

3. PASMO ODRY W KONCEPCJI POLITYKI PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU

„Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju” jest podstawowym dokumentem określającym zasady polityki państwa w dziedzinie przestrzennego zagospodarowania kraju w perspektywie najbliższych kilkunastu lat. Została ogłoszona obwieszczeniem Prezesa Rady Ministrów Nr 432 z dnia 26 lipca 2001 r w Monitorze Polskim Nr 26 z 2001 r.

3.1. INTEGRACJA POLSKI Z UNIĄ EUROPEJSKĄ

Podstawową szansą przyspieszenia rozwoju kraju jest pełna integracja z Unią Europejską. Korzystnym czynnikiem tej integracji jest zwrotnikowe położenie geograficzne Polski.

Proces integracji wymaga:

- przyswojenia międzynarodowych standardów informacyjnych i planistycznych
- wdrożenia europejskich norm ekologicznych, technologii przyjaznych środowisku, oszczędności surowców i energii
- restrukturyzacji działów i gałęzi polskiej gospodarki, niekonkurencyjnych na rynkach światowych
- zmian strukturalnych w rolnictwie
- dostosowania polskiej polityki regionalnej do polityki unijnej w oparciu o koncepcję rozwoju regionalnego kraju
- przygotowania priorytetowych programów na poziomie centralnym dla infrastruktury transportowej, rozwoju wsi, współpracy transgranicznej.

3.2. PRZEKSZTAŁCENIA SYSTEMU PRZESTRZENNEGO KRAJU

Ewolucja usytuowania polskiej przestrzeni w Europie oraz jej uwarunkowania wewnętrzne dokumentują, że otwarty system przestrzenny kraju dynamizujący jej przekształcenia w pierwszych dziesięcioleciach XXI w. mogłyby tworzyć, m. in:

- europejski i krajowy system infrastruktury technicznej oparty o system autostrad i dróg ekspresowych, zmodernizowanych kolei, lotnisk oraz system energetyczny i gospodarki wodnej
- zbiór potencjalnych biegunów (ośrodków) rozwoju społeczno – gospodarczego, o znaczeniu europejskim (tzw. europolii), które w procesie konkurencji międzynarodowej (europejskiej) tworzyć będą coraz silniejsze węzły przedsiębiorczości i innowacji oddziaływujące na całą polską i europejską przestrzeń; (Warszawę, Trójmiasto, Poznań i Kraków); do ośrodków, które mogą potencjalnie w dłuższym okresie czasu osiągnąć tę szansę, w układzie konkurencji europejskiej można zaliczyć także: Szczecin, **Wrocław**, Łódź, Katowice, Lublin)
- pasma potencjalnie najwyższej innowacyjności i aktywności społeczno – gospodarczej kształtujące się współzależne z budową i modernizacją międzynarodowego i krajowego systemu infrastruktury technicznej
- sieć krajowych i regionalnych ośrodków równoważenia rozwoju
- strefy i ośrodki gospodarki turystycznej, w których najwyższe w kraju walory środowiska przyrodniczego i unikatowe wartości kultury materialnej pobudzać będą popyt europejski
- europejska i krajowa sieć ekologiczna ochrony i kształtowania środowiska przyrodniczego
- Europejski System Miast – polegający zarówno na pobudzaniu rozwoju, w wyniku napływu kapitału i interakcji ludzkiej, jak i tłumieniu niektórych wyższych funkcji o znacznym

zasięgu przestrzennym, pełnionych przez ośrodki miejskie, które znajdują się w obrębie zasięgu funkcjonalnego Berlina – z obszaru Polski są to: Poznań, Szczecin i Wrocław

3.3. GŁÓWNE CELE GOSPODAROWANIA PRZESTRZENIĄ

Nadrzędne cele kształtowania polityki przestrzennego zagospodarowania kraju stanowią rozwinięcie długookresowych celów społeczno – gospodarczych i mają zapewnić możliwość ich realizacji zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Główne cele gospodarowania przestrzenią polegają na kształtowaniu struktur przestrzennych, które powinny:

- tworzyć warunki dla wzrostu efektywności gospodarowania
- sprzyjać zaspokojeniu potrzeb społecznych
- umożliwiać ochronę wartości przyrodniczych i kulturowych

