Blisko połowa ankietowanych (48,8%) zgadzała się ze stwierdzeniem, że należy promować ruch pieszy i rowerowy kosztem wprowadzania ograniczeń dla samochodów. 33,4% ankietowanych nie akceptowało takich rozwiązań. 17,8% ankietowanych nie miało zdania w tym temacie.

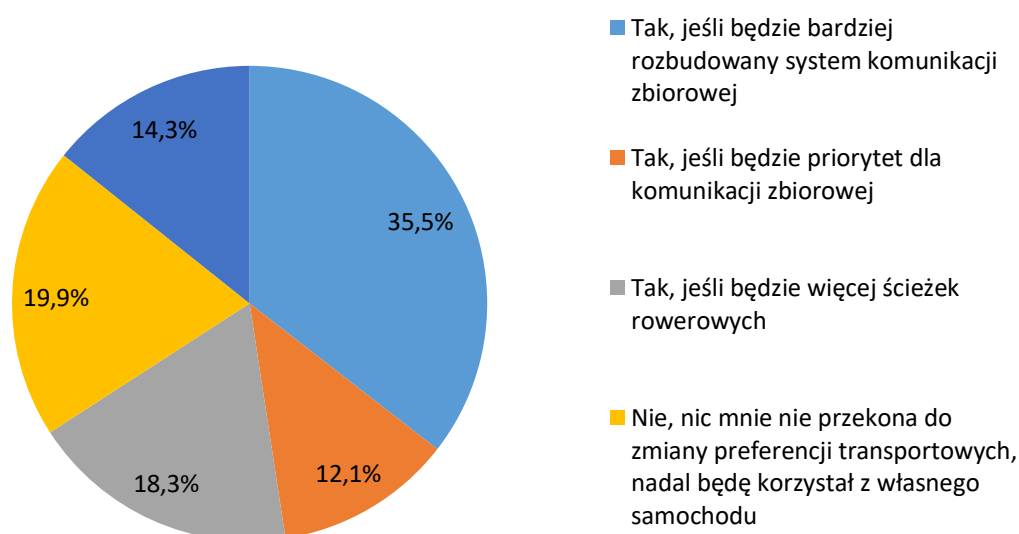
**Uważam, że ważne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń
do atmosfery generowanych przez transport
(w szczególności samochody osobowe)**



Wykres 33. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Uważam, że ważne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery generowanych przez transport (w szczególności samochody osobowe) (n= 952)

Źródło: Opracowanie własne.

Ponad połowa respondentów (50,8%) zauważała potrzebę ograniczenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery generowanych przez transport, a w szczególności samochody osobowe. To bardzo ważne, gdyż ograniczenie tej emisji wpływa pozytywnie nie tylko na codzienne życie mieszkańców, ale także ma duży wpływ na walory turystyczne gmin.



Wykres 34. Czy jest Pan/i w stanie zmienić swoje preferencje transportowe, zrezygnować z korzystania z samochodu? (n= 952)

Źródło: Opracowanie własne.

W ostatnim pytaniu zapytano respondentów, czy są w stanie zmienić swoje preferencje transportowe i zrezygnować z korzystania z samochodu. Ponad połowa (65,9%) badanych odpowiedziała twierdząco na to pytanie, ale pod pewnymi warunkami:

- bardziej rozbudowany system komunikacji publicznej (więcej kursów) – 35,5%,
- priorytet dla komunikacji zbiorowej (czas jazdy zbliżony do czasu jazdy samochodem) – 12,1%,
- więcej ścieżek rowerowych – 18,3%.

Powyższe wyniki pokazują, że poprawa częstotliwości komunikacji zbiorowej może zwiększyć popyt na te podróże, a w konsekwencji przyczynić się do wzrostu udziału tych środków transportu w codziennym przemieszczaniu się.

19,9% respondentów udzieliło odpowiedzi, że nie zamierza rezygnować z podróży samochodem a 14,3% badanych twierdziło, że nie korzysta na co dzień z własnego samochodu.

5.4 Podsumowanie badań

W kontekście popularyzacji idei zrównoważonej mobilności z badana można wyciągnąć następujące wnioski:

