



**STUDIUM UWARUNKOWAŃ  
I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA  
PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN**

**TOM I**

**UWARUNKOWANIA**

STUDIUM PROJEKT RODZICZY-BPPM

## Spis treści

<b>CZĘŚĆ I – UWARUNKOWANIA PONADLOKALNE</b> .....	3
<b>I. OTOCZENIE PRAWNO-ORGANIZACYJNE</b> .....	3
1. Polityka rozwoju w Polsce .....	3
2. Otoczenie zewnętrzne Szczecina .....	3
3. Strategia rozwoju Szczecina 2025 .....	16
<b>CZĘŚĆ II – UWARUNKOWANIA LOKALNE</b> .....	18
<b>I. SFERA PRZESTRZENNO-EKOLOGICZNA</b> .....	18
1. POŁOŻENIE .....	18
2. STAN ŚRODOWISKA I ZASOBÓW PRZYRODNICZYCH .....	18
3. STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA .....	49
4. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA .....	73
5. TRANSPORT .....	92
6. PRZEPŁYWY TOWARÓW .....	116
<b>II. SFERA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA</b> .....	122
1. DEMOGRAFIA .....	122
2. MIESZKALNICTWO .....	132
3. KAPITAŁ SPOŁECZNY, STAN SPÓJNOŚCI SPOŁECZNEJ .....	141
4. STAN ZDROWIA PUBLICZNEGO, OCHRONA ZDROWIA, OPIEKA SPOŁECZNA .....	146
5. SPORT MASOWY, INDYWIDUALNY I REKREACJA .....	153
6. EDUKACJA I OŚWIATA .....	158
7. KULTURA, PRZEMYSŁY KREATYWNE .....	169
8. BEZPIECZEŃSTWO LUDZI I MIENIA .....	179
9. INNOWACYJNE ROZWIĄZANIA W MIEŚCIE .....	187
10. STAN BAZY EKONOMICZNEJ .....	190
11. HANDEL I WIELKOPOWIERZCHNIOWE OBIEKTY HANDLOWE .....	199

## CZĘŚĆ I – UWARUNKOWANIA PONADLOKALNE

### I. OTOCZENIE PRAWNO-ORGANIZACYJNE

#### 1. Polityka rozwoju w Polsce

Politykę rozwoju w Polsce reguluje podstawowy akt prawny, jakim jest Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, stwarzająca podstawy prawne dla koordynacji dostępnych instrumentów finansowania rozwoju oraz zapewnienia spójności w planowaniu działań rozwojowych. Na poziomie **krajowym** podstawowym dokumentem określającym cele i kierunki rozwoju społecznego, gospodarczego i przestrzennego kraju jest średniookresowa strategia rozwoju kraju (SOR). W powiązaniu z nią wprowadzono koncepcję rozwoju kraju, jako dokument pomocniczy, identyfikujący globalne trendy rozwojowe (megatrendy) oraz scenariusze i wyzwania rozwojowe Polski. Do porządku prawnego wprowadzono również polityki publiczne, pokazujące sposoby realizacji celów rozwojowych odnoszone do sektorów, dziedzin gospodarki lub terytorium. Na poziomie **regionalnym** wprowadzono aspekty przestrzenne do strategii rozwoju województwa i oparto ją na modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa. Na poziomie **lokalnym** podstawowym (nieobligatoryjnym) dokumentem jest strategia rozwoju gminy lub strategia rozwoju ponadlokalnego, wspólna dla kilku gmin. W obu przypadkach strategia ma łączyć ze sobą sferę rozwoju społeczno-gospodarczego z przestrzenną, konsolidując działania rozwojowe z przestrzenią i uwzględniając oddziaływania poza granice administracyjne jednostki terytorialnej. Dokument strategii umożliwia przygotowanie ram strategicznych dla aplikowania o środki unijne. Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju ma służyć wzmocnieniu obszarów o szczególnych warunkach społecznych, gospodarczych i przestrzennych, do których konieczne jest skierowanie zintegrowanych interwencji publicznych. W procesie prowadzenia uzgodnień działań rozwojowych z samorządami terytorialnymi wprowadzono, jako zasadę koordynacji współpracy JST kontrakt programowy, sektorowy i porozumienie terytorialne.