3.4. SYSTEM OSADNICZY

- Podstawą aktywnej polityki osadniczej kraju jest zasada harmonizowania rozwoju systemu osadniczego. Racjonalizacja tego systemu powinna uwzględniać wzmocnienie policentrycznej struktury funkcjonalno – przestrzennej, łagodzenie występujących dotychczasowych dysproporcji, ograniczenia zasobochłonności przemysłu, stopniowe przywracanie i utrwalanie ładu przestrzennego, przywracanie równowagi ekologicznej.
- Zasada harmonizowania rozwoju systemu osadniczego jako podstawa aktywnej polityki osadniczej kraju, prowadziłyby do likwidacji narastających dysproporcji, zagrożeń i barier rozwojowych, jak i do zmiany dotychczasowego mechanizmu generującego rozwój niezharmonizowany.
- Rozwój systemu osadniczego oznacza:
 - policentryczny układ aglomeracji wielkomiejskich i miast dużych
 - powinien stanowić podstawę do jakościowego wzmocnienia regionalnych ośrodków obsługi, równomiernie rozmieszczonych i zaspokajających popyt społeczny w zakresie najwyżej zorganizowanych usług, infrastruktury biznesu, kultury, nauki, szkolnictwa wyższego, zdrowia i handlu.
 - równomierne rozmieszczenie miast średnich, spełniających rolę wielofunkcyjnych ośrodków usług wyższego rzędu, specjalizujących się w produkcji przemysłowej w skali kraju i będących rozwiniętymi węzłami komunikacji o znaczeniu krajowym i regionalnym – powinno umożliwiać nie tylko kształtowanie dobrych warunków życia ludności oraz efektywnych rozwiązań technicznych i funkcjonalno – przestrzennych w tych ośrodkach, lecz także ich kulturowe oraz gospodarcze oddziaływanie na zaplecze.
 - gęsta sieć miast małych i większych osiedli wiejskich powinna umożliwić
 - organizację racjonalnej obsługi zaplecza rolniczego na szczeblu lokalnym, podstawowym dla sprawnego funkcjonowania rolnictwa, rekreacji, gospodarki leśnej oraz poprawy życia ludności wiejskiej.

Czołową rolę w hierarchii układu osadniczego w Polsce odgrywać będą wielofunkcyjne aglomeracje. Są to Warszawa, Poznań, Kraków, Trójmiasto oraz **Wrocław**, Szczecin, Łódź, Katowice i Lublin, będące głównymi potencjalnymi obszarami docelowymi migracji ludności, akumulacji kapitału, ośrodkami mogącymi w perspektywie awansować w europejskim systemie wielkich miast. **Wrocław** wg kryteriów europejskich może w dłuższym okresie stać się ośrodkiem rozwoju społeczno – gospodarczego o znaczeniu europejskim, zaliczanym do tzw. europoli.

3.5. ZRÓŻNICOWANIE PRZESTRZENI SPOŁECZNO – GOSPODARCZEJ I ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO

Diagnozy przebiegu i skutków procesów transformacji polskiej przestrzeni wskazują na narastanie międzyregionalnych różnicowań poziomu rozwoju i warunków życia ludności. Dla województwa dolnośląskiego, regionu o wielofunkcyjnej strukturze społeczno – gospodarczej, dobrze skomunikowanego w relacjach krajowych i zagranicznych i koncentrującego potencjał intelektualny, polityka przestrzennego zagospodarowania kraju zakłada:

- przynależność aglomeracji wrocławskiej do aglomeracji o najszybszym rozwoju gospodarczym i postępie cywilizacyjnym (razem z aglomeracją warszawską, poznańską, krakowską, gdańską, i bielską),
- ożywienie gospodarcze w regionach przygranicznych może przekształcić się w stały trend pozwalający, przy tym wsparciu państwa, łagodzić destrukcyjne oddziaływanie syndromu peryferyjności tych regionów,
- konieczność kontynuacji lub podjęcie restrukturyzacji: Wałbrzyskiego Okręgu Węglowego, pogranicza zachodniego (wzdłuż granicy polsko – niemieckiej) i obszarów górskich tj. powyżej poziomicy 350 n.p.m. (jako całość).