- Większość mieszkańców posiada przynajmniej jeden samochód w gospodarstwie domowym i przemieszcza się nim codziennie do miejsc pracy. **Ruch samochodowy stanowi podstawowy udział w ogóle środków transportu**, często jest jedynym dostępnym (i jednocześnie najbardziej komfortowym) rozwiązaniem w podróżach międzygminnych.
- Badania pokazały problem z parkowaniem, głównie na obszarze Bolestawca i Zgorzelca. Warto jednak zauważyć, że jest to obecnie problem większości miast, szczególnie powiatowych.
- Ciężarowy ruch tranzytowy stanowi zauważalny problem dla mieszkańców obszaru, należy zatem dążyć do **wyprowadzania go poza obszary mieszkalne**, co przyniesie szereg korzyści zarówno dla mieszkańców, jak i turystów.
- **Poprawa bezpieczeństwa w ruchu pieszym i rowerowym** może wpłynąć pozytywnie na zmianę przyzwyczajeń transportowych mieszkańców.
- Z przyczyn infrastrukturalnych to **autobusowa komunikacja zbiorowa ma potencjał do rozwoju i przejęcia uczestników podróży obligatoryjnych**. Obecnie są dostępne połączenia autobusowe, jednak czas dojazdu, komfort podróży wymaga poprawy.
- Należy dążyć do **poprawy znajomości rozwiązań typu Park&Ride, Bike&Ride oraz Kiss&Ride**, popularyzować je i zachęcać do korzystania zgodnie z przeznaczeniem.
- **Większość mieszkańców deklaruje możliwość zmiany swoich przyzwyczajeń transportowych**, popularyzację ruchu pieszego i rowerowego kosztem transportu

samochodowego oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń. Ponadto osoby te są skłonne **zrezygnować z komunikacji samochodowej** pod warunkiem, że inne, bardziej ekologiczne sposoby przemieszczania się będą miały konkurencyjną ofertę.

6 Analiza SWOT

Tabela 19. Analiza SWOT

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
- Dobrze rozwinięty układ drogowy na obszarze wszystkich gmin - Współpraca transgraniczna w celu tworzenia spójnego i wspólnego systemu transportowego - Ciągły rozwój połączeń autobusowych w całym obszarze - Dostępność kolei - Rozwój sieci dróg rowerowych - Rozwój elementów obwodnicowych sieci drogowej - Inicjatywy mieszkańców dla wspólnych dojazdów do pracy (tzw. carpooling) - Wpływ rozwoju gospodarczego na rozwój transportu	- Brak multimodalnych centrów przesiadkowych - Brak wspólnego, dobrze funkcjonującego transportu zbiorowego powiatowego i ponadpowiatowego. - Brak wystarczającej oferty transportu kolejowego, w tym międzynarodowego - Zły stan dróg poza głównymi ciągami komunikacyjnymi - Brak kompletnego, bezpiecznego systemu dróg rowerowych - Zbyt wysoki poziom ruchu ciężarowego i jego wpływ na jakość życia i środowiska naturalnego - Zbyt wolny przyrost liczby samochodów elektrycznych i hybrydowych - Słabe skomunikowanie sołectw transportem zbiorowym
SZANSE	ZAGROŻENIA
- Rosnąca świadomość mieszkańców na temat zrównoważonego rozwoju w transporcie i jego zależnościami z jakością życia - Walory turystyczne i przyrodnicze regionu w powiązaniu z potencjałem podróży rowerowych - Ogólna wola mieszkańców do zmiany zachowań komunikacyjnych, pod pewnymi warunkami - Potencjał dla akcji promocyjnych i zachęcających, np. wśród pracowników - Potencjał dla wdrażania rozwiązań informatycznych, ułatwiających spersonalizowane planowanie podróży	- Stały wzrost liczby podróży wykonywanych własnymi samochodami - Ciągły wzrost wskaźnika motoryzacji - Brak wystarczających środków finansowych na realizację kompletnego systemu dróg rowerowych - Polityka parkingowa i cenowa nie wystarczająca do zmiany zachowań transportowych - Potencjalne trudności ekonomiczne związane z wprowadzaniem wspólnego biletu na terenie ZOI - Rosnące koszty realizacji inwestycji oraz usług

Źródło: Opracowanie własne.

W wyniku analizy SWOT dla ZOI w zakresie mobilności, podkreślić należy ogólny dobry kierunek podejmowanych działań, które mają przyczynić się do wzrostu popularności idei zrównoważonej mobilności wśród mieszkańców całego obszaru. Zauważalna jest coraz większa aktywność gmin w realizacji różnych działań „miękkich”, promocyjno-informacyjnych, co z pewnością wpływa na wzrost świadomości mieszkańców – a w konsekwencji na zmianę zachowań komunikacyjnych.

Oprócz wyżej wskazanych działań należy także wdrażać działania „twarde” takie jak: zmiany w organizacji ruchu, ograniczenia wjazdu, uspokajanie ruchu czy też narzędzia polityki parkingowej dla sterowania popytem na podróże samochodem indywidualnym.

Na obszarze ZOI zdiagnozowano między innymi brak dobrze funkcjonującego zintegrowanego transportu zbiorowego powiatowego i ponad powiatowego. W dalszym ciągu wzrasta liczba podróży

wykonywanych własnymi samochodami oraz współczynnik motoryzacji. Główne dworce kolejowe nie zostały przekształcone w multimodalne centra przesiadkowe. Diagnoza wskazuje również na niedobór parkingów Park&Ride i Bike&Ride.

