

**ANALIZA SWOT – SFERA SPOŁECZNA**

<b>DEMOGRAFIA</b>	
<b>Mocne strony</b>	<b>Słabe strony</b>
<p>1. Wzrost liczby ludności w okresie 1997-1999 w 14 gminach położonych w obszarze pasma Odry</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Największy wzrost ludności w gminach wiejskich: Długołęka, Oława, Czernica, Miękinia i Czernica oraz gminach m-w Oborniki Śl., Św. Katarzyna i Jelcz-Laskowice</li> <li>• Wzrost liczby ludności w gminach m-w Głogów, Prochowice i Ścinawa oraz gminach Jerzmanowa, Ruja, Jemielno, Niechlów, i Rudna.</li> </ul> <p>2. Dodatni przyrost naturalny w 19 gminach wahający się w granicach +0,1‰ w gminie Wisznia Mała do +8,5‰ w gminie Pęcław.</p> <p>3. Dodatnie saldo migracji w 12 gminach w granicach +0,3‰ we Wrocławiu do +16,4‰ w gminie m-w. Oborniki Śl.</p> <p>4. Najwyższy odsetek ludności w wieku przedprodukcyjnym, stanowiącej zaplecze siły roboczej, występuje w gminach powiatu głogowskiego, górowskiego, polkowickiego i lubińskiego (w granicach 28% -29%).</p> <p>5. Najniższy odsetek ludności w wieku poprodukcyjnym w miastach Głogów (7,9%) i gmina m-w Jelcz-Laskowice (9,0%).</p> <p>6. Prawie 34,5% ogółu ludności województwa w wieku produkcyjnym tj. prawie 1/3 istniejącego potencjału siły roboczej województwa zamieszkuje na terenie pasma Odry .</p> <p>7. Największy odsetek ludności w wieku produkcyjnym, zamieszkuje w gminach miejskich: Głogów (67,7%), Oława (66,7%) i Wrocław (64,0%) oraz gminie m-w: Jelcz-Laskowice (64,1%)</p>	<p>1 Spadek liczby ludności w okresie 1997-1999 w 9 gminach położonych w obszarze pasma Odry</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Największy ubytek ludności w gminach miejskich: Wrocław, Oława i gminie m-w Brzeg Dolny</li> <li>• Spadek ludności w gminach wiejskich Ruja, Pęcław, Żukowice, Wińsko i w gminach m-w Oława i Środa Śląska</li> <li>• Stagnacja liczby ludności w 6 gminach w tym w gminie miejskiej Głogów, gminach m-w: Wołów i Góra Śl. oraz wiejskich: Kotla, Grębocice i Malczyce</li> </ul> <p>2 Ujemny przyrost naturalny w 10 gminach wahający się w granicach od -0,8 ‰ w gminie m-w Oborniki Śl. do -7,0‰ w gminie Ruja.</p> <p>3 Ujemne saldo migracji ludności w 17 gminach położonych na terenie opracowania wahające się w granicach od -0,2‰ (gm. m-w. Brzeg Dolny) do -5,5‰ (gm. m-w. Góra).</p> <p>4 Niski udział młodzieży w ogólnej liczbie ludności w miastach Wrocław (19,1%) i Oława (21,7%) przy średnim wskaźniku dla województwa wynoszącym 23,2%.</p> <p>5 Duży odsetek ludności w wieku poprodukcyjnym w ogólnej liczbie ludności województwa w gminach: Ruja (18,4%), Wińsko (17,9%) i Jemielno (16,1%) oraz w mieście Wrocław (16,9%).</p> <p>6 Brak nowych miejsc pracy dla rosnących zasobów siły roboczej (wchodzące na rynek pracy roczników wyżu demograficznego z lat 80), szczególnie w powiatach głogowskim, górowskim, polkowickim i lubińskim.</p>
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<p>1. Program PHARE przewiduje przeznaczenie środków finansowych w latach 2000-2006 na program inwestycji w regionach, służący osiągnięciu spójności społeczno-ekonomicznej w tym m.in. rozwój zasobów ludzkich i zatrudnienia (tj .podniesienie poziomu wykształcenia ludności i dostosowanie kwalifikacji ludności do potrzeb regionu w celu zmniejszenia bezrobocia i wzrostu miejsc pracy).</p> <p>2. Piąty Program Ramowy Wspólnoty Europejskiej 1999-2002 ma na celu stymulację rozwoju społeczeństw europejskich i przeznacza środki finansowe na poprawę jakości życia w tym zwiększenie ludzkiego potencjału badawczego (program LIFE).</p> <p>3. SOCRATES (200-2006) - program wspólnotowy wspierający finansowo współpracę szkół, uczelni wyższych i innych ośrodków związanych z edukacją w celu poprawy</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o repatriacji (Dz.U.00.106.1118 z dnia 5 grudnia 2000 r.)</li> </ul>

<p>jakości kształcenia do norm europejskich (w jego skład wchodzi poszczególne programy dotyczące różnych szczebli i aspektów edukacji m.in. Comenius-edukacja szkolna; Erasmus-szkoły wyższe, Grundtvig-kształcenie ustawiczne i kształcenie dla dorosłych; Lingua-nauczanie języków obcych; Minerva-kształcenie na odległość).</p> <p>4. Program Młodzież (Youth) 2000-2006 - przeznaczony jest dla ludzi młodych i osób pracujących z młodzieżą i zapewnia informacje oraz możliwość szkolenia i kształcenia w całej Europie. Program wspiera finansowo 5 programów w tym wymiany młodzieży, inicjatywy i wspólne działania młodzieży oraz wolontariat europejski</p> <p>5. Leonardo da Vinci (2000-2006) – program wspiera finansowo promowanie i poprawę jakości oraz innowacyjności systemów kształcenia, doskonalenia i szkolenia zawodowego, kształcenia otwartego i współpracy uczelni z przedsiębiorstwami w Europie. Polska jest uczestnikiem tego programu .</p>	
RYNEK PRACY	
Mocne strony	Słabe strony
<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Koncentracja największej liczby miejsc pracy w miastach powiatowych w tym we Wrocławiu, Głogowie, Oławie i miastach przemysłowych Jelczu-Laskowicach, Brzegu Dolnym, Wołowie i Środzie Śląskiej.</li> <li>2 Nieznaczny wzrost liczby pracujących w roku 1999 w stosunku do roku 1998 w gminach wiejskich: Kotła, Żukowice, Jemielno, Miękinia, Czernica i gminie m-w. Oborniki Śląskie oraz w mieście Wrocławiu</li> <li>3 Duży odsetek ludności pracującej w usługach w ogólnej liczbie pracujących wynoszący ponad 63%</li> <li>4 Duży odsetek pracujących w przemyśle i budownictwie w gminach: Jelcz-Laskowice, Brzeg Dolny, Prochowice, Głogów i Żukowice (62%-69%).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Spadek ogólnej liczby pracujących na terenie objętym opracowaniem w roku 1999 w stosunku do roku 1998 o 3 750 osób</li> <li>2. Spadek liczby miejsc pracy w 22 gminach położonych na obszarze pasma Odry w tym największy w miastach Głogów, Oława, gm m-w. Góra, Brzeg Dln. i gm. Oława.</li> <li>3. Brak miejsc pracy dla wzrastających zasobów siły roboczej, szczególnie w gminach o dużej liczbie osób w wieku przedprodukcyjnym (Głogów, i Pęcław powyżej 29,5% ogółu ludności) oraz w gminach gdzie występuje duża liczba osób w wieku produkcyjnym (m. Głogów, Oława, Wrocław, gm m-w. Jelcz-Laskowice powyżej 64% ogółu ludności).</li> <li>4. Ubożenie społeczeństwa w wyniku likwidacji miejsc pracy i wzrastającego bezrobocia</li> <li>5 Brak nowych inwestycji zabezpieczających miejsca pracy w powiatach o dużej liczbie ludności w wieku przedprodukcyjnym (głogowskim, górskim, polkowickim i lubińskim) oraz wysokiej stopie bezrobocia.</li> <li>6 Wzrost bezrobocia we wszystkich powiatach obejmujących gminy leżące w paśmie Odry, szczególnie w powiecie legnickim, wołowskim, trzebnickim</li> <li>7 Duży udział kobiet w ogólnej liczbie bezrobotnych (54%-64%) w poszczególnych powiatach</li> <li>8. Duży udział bezrobotnych na wsi w powiatach: wrocławskim (około 73%), trzebnickim (ponad 66%), górskim i legnickim (około 62%).</li> <li>9. Nasilające się zjawiska patologii społecznych spowodowane likwidacją miejsc</li> </ol>