Środowisko przyrodnicze Polski charakteryzuje się silnym zróżnicowaniem przestrzennym. Dotyczy to zarówno obecności zasobów przyrody, jak też stopnia i charakteru ich przekształcenia. Dolny Śląsk zaliczono do obszarów wewnątrznie niejednorodnych, ze znacznym udziałem zarówno terenów cennych przyrodniczo jak i o zaburzonej równowadze.

3.6. SYSTEM INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

Z przyjętej strategii zrównoważonego rozwoju wynika potrzeba odpowiedniego kreowania systemu transportowego. Interwencja państwa dotyczyć tu będzie podstawowych elementów tego systemu w transporcie kolejowym, drogowym, lotniczym, żeglugi śródlądowej i transporcie pasażerskim w dużych miastach.

Układ sieci transportowych powinien być dostosowany do wymogów dyrektywy Unii Europejskiej z dnia 23 lipca 1996 r., nr 1692/96/WE oraz zobowiązań międzynarodowych wynikających z podpisanych przez Polskę umów międzynarodowych dotyczących transportu (AGC, AGTC, AGR).

- Przez obszar Dolnego Śląska przechodzi III Paneuropejski Korytarz Transportowy łączący kraje Unii Europejskiej z Ukrainą (autostrada A-4, z odgałęzieniem A-18 i linia kolejowa E-30):

III – Berlin – Wrocław – Katowice – Lwów – Kijów z odgałęzieniem

III A – Drezno – Krzywa (Legnica).

Najważniejszym elementem polityki transportowej do roku 2015 r. będzie budowa dróg szybkiego ruchu (autostrad i dróg ekspresowych). Autostrada A-4 będzie obejmować zasięgiem swojej strefy ok. 28 % mieszkańców Polski. W związku z reformą podziału administracyjnego kraju zmniejszono liczbę województw, które muszą być obsługiwane przez układ dróg ekspresowych, stwarza to możliwość skorygowania planowanej sieci dróg ekspresowych.

Należy także zbadać możliwość zastąpienia drogami ekspresowymi projektowanych autostrad A-3 Szczecin – Lubawka i A-8 Wrocław – Łódź. Uzupełnieniem autostrad będzie realizacja sieci dróg ruchu szybkiego w standardach dróg ekspresowych.

- Obok transportu drogowego istotną rolę odgrywać będzie kolej w przewozach pasażerskich tzw. pociągami kwalifikowanymi (EC, IC) oraz w przewozach towarowych zwłaszcza w tranzycie (z wykorzystaniem technologii multimodalnych). Zgodnie z przyjętymi priorytetami rozwoju sieci kolejowej przyjętej przez Generalną Dyrekcję PKP linie kolejowe biegnące wzdłuż europejskich korytarzy transportowych będą przekształcone w linie ekspresowe. Z terenu Dolnego Śląska jest to linia położona w III Paneuropejskim Korytarzu Transportowym – relacji: Berlin / Drezno – **Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Przemyśl** – Lwów – Kijów (wg „Planu rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce do roku 2015 – wariant minimalny” sporządzonej przez GD PKP przewidywana jest

modernizacja linii kolejowej E-30 Legnica – Wrocław – Opole; wariant realnie optymistyczny zakłada istotny wzrost nakładów m. in. na linię E-30).

- W transporcie lotniczym należy oczekiwać szybkiego wzrostu roli portów regionalnych pierwszego rzędu (czyli posiadających także znaczenie międzynarodowe), w tym portu we Wrocławiu
- Żegluga śródlądowa odgrywa uzupełniającą rolę w przewozach ładunków masowych krajowych i międzynarodowych (głównie na Odrze). W żegludze tej przewiduje się wzrost przewożonych ładunków o blisko 100%. Mają być kontynuowane prace modernizacyjne na istniejących szlakach, wśród których **najważniejsza jest Odra**. Zakłada się modernizację urządzeń drogi wodnej Odry i jej powiązania z siecią wodną Niemiec oraz pozostałą siecią wodną Polski (Warta – Noteć – Wisła), jak też połączenie Odry i Łaby z Dunajem. Utrzymanie warunków żeglugi poniżej stopnia Brzeg Dolny wymaga pilnej **budowy stopnia wodnego Malczyce**.
- Centra logistyczne odgrywają w rozwiniętych krajach dość ważną rolę, której celem jest lepsze wykorzystanie zasobów związanych z transportem i składowaniem, serwisem, informacją i rozliczeniami finansowymi. W Polsce należałoby wybudować co najmniej 11 takich centrów, w tym 2-3 o znaczeniu europejskim.