#### 2. Otoczenie zewnętrzne Szczecina

Uwarunkowania administracyjno-prawne i społeczno-gospodarcze w otoczeniu pozycjonują Szczecin wśród wiodących, ponadregionalnych, krajowych ośrodków metropolitalnych. Miasto jest jedyną metropolią nadgraniczną, pełniącą równocześnie funkcję ośrodka bramowego dla transportu morskiego i rzeczno (tzw. HUB). W regionie zdominowanym przez gospodarkę rolno-leśną i turystyczną, Szczecin jest najważniejszym centrum gospodarczym, miastem rdzeniowym szczecińskiego obszaru funkcjonalnego o łącznej populacji ok. 730 tys. mieszkańców. Powiązania funkcjonalne Szczecina z jego bliskim otoczeniem obejmują również przygraniczne powiaty niemieckie, dla których miasto pełni funkcję transgranicznego ośrodka usługowego. W mieście koncentruje się główna aktywność kulturowa, naukowa, rozwojowa i ekonomiczna obszaru funkcjonalnego. Zmieniające się polityczno-prawne uwarunkowania rozwojowe w Unii Europejskiej generują wyzwania, z którymi mierzy się krajowa polityka regionalna (np.: Zielony Ład, transformacja energetyczna, 5G).

Szczecin, jako jedno z dwunastu polskich miast metropolitalnych, znajduje się pod silnym wpływem polityki UE, będącej odpowiedzią na liczne wyzwania rozwojowe. Nie bez znaczenia dla polityki rozwoju Szczecina są megatrendy o znaczeniu ogólnoświatowym, jak: urbanizacja (metropolizacja), cyfryzacja (rozwój technologiczny), zmiany demograficzne i migracje (zmiany społeczne), zmiany klimatu oraz ograniczoność zasobów naturalnych (ograniczenia przyrodnicze) determinujące rozwój miast i warunki życia ich mieszkańców.

Aktualizacja Studium, będąca odpowiedzią na zmiany w bliższym i dalszym otoczeniu, uwzględnia zarazem zmiany zachodzące w miejskim środowisku społecznym i gospodarczym zaistniałe po 2012 roku, jak i długoterminowe trendy w tym zakresie. Nowelizacja dokumentu jest, zatem naturalną konsekwencją okresowego badania jego aktualności, co znalazło odzwierciedlenie w uchwale Rady Miasta Szczecin w 2016 roku (Uchwała nr XXII/523/16). W Studium uwzględniono wprowadzone przez ustawodawcę zmiany przepisów w zakresie planowania przestrzennego, wymagające pełniejszej niż dotychczas implementacji dokumentów strategicznych wyższej rangi. Hierarchię i schemat powiązań obowiązujących w Polsce dokumentów strategicznych różnego szczebla pokazuje w syntetyczny sposób tabela nr 1.

**Tabela nr 1. Wykaz ważniejszych dokumentów strategicznych w różnych wymiarach**

<b>Wymiar światowy i europejski</b>	Nowa Agenda Miejska 2030 Strategia Europa 2020 Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego
<b>Wymiar krajowy</b>	Koncepcja Rozwoju Kraju Strategia Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 Krajowa Polityka Miejska Strategie horyzontalne
<b>Wymiar makroregionalny</b>	Strategia „Polska Zachodnia”
<b>Wymiar regionalny</b>	Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego 2030 Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego Inne dokumenty strategiczne przyjmowane przez Zarząd Województwa
<b>Wymiar metropolitalny</b>	Wspólna koncepcja Przyszłości 2030 dla polsko-niemieckiego obszaru powiązań Strategia rozwoju SOM (2020) Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych SOM Zintegrowana Strategia Transportu Publicznego na obszarze SOM na lata 2014-2020
<b>Wymiar lokalny</b>	Strategia rozwoju miasta Szczecin 2025

Źródło: oprac. własne.