	pracy, wzrostem bezrobocia i ubożeniem społeczeństwa
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stworzenie nowych miejsc pracy poprzez realizację „Programu dla Odry – 2006”, który przewiduje środki finansowe na modernizację, rozbudowę i budowę systemu gospodarki wodnej.</li> <li>2. Utworzenie nowych miejsc pracy poprzez realizację „Programu PHARE”, który przewiduje przeznaczenie w latach 2000-2006 środków finansowych na program inwestycji w regionach, w tym na modernizację sektora przemysłu i usług (Program będzie realizowany na poziomie powiatów i jest przeznaczony dla obszarów o wysokim bezrobociu)</li> <li>3. Utworzenie nowych miejsc pracy poprzez przeznaczenie środków finansowych na realizację „Programu ISPA”, który przewiduje dostosowanie infrastruktury technicznej krajów kandydujących w zakresie ochrony środowiska (gospodarka wodno-ściekowa, gospodarka odpadami) i transportu (transportowe sieci transeuropejskie) do UE.</li> <li>4. Tworzenie warunków do podejmowania pozarolniczej działalności gospodarczej na wsi poprzez przeznaczenie środków finansowych na rozwój rolnictwa i obszarów wiejskich w ramach realizacji Programu SAPARD w latach 2000-2004.</li> <li>5. Pomoc w tworzeniu firm i wspieranie przedsiębiorczości poprzez uruchomienie środków finansowych w ramach „IV Wieloletniego Programu wspierania Małych i Średnich przedsiębiorstw na lata 2001-2005”.</li> <li>6. Wsparcie działań samorządów w zakresie polityki zatrudnienia, w ramach środków przeznaczonych na dostosowanie kwalifikacji kadr do potrzeb i kierunków rozwoju regionu wyznaczonych w „Narodowej Strategii Zatrudnienia i Rozwoju Zasobów Ludzkich 2000-2006 opracowanej przez Ministerstwo Pracy i Polityki Socjalnej.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zbyt mało środków finansowych przeznaczanych na realizację „Ustawy z dnia 14 grudnia 1994 r. (DZ.U.01.6.56. jednolity tekst) o zatrudnieniu i przeciwdziałaniu bezrobociu”, określającej zasady i formy przeciwdziałania bezrobociu oraz łagodzeniu jego skutków a także wspierania regionalnych i lokalnych rynków pracy.</li> <li>2. Zakwalifikowanie powiatu górowskiego do powiatów województwa dolnośląskiego zagrożonych szczególnie wysokim bezrobociem strukturalnym (Załącznik do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 20 grudnia 2000 r. zmieniającego Rozporządzenie w sprawie określenia powiatów (gmin) zagrożonych szczególnie wysokim bezrobociem strukturalnym Dz.U.00.120.1270).</li> <li>3. Drenaż lokalnego rynku pracy poprzez oferty Krajowego Urzędu Pracy (Departament Migracji Zarobkowej) dla osób poszukujących pracy w zawodach branży hotelarsko-gastronomicznej i ochronie zdrowia w krajach Europy Zachodniej. (Wielka Brytania, Norwegia, Republika Federalna Niemiec).</li> <li>4. <b>Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 stycznia 2000 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych zasad i trybu wydawania zezwoleń i zgód na zatrudnienie lub wykonywanie innej pracy zarobkowej przez cudzoziemców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej..(Dz.U.00.5.6 z dnia 28 stycznia 2000 r.)</b></li> <li>5. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 15 czerwca 2000 r. w sprawie szczegółowych zasad i kryteriów rozdziału limitu zatrudnienia pracowników polskich w celu realizacji umów o dzieło przez polskich przedsiębiorców w Republice Federalnej Niemiec.(Dz.U.00.49.572).</li> </ol>
<b>USŁUGI</b>	
<b>Mocne słaby</b>	<b>Słabe strony</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wyposażenie gmin miejskich (miast) w pełen zestaw usług zdrowia, oświaty, kultury, sportu i handlu.</li> <li>2. Realizacja licznych, nowych inwestycji, głównie budowy lub rozbudowy placówek oświatowych i szkolnych obiektów sportowych oraz modernizacja placówek służby zdrowia i opieki społecznej.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Brak w gminach wiejskich i niektórych gminach miejsko-wiejskich podstawowych usług oświaty (przedszkola) zdrowia (ośrodki zdrowia, apteki), kultury, sportu .</li> <li>2 Słabe wyposażenie wiejskich ośrodków usługowych pod względem różnorodności usług. Do najslabiej wyposażonych w obiekty usługowe gmin należą gminy położone w powiecie głogowskim, górowskim, średzkim i legnickim.</li> </ol>

	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Niedostateczne wyposażenie placówek szkolnych w obiekty sportowo-rekreacyjne w tym: boiska sportowe, sale gimnastyczne, pływalnie.</li> <li>4. Niewystarczająca sieć domów opieki społecznej w tym schronisk dla bezdomnych, matek z dziećmi, domów dla osób samotnych i starszych, pozbawionych opieki rodziny</li> <li>5. Utrudniona dostępność do placówek usługowych szczególnie obiektów sportowo-rekreacyjnych, które mają wpływ na rozwój fizyczny dzieci i młodzieży szkolnej oraz zdrowie całego społeczeństwa</li> <li>6. Zapewnienie ludności w gminach o wysokim odsetku ludności w wieku poprodukcyjnym opieki medyczno-rehabilitacyjnej oraz opieki socjalno-bytowej</li> </ol>
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>6. Program Rozwoju Bazy Sportowej Województwa Dolnośląskiego na lata 2001-2004 zatwierdzony Uchwałą Nr XXVII/508/2000 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 1.12.2000 r.</li> <li>7. Regionalny Program Restrukturyzacji Ochrony Zdrowia Województwa Dolnośląskiego na lata 2000-2002 - przygotowany do zatwierdzenia przez Sejmik Województwa Dolnośląskiego</li> <li>8. Program SAPARD (2000-2006) - przewiduje przeznaczanie środków finansowych na wielofunkcyjny rozwój rolnictwa i obszarów wiejskich (m.in. tworzenie warunków do podejmowania pozarolniczej działalności gospodarczej na wsi)</li> <li>9. Program Kultura 2000 (2000-2004) - zapewnia wsparcie finansowe dla współpracy pomiędzy poszczególnymi twórcami oraz podmiotami kulturalnymi państwowymi lub prywatnymi krajów europejskich uczestniczących w programie.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Brak reformy szkolnictwa średniego, która uelastyczni obecny system szkolnictwa i zostanie wprowadzona we wrześniu 2002 roku</li> <li>2. Niedostateczna opieka medyczno-rehabilitacyjna oraz opieka socjalna w gminach o wysokim odsetku ludności w wieku poprodukcyjnym</li> <li>3. Brak w gminach położonych w rejonie opracowania dostatecznej liczby domów opieki społecznej w tym schronisk dla bezdomnych, domów dla osób samotnych i starszych</li> </ol>

### ANALIZA SWOT – ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Walory przyrodnicze związane z cennymi zbiorowiskami roślinnymi, w tym unikatowymi lasami łągowymi, łąkami i olsami oraz występowaniem rzadkich i zagrożonych gatunków zwierząt (obszar węzłowy wg koncepcji Econet)</li> <li>• Bardzo istotna rola Doliny Odry jako korytarza ekologicznego, służącego swobodnemu przemieszczaniu gatunków roślin i zwierząt, stanowiącego jeden z głównych europejskich korytarzy ekologicznych</li> <li>• Stosunkowo duży udział gleb wysokiej jakości (38,9 % gruntów ornych w klasach I – III)             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Występujące w dolinie Odry zachowane drzewostany dębowe</li> </ul> </li> <li>• Możliwość zwiększenia lesistości obszaru w drodze zalesienia gruntów zdegradowanych przez przemysł, popoligonowych lub słabych (25,3 % pow. gruntów ornych w klasach V – VIz)             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stosunkowo duże w porównaniu do pozostałej części województwa zasoby wód podziemnych</li> </ul> </li> <li>• Wyodrębnienie 7 Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, stanowiących ze względu na jakość, zasoby i użytkowanie podstawowe źródło zaopatrzenia w wodę aglomeracji miejskich i wiejskich, których fragmenty obejmują obszar opracowania</li> <li>• Rezerwy zasobów kopalin pospolitych (kruszyw naturalnych, surowców ilastych oraz piasków kwarcowych i glin ceramicznych)             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bogate zasoby kopalin podstawowych takich jak rudy miedzi i surowców towarzyszących, wstępnie rozpoznanych złóż węgla brunatnego</li> <li>• Zagospodarowane złoża gazu ziemnego w północnej części obszaru</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stosunkowo duży stopień przekształcenia środowiska przyrodniczego w dolinie Odry na terenie województwa dolnośląskiego</li> <li>• Niewielka powierzchnia objęta ochroną w formie przyrodniczych obszarów chronionych             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Znaczne zanieczyszczenie powietrza i wód powierzchniowych, związane głównie z występowaniem uciążliwych dla środowiska zakładów przemysłowych oraz napływem zanieczyszczeń z polskich i zachodnioeuropejskich obszarów uprzemysłowionych                 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Średnio korzystne warunki klimatyczne charakteryzujące się dużą wilgotnością, zamgleniami, utrudnionym przewietrzaniem, występowaniem smogu</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• Występowanie obszarów gleb wykazujących przekroczenia zawartości metali ciężkich, siarki oraz gleb nadmiernie zakwaszonych             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Część gleb obszaru słabo narażona na erozję powierzchniową, okolice Wzgórz Dalkowskich oraz Wzgórz Trzebnickich – średnio narażone na erozję powierzchniową</li> </ul> </li> <li>• Duże obszary lasów o niezgodnym z typem siedliskowym składzie gatunkowym, co jest przyczyną ich wrażliwości na zagrożenia środowiska             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Duże obszary leśne znajdujące się w strefach uszkodzeń I i II</li> </ul> </li> <li>• Liczne strefy braku bądź tylko częściowej izolacji pierwszego użytkowego poziomu wód podziemnych od powierzchni terenu (grunty podatne na infiltracyjne przenikanie zanieczyszczeń),             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zanieczyszczenie wód gruntowych w Dolinie Odry oraz w dolinach rzecznych jej dopływów</li> </ul> </li> <li>• Obniżenie jakości wód podziemnych regionu legnickiego oraz terenów wodonośnych Wrocławia w porównaniu do lat ubiegłych             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nieuregulowana gospodarka wodno-ściekowa wielu wsi</li> </ul> </li> <li>• Występowanie części złóż kopalin na obszarach o cennych walorach krajobrazowych i przyrodniczych, podlegających z tych lub innych względów (strefy ochrony wód podziemnych) ochronie co uniemożliwia bądź znacznie ogranicza możliwość eksploatacji tych złóż             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wielkoprzestrzenne zaleganie złóż węgla brunatnego na terenach silnie zainwestowanych</li> </ul> </li> </ul>