W zakresie **gospodarki wodnej** szczególne znaczenie mają zintegrowane działania koordynacyjne. Dotyczą one ochrony przed zanieczyszczeniem, zapewnienia dobrej wody pitnej, prowadzenia racjonalnego gospodarowania zasobami wodnymi, budowy zbiorników retencyjnych oraz ochrony przeciwpowodziowej. Bardzo ważna jest ochrona wód rzeki Odry, jej modernizacja jako drogi wodnej i przystosowanie do systemu europejskiego. Wymienione działania należy realizować poprzez wdrażanie rządowego „Programu dla Odry – 2006”.

3.7. WIELOFUNKCYJNY ROZWÓJ OBSZARÓW WIEJSKICH

Istotą rozwoju obszarów wiejskich będzie nadanie im wielofunkcyjnego charakteru poprzez ich kompleksową modernizację, zmianę struktury rolnictwa oraz tworzenia nowych miejsc pracy w przetwórstwie rolno – spożywczym i innych gałęziach związanych z otoczeniem rolnictwa, w przemyśle, usługach, handlu oraz obsłudze turystyki i wypoczynku. Spełnienie tych zamierzeń będzie wymagało dużych nakładów na modernizację i powstawanie nowych urządzeń infrastruktury technicznej, zwłaszcza w zakresie telefonizacji, kanalizacji, oczyszczalni ścieków i wysypisk.

- Restrukturyzacja rolnictwa, będąca konsekwencją integracji z Unią Europejską, znacznie zmniejszy zatrudnienie w tym dziale gospodarki, co będzie wymagało stworzenia nowych miejsc pracy poza rolnictwem dla mieszkańców wsi.
Zmiany w strukturze własnościowej rolnictwa przyniosą zwiększenie średniej wielkości gospodarstw zwłaszcza w województwach o największym udziale gruntów będących w zasobie Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa (w regionach północnych i zachodnich kraju).
Powierzchnia rolnicza ogółem zmniejszy się o 500 - 600 tys. ha., przy czym przewiduje się, że mniejsze ubytki użytków rolnych wystąpią na terenach o intensywnym rolnictwie oraz bardzo dobrych glebach, m.in. na **Dolnym Śląsku**.
- Gospodarka leśna stanie się współzależnym z rolnictwem ogniwem rozwoju wielofunkcyjnego obszarów wiejskich. Nastąpi wzrost udziału lasów w strukturze użytkowania gruntów oraz ich zróżnicowanie funkcjonalne (funkcje: ekologiczne, produkcyjne, społeczne).
- Istotne znaczenie w rozwoju wielofunkcyjnych obszarów wiejskich odgrywać będzie gospodarka turystyczna. (podnoszenie poziomu ekonomicznego gmin i regionu, rozwiązywanie problemu bezrobocia i aktywizacji wsi oraz wspomaganie zmian cywilizacyjnych wsi i jej otoczenia).
- Program zmian w rolnictwie został przyjęty przez Rząd jako „Spójna polityka strukturalna rozwoju obszarów wiejskich i rolnictwa”. Dokument ten identyfikuje najważniejsze problemy rolnictwa i obszarów wiejskich, zagrożenia oraz określa działania w perspektywie

do 2006 r., czyli zgodnie z prognozą w okresie przed integracją z UE i w kilka lat po akcesji.

3.8. KSZTAŁTOWANIE KRAJOWEJ SIECI EKOLOGICZNEJ

Niezbędnym warunkiem procesu integracji europejskiej jest utworzenie w Polsce obszarów chronionych w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej NATURA – 2000. Obecnie Polska znajduje się w początkowej fazie tworzenia elementów tego systemu.

Bardziej zaawansowane prace dotyczą krajowej sieci ekologicznej ECONET – PL, która choć nie posiada mocy prawnej stanowi modelowy przykład połączenia najcenniejszych przyrodniczo terenów (obszary węzłowe – korytarze ekologiczne).