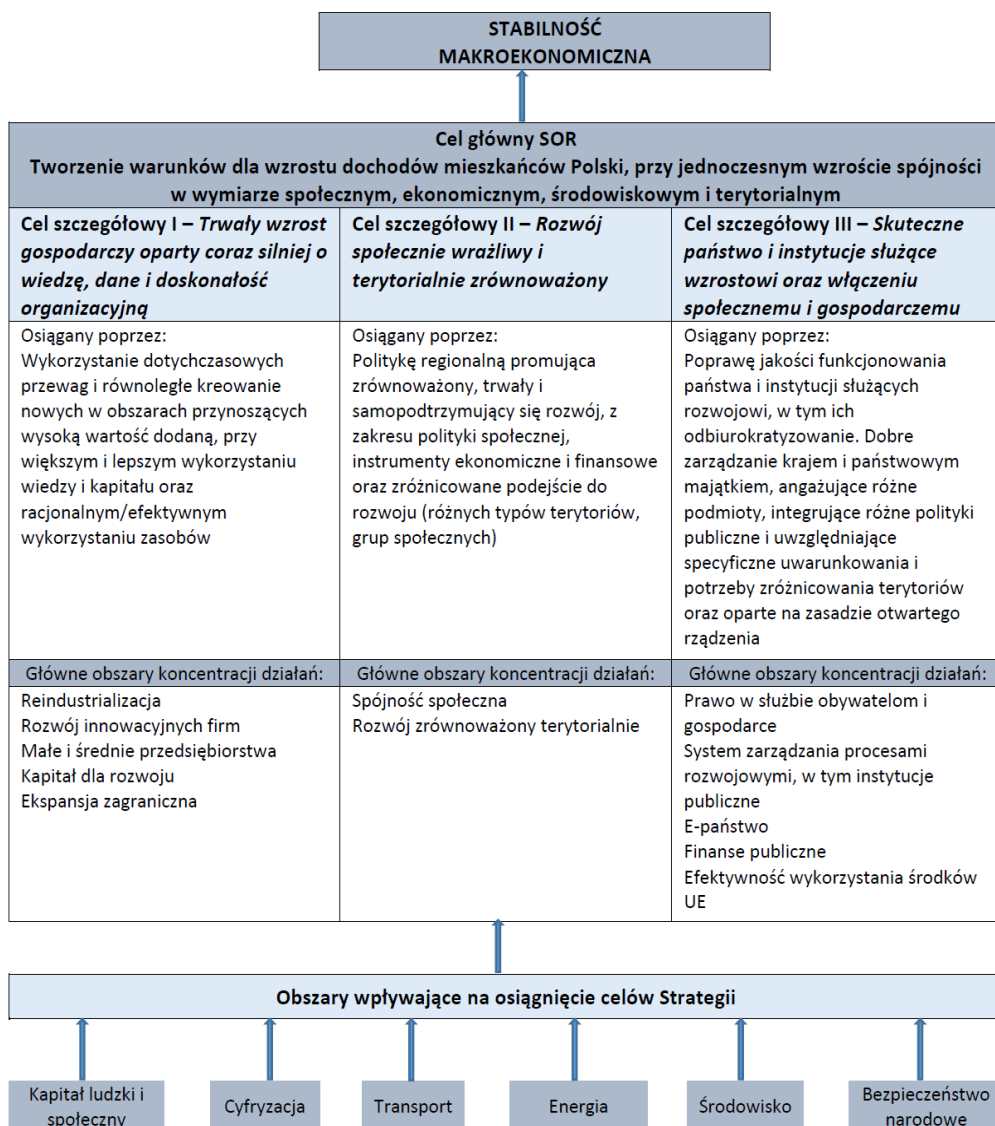
### 2.1. Dokumenty strategiczne

W katalogu krajowych dokumentów strategicznych, nadrzędnym dokumentem jest **Strategia Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)**, przyjęta przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 roku, będąca kluczową krajową strategią rozwojową, określającą podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym. Ustala ona jednocześnie podstawę określającą nowy system dokumentów strategicznych w Polsce.

Głównym celem Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym, który realizują w sposób komplementarny cele szczegółowe przedstawione na rysunku nr 1.



**STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**



Rys. nr 1. Cel główny, cele szczegółowe oraz obszary koncentracji działań Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Źródło, SOR, s.58.

Dla Szczecina istotne dyspozycje wynikające z zapisów SOR dotyczą:

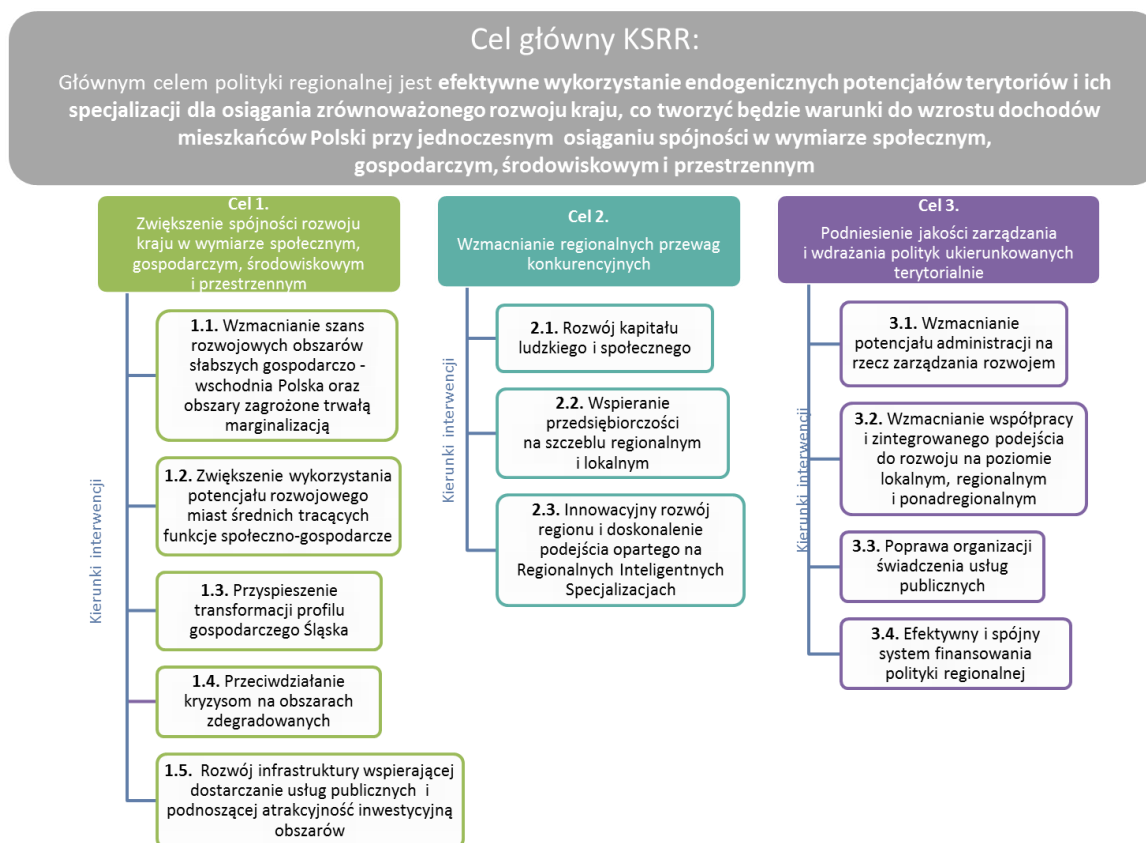
- wykorzystania potencjałów rozwojowych miasta dla zwiększenia konkurencyjności gospodarki miasta i regionu, przy równoczesnym zapewnieniu warunków dla trwałego i zrównoważonego rozwoju
- tworzenia warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i terytorialnym
- tworzenia optymalnych warunków i wspierania rozwoju innowacyjnych firm oraz rozwoju przedsiębiorczości wśród młodych ludzi
- rozwijania partnerstw międzysektorowych służących poprawie kompetencji administracji samorządowej, zwiększeniu efektywności wydatkowania publicznych środków finansowych oraz budowie kapitału społecznego i poczuciu współodpowiedzialności kluczowych interesariuszy za rozwój miasta i regionu

- wdrażania nowych cyfrowych rozwiązań techniczno-technologiczno-organizacyjnych i wspierania rozwoju nowych gałęzi przemysłu opartych na technologiach cyfrowych zdolnych do tworzenia produktów przełomowych
- dalszej elektronizacji obsługi obywateli i przedsiębiorców (e-usługi)
- poprawy dostępności do usług publicznych, w szczególności ze względu na rosnącą rolę gospodarki senioralnej, kreowania rynku usług i produktów nastawionych na potrzeby starzejącej się populacji (produkty żywnościowe, związane z bezpieczeństwem, podtrzymaniem samodzielności, rekreacją i życiem zawodowym)
- realizacji celów i kierunków ukierunkowanej terytorialnie polityki rozwoju kraju, w tym Krajowej Polityki Miejskiej
- doskonalenia systemu edukacji i nauczania pod kątem dopasowania do potrzeb rynku pracy i zmieniających się warunków gospodarczych kraju
- poprawy uwarunkowań infrastrukturalnych i środowiskowych miasta, poprzez wypełnianie luk inwestycyjnych
- wzmocnienia funkcji metropolitalnych Szczecina i powiązań funkcjonalnych między miastem rdzeniowym i jego otoczeniem funkcjonalnym
- ograniczania zagrożeń związanych z przemianami demograficznymi poprzez zintegrowaną politykę prorodzinną i mieszkaniową oraz ukierunkowaną politykę migracyjną, nastawioną na zapewnienie równowagi na lokalnym rynku pracy
- wzmocnienia terytorialnych potencjałów rozwojowych i specjalizacji, głównie w kierunku aktywizacji gospodarczej, rozwoju lokalnych rynków pracy i mobilizacji zawodowej mieszkańców SOM
- koordynacji działań prorozwojowych w aglomeracji i w obrębie jej obszaru funkcjonalnego w zakresie realizacji strategii niskoemisyjnych (transport publiczny, efektywność energetyczna, jakość powietrza), przeciwdziałanie niekontrolowanej suburbanizacji i poprawy ładu przestrzennego
- zwiększenia efektywności wykorzystania środków UE
- implementowania rozwiązań w obszarze polityki społeczno-gospodarczej w sposób nienaruszający stabilności finansów publicznych
- wykorzystywania podejścia projektowego w realizacji celów strategicznych miasta.