Jako bardzo istotny czynnik należy, także wskazać prognozowany spadek liczby ludności na obszarze ZOI do roku 2035, jak też prognozowany wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym.

Wszystkie wskazane powyżej czynniki mają istotny wpływ na kształtowanie mobilności w całym obszarze ZOI.

7 Identyfikacja interesariuszy

Zidentyfikowanie interesariuszy w sprawach mobilności miejskiej oraz zrozumienie ich potencjalnej roli i pozycji w całym procesie jest ważne dla osiągnięcia ogólnych celów zrównoważonego planowania mobilności miejskiej. Proces ten pozwala na zidentyfikowanie możliwych konfliktów i koalicji pomiędzy interesariuszami oraz zobrazowanie jak w efekcie może to wpłynąć na rozwój procesu planowania w kontekście całego obszaru, integracji między jednostkami samorządowymi, dostępności zasobów i ogólnej słuszności. Jest to konieczne dla wypracowania odpowiednich sposobów postępowania z dominującymi lub słabymi interesariuszami, jak i z tymi zajmującymi pośrednie pozycje².

W celu uzyskania pełnego obrazu, należy wyróżnić trzy główne grupy interesariuszy w zależności od określonej pozycji w kontekście podejmowania decyzji, jaką zajmują w procesie³:

- **Podstawowi interesariusze:** na kogo ostatecznie będą mieć wpływ (pozytywny lub negatywny) nowe działania transportowe (na przykład: na mieszkańców w ramach różnych grup społecznych lub zawodowych, na poszczególne dzielnice miasta, branże biznesowe, poszczególne podmioty, turyści)?
- **Kluczowi interesariusze:** na kim spoczywa odpowiedzialność polityczna (prezydentach, burmistrzach, radnych, innych poziomach władzy)? Kto posiada zasoby finansowe (fundusze publiczne i prywatne)? Kto sprawuje władzę (w danej sferze lub na danym terytorium)? Kto posiada umiejętności i wiedzę (administracja publiczna, uczelnie, sektor prywatny) w dziedzinie transportu i dziedzinach z nim związanych (zagospodarowanie terenu, ochrona środowiska, edukacja, zdrowie, turystyka, itp.)?
- **Pośrednicy:** Kto realizuje politykę transportową (operatorzy transportu zbiorowego i infrastruktury, administracja publiczna, policja, przewoźnicy itp.)? Kto realizuje główne działania transportowe? Kto reprezentuje istotne grupy interesu (stowarzyszenia, izby gospodarcze, spółdzielnie, sieci)? Kto prowadzi działania informacyjne i raportuje na temat transportu (władze, operatorzy, lokalne media)?

W innym, bardziej skonkretyzowanym ujęciu można przyjąć 7 głównych grup interesariuszy:

1. Władze samorządowe - działania będą inicjowane przez władze lokalne lub regionalne, z uwagi na posiadane kompetencje i dostępność zasobów ludzkich i finansowych.
2. Mieszkańcy – jako ostateczni odbiorcy rezultatów prowadzonej polityki zarządzania mobilnością, w poszczególnych grupach osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, kierowców, rowerzystów i pieszych.
3. Przedsiębiorstwa działające na lokalnym rynku – ze względu na możliwość zwiększenia ich potencjałów rozwojowych związanych z lepszą dostępnością dla klientów oraz lepszymi warunkami funkcjonowania na rynku.
4. Operatorzy lokalnego transportu zbiorowego – skuteczne wdrożenie Strategii zwiększy atrakcyjność transportu publicznego jako głównego podsystemu przyczyniającego się do równowagi całego układu transportowego.
5. Przewoźnicy towarów, firmy kurierskie i logistyczne.

² Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition)- Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH (Kolonja, Niemcy)

³ Przewodnik do opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej pod redakcją M. Wołka. Civitas Dyn@mo. Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 2016 r.

6. Organizacje pozarządowe - w szczególności te działające na rzecz zrównoważonego transportu, stowarzyszenia rowerzystów, fundacje proekologiczne, organizacje działające na rzecz osób o ograniczonej mobilności, na rzecz pieszych, etc.
7. Inne podmioty i interesariusze (np. turyści, instytucje kultury, sportowo-rekreacyjne, świadczące usługi edukacyjne, szkoły, uczelnie, inkubatory przedsiębiorczości, etc.).

W tabeli 3 zestawiono potencjalnych interesariuszy procesu planistycznego w Zachodnim Obszarze Integracji.