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektowane zwiększenie powierzchni obszarów chronionych, które wejdą w skład Krajowego Systemu Obszarów Chronionych oraz tworzenie form ochrony indywidualnej zgodnie z Ustawą o ochronie przyrody</li> <li>• Przewidywane utworzenie form ochrony przyrody wchodzących w skład Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 oraz wynikających z konwencji i porozumień międzynarodowych</li> <li>• Kompleksowa realizacja Programu dla Odry 2006 uwzględniająca wymogi ochrony przyrody, <ul style="list-style-type: none"> <li>• Możliwość wykorzystania obszarów cennych przyrodniczo do rozwoju turystyki kwalifikowanej i popularyzacji obszarów leżących nad Odrą,</li> </ul> </li> <li>• Realizacja założeń Polityki Ekologicznej Państwa, Programów Wojewódzkich oraz Umów Międzynarodowych w zakresie zmniejszenia ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska, gospodarki odpadami, gospodarki wodno-ściekowej, itp.</li> <li>• Realizacja założeń Narodowej Strategii Edukacji Ekologicznej w celu upowszechniania idei ekorozwoju we wszystkich sferach życia, uwzględniając również pracę i wypoczynek</li> <li>• Przebudowa gatunkowa obszarów leśnych w dolinach głównych rzek regionu oraz na pozostałych obszarach leśnych, wymagających takich działań</li> <li>• Zwiększenie lesistości obszaru poprzez zagospodarowanie w kierunku leśnym obszarów zdegradowanych, popoligonowych i o niskiej jakości gleb, czemu powinny służyć opracowane wcześniej „Krajowy program zwiększania lesistości”, „Program zwiększania lesistości województwa legnickiego” oraz projekty granicy rolno-leśnej opracowywane dla gmin przez Biura Geodezji i Terenów Rolnych <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stopniowo poprawiający się stan gospodarki wodno-ściekowej</li> </ul> </li> <li>• Wyodrębnienie obszarów zasilania GZWP przeznaczonych do objęcia wysoka i najwyższą ochroną</li> <li>• Możliwe hipotetyczne zagospodarowanie, w przyszłości, części złóż węgla brunatnego</li> <li>• Prowadzenie prac poszukiwawczych mających na celu udokumentowanie nowych złóż gazu ziemnego</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fragmentacja środowiska (osłabienie roli korytarza ekologicznego) poprzez lokalizację nowych inwestycji budowlanych i elementów infrastruktury technicznej</li> <li>• Niewłaściwa realizacja programów ochrony przeciwpowodziowej i rozbudowy żeglugi na Odrze mogąca doprowadzić do zniszczenia cennych ekosystemów <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dalsza rozbudowa zbiornika odpadów poflotacyjnych „Żelazny Most”, stwarzającego potencjalne zagrożenie dla kilkunastu miejscowości (zagrożenie powodziowe, skażenie gleb) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nadzwyczajne zagrożenia środowiska związane z głównymi szlakami transportu samochodowego i kolejowego oraz przebiegiem rurociągów transportowych</li> </ul> </li> <li>• Wpływ emisji przemysłowych, pochodzących zarówno z obszaru opracowania jak i spoza obszaru, na stan gleb oraz lasów. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Negatywny wpływ wahań poziomu wód gruntowych na stan lasów</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• Możliwość skażenia wód podziemnych zanieczyszczeniami przenikającymi ze zbiornika odpadów poflotacyjnych „Żelazny Most”</li> <li>• Antropogeniczne oddziaływanie obszarów miejskich i przemysłowych, w tym składowisk odpadów i komunikacji samochodowej, oraz działalności rolniczej na stan wód podziemnych</li> <li>• Zburzenia stosunków wodnych przejawiające się obniżeniem poziomu wód gruntowych w wyniku intensywnej działalności górniczej (LGOM) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Negatywny wpływ działalności górniczej na środowisko przyrodnicze</li> </ul> </li> </ul>

**ANALIZA SWOT – OCHRONA PRZECIWPOWODZIOWA**

<b>Mocne strony</b>	<b>Słabe strony</b>
<p>Ochrona przeciwpowodziowa w paśmie Odry związana jest z systemem powodziowym dorzecza Odry, w skład którego wchodzi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 9 zbiorników retencyjnych: Mietków, Pilchowice, Słup, Leśna, Bukówka, Złotniki, Dobromierz, Lubachów, Niedów <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3 zbiorniki retencyjne w budowie: Sosnówka, Topola i Kozielno</li> </ul> </li> <li>- 11 suchych zbiorników przeciwpowodziowych w południowej części województwa: Mirsk, Sobieszów, Cieplice, Mysłakowice, Krzeszów I, Krzeszów II, Bolków, Kaczorów, Świerzawa, Międzygórze, Stronie Śląskie</li> <li>- kompleksowy system ochrony przeciwpowodziowy m. Wrocławia złożony z kanałów, wałów, przrzutu do Widawy i budowli hydrotechnicznych, <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 poldery: Oława-Lipki, Oławka i Blizanowice-Trestno, Paniowice</li> </ul> </li> <li>- odbudowa zniszczeń powodziowych z zastosowaniem lepszych metod ochrony i rozwiązań hydrotechnicznych,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bardzo nierównomierne przepływy rzeki Odry. Stosunek przepływów maksymalnych do minimalnych wynosi 200, <ul style="list-style-type: none"> <li>- niewystarczająca pojemność zbiorników retencyjnych,</li> </ul> </li> <li>- mała liczba polderów i zły stan techniczny polderów. Przepływowy typ polderów.</li> <li>- zły stan zabudowy regulacyjnej rzek, zamulenie koryt rzecznych, erozja rzeczna, <ul style="list-style-type: none"> <li>- brak rozbudowanego systemu wczesnego ostrzegania,</li> </ul> </li> <li>- brak dojazdu dla sprzętu ciężkiego do wałów, zarastanie międzywała krzewami i drzewami.</li> <li>- rzeki zbiegające się w rejonie m. Wrocławia stwarzają niebezpieczeństwo dla miasta,</li> <li>- powstawanie w południowej części województwa w rejonie gór gwałtownych powodzi powodowanych rozlewnymi opadami i dużymi spadkami w przekrojach podłużnych rzek, <ul style="list-style-type: none"> <li>- przestarzałe technicznie, niesprawne urządzenia części stopni wodnych wymagające wymiany i zniszczone w czasie powodzi budowle hydrotechniczne,</li> <li>- obwałowania rzek pochodzące z lat dwudziestych dwudziestego wieku, zdekapitalizowane, w części zniszczone przez powódź „lipiec 97”,</li> </ul> </li> <li>- intensywne zainwestowanie dolin rzecznych, nieprawidłowe użytkowanie międzywała,</li> </ul>
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Powstanie Programu dla Odry – 2006 przewidującego: <ul style="list-style-type: none"> <li>- ochronę przed powodzią dużych skupisk ludności (Wrocław) oraz terenów gdzie powódzie są częste i o gwałtownych przebiegach (Kotlina Kłodzka, lewobrzeżne dopływy Odry, w tym szczególnie dolina Bobru),</li> <li>- zwiększenie retencji zbiornikowej (dokończenie budowy zbiorników Kozielno – Topola na Nysie Kłodzkiej, budowa zbiornika Kamieniec Ząbkowicki na Nysie Kłodzkiej) i polderowej (budowa nowych polderów wzdłuż doliny Odry – Kotowice, Widawa, Raków, Domaszków, Bielszów, Rzymówka),</li> <li>- zbudowanie nowoczesnego systemu monitorowania sytuacji hydrologicznej i sprawnego systemu ostrzegania przed zagrożeniem powodziowym, <ul style="list-style-type: none"> <li>- rekonstrukcja zniszczeń powodziowych połączona z modernizacją,</li> </ul> </li> <li>- odbudowa i modernizacja systemu obwałowań do parametrów: wałów klasy I (Wrocław), wałów klasy II (Oława, Brzeg Dolny), <ul style="list-style-type: none"> <li>- poprawa stabilności obwałowań na odcinkach wysokiego ryzyka,</li> <li>- zwiększenie przepustowości sekcji mostowych obwałowań,</li> </ul> </li> <li>- naprawa i modernizacja zniszczonych przez powódź obiektów hydrotechnicznych,</li> <li>- planowanie i realizacja osłony przeciwpowodziowej na terenie zlewni przez Ośrodek Koordynacyjno – Informacyjny utworzony we Wrocławiu,</li> <li>- monitoring, prognozowanie i ostrzeganie jako instrument gospodarki zbiornikowej oraz przygotowania czynnej ochrony przeciwpowodziowej (radary, telemetria),</li> <li>- ograniczenie zagrożenia powodziowego i program zapobieganiu w oparciu o planowanie przestrzenne</li> </ul> </li> <li>2. Powstanie Transnarodowej koncepcji w zakresie zapobiegawczej ochrony przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry – „ODERREGIO”. Projekt ma regulować metody i sposoby oraz wskazywać środki niezbędne do realizacji zapobiegawczej ochrony przeciwpowodziowej w krajach związkowych Niemiec – Brandenburgii i Saksonii oraz w Polsce i Czechach.</li> <li>3. Powstanie studium programowo – przestrzennego dla miasta Wrocławia i powiatu wrocławskiego – Modernizacja wrocławskiego systemu ochrony przed powodzią.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- opóźnienia w naprawie obiektów hydrotechnicznych zniszczonych w czasie powodzi w 1997 r. W przypadku wystąpienia większych wezbrań może dojść do zniszczenia zabudowy regulacyjnej, obiektów budowlanych i infrastruktury hydrotechnicznej, <ul style="list-style-type: none"> <li>- niedobór środków finansowych na utrzymanie budowli wodnych przeciwerozrywnych i przeciwpowodziowych pogarsza stopień zabezpieczenia ludzi obiektów na obszarze województwa,</li> </ul> </li> <li>- zabudowywanie obszarów mających wpływ na retencję wodną może powodować zwiększenie wezbrań powodziowych,</li> <li>- zabudowywanie obszarów zalewowych stwarza niebezpieczeństwo zniszczenia obiektów tam wznoszonych,</li> <li>- nie zrealizowanie Programu dla Odry – 2006 stworzy możliwość powtórzenia się zniszczeń takich jakie miały miejsce w lipcu 1997 r.</li> </ul>