Podstawowym dokumentem strategicznym polityki regionalnej państwa w perspektywie do 2030 r. jest **Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030**. KSRR rozwija postanowienia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020, określone w filarze rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony, w tym przyjętych tam projektów strategicznych, jak również w odniesieniu do realizacji przez Polskę celów Agendy 2030 na rzecz Zrównoważonego Rozwoju (ONZ).

KSRR tworzy warunki sprzyjające realizacji projektów angażujących samorządy lokalne we współpracę ponad granicami administracyjnymi i tworzenie partnerstw międzysektorowych, i przez to do włączania w większym niż do tej pory stopniu w procesy programowania i realizacji polityki regionalnej.

KSRR identyfikuje cele polityki regionalnej i działania, jakie dla ich osiągnięcia powinien podjąć zarówno rząd RP, jak i samorząd terytorialny oraz pozostali partnerzy społeczno-gospodarczy uczestniczący w realizacji tej polityki.



Rys. nr 2. Siatka celów Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030. Źródło: KSRR 2030, s.48.

Dla Szczecina istotne dyspozycje wynikające z zapisów KSRR dotyczą:

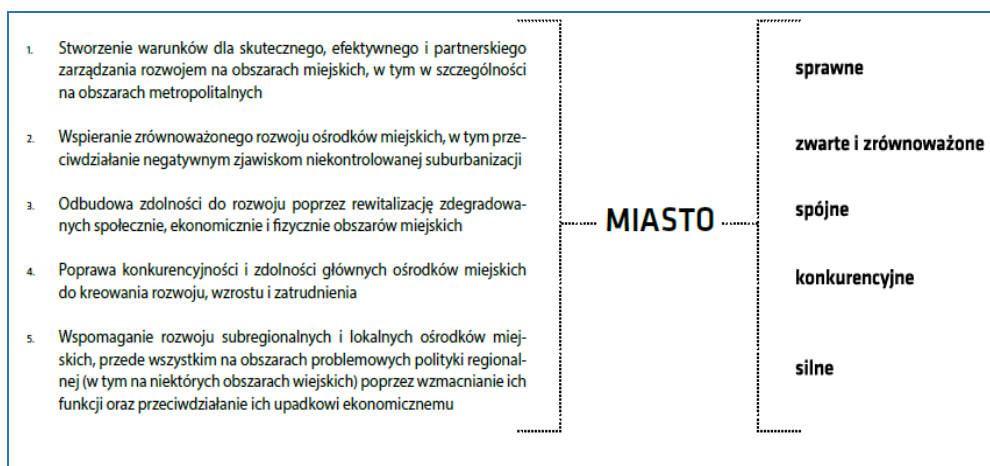
- tworzenia warunków do zapewnienia spójności społecznej, gospodarczej, środowiskowej i przestrzennej
- wzmacniania potencjałów endogenicznych
- przeciwdziałania negatywnym skutkom procesów demograficznych
- bardziej precyzyjnego dobierania działań ukierunkowanych terytorialnie, wykraczając poza utrwalone schematy myślenia i administracyjnie podporządkowane podziały (planowanie rozwoju miasta wykraczające poza granice administracyjne)
- zmniejszania dysproporcji w rozwoju społeczno-gospodarczym poprzez wzmacnianie funkcji i wspieranie potencjałów rozwojowych w skali miasta (osiedle, dzielnica)
- utrzymania zasobów przyrodniczych, jako potencjalnego czynnika rozwoju w kontekście zmian klimatu i konieczności ograniczania zagrożeń dla środowiska
- wzmacniania konkurencyjności miasta (i docelowo regionu) poprzez kontynuację działań zmierzających do podniesienia jakości kapitału ludzkiego i społecznego oraz do rozwoju przedsiębiorczości, innowacyjności lokalnej gospodarki (m.in. wzrost produktywności) oraz infrastruktury technologii cyfrowych
- rozwijania kompetencji administracji publicznej, niezbędnych do prowadzenia skutecznej polityki rozwoju i zintegrowanego planowania rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego
- wspierania powiązań między lokalnym i regionalnym sektorem publicznym a uczelniami wyższymi