Tabela 20. Interesariusze procesu planistycznego w Zachodnim Obszarze Integracji

Osoba/instytucja	Typ	Rola w procesie planowania mobilności w ZOI
Przedstawiciel Miast Bolesławiec, Zgorzelec, Lubią, Nowogrodziec, Pieńsk, Węgliniec, Zawidów	Przedstawiciele samorządów	Reprezentacja interesu gminy
Przedstawiciele gmin tworzących ZOI	Przedstawiciele samorządów	Reprezentacja interesu Gminy i Miasta
Przedstawiciele Starostw Powiatowych w Bolesławcu, Zgorzelcu i Lubaniu	Przedstawiciele samorządów	Reprezentacja interesu powiatu
Specjaliści ds. urbanistyki	Przedstawiciele Urzędów Miast	Rozpoznanie wyzwań
Specjaliści ds. środowiska	Przedstawiciele Urzędów Miast	Rozpoznanie wyzwań
Specjaliści ds. konsultacji społecznych i rewitalizacji	Przedstawiciele Urzędu Miast i Gmin ZOI	Zapewnienie społecznego charakteru procesu i zapewnienie spójności z działaniami rewitalizacyjnymi
Przedstawiciel PKP PLK	Zarządcy infrastruktury	Rozpoznanie wyzwań i planów
Zarządcy Dróg Wojewódzkich	Zarządcy infrastruktury	Rozpoznanie wyzwań i planów
Przedstawiciele Powiatowego Zarządu Dróg	Zarządcy infrastruktury	Rozpoznanie wyzwań i planów
Przedsiębiorstwa branży produkcyjnej i usługowej	Przedstawiciele	Rozpoznanie potrzeb przedsiębiorców
Rada Miast, Rady Gmin ZOI	Politycy i samorządowcy	Rozpoznanie wyzwań, koncepcji i oczekiwań mieszkańców
Mieszkańcy Miast, mieszkańcy gmin ZOI	Mieszkańcy	Rozpoznanie wyzwań, koncepcji i oczekiwań mieszkańców
Przedstawiciele Zarządu Miejskiego Zakładu Komunikacji w Bolesławcu oraz operatorów komunikacji miejskiej w Zgorzelcu i Lubaniu	Podmiot z branży transportowej	Rozpoznanie wyzwań, potrzeb i bieżących problemów
Lokalni przewoźnicy autobusowi wg. zezwoleń wydanych przez Starostów	Podmioty z branży transportowej	Rozpoznanie wyzwań, potrzeb i bieżących problemów

Źródło: Opracowanie własne.

CZEŚĆ KIERUNKOWA

8 Określenie wizji rozwoju

Opracowując część Diagnostyczno- Strategiczną w zakresie mobilności oraz przeprowadzając szereg badań, spotkań, warsztatów w ramach prac nad Strategią wykonano założone produkty analityczne rekomendowane w przy tworzeniu części diagnostycznej w ramach Planów Zrównoważonej Mobilności Miękkiej – SUMP co znacząco ułatwiło wypracowanie wizji dotyczącej rozwoju mobilności na całym obszarze ZOI.

Prace nad częścią diagnostyczną w zakresie mobilności prowadzone były w 4 obszarach, tj.:

- przestrzennym,
- transport indywidualny samochodowy i towarowy,
- transport publiczny i niezmotoryzowany,
- zarządzanie.

Wizja pozwala odpowiedzieć na kluczowe pytania dotyczące koncepcji obszaru, w którym chcą żyć mieszkańcy. Jako jeden z podstawowych elementów planowania, wizja stanowi punkt wyjściowy umożliwiający zdefiniowanie celów i pakietów działań. Zawarto w niej opis pożądaney przyszłości Zachodniego Obszaru Integracji, gdzie transport i mobilność ujęto w szerokim zakresie rozwoju obszaru funkcjonalnego. Wizja została przygotowana z uwzględnieniem wszystkich ram zrównoważonego rozwoju: ekonomicznych, gospodarczych, społecznych i środowiskowych.

Zgodnie z tymi założeniami wizja uwzględnia m.in.: konieczność zmian w zapotrzebowaniu na korzystanie z samochodu osobowego, zapewnienie spójności układu drogowego, w tym dróg dla rowerów i ciągów pieszych, dostępność transportową, integrację polityki dotyczącej parkowania, logistyki miejskiej, cyfryzację oraz ścisłą współpracę i promocję transportu i mobilności aktywnej.