## ANALIZA SWOT – DZIEDZICTWO KULTUROWE

<b>Mocne strony</b>	<b>Słabe strony</b>
<p>1. Bogate zasoby zabytkowe – obiekty architektury i budownictwa, zabytki przemysłu i techniki związane z rzeką Odrą oraz stanowiska archeologiczne o formach krajobrazowych.</p>	<p>1. Zły stan techniczny obiektów i zespołów zabytkowych.                  2. Postępująca degradacja obiektów i zespołów zabytkowych związana z zaburzeniami stosunków wodnych oraz zanieczyszczeniami środowiska.                  3. Brak możliwości remontowych zabytków (niedostateczne możliwości finansowania zabytków w porównaniu z ilością obiektów).                  4. Słabe działania w kierunku łączenia obiektów zabytkowych z funkcjami obsługi turystyki.</p>
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<p>1. Utworzenie Przestrzennego Muzeum Odry oraz Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu służących ochronie i popularyzacji dziedzictwa kulturowego związanego z rzeką Odrą (budownictwo hydrotechniczne, porty, nabrzeża, stocznie, mosty), a także aktywizacji turystycznej na tym obszarze.                  2. Opracowanie Atlasu dóbr kultury technicznej rzeki Odry w ramach Programu dla Odry 2006.                  3. Wpisanie na listę światowego dziedzictwa kulturalnego UNESCO opactwa cysterskiego w Lubiążu.                  4. Udostępnianie i zagospodarowanie stanowisk archeologicznych o formach krajobrazowych w celach naukowych, dydaktycznych oraz turystycznych.</p>	<p>1. Niedostateczne środki finansowe z zewnątrz na remonty obiektów zabytkowych (rozproszenie i niewielkie środki Generalnego Konserwatora Zabytków).                  2. Nieuregulowany status własnościowy przemysłowych obiektów zabytkowych związanych z rzeką Odrą.</p>



ANALIZA SWOT - GOSPODARKA

<b>Mocne strony</b>	<b>Słabe strony</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• wysoki wskaźnik urbanizacji w porównaniu z przeciętną w Polsce               <ul style="list-style-type: none"> <li>• relatywnie wysoki udział ludności w wieku produkcyjnym</li> </ul> </li> <li>• znacząca oferta wykwalifikowanych pracowników przy spełnieniu warunków zapewnienia mobilności potencjalnych wysoko wykwalifikowanych pracowników</li> <li>• relatywnie niskie koszty osobowe, zwłaszcza w powiatach o wysokim poziomie bezrobocia</li> <li>• dobrze rozwinięte sektory przemysłu: przetwórstwo rud miedzi, produkcja tkanin, artykułów spożywczych, wyrobów z drewna, artykułów chemicznych, maszyn i urządzeń, maszyn elektrycznych, komputerów, pojazdów mechanicznych i części samochodowych stwarzające szansę na stabilny i zrównoważony rozwój               <ul style="list-style-type: none"> <li>• znacząca pozycja KGHM na światowym rynku miedzi</li> <li>• zróżnicowanie struktury miejscowych zakładów w sektorze MPS</li> </ul> </li> <li>• silne ośrodki przemysłowe we Wrocławiu, Głogowie, Jelczu Laskowicach i Brzegu Dln.</li> <li>• powstawanie dużych, łatwo dostępnych centrów handlu hurtowego i detalicznego</li> <li>• powiększająca się oferta inwestycyjna terenów do rozwoju działalności gospodarczej</li> <li>• duża atrakcyjność (głównie Wrocławia) dla inwestorów krajowych i zagranicznych</li> <li>• wzrost udziału kapitału obcego w ukształtowaniu nowoczesnej struktury handlowej               <ul style="list-style-type: none"> <li>• organizacja licznych imprez targowych i wystawienniczych we Wrocławiu                   <ul style="list-style-type: none"> <li>• duże inwestycje w dziedzinie infrastruktury komunikacyjnej</li> <li>• istniejąca nowoczesna sieć telefonii naziemnej i komórkowej</li> </ul> </li> <li>• świadomość konieczności modernizacji i gotowości do wprowadzania innowacji w gospodarce</li> </ul> </li> <li>• Korzystne warunki przyrodnicze dla prowadzenia produkcji rolniczej – większość gmin w obszarze opracowania posiada wskaźnik waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej powyżej 70 pkt</li> <li>• Plony roślin rolniczych na poziomie średniej dla województwa dolnośląskiego i wyższe od średnich w kraju               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wyższe od średnich dla województwa obsady inwentarza</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wysokie bezrobocie (również bezrobocie długookresowe) spowodowane gospodarczą recesją i przemianami strukturalnymi</li> <li>• migracja ludności aktywnej gospodarczo i wykwalifikowanej zawodowo, brak mobilności siły roboczej               <ul style="list-style-type: none"> <li>• duża liczba małych gmin, rozproszona struktura zasiedlenia</li> </ul> </li> <li>• słabo rozwinięta struktura obszarów wiejskich powoduje wyludnianie się terenów oraz starzenie się mieszkańców               <ul style="list-style-type: none"> <li>• niski udział sektora wysokiej techniki</li> <li>• brak powiązań w sieć i kooperacji między przedsiębiorstwami</li> <li>• niewystarczająca działalność marketingowa przedsiębiorstw</li> </ul> </li> <li>• mała zdolność do inwestowania przedsiębiorstw lokalnych ze względu na brak własnego kapitału</li> <li>• niewystarczający stopień znajomości regionalnych zasobów u potencjalnych inwestorów</li> <li>• zaległości przy wprowadzaniu przyszłościowych technologii w miejscowych przedsiębiorstwach               <ul style="list-style-type: none"> <li>• niedostatecznie rozwinięty sektor usługowy</li> </ul> </li> <li>• konflikty na styku obszarów przemysłowych, przyrodniczych obszarów chronionych i rolniczych</li> <li>• dekapitalizacja infrastruktury technicznej, zaniedbania w infrastrukturze społecznej</li> <li>• brak udziału sektora prywatnego w działaniach ukierunkowanych na zdobywanie kwalifikacji</li> <li>• Stosunkowo jeszcze duży udział (na poziomie dochodzącym do 30 %) Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa we własności użytków rolnych               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wadliwa struktura agrarna gospodarstw indywidualnych</li> <li>• Brak pozarolniczych miejsc pracy na obszarach wiejskich</li> </ul> </li> <li>• Niski poziom wykształcenia ludności wiejskiej oraz mała aktywność zawodowa</li> </ul>
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Możliwość uzyskania pomocy finansowej z programu PHARE</li> <li>• Możliwość uzyskania środków na rozwój infrastruktury technicznej z programu ISPA</li> <li>• Możliwość uzyskania środków na rozwój działalności gospodarczej oraz infrastruktury technicznej terenów wiejskich w ramach programu SAPARD               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Polska Fundacja Promocji i Rozwoju MSP</li> <li>• Krajowy Fundusz Poręczeń Kredytowych</li> </ul> </li> <li>• Fundusz Mikro w ramach Polsko-Amerykańskiego Funduszu Przedsiębiorczości</li> <li>• Realizacja „Paktu dla rolnictwa i obszarów wiejskich” w zakresie wspierania rolnictwa i jego otoczenia, rozwoju przedsiębiorczości, tworzenia pozarolniczych miejsc pracy, wspierania kompleksowej polityki społecznej wobec wsi i rolnictwa i rozwoju otoczenia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak funduszy na rozwój w związku z odrzuceniem przygotowanych projektów przez instytucje Europejskie               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opóźniające się wstąpienie do UE.</li> </ul> </li> <li>• Niestabilna polityka państwa w odniesieniu do rolnictwa i obszarów wiejskich               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zbyt duże ustępstwa w negocjacjach z UE</li> </ul> </li> <li>• Zagrożenie powodziowe obszarów użytkowanych rolniczo oraz obszarów leśnych w dolinie Odry.</li> </ul>