- wzmocnienia powiązań i przepływów miasta rdzeniowego z jego otoczeniem funkcjonalnym poprzez kontynuację wieloletniej partnerskiej współpracy samorządów i innych partnerów w celu rozwiązywania wspólnych problemów i pobudzania potencjałów rozwojowych (partnerstwa samorządowe)
- wzmocnienia dostępności zewnętrznej i wewnętrznej Szczecina
- niwelowania sytuacji kryzysowych na obszarach zdegradowanych w mieście (rewitalizacja)
- uwzględnienia obszaru funkcjonalnego w diagnozie sytuacji społeczno-gospodarczej, przestrzennej poprzedzającej opracowanie strategii rozwoju
- powiązania celów strategicznych i operacyjnych z instrumentami i mechanizmami realizacji polityki regionalnej
- zastosowania zintegrowanego podejścia terytorialnego, polegającego na dopasowaniu interwencji do specyfiki lokalnej, przy efektywnym zaprogramowaniu instrumentów łączących działania o charakterze twardym i miękkim, które będą wdrażane we współpracy i w partnerstwie między administracją publiczną i interesariuszami lokalnymi oraz lepszej koordynacji działań i dostępnych środków finansowych
- zwiększenia roli partnerstwa publiczno-prywatnego oraz zwrotnych form wsparcia, w tym instrumentów finansowych w finansowaniu przedsięwzięć rozwojowych ze środków publicznych (wyjście poza ramy funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności)
- koncentracji tematycznej wsparcia na obszarach strategicznej interwencji (OSI) oraz RIS
- stosowania zasady zrównoważonego inwestowania, wymagającego jak najmniejszej presji na środowisko oraz przestrzeń oraz priorytetowe traktowanie przez samorząd zasady pierwszeństwa wtórnego użytkowania przestrzeni w procesach inwestycyjnych, oraz współpracy i koordynacji w takich obszarach jak planowanie rozwoju, gospodarka przestrzenna, polityka mieszkaniowa, transportowa, ochrona przyrody i jakość powietrza, budowanie gospodarki o obiegu zamkniętym.

Konsekwencją ukierunkowanej terytorialnie polityki rozwoju prowadzonej na poziomie krajowym jest wyróżnienie obszarów miejskich, charakteryzujących się specyficznymi problemami i wyzwaniem. **Krajowa polityka miejska** jest elementem dwóch krajowych polityk: polityki regionalnej i przestrzennej.

Celem strategicznym polityki miejskiej jest wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do zrównoważonego rozwoju i tworzenia miejsc pracy oraz poprawa jakości życia mieszkańców.

STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.



Rys. nr 3. Cele szczegółowe Krajowej Polityki Miejskiej. Źródło: KPM 2023, s. 15.

Dokumentami pozycjonującymi Szczecin na poziomie regionalnym są:

- Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030, przyjęta uchwałą Nr VIII/100/19 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 28 czerwca 2019 r.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego (Uchwała Nr XVII/214/20 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 24 czerwca 2020 r).

**Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego 2030 (SRWZ)** jest dokumentem nadrzędnym w relacji do innych dokumentów programowych i operacyjnych na poziomie regionalnym. Jest dokumentem ramowym dla programowania strategicznego na poziomie lokalnym. Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego jest wyrazem polityki ukierunkowanej na zintegrowane wsparcie różnych terytoriów. Dokument zwraca uwagę na potrzebę myślenia i planowania rozwoju Szczecina nie tylko w granicach administracyjnych miasta, ale również w kontekście pobudzenia i wspierania potencjału obszaru funkcjonalnego wokół Szczecina - strefy podmiejskiej. Współdziałanie wykraczające poza granice administracyjne miasta, wymaga skoordynowania działań różnych podmiotów i wspólnej wizji rozwoju całego obszaru metropolitalnego.

Metropolia szczecińska, z racji koncentracji potencjału gospodarczego i populacji oraz brak porównywalnych ośrodków w regionie, decyduje o pozycji konkurencyjnej całego województwa zachodniopomorskiego. Metropolii szczecińskiej przypada wiodąca rola w regionie, w układzie makroregionalnym Polski Zachodniej oraz na polu zintensyfikowanych powiązań transgranicznych i europejskich.

Dla Studium istotne znaczenie mają cele i kierunki w strategii odnoszące się do SOM, w tym Szczecina, dla którego określono następujące cele:

- Rozwój funkcji metropolitalnych oraz roli Szczecina w europejskiej i krajowej sieci miast (cel XV)
- Racjonalizacja struktury funkcjonalno-przestrzennej i sieci osadniczej oraz wzmocnienie funkcji miejskich (cel XVI)
- Poprawa standardów życia mieszkańców (cel XVII)
- Ochrona walorów przyrodniczych i dziedzictwa kulturowego (cel XVIII)

- Wzmacnianie szczecińskiego obszaru funkcjonalnego, jako ośrodka wzrostu gospodarczego (cel XIX)
- Wzmacnianie wewnętrznych i zewnętrznych powiązań transportowych (cel XX)
- Utworzenie w SOM sprawnie działających systemów infrastruktury technicznej w dziedzinie energetyki, gospodarki odpadami i ochrony przeciwpowodziowej (cel XXI).