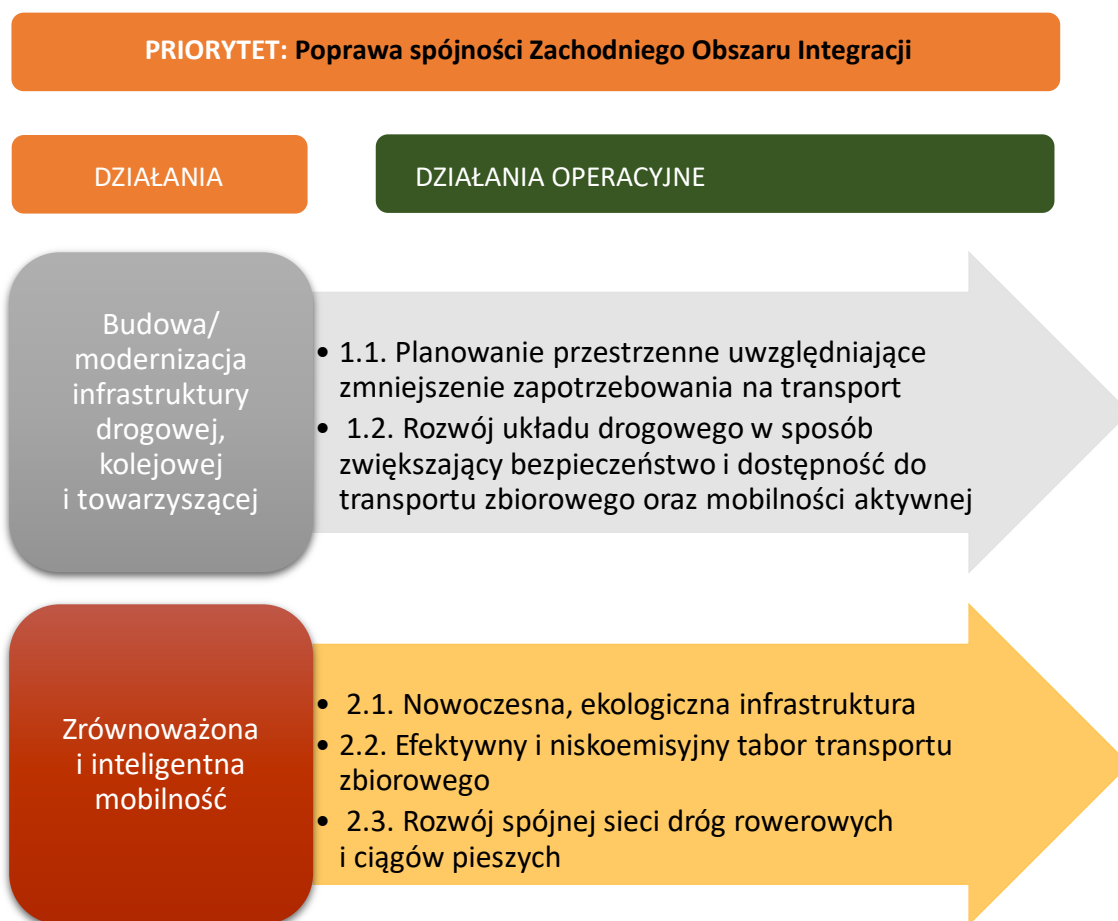
Uwzględniając projektowane zapisy dokumentów strategicznych w Zachodnim Obszarze Integracji, w odpowiedzi na zdiagnozowane problemy oraz w drodze konsultacji eksperckich i z interesariuszami powstała następująca wizja rozwoju mobilności.

W roku 2030 podróżowanie w Zachodnim Obszarze Integracji będzie odbywać się z wykorzystaniem bezpiecznych, inteligentnych i zrównoważonych systemów mobilności – odpowiadających potrzebom mieszkańców– stanowiących atrakcyjną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym

9 Obszary strategiczne priorytety, działania

Priorytety i działania dotyczące Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wskazują charakterystykę oczekiwanych zmian. Muszą one wpisywać się w założenia nowych unijnych ram mobilności dotyczących „wspólnego dążenia do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach i gminach” i które zalecają określić „... działania mające przyczynić się do tworzenia miejskiego systemu transportowego, który m.in.: jest dostępny dla wszystkich użytkowników i zaspokaja ich potrzebę mobilności, wyznacza kierunki wyważonego rozwoju i lepszej integracji różnych rodzajów transportu, pozwala na lepsze wykorzystanie przestrzeni miejskiej i istniejącej infrastruktury transportowej, wpływa na zwiększenie atrakcyjności środowiska miejskiego, przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzi do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko, poprawia funkcjonowanie europejskiego systemu transportowego...”. W oparciu o treść wizji zdefiniowano priorytety i działania dotyczące Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z uwzględnieniem zgodności z zapisami głównych dokumentów planistycznych dotyczących transportu, przyjętych w miastach i gminach Zachodniego Obszaru Integracji

Opierając się na założeniach wizji rozwoju, sformułowano propozycję priorytetu oraz działań dotyczących Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, która została przedstawiona na poniższym grafie.