cywilizacyjnego obszarów wiejskich.

- Możliwość skorzystania z funduszy przedakcesyjnych
- Zakończenie procesu trwałego zagospodarowania mienia popegeerowskiego z racjonalnym wykorzystaniem obiektów produkcyjnych i przetwórstwa rolno-spożywczego.

## ANALIZA SWOT – TURYSTYKA I WYPOCZYNEK

<b>Mocne strony</b>	<b>Słabe strony</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• bogate i zróżnicowane walory krajobrazowe –szata leśna, wody powierzchniowe sprzyjające uprawianiu turystyki wypoczynkowej i krajoznawczej,</li> <li>• bogate walory przyrodnicze, unikatowe lasy łęgowe oraz obszary chronione (parki krajobrazowe, użytki ekologiczne, rezerваты i osobliwości przyrody,) dogodne dla ekoturystyki</li> <li>• występowanie wód powierzchniowych oraz starorzeczy umożliwiających tworzenie szlaków wodnych kajakowych i rekreacji żeglarskich oraz uruchomienie pasażerskiej żeglugi turystycznej na Odrze,</li> <li>• występowanie wysokiej klasy miejskich zespołów zabytkowych oraz zabytków pocysterskich o znaczeniu międzynarodowym, atrakcyjnych dla turystów zagranicznych, zabytki oraz pamiątki historyczne, jak: obiekty architektury i budownictwa, muzea i skanseny, stanowiska archeologiczne, miejsca pielgrzymkowe, obiekty martyrologii, imprezy kulturalne i turystyczne,</li> <li>• występowanie sieci znakowanych turystycznych szlaków pieszych oraz rowerowych             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rosnące zainteresowanie turystyką wodną</li> </ul> </li> <li>• korzystne warunki dla rozwoju agroturystyki w obszarach wiejskich w połączeniu z gospodarstwami ekologicznymi, uprawianiem jeździectwa i wędkarstwa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• słaba baza wypoczynkowa, przystosowana do obsługi ruchu turystycznego w okresie całorocznym o różnym standardzie,             <ul style="list-style-type: none"> <li>• brak internetowego spójnego systemu informacji turystycznej</li> </ul> </li> <li>• zły stan techniczny wielu zabytków, głównie rezydencjonalnych, obniżający ich atrakcyjność turystyczną jako walorów krajoznawczych,</li> <li>• niezadowalający stan ilościowy oraz standard urządzeń sanitarnych w miejscach przebywania i obsługi turystów,             <ul style="list-style-type: none"> <li>• niedostosowany do standardów europejskich poziom bazy noclegowo-gastronomicznej, urządzeń rekreacyjnych i infrastruktury turystycznej na obszarach wypoczynkowych,</li> </ul> </li> <li>• <b>brak zorganizowania usług turystycznych na łądzie w powiązaniu z żeglownym szlakiem wodnym;</b></li> <li>• <b>brak wyznaczonych szlaków turystycznych łączących najcenniejsze walory środowiskowe i kulturowe w paśmie Odry.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>zły stan i zagospodarowanie portów i przystani;</b></li> </ul> </li> <li>• <b>brak ofert turystycznych np. zorganizowanych wycieczek czy indywidualnej rekreacji na rz. Odrze.</b></li> <li>• braki w przygotowaniu profesjonalnej kadry turystycznej do obsługi turystów, zwłaszcza w zakresie znajomości języków obcych,</li> <li>• zły stan techniczny dróg obniżający bezpieczeństwo podróżowania oraz zniechęcający turystów zagranicznych do przyjazdu,             <ul style="list-style-type: none"> <li>• brak ładu przestrzennego w zagospodarowaniu miejscowości, obszarów i tras komunikacyjnych oraz niski poziom estetyki otoczenia na terenach mieszkaniowych                 <ul style="list-style-type: none"> <li>• wysoki stopień zanieczyszczenia wód powierzchniowych – rzek i akwenów wykluczający użytkowanie rekreacyjne na cele kąpieliskowe oraz ograniczający wykorzystanie jako szlaków wodnych,</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• szkodliwe oddziaływanie zanieczyszczeń atmosferycznych, głównie przemysłowych na obszarach turystycznych położonych w sąsiedztwie stref zurbanizowanych i uprzemysłowionych,</li> </ul>
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Współpraca lokalnych samorządów np. porozumienie gmin i miast nadodrzańskich,</li> <li>• Koncepcja programowa rozwoju szlaku wodnego i turystyki w paśmie Odry, opracowanie BTE Berlin 1998 r.</li> <li>• Rosnące zainteresowanie turysty niemieckiego rekreacją wodną w paśmie Odry             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Środki pomocowe – program operacyjny SAPARD(dla rozwoju wsi )</li> </ul> </li> <li>• silne związki gospodarcze, naukowe i kulturalne regionu z regionami i partnerami w innych krajach., umożliwiające rozwój turystyki (Niemcy i Czechy)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Bliskość atrakcyjnych terenów turystycznych w najbliższym sąsiedztwie</b></li> </ul>

## ANALIZA SWOT - INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

<b>Mocne strony</b>	<b>Słabe strony</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• dobrze rozwinięta sieć rzeczna stanowiąca źródło wody dla zbiorowego zaopatrzenia ludności i będąca odbiornikiem oczyszczonych ścieków,</li> <li>• zwodociągowane i wyposażone w oczyszczalnie ścieków wszystkie miasta w dolinie Odry,</li> <li>• większe możliwości rozwoju gospodarczego terenów wyposażonych w infrastrukturę techniczną,             <ul style="list-style-type: none"> <li>• zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem przy prawidłowo urządzonych składowiskach odpadów,                 <ul style="list-style-type: none"> <li>• eksploatowane złoża gazu ziemnego w północnej części województwa,</li> </ul> </li> <li>• realizacja podziemnego magazynu gazu na obszarze zczerpanego złoża gazu w obrębie istniejącego obszaru górniczego „Wierzchowice”, co stworzy bezpieczne i pewne warunki dla pokrycia nierównomierności zapotrzebowań odbiorców oraz pozwoli na uzyskanie strategicznej rezerwy w systemie gazowniczym,</li> </ul> </li> <li>• doprowadzenie gazu przewodowego do 10 miast obszaru, za wyjątkiem Prochowic i Ścinawy,             <ul style="list-style-type: none"> <li>• sukcesywny rozwój sieci gazowej na terenach wiejskich.</li> </ul> </li> <li>• pokrywanie bieżącego zapotrzebowania odbiorców na energię elektryczną, przez sieć elektroenergetyczną</li> <li>• funkcjonowanie elektrowni wodnych jako odnawialnych źródeł energii elektrycznej             <ul style="list-style-type: none"> <li>• rozwój scentralizowanych systemów zaopatrzenia w ciepło</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nierównomiernie rozmieszczone i w większości rozdysponowane zasoby wód podziemnych,</li> <li>• brak alternatywnego ujęcia wody dla m. Wrocławia do awaryjnego zasilania (powódź skażenie wód),</li> <li>• niewystarczająca sieć kanalizacyjna i niedostatecznie rozwiązana gospodarka ściekowa na terenach wiejskich,             <ul style="list-style-type: none"> <li>• konieczność modernizacji niektórych oczyszczalni ścieków,</li> </ul> </li> <li>• szybkie wypełnianie się pojemności istniejących składowisk, ze względu na coraz większą ilość wytwarzanych odpadów i brak ich segregacji,             <ul style="list-style-type: none"> <li>• brak komunalnego składowiska odpadów niebezpiecznych,</li> </ul> </li> <li>• gazyfikacja kolejnych obszarów wymaga rozbudowy istniejącego układu przesyłowego.</li> <li>• narażenie obiektów energetycznych zlokalizowanych w pobliżu Odry na zalewanie przez falę powodziową</li> </ul>
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• celowe wykorzystywanie środków finansowych własnych i pomocowych przy tworzeniu nowej i utrzymaniu istniejącej infrastruktury technicznej w celu zwiększenia atrakcyjności gospodarczej regionu,             <ul style="list-style-type: none"> <li>• wykorzystanie środków Programu ISPA na projekt wodno-ściekowy i program gospodarki odpadami komunalnymi dla miasta Wrocławia,</li> </ul> </li> <li>• wykorzystanie środków Programu SAPARD na rozwój infrastruktury technicznej dla rozwoju obszarów wiejskich,</li> <li>• tworzenie związków międzygminnych w celu budowy zakładu utylizacji odpadów i poprawy gospodarki odpadowej w gminach.</li> <li>• realizacja planów rozwojowych przedsiębiorstw energetycznych zajmujących się przesyłaniem i dystrybucją energii elektrycznej</li> <li>• wykorzystanie istniejących rezerw w scentralizowanych systemach zaopatrzenia w ciepło na terenach zurbanizowanych</li> <li>• zmniejszenie udziału paliw stałych, a zwiększenie udziału gazu i oleju w procesie uzyskiwania ciepła             <ul style="list-style-type: none"> <li>• możliwość budowy elektrowni wodnych wynikających z programu Odra 2006</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• dalsze zanieczyszczenie wód rzeki Odry przy nie zrealizowaniu „Programu dla Odry – 2006” w zakresie gospodarki ściekowej.</li> <li>• zaniechanie realizacji planowanych inwestycji przewidzianych w planach rozwojowych przedsiębiorstw energetycznych zajmujących się przesyłaniem i dystrybucją energii elektrycznej</li> </ul>