Na poziomie bardziej ogólnym, w odniesieniu do SOM w polityce przestrzennej województwa znaczenie ma wykorzystanie wspólnego potencjału i integracja miejskich obszarów funkcjonalnych (cel XI) oraz poprawa spójności wewnętrznej i przełamywanie peryferyjności przygranicznego obszaru funkcjonalnego (cel XIV).

### **Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (PZPW)**

stanowi jeden z elementów regionalnego planowania strategicznego, istotnego w kontekście koordynacji działań polityki przestrzennej na poziomie regionalnym i określa m.in. uwarunkowania i kierunki rozwoju województwa w zakresie organizacji struktury przestrzennej (sieć osadnicza), infrastruktury technicznej i społecznej, ochrony środowiska, czy lokalizacji inwestycji celu publicznego. Zawiera szereg ustaleń i zaleceń odnoszących się do Szczecina i jego obszaru metropolitalnego w poszczególnych sferach.

W przestrzeni województwa zidentyfikowano trzy obszary funkcjonalne, w tym szczeciński obszar metropolitalny (SOM), jako jeden z trzech silnych obszarów wzrostu, obok Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego obszaru funkcjonalnego (KKBOF) oraz Strefy Przybrzeżnej

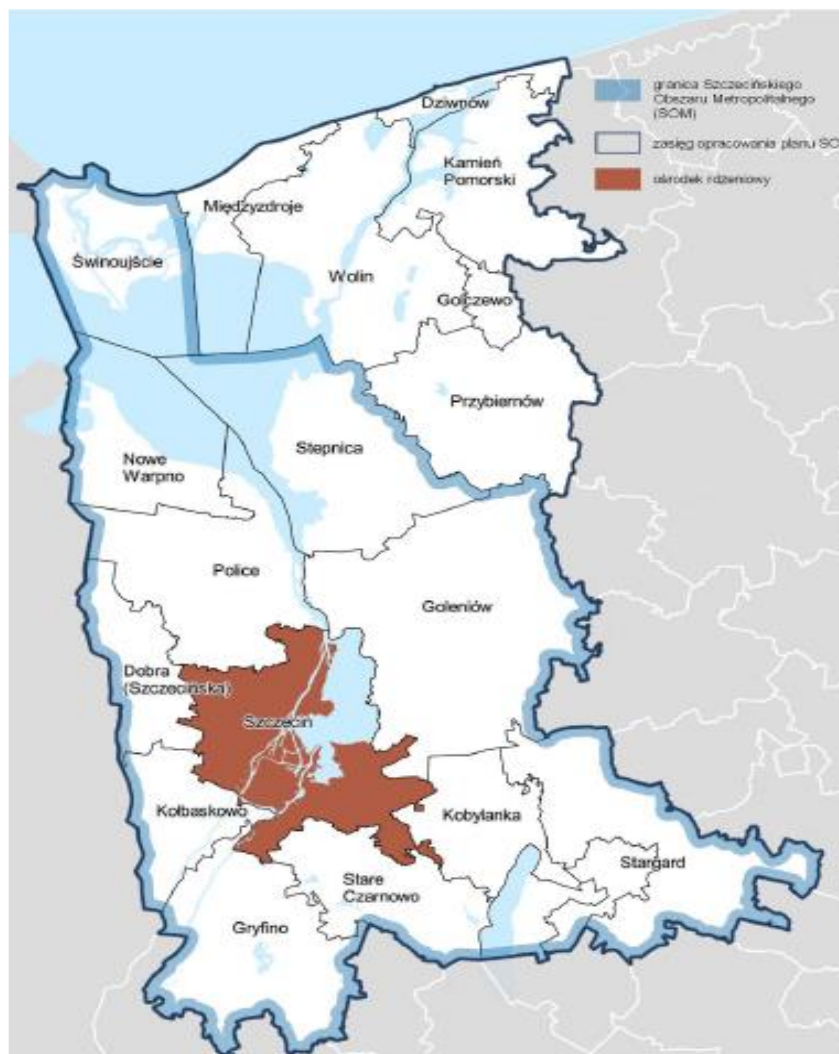
Obszar funkcjonalny Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM) stanowi szczególny przypadek miejskiego obszaru funkcjonalnego, dla którego ustalono ustawowy obowiązek sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (MOFOW), stanowiącego część planu zagospodarowania przestrzennego województwa (Art. 39 ust. 6 ustawy o pizp).

Delimitację obszaru funkcjonalnego SOM wyznaczyło Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego na podstawie wytycznych zawartych w projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie szczegółowych warunków określania obszarów funkcjonalnych i ich granic (2015). Przedmiotowe wytyczne nie uwzględniają jednak szczególnych uwarunkowań przestrzennych i społeczno-gospodarczych regionu oraz funkcjonującej od 2005 roku partnerskiej współpracy samorządów lokalnych w ramach wdrażania wspólnej strategii rozwoju obszaru metropolitalnego.