10 Działania

Elementem realizacji priorytetu dotyczącego mobilności są pakiety działań operacyjnych oraz działań kierunkowych. Pakiety są połączeniem uzupełniających się działań, często należących do różnych kategorii. Przykładem może być połączenie działań mających na celu ograniczenie korzystania z samochodów, takich jak opłaty parkingowe, z działaniami promującymi rozwiązania alternatywne dla podróży samochodem, takie jak ulepszone usługi autobusowe i pasy ruchu dla rowerzystów.



Uzgodnione pakiety działań wdrożeniowych stanowią katalog kierunków rozwoju systemu transportowego, służących realizacji założeń Strategii dla Zachodniego Obszaru Integracji w zakresie zrównoważonej mobilności. Zasięg wdrożenia pakietów działań obejmuje:

- Miasta – miasta rdzenie ZOI
- Ośrodki ponadlokalne – miejscowości w których znajduje się centrum administracyjne gminy,
- Ośrodki lokalne – jednostki pomocnicze gminy (sołectwa).

Pakiety działań kluczowych odpowiadają poszczególnym celom operacyjnym. Działania kierunkowe uszeregowano kolejno od najwyższego do najniższego priorytetu.

Tabela 21. Pakiety działań wdrożeniowych dla ZOI

			Zasięg wdrożenia działań w ZOI		
Numer pakietu	Pakiet działań operacyjnych	Działania kierunkowe	Miasta	Ośrodki ponadlokalne	Ośrodki lokalne
Działanie: Budowa/ modernizacja infrastruktury drogowej, kolejowej i towarzyszącej					
1.1	Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport	Opracowanie i uchwalenie planów ogólnych określających min. i max. liczbę miejsc parkingowych dla różnych obszarów oraz zapewniających rezerwy terenowe pod infrastrukturę transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego	X	X	X
		Wprowadzenie lub ograniczenie ruchu w miastach, np. strefa zamieszkania	X		
		Wsparcie tworzenia w ramach osiedli mieszkaniowych i centrów miejscowości ZOI tzw. wielofunkcyjnych usług publicznych	X	X	
1.2	Rozwój układu drogowego	Modernizacja układu drogowego uwzględniająca potrzeby transportu zbiorowego i mobilności aktywnej	X	X	X
		Współpraca pomiędzy samorządami w zakresie inwestycji drogowych oraz organami administracji rządowej w zakresie inwestycji drogowych	X	X	X
		Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar centrów miejscowości	X	X	
		Wytyczanie buspasów	X		
Kierunki działań: • aktualizacja dokumentów planistycznych, • projekty związane z opracowaniem i wdrożeniem lokalnych standardów urbanistycznych, • budowa nowych ciągów drogowych dostosowanych do obsługi transportu zbiorowego łączących obszary ZOI z głównymi ciągami komunikacyjnymi, • budowa infrastruktury komunikacyjnej zapewniającej dostęp za pomocą zrównoważonych form mobilności do atrakcji turystycznych i infrastrukturalnych regionu, • stworzenie sieci połączeń komunikacji publicznej zapewniających dostęp do wszystkich miast wiodących w ramach ZOI.					
Działanie: Zrównoważona i inteligentna mobilność					
2.1	Nowoczesna, ekologiczna infrastruktura	Budowa przystanków, zatok autobusowych, parkingów P+R, B+R, K+R i innej infrastruktury pomocniczej	X	X	X
		Budowa centrów przesiadkowych, węzłów multimodalnych	X	X	
		Budowa stacji ładowania autobusów i samochodów elektrycznych przy parkingach	X	X	

ELEMENTY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ ZACHODNIEGO OBSZARU INTEGRACJI

		Budowa zajezdni dla autobusów, wyposażanej w systemy zasilania z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii	X	X	
2.2	Efektywny i niskoemisyjny tabor transportu zbiorowego	Wymiana taboru autobusowego na nisko- i zeroemisyjny	X	X	
		Wdrażanie systemów wspólnego biletu w komunikacji zbiorowej w obszarze ZOI	X	X	
2.3	Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych	Budowa spójnej sieci tras rowerowych	X	X	X
		Budowa i modernizacja ciągów pieszych	X	X	X
		Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych	X	X	X
		Budowa parkingów dla rowerów	X	X	X

Przykładowe projekty:

- zakup nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru autobusowego oraz budowa lub modernizacja niezbędnej infrastruktury towarzyszącej,
- skorelowanie komunikacji zbiorowej i kolejowej w całym obszarze ZOI,
- stworzenie systemu punktów przesiadkowych,
- połączenie istniejących tras rowerowych w spójną sieć łączącą miejscowości w ramach ZOI,
- rozbudowa ścieżek rowerowych oraz szlaków pieszo-rowerowych pod kątem dostępności do atrakcji turystycznych i kluczowych elementów infrastruktury turystycznej,
- stworzenie sieci miejsc do parkowania rowerów oraz punktów obsługi technicznej w ramach międzygminnej sieci rowerowej w tym stacji ładowania rowerów.