Krajowa sieć ekologiczna ECONET – PL obejmuje 46 % powierzchni kraju i składa się z 78 obszarów węzłowych (30 % powierzchni kraju) połączonych systemem korytarzy ekologicznych (16 %). Korytarze ekologiczne rozciągają się wzdłuż dolin rzek lub obszarów o mniejszej intensywności użytkowania niż tereny otaczające. Umożliwiają one rozprzestrzenianie się gatunków flory i fauny między obszarami węzłowymi.

Środowisko przyrodnicze Polski charakteryzuje się silnym zróżnicowaniem przestrzennym. Dotyczy to zarówno obecności zasobów przyrody, jak też i stopnia i charakteru ich przekształcenia. Na tej podstawie **Dolny Śląsk** został zakwalifikowany do obszarów wewnątrznie niejednorodnych, ze znacznym udziałem zarówno terenów cennych przyrodniczo jak i o zaburzonej równowadze. Do terenów o przeważnie słabym przekształceniu z szeroko zachowanymi walorami przyrodniczymi, lecz w części z zaburzoną równowagą ekologiczną zakwalifikowano Sudety.

DZIAŁANIA PROGRAMOWE I INSTRUMENTY OSIĄGNIĘCIA CELÓW WG KONCEPCJI POLITYKI PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU

SFERA	DZIAŁANIA PROGRAMOWE	INSTRUMENTY OSIĄGNIĘCIA CELÓW
SFERA OSADNICZA; (obszary zurbanizowane, powiązania funkcjonalno-przestrzenne)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wzmacnianie policentrycznej struktury funkcjonalno-przestrzennej systemu przy wykorzystaniu społeczno-ekonomicznych korzyści koncentracji oraz kształtowania wielofunkcyjnego modelu aglomeracji, miast i osiedli jako formy osadnictwa zapewniającej względnie najlepsze warunki życia ludności oraz efektywność gospodarowania. 2. Łagodzenie i stopniową likwidację dysproporcji w zagospodarowaniu całego układu zurbanizowanego kraju oraz stopniową likwidację na tej drodze ukształtowanych dotychczas barier rozwojowych. 3. Stopniowe przywracanie i utrwalanie ładu przestrzennego w całym systemie osadniczym oraz strefach, w których nieład oddziałuje destrukcyjnie na środowisko społeczne i przyrodnicze. 4. Racjonalny rozwój struktury systemu osadniczego powinien wynikać z działań rozwojowych, modernizacyjnych i porządkujących w skali regionu oraz lokalnej. 	Instrumenty finansowe: budżet państwa, Narodowy i Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Realizacja możliwa w skali regionalnej oraz lokalnej za pośrednictwem samorządów terytorialnych, wyposażonych w nowe kompetencje i środki działania.
SFERA PRZYRODNICZO – EKOLOGICZNA (ochrona przeciwpowodziowa)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zintegrowane działania koordynacyjne, m.in. w zakresie budowy zbiorników retencyjnych i ochrony przeciwpowodziowej, <i>(wymienione działania należy realizować poprzez wdrażania Programu dla Odry - 2006).</i> 	Pożyczki Banku Światowego. (Planowanie osłony przeciwpowodziowej dla zlewni „Komponent B”), Pożyczki Europejskiego Banku Inwestycyjnego (inwestycje w infrastrukturę przeciwpowodziową – „Komponent B.3”), Fundusze przedakcesyjne i strukturalne Unii Europejskiej, Budżet państwa, Narodowy i Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