Analiza SWOT - KOMUNIKACJA I ŻEGLUGA

KOMUNIKACJA DROGOWA		
Dział	Mocne strony	Słabe strony
ogólna informacja o sieci drogowej	sieć drogowa województwa dolnośląskiego należy do najgęstszych w kraju – wskaźnik gęstości dróg jest wyższy niż średnia krajowa;	niski standard dróg, na wielu odcinkach nie są spełnione standardy techniczne i jednolita klasa drogi; nienormatywne szerokości jezdni, brak utwardzonych poboczy, niedostosowana nośność dróg, zły i niezadowolający stan techniczny; prowadzenie ciężkiego ruchu tranzytowego drogami nieprzystosowanymi do przenoszenia takiego ruchu;
drogi szybkiego ruchu (autostrady i drogi ekspresowe)	autostrada A-4/A-12 i jej jednojezdniowe przedłużenie jako droga nr 18 – umożliwiająca połączenie Berlina i Drezna z Wrocławiem i Górnym Śląskiem a w przedłużeniu z Małopolską i dalej w kierunku Ukrainy;  zaawansowana przebudowa odcinka autostrady A-4 (Wrocław-Opole), planowane autostrady A-3 (lub droga ekspresowa S-3) Szczecin – Zielona Góra – Legnica – Lubawka do Pragi i A-8 (S-8) Warszawa – Wrocław oraz droga ekspresowa S-5 Gdańsk/Grudziądz – Poznań – Wrocław – Międzyzlesie do Brna i Wiednia	niejednolity standard (głównie niski) istniejącej autostrady - odcinkami tylko jedna jezdnia, na wielu odcinkach zniszczona nawierzchnia, brak infrastruktury towarzyszącej (parkingi, MOP-y);  brak jednoznacznej decyzji rządowej odnośnie kategorii A-3/S-3 i A-8/S-8 oraz przedłużenia S-5 od Wrocławia do przejścia granicznego z Czeską Republiką w Boboszowie.
drogi krajowe i wojewódzkie	gęsta sieć dróg o funkcji międzynarodowej i międzyregionalnej (E-36, E-40, E-65, E-67 i E-261);  powiązania Wrocławia i większych miast województwa ze sobą i z aglomeracjami na terenie kraju;  stosunkowo gęsta sieć dróg wojewódzkich, łączących miasta położone w paśmie Odry, uzupełniających sieć dróg krajowych – pełniących głównie funkcję gospodarczą;	nośność dróg na większości odcinków poniżej 100 kN/oś powoduje degradację nawierzchni;  na większości odcinków nie wszystkie drogi spełniają wymogi dla parametrów klasy GP a nawet G lub Z przez co na wielu odcinkach zostaje przekraczana możliwość przepustowości ;  kolizyjne skrzyżowania liniami kolejowymi, brak obejść miejscowości i izolacji od terenów przyległych, brak segregacji ruchu kołowego i pieszego na większości tras przechodzących przez miejscowości przyczynia się do spadku i ograniczenia płynności ruchu;  przejęcie przez drogi wojewódzkie, prowadzące do istniejących mostów na Odrze, ruchu na ważnych kierunkach z dróg krajowych;
budowle inżynierskie, mosty, wiadukty	nieliczne mosty na Odrze oraz wiadukty nad liniami kolejowymi;	lokalizacja wszystkich przepraw mostowych we Wrocławiu na odcinku 2,5 km; mała liczba i duże rozproszenie pozostałych przepraw na Odrze; dekapitalizacja większości wiaduktów i mostów m.in. we Wrocławiu, Ścinawie, Oławie; nienormatywne parametry, nie spełniające obecnych norm i nie odpowiadające natężeniu ruchu oraz niewystarczająca nośność obiektów inżynierskich;  brak kilku istotnych przepraw mostowych na Odrze – utrudnienie komunikacji pomiędzy rozdzielonymi rzeką częściami województwa;

zaplecze techniczne	<p>gęsta sieć stacji paliw w miastach i przy głównych trasach; pojedyncze zorganizowane parkingi z niepełnym zapleczem.</p>	<p>brak miejsc obsługi podróżnych przy autostradzie A-4 (istniejące parkingi o niskim standardzie i wyposażeniu);</p> <p>brak parkingów strategicznych przy głównych trasach i przed wjazdami do miast; zbyt mała liczba parkingów przy drogach wojewódzkich i drogach niższych klas oraz na obszarach o walorach krajoznawczych i turystycznych;</p> <p>niewystarczające wyposażenie parkingów w obiekty towarzyszące (motele, gastronomia, systemy teleinformatyczne);</p>
miejskie węzły drogowe	<p>istniejące powiązania drogowe pomiędzy większością ośrodków miejskich województwa;</p>	<p>przebieg głównych tras drogowych przez centralne części miast (brak obwodnic większości miast województwa);</p> <p>brak segregacji ruchu miejskiego (lokalnego) i tranzytowego;</p> <p>niedostosowanie sieci ulicznej do narastającego ruchu drogowego;</p>
	Szanse	Zagrożenia
sieć drogowa województwa dolnośląskiego	<p>modernizacja, przebudowa i budowa sieci dróg krajowych i wojewódzkich, możliwości uzyskania funduszy z budżetu państwa poprzez np.: programy wojewódzkie;</p> <p>doprowadzenie głównych ciągów drogowych do parametrów wynikających z umów i standardów europejskich, a także dostosowanie do potrzeb wzrastającego ruchu;</p> <p>zabezpieczenie istniejącej sieci drogowej przed dekapitalizacją poprzez remonty, wzmacnianie nawierzchni a w pewnych okresach – ograniczanie ruchu;</p> <p>wyposażenie w obiekty zaplecza technicznego i obsługi podróżnych;</p> <p>realizacja pełnego systemu autostrad i dróg ekspresowych w powiązaniu z układem krajowym i przejściami granicznymi;</p> <p>modernizacja istniejących i budowa nowych przepraw mostowych;</p> <p>możliwość skorzystania ze środków na realizację inwestycji drogowych: z budżetu państwa; z budżetu samorządu województwa; z funduszy zagranicznych, w tym: z funduszy Unii Europejskiej dla krajów wstępujących –PHARE, ISPA, SAPARD; z funduszy Unii Europejskiej dla krajów członkowskich (po przyjęciu Polski do UE) – INTERREG, FSRE, FS itp.; z Europejskiego Banku Inwestycyjnego, Banku Światowego., Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju (EBOR) itp.</p>	<p>brak odpowiednich środków na budowę, przebudowę i modernizację sieci drogowej województwa powoduje opóźnienia w realizacji inwestycji drogowych;</p> <p>brak pełnej sieci autostrad i dróg ekspresowych przyczyni się do przekraczania możliwości przepustowości istniejącego układu drogowego;</p> <p>niedostateczna nośność większości odcinków dróg, (tworzenie się kolein);</p> <p>pogarszający się stan techniczny mostów, ograniczona nośność nie odpowiadająca współczesnemu transportowi drogowemu;</p> <p>brak wystarczającej liczby przepraw mostowych przez Odrę powoduje znaczne wydłużenie trasy przejazdu i nadmierne obciążenie istniejących mostów;</p> <p>wzrost liczby wypadków spowodowanych złym stanem dróg i niedostosowaniem ich parametrów do natężenia ruchu i gabarytów pojazdów oraz nadmierną dostępnością dróg z terenów przyległych;</p> <p>brak obwodnic i obejść miejscowości – zwłaszcza na drogach krajowych i wojewódzkich.</p>