Źródło: Opracowanie własne.

11 Wskaźniki realizacji Strategii

Jakość procesu rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej mierzona jest za pomocą zestawu wskaźników monitorowania postępów w osiągnięciu działań. Wskaźniki pozwalają właściwie reagować na zmiany i optymalizować realizację działań strategii. W poniższej tabeli został przedstawiony zestaw podstawowych wskaźników dla monitorowania realizacji działań operacyjnych rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w Zachodnim Obszarze Integracji.

Tabela 22. Zestaw wskaźników dla monitorowania celów

Działanie operacyjne	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Przewidywany trend
Budowa/modernizacja infrastruktury drogowej, kolejowej i towarzyszącej	Szacowana emisja gazów cieplarnianych	Tony ekwiwalentu dwutlenku węgla/rok	Malejący
	Ilość opracowanych Planów Ogólnych przez jednostki wchodzące w skład obszaru ZOI uwzględniających wytyczne zrównoważonej mobilności	Sztuki	Wzrostowy
Zrównoważona i inteligentna mobilność	Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego	Użytkownicy/rok	Wzrostowy
	Ilość nowych lub zmodernizowanych elementów infrastruktury wykorzystywanej w ramach transportu zbiorowego na obszarze ZOI	Sztuki	Wzrostowy
	Liczba autobusów nisko lub zeroemisyjnych wykorzystywanych w publicznym transporcie na obszarze ZOI	Sztuki	Wzrostowy
	Długość dróg i ciągów pieszo rowerowych na obszarze ZOI	Kilometry	Wzrostowy

Źródło: Opracowanie własne.

Monitoring powinien odbywać się nie rzadziej niż co cztery lata. Za gromadzenie danych będą odpowiedzialne poszczególne jednostki samorządu terytorialnego ZOI w zakresie obejmującym własny obszar administracyjny. Zebrane dane mogą zostać opublikowane w ogólnodostępnych raportach z postępu realizacji strategii przez samorzady ZOI.

12 Spis tabel, wykresów, rysunków i fotografii

12.1 Spis tabel

Tabela 1. Ocena zgodności wybranych dokumentów z zasadami zrównoważonej mobilności.....	15
Tabela 2. Zmiany w liczbie ludności w ZOI w latach 2000 – 2022	17
Tabela 3. Liczba osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym	18
Tabela 4. Prognoza liczby ludności dla roku 2025, 2030 i 2035	19
Tabela 5. Długość dróg rowerowych ogółem w gminach ZOI	25
Tabela 6. Linie komunikacji miejskiej w mieście Bolesławiec	38
Tabela 7. Linie komunikacji miejskiej w mieście Zgorzelec	41
Tabela 8. Linie komunikacji miejskiej w mieście Lubań	43
Tabela 9. Wykaz linii komunikacji zbiorowej o charakterze gminnym	44
Tabela 10. Wykaz linii komunikacji zbiorowej, na które zezwolenia/ zaświadczenia przewozów wydał Starosta Bolesławiecki	45
Tabela 11. Wykaz linii komunikacji zbiorowej, na które zezwolenia/ zaświadczenia przewozów wydał Starosta Zgorzelecki	46
Tabela 12. Wykaz linii komunikacji zbiorowej, na które zezwolenia/ zaświadczenia przewozów wydał Starosta Lubański.....	47
Tabela 13. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr E30.....	49
Tabela 14. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 279	50
Tabela 15. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 274	50
Tabela 16. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 278	51
Tabela 17. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 275	51
Tabela 18. Gmina zamieszkania (n = 952)	58
Tabela 19. Analiza SWOT.....	76
Tabela 20. Interesariusze procesu planistycznego w Zachodnim Obszarze Integracji	79
Tabela 21. Pakiety działań wdrożeniowych dla ZOI	83
Tabela 22. Zestaw wskaźników dla monitorowania celów	85

12.2 Spis wykresów

Wykres 1. Liczba osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym.....	19
Wykres 2. Prognoza liczby ludności dla roku 2025, 2030 i 2035	20
Wykres 3. Liczba zarejestrowanych motocykli w powiatach ZOI	28
Wykres 4. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiatach ZOI	28
Wykres 5. Podział respondentów ze względu na płeć (n=952)	56
Wykres 6. Wiek respondentów (n=952)	57
Wykres 7. Osoby posiadające dzieci w wieku niepełnoletnim (n=952)	57
Wykres 8. Aktywność zawodowa (n=952).....	58
Wykres 9. Gmina zamieszkania (n=952)	59
Wykres 10. Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji? (n= 952)	60
Wykres 11. Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym? (n=744)	60
Wykres 12. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wyżej wymienionych miejsc? – wybór środka transportu w poszczególnych celach podróży (n = 6719)	61
Wykres 13. Ile czasu zajmuje Panu/i dotarcie do następujących celów podróży? (n=952)	62