WOJEWÓDZTWO DOLNOSŁĄSKIE

Studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry - **Koncepcja**

<p>SFERA PRZYRODNI-CZO – EKOLOGICZNA (środowisko przyrodnicze)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Powszechne i współzależne uwzględnianie uwarunkowań przyrodniczych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz w programach przedsięwzięć publicznych o zasięgu ponadlokalnym – w stopniu realistycznym społecznie, ekonomicznie i technicznie – organizacyjnie, w tym m.in. <ul style="list-style-type: none"> - utrwalenie lokalnych i regionalnych strategii rozwoju ekologicznie uwarunkowanego 2. Promowanie ekologicznych kierunków i form w wybranych dziedzinach i na wybranych obszarach (ekoturystyka, ekorolnictwo, ekoosadnictwo) 3. Stopniowe rozszerzenie i utrwalenie dobrej kondycji ekologicznej obszarów objętych ochroną prawną ze względu na walory przyrodnicze, w tym m.in.: <ul style="list-style-type: none"> - zwiększenie powierzchni obszarów chronionych do ok. 32 % i lesistości kraju do ok. 30 %; - utworzenie polskiego systemu ekologicznego i włączenie do systemu europejskiego NATURA 2000. 4. Zahamowanie procesów degradacji, a następnie uzyskanie stopniowej poprawy jakości środowiska na obszarach o najwyższej koncentracji źródeł zanieczyszczeń, a także – skuteczne przeciwdziałanie rozprzestrzenianiu się procesów degradacji środowiska na inne obszary, w tym m. in.: <ul style="list-style-type: none"> - zmniejszenie stopnia zagrożenia przez ograniczenie poziomu emisji do granic określonych normami dopuszczalnych zanieczyszczeń przyjmowanych w Europie Zachodniej; - zlikwidowanie zagrożenia ekologicznego w obszarach o przekroczonych normach zanieczyszczeń. 	<p>Instrumenty polityki przestrzennej: ustawodawstwo w dziedzinie gospodarki przestrzennej, ochrony środowiska i ochrony przyrody, wprowadzenie Strategicznych Ocen Oddziaływania na Środowisko</p> <p>Instrumenty finansowe: Budżet Państwa, Środki pomocowe UE, w tym: Fundusz UE LIFE-Nature (dot. sieci NATURA 2000)</p>
<p>SFERA GOSPODAR-CZA (wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Podnoszenie poziomu ekonomicznego gmin i regionów w kierunku poprawy sytuacji materialnej społeczeństwa, wspomaganie działań na rzecz zrównoważonego rozwoju gospodarczego wsi. 2. Wspomaganie rozwiązania problemu bezrobocia poprzez rozwój usług w sektorze gospodarki turystycznej w tworzeniu nowych miejsc pracy wzrost aktywizacji zawodowej ludności. 3. Aktywizacja wsi i wspomaganie zmian cywilizacyjnych wsi i jej otoczenie. 	<p>Program zmian w rolnictwie w szerszym aspekcie ściśle związanym z rozwojem obszarów wiejskich, został przyjęty przez Rząd jako „Spójna polityka strukturalna rozwoju obszarów wiejskich”</p>

WOJEWÓDZTWO DOLNOSŁĄSKIE

Studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry - **Koncepcja**

<p>SFERA GOSPODAR-CZA (turystyka i wypoczynek)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ochrona dziedzictwa kulturowego i historycznego jako filaru turystycznego. 2. Rozwój turystyki na obszarach chronionych i innych, cennych przyrodniczo i krajobrazowo. 3. Zagospodarowanie turystyczne polskich odcinków europejskich szlaków wodnych oraz wspieranie zrównoważonego rozwoju turystyki i jej infrastruktury w dolinach wielkich rzek i w regionach pojeziernych. 	<p>Instrumenty finansowe: budżet państwa, Narodowy i Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.</p>
<p>SFERA INFRA-STRUKTURY (żegluga)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja urządzeń drogi wodnej Odry. 2. Budowa stopnia wodnego Malczyce - dla utrzymania warunków żeglugi poniżej stopnia wodnego Brzeg Dolny, <i>(wymienione działania należy realizować poprzez wdrażania Programu dla Odry - 2006).</i> 	<p>Instrumenty finansowe: Pożyczki Banku Światowego, Fundusze przedakcesyjne i strukturalne Unii Europejskiej, Budżet państwa, Narodowy i Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.</p>
<p>SFERA KOMUNIKACJI (komunikacja drogowa, kolejowa, lotnicza)</p>	<p>Modernizacja i przebudowa układu komunikacyjnego o znaczeniu ponadregionalnym (drogi wojewódzkie, kolej, lotniska):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja autostrady A4. 2. Rozbudowa układu dróg ekspresowych z uwagi na nowy podział administracyjny. 3. Modernizacja linii kolejowych wzdłuż europejskich korytarzy transportowych. 4. Zwiększanie roli lotniczych portów regionalnych. 5. Budowa centrów logistycznych. 	<p>Instrument realizacji polityki państwa.</p>