drogi szybkiego ruchu (autostrady i drogi ekspresowe)	<p>dokończenie przebudowy i modernizacji istniejących odcinków autostrady A-4; uzyskanie decyzji o parametrach i przebiegu tras A-3 (S-3), A-8 (S-8) i S-5; przyspieszy proces prac planistycznych i projektowych;</p> <p>budowa autostradowej obwodnicy Wrocławia pozwalającej na wyeliminowanie ruchu tranzytowego z centrum miasta</p> <p>autostrada A-4/A-12 i jej jednojezdniowe przedłużenie jako droga nr 18 – umożliwiająca połączenie Berlina i Drezna z Wrocławiem i Górnym Śląskiem a w przedłużeniu z Małopolską i dalej w kierunku Ukrainy;</p> <p>zaawansowana przebudowa odcinka autostrady A-4 (Wrocław-Opole),</p> <p>planowane autostrady A-3 (lub droga ekspresowa S-3) Szczecin – Zielona Góra – Legnica – Lubawka do Pragi i A-8 (S-8) Warszawa – Wrocław oraz droga ekspresowa S-5 Gdańsk/Grudziądz – Poznań – Wrocław – Międzyzlesie do Brna i Wiednia;</p> <p>możliwość skorzystania ze środków na realizację inwestycji: z budżetu państwa; z funduszy zagranicznych, w tym: z funduszy Unii Europejskiej dla krajów wstępujących –PHARE, ISPA, SAPARD; z funduszy Unii Europejskiej dla krajów członkowskich (po przyjęciu Polski do UE) – INTERREG, FSRE, FS itp.; z Europejskiego Banku Inwestycyjnego, Banku Światowego., Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju (EBOR) itp.</p>	<p>brak środków na dokończenie przebudowy i budowę odcinków autostrad i dróg ekspresowych;</p> <p>brak pełnej sieci autostrad i dróg ekspresowych nie pozwoli na uzyskanie dogodnych połączeń międzyregionalnych i międzynarodowych, region dolnośląski stanie się nieprzejezdny;</p> <p>konflikty interesów transport – ekologia.</p>
drogi krajowe i wojewódzkie	<p>gęsta sieć dróg o funkcji międzynarodowej i międzyregionalnej (E-36, E-40, E-65, E-67 i E-261);</p> <p>powiązania Wrocławia i większych miast województwa ze sobą i z aglomeracjami na terenie kraju;</p> <p>stosunkowo gęsta sieć dróg wojewódzkich, łączących miasta położone w paśmie Odry, uzupełniających sieć dróg krajowych – pełniących głównie funkcję gospodarczą;</p> <p>możliwość skorzystania ze środków na realizację inwestycji drogowych: z budżetu państwa; z budżetu samorządu województwa; z funduszy zagranicznych, w tym: z funduszy Unii Europejskiej dla krajów wstępujących –PHARE, ISPA, SAPARD; z funduszy Unii Europejskiej dla krajów członkowskich (po przyjęciu Polski do UE) – INTERREG, FSRE, FS itp.; z Europejskiego Banku Inwestycyjnego, Banku Światowego., Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju (EBOR) itp.</p>	<p>natężenie ruchu przekraczające na niektórych odcinkach możliwości przepustowe (zwłaszcza w miastach);</p> <p>niewystarczająca nośność dróg, ponad 80% dróg posiada nośność poniżej 100 kN/oś;</p> <p>na większości odcinków drogi nie spełniają wymogów dla parametrów klasy GP a nawet G lub Z;</p> <p>na niektórych trasach występują kolizyjne skrzyżowania z czynnymi liniami kolejowymi, w tym z liniami magistralnymi;</p> <p>brak obejść miejscowości i izolacji od terenów przyległych;</p> <p>brak segregacji ruchu kołowego i pieszego na większości tras przechodzących przez miejscowości;</p> <p>przejęcie przez drogi wojewódzkie, prowadzące do istniejących mostów na Odrze, ruchu na ważnych kierunkach z dróg krajowych;</p>
budowle inżynierskie, mosty, wiadukty	<p>przebudowa (wzmocnienie obiektów inżynierskich) na głównych trasach drogowych, dostosowując je do nacisku 115 kN/oś;</p> <p>przebudowa niektórych obiektów mostowych oraz budowa nowych w Głogowie, w Radoszycach, Ścinawie, Brzegu Dolnym, Oławie oraz aglomeracji wrocławskiej;</p> <p>budowa wiaduktów na głównych trasach drogowych nad czynnymi liniami kolejowymi;</p> <p>budowa przejść bezkolizyjnych dla zwierząt (np. zielone mosty, tunele);</p>	<p>brak środków na nowe inwestycje i na modernizację istniejących przepraw mostowych; istniejące, nieliczne przeprawy przez Odrę skutecznie utrudniają ruch na kierunkach poprzecznych;</p> <p>skrzyżowania z liniami kolejowymi przyczyniają się do braku płynności ruchu;</p> <p>brak przejść dla zwierząt powoduje wzrost zagrożenia zarówno dla zwierząt jak i kierowców;</p>

zaplecze techniczne	<p>budowa miejsc obsługi podróży towarzysząca przebudowie autostrady A-4;</p> <p>budowa parkingów strategicznych oraz zwiększenie liczby parkingów wraz z obiektami towarzyszącymi na drogach wojewódzkich oraz na trasach przebiegających przez obszary o walorach turystycznych i krajoznawczych;</p>	<p>opóźnienie w realizacji autostrad i dróg ekspresowych uniemożliwia lokalizację i budowę MOP-ów;</p> <p>brak środków na realizację niezbędnych parkingów wraz z zapleczem na istniejącej sieci drogowej;</p>
miejskie węzły drogowe	<p>budowa obwodnic w miastach na głównych trasach drogowych;</p> <p>segregacja ruchu miejskiego (lokalnego) i tranzytowego oraz oddzielenie ruchu kołowego i pieszego;</p> <p>przebudowa niektórych tras wylotowych z miasta dostosowując do wielkości i struktury ruchu</p>	<p>brak obwodnic i przepustowych układów komunikacyjnych przyczynia się do zwiększonej penetracji tkanki miejskiej poprzez zewnętrzny ruch tranzytowy;</p> <p>brak środków na realizację niezbędnych odcinków obwodnic i przebudowę układów komunikacyjnych oraz brak rezerw komunikacyjnych;</p> <p>wieloletnie zaniedbania w infrastrukturze komunikacyjnej miast.</p>
<b>KOMUNIKACJA ZBIOROWA I REGIONALNA</b>		
	<b>Mocne strony</b>	<b>Słabe strony</b>
obsługa pasażerska	<p>liczna sieć przystanków i stacji dla komunikacji zbiorowej i regionalnej;</p> <p>obecność na rynku przewozowym prywatnych przewoźników, uzupełniających ofertę PKS i PKP.</p>	<p>niski standard stacji i przystanków, zwłaszcza na trasach znaczenia lokalnego i w małych miejscowościach;</p> <p>niska jakość usług przewozowych – wysłużony tabor, zwłaszcza kolejowy;</p> <p>brak koordynacji pomiędzy PKS i PKP a przewoźnikami prywatnymi – uboga i niespójna oferta dla pasażerów;</p> <p>systematyczne ograniczanie oraz zawieszanie ruchu pasażerskiego przez PKP;</p> <p>niewykorzystanie istniejących odcinków linii kolejowych o zawieszonym ruchu pasażerskim do obsługi np. autobusami szynowymi.</p>
	<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
obsługa pasażerska	<p>stworzenie zintegrowanych systemów transportowych;</p> <p>współdziałanie wszystkich rodzajów transportu zbiorowego;</p> <p>wykorzystanie odcinków o zawieszonym ruchu do obsługi przewozów regionalnych i miejskich;</p> <p>wykorzystanie wrocławskiego węzła kolejowego do obsługi komunikacji zbiorowej oraz podmiejskiej;</p>	<p>odizolowanie różnych rodzajów i systemów transportowych przyczyni się do zubożenia i spadku atrakcyjności komunikacji zbiorowej;</p> <p>wzrost opłat za przejazdy, zubożenie oferty przewozowej, zawieszanie i likwidowanie linii pasażerskich (dotyczy to głównie kolei);</p> <p>brak wspólnej polityki przewozowej pomiędzy przewoźnikami przyczynia się do spadku zainteresowania ze strony pasażerów;</p>
<b>TRANSPORT LOGISTYKA</b>		
	<b>Mocne strony</b>	<b>Słabe strony</b>
logistyczne, stacje przeł. i transport kombinowa	<p>nieliczne centra dystrybucyjne i wyspecjalizowane firmy spedycyjne;</p> <p>Lotniczy Dworzec Towarowy Wrocław Sp. z o.o. oraz projektowane Wrocławskie Zintegrowane Centrum Logistyczne</p>	<p>niewykorzystanie potencjału transportu kolejowego i wodnego;</p> <p>brak stacji transportu kombinowanego, wykorzystujących transport drogowy, kolejowy a także lotniczy i wodny;</p> <p>brak centrów logistycznych z pełnym zapleczem logistycznym.</p>