Wykres 14. W jaki sposób dociera Pan/i do wskazanych miejscowości? (n=952)	63
Wykres 15. Jak często podróżuje Pan/i do wskazanych miejscowości? (n= 952).....	63
Wykres 16. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem? Chodniki w miejscu mojego zamieszkania są w stanie dobrym, czuję się bezpiecznie chodząc pieszo (n = 952)	64
Wykres 17. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/ nauki mogę bezpiecznie dojechać rowerem (n=952)	64
Wykres 18. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Czas dojazdu rowerem z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/ nauki jest krótszy niż 20 minut (n=952)	65
Wykres 19. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? System dróg rowerowych jest dobrze rozwinięty, korzystając z nich czuję się bezpiecznie i komfortowo (n= 952)	65
Wykres 20. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem: Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/ nauki mogę dojechać komunikacją zbiorową (autobusem/pociągiem) (n = 952).....	66
Wykres 21. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem? Czas dojazdu komunikacją zbiorową (autobusem/pociągiem) z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki jest krótszy niż 45 minut (n = 952)	67
Wykres 22. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Korzystam z komunikacji zbiorowej, ponieważ jest ona dla mnie alternatywą dla własnego samochodu (n = 952)	67
Wykres 23. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Infrastruktura drogowa w mojej gminie/mieście jest w stanie dobrym (ulice, drogi, oznakowanie drogowe, sygnalizacje świetlne) (n= 952)	68
Wykres 24. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? W mojej gminie/mieście nie występują problemy z parkowaniem (n=952).....	68
Wykres 25. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Ceny za parking w mojej gminie/mieście nie są wygórowane i nie stanowią przeszkody dla korzystających z samochodów(n=952)	69
Wykres 26. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Wiem co to jest Park&Ride, Kiss&Ride, Bike&Ride (n=952)	69
Wykres 27. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Na drogach w mojej gminie/mieście występuje duży ruch pojazdów ciężarowych (n=952)	70
Wykres 28. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Ruch na drogach w mojej gminie/mieście jest większy w okresie letnim (od czerwca do września) niż w pozostałych porach roku (n=952)	70
Wykres 29. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Zdarza się, że drogi w mojej gminie/mieście są nieprzejezdne z powodu np. przewróconych drzew na skutek wichur, podmyć jezdni na skutek ulewnych deszczy itp. (n=952)	71
Wykres 30. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Mogę skorzystać z transportu kolejowego, żeby dojechać do pracy/ szkoły (n= 952).....	71
Wykres 31. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem? Swoją pracę mogę wykonywać zdalnie np. z miejsca mojego zamieszkania"? (n= 952)	72
Wykres 32. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Uważam, że należy promować ruch pieszy i rowerowy kosztem wprowadzania ograniczeń w ruchu samochodowym (n= 952)	72
Wykres 33. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Uważam, że ważne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery generowanych przez transport (w szczególności samochody osobowe) (n= 952)	73
Wykres 34. Czy jest Pan/i w stanie zmienić swoje preferencje transportowe, zrezygnować z korzystania z samochodu? (n= 952)	74

12.3 Spis rysunków

Rysunek 1. Drogi dla rowerowe na terenie Miasta Bolesławca	23
Rysunek 2. Drogi dla rowerów na terenie gminy Lubań	24
Rysunek 3. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich na terenie ZOI	27
Rysunek 4. Średni dobowy ruch pojazdów - GPR 2020	30
Rysunek 5. Granice strefy płatnego parkowania w Bolesławcu	31
Rysunek 6. Granice strefy płatnego parkowania w Zgorzelcu	33
Rysunek 7. Granice strefy płatnego parkowania w Lubaniu	34
Rysunek 8. Granice strefy płatnego parkowania w Nowogrodźcu	35
Rysunek 9. Schemat komunikacji miejskiej w Bolesławcu	40
Rysunek 10. Schemat komunikacji zbiorowej, na której obowiązuje jeden bilet Europa-Miasta Zgorzelec/Görlitz	42
Rysunek 11. Układ linii kolejowych na terenie gmin ZOI	48
Rysunek 12. Linie kolejowe w ZOI obsługiwane przez Koleje Dolnośląskie S.A.	52
Rysunek 13. Nośność dróg wojewódzkich i krajowych ZOI	54
Rysunek 14. Średni dobowy ruch pojazdów ciężarowych -GPR 2020	55

12.4 Spis fotografii

Fotografia 1. Przykłady rozwiązań prorowerowych na terenie ZOI – Gmina Warta Bolesławiecka.....	25
---	----