	<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
logistyczne, stacje przeładunkowe i transport	<p>zintegrowana sieć profesjonalnych centrów logistycznych i firm spedycyjnych;</p> <p>wprowadzenie nowej, bogatej oferty transportowej, bazującej na istniejącym i planowanym zapleczu spedycyjnym;</p> <p>potencjalne węzły komunikacyjne, skupiające różne formy transportu (drogowy, kolejowy, lotniczy, żegluga śródlądowa);</p>	<p>brak koordynacji w przewozach;</p> <p>uboga oferta i małe wykorzystanie tanich sposobów transportu różnego rodzaju ładunków;</p>
<b>KOMUNIKACJA KOLEJOWA</b>		
	<b>Mocne strony</b>	<b>Słabe strony</b>
sieć i infrastruktura kolejowa	<p>gęsta sieć linii kolejowych i stacji, linie magistralne i linie pierwszorzędne są zelektryfikowane;</p> <p>przebieg linii magistralnych E-30, E-59, C-E 59, C 59/2, C-E 30 oraz E-26;</p> <p>większość miejscowości województwa posiada powiązania kolejowe z Wrocławiem i większymi ośrodkami województwa;</p>	<p>zwieszone przewozy pasażerskie na wielu odcinkach linii kolejowych;</p> <p>brak dogodnego bezpośredniego połączenia Wrocławia z centrum kraju (Łodzią i Warszawą);</p> <p>niskie parametry linii nie zaliczonych do znaczenia państwowego i niezadawalający standard stacji zwłaszcza w małych miastach i miejscowościach;</p> <p>brak zamknięcia pętli wrocławskiego węzła kolejowego po północnej i wschodniej części miasta;</p>
	<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
sieć i infrastruktura kolejowa	<p>budowa dogodnego połączenia Wrocławia z Warszawą przez Oleśnicę, Kępno, Bełchatów (dostosowanie do prędkości 160 – 200 km/h);</p> <p>budowa północnej kolejowej obwodnicy Wrocławia;</p> <p>wykorzystanie wrocławskiego węzła kolejowego oraz linii kolejowych, głównie lokalnych do obsługi komunikacji zbiorowej;</p>	<p>opóźnienie w realizacji inwestycji kolejowych;</p> <p>brak dalszych nakładów przyczynia się do postępującej dekapitalizacji sieci kolejowej oraz do zawieszania kolejnych połączeń pasażerskich;</p> <p>niedoinwestowanie samej sieci, zwłaszcza linii nie zaliczonych do znaczenia państwowego a także obiektów i urządzeń stacyjnych przyczyni się do spadku zainteresowania transportem kolejowym oraz do dewastacji majątku kolejowego;</p> <p>brak dogodnego połączenia z centrum kraju (m.in. z Łodzią i Warszawą), niewykorzystanie kolejowego węzła wrocławskiego do obsługi ruchu miejskiego, brak północnej obwodnicy aglomeracji wrocławskiej;</p> <p>zniszczenia niektórych odcinków linii w trakcie powodzi w latach 1997 i 1998;</p>
<b>KOMUNIKACJA LOTNICZA</b>		
	<b>Mocne strony</b>	<b>Słabe strony</b>
Wrocław S.A. Lotniczy Dworzec Towarowy Wrocław Sp. z o.o.	<p>Port Lotniczy Wrocław S.A. z regularnymi połączeniami lotniczymi krajowymi i międzynarodowymi;</p> <p>profesjonalny dworzec lotniczy wraz z niezbędną infrastrukturą;</p> <p>terminal pasażerski o przepustowości 500 000 pas./rok;</p> <p>Lotniczy Dworzec Towarowy Wrocław Sp. z o.o. z pełną i kompleksową obsługą, przystosowany do wszelkiego rodzaju ładunków (w tym niebezpiecznych i specjalnych)</p>	<p>poza Warszawą brak połączeń z innymi miastami kraju;</p> <p>brak regularnych i czarterowych powiązań między portem lotniczym we Wrocławiu a portami regionalnymi;</p> <p>brak bezpośredniego i dogodnego powiązania lotniska we Wrocławiu z centrum miasta;</p>

sportowo-usługowe, sanitarne, agrotechniczne	<p>lokalizacja lotniska sportowo-usługowego w Szewcach-Szymanowie oraz lotniska sanitarnego w Orsku;</p> <p>projektowane lotnisko w Głogowie dla obsługi północnego obszaru LGOM;</p>	<p>zbyt małe wykorzystanie istniejących lotnisk dla czarterowych połączeń pasażerskich z lotniskiem we Wrocławiu i pasażerskich lotów czarterowych;</p> <p>brak lotniczego powiązania Wrocławia z odległymi obszarami województwa, wykorzystując istniejącą sieć lotnisk;</p> <p>niewykorzystanie istniejącej sieci lotnisk do lotów specjalizowanych (np. patrolowych i ratowniczo-sanitarnych).</p>
Wrocław S.A Lotniczy Dworzec Towarowy Wrocław	<p style="text-align: center;"><b>Szanse</b></p> <p>zwiększenie liczby połączeń lotniczych Wrocławia o nowe z odległymi ośrodkami kraju oraz większymi miastami za granicą;</p> <p>budowa połączenia lotniska na Strachowicach z centrum Wrocławia w oparciu o trakcję szynową;</p> <p>rozbudowa zaplecza technicznego lotniska i infrastruktury portu, rozbudowa płyty postojowej, drogi startowej i drogi kołowania, docelowo rozbudowa lub budowa nowego terminalu międzynarodowego;</p>	<p style="text-align: center;"><b>Zagrożenia</b></p> <p>niewykorzystanie potencjału portu lotniczego przyczynia się do spadku znaczenia i zainteresowania regionem ze strony potencjalnych inwestorów;</p>
sport-usług, sanitarne, agrot, poradziecki	<p>proponcja budowy lotniska sportowo-usługowego/sanitarnego w rejonie Głogowa;</p> <p>rozbudowa lotniska sportowo-usługowego w Szewcach-Szymanowie;</p> <p>wykorzystanie istniejącej i projektowanej sieci lotnisk pod loty czarterowe i cargo oraz dla służb patrolowych i ratowniczych;</p>	<p>niewykorzystanie istniejącej sieci małych lotnisk przyczyni się do spadku zainteresowania ze strony potencjalnych inwestorów danym obszarem;</p>
<b>ŻEGLUGA I TRANSPORT WODNY</b>		
	<b>Mocne strony</b>	<b>Słabe strony</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Szlak wodny</li> <li>- szlak wodny stwarza możliwości żeglugi pomiędzy Górnym Śląskiem a portami Szczecina i Świnoujścia oraz poprzez kanały i sieć rzeczna z dorzeczem Szprewy i Haweli na zachodzie oraz Wisły na wschodzie</li> <li>- szlak wodny umożliwia transport towarów masowych i wielkogabarytowych tańszą komunikacją wodną</li> <li>- szlak wodny umożliwia rozwój wodnej komunikacji pasażerskiej, turystyki wodnej</li> <li>• Budowle hydrotechniczne większość budowli hydrotechnicznych odpowiada wymogom transportowym <ul style="list-style-type: none"> <li>• Infrastruktura i zaplecze żeglugi</li> </ul> </li> <li>- istnienie portów (Wrocław – Miejski i Popowice, Malczyce, Ścinawa, Głogów) nabrzeży wyladunkowych przystani <ul style="list-style-type: none"> <li>- istnienie technik żeglugi śródlądowej</li> </ul> </li> <li>- działające na Politechnice i Akademii Rolniczej wydziały związane z hydrotechnką i żegluga</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Szlak wodny <ul style="list-style-type: none"> <li>- regres w żegludze</li> <li>- niewykorzystane możliwości transportu wodnego</li> </ul> </li> <li>- zły stan koryta Odry swobodnie płynącej, brak stopni wodnych <ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowle hydrotechniczne <ul style="list-style-type: none"> <li>- część śluz ma za małe wymiary</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>- część obiektów hydrotechnicznych zostało zniszczonych w czasie powodzi lipiec 1997 r <ul style="list-style-type: none"> <li>• Infrastruktura i zaplecze żeglugi <ul style="list-style-type: none"> <li>- zły stan zabudowy portowej i nabrzeży, <ul style="list-style-type: none"> <li>- brak portów kontenerowych</li> <li>- zamknięcie portów,</li> <li>- likwidacja stoczni rzecznych,</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>- eksploatacja portów przez podmioty nie związane z żegluga</li> </ul> </li></ul>
	<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>

	<p>Realizacja Programu Odry 2006 przewidującego : rewitalizację zniszczonej infrastruktury drogi wodnej, utrzymanie i modernizację infrastruktury, wykorzystanie istniejącego potencjału drogi wodnej, poprawę warunków żeglugowych</p>	<p>Przyjęcie propozycji ekologów o zaniechaniu modernizacji i rozbudowy Odrzańskiej Drogi Wodnej Zmniejszenie podaży towarów do transportu Działania konkurencyjne w zakresie innych środków komunikacji</p>
--	---	--