W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego wskazano szerszą delimitację SOM od tej przyjętej przez Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego<sup>1</sup>, kierując się szczególnymi uwarunkowaniami przestrzennymi (ujście Odry, Zalew Szczeciński wraz ze Świną, Dziwną, Zalewem Kamieńskim), infrastrukturalnymi oraz społeczno-gospodarczymi (porty, powiązania infrastrukturalne i komunikacyjne, w tym drogi wodne, linie kolejowe i drogi, powiązania i zależności w sieci osadniczej i gospodarce, w tym w szczególności gospodarce morskiej).

<sup>1</sup> Przyjęto, że miejski obszar funkcjonalny Szczecina obejmuje swym zasięgiem gminy członkowskie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, tj.: gminy miejskie (Szczecin, Stargard i Świnoujście), gminy miejsko-wiejskie (Goleniów, Gryfino, Police, Stepnica i Nowe Warpno), gminy wiejskie (Stargard, Kobylanka, Stare Czarnowo, Dobra i Kołbaskowo) oraz powiat policki. Łącznie powierzchnia SOM w takim ujęciu wynosi 2 795 tys. km<sup>2</sup>.

Mapa nr 1. Zasięg Planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (zasięg planu SOM)



Źródło: PZPWZ, s. 326.

W strukturze funkcjonalno-przestrzennej SOM Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego wyodrębnia się następujące strefy:

- **Centrum Szczecina** - wielofunkcyjny obszar śródmieścia Szczecina jest rdzeniem układu funkcjonalno-przestrzennego SOM i skupia funkcje o charakterze metropolitalnym (o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym), reprezentowane przez ośrodki kultury, administracji, zarządzające, finansowe, usług i otoczenia biznesu. Obszar ten obejmuje teren miasta dziewiętnastowiecznego. Rdzeń układu podlega procesowi intensywnej kontrurbanizacji, powodującej wyludnienie się śródmieścia i wzrost liczby ludności w dzielnicach peryferyjnych (suburbanizacja).
- **Strefa miejska - Szczecin lewo- i prawobrzeżny, Mierzyn, Bezrzecze, Przeclaw, Warzymice** - obszar intensywnego osiedlania się szczecinian. W samym Szczecinie zachodzi proces relokacji na obszary oddalone od centrum, w szczególności w dzielnicach: Osów, Warszewo, Płonia i Kijewo. Głównym obszarem ekspansji osadnictwa



wielorodzinnego poza granicę Szczecina stały się gminy Dobra i Kołbaskowo, sąsiadujące z miastem od zachodu, głównie ze względu na najlepszą dostępność do centrum miasta i niższe ceny działek budowlanych.

- **Strefa ośrodków równoważących rozwój** - miasta, takie jak: Świnoujście, Kamień Pomorski, Goleniów, Gryfino, Stargard oraz Police, pełnią funkcje satelickie w stosunku do Szczecina. Rozwijane są tam już istniejące usługi, a także powstają usługi nowego rodzaju, co z kolei wpływa na proces urbanizacji przestrzennej. Miasta te, poza oddziaływaniem lokalnym, stanowią ośrodki obsługi o charakterze ponadgminnym z odpowiednio rozwiniętą ofertą usługową. Świnoujście, oddalone od centrum Szczecina o 56 km w linii prostej, jest ośrodkiem subregionalnym równoważącym rozwój w północnej części SOM, z rozwiniętą funkcją portową i turystyczną (powiązanie ze Szczecinem głównie funkcją portową).
- **Strefa ekstensywnej urbanizacji** - obejmuje tereny podmiejskie Szczecina z intensywnie rozwijającą się zabudową jedno- i wielorodzinną, wsie zatracające charakter rolniczy (zwłaszcza w gminach Dobra, Kołbaskowo, Kobylanka, wiejska część gmin: Police, Goleniów i Gryfino), przy czym mniej intensywna suburbanizacja zachodzi w bezpośrednim otoczeniu Stargardu.
- **Tereny otwarte i leśne** - obszary o krajobrazie półnaturalnym, rolniczym, leśnym oraz duże obszary wodne.

Na poziomie ponadlokalnym od strony formalno-organizacyjnej dla Szczecina istotne znacznie mają wymienione niżej dokumenty, wypracowane w środowisku interesariuszy obszaru funkcjonalnego, których skupia Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM). Członkiem stowarzyszenia jest również miasto Szczecin.

**1. Strategia rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego**, w której oś rozwoju SOM zbudowano na skutecznym podnoszeniu jakości usług publicznych, wskazuje strategiczne kierunki rozwoju w skali całego obszaru metropolitalnego do roku 2020 i zakłada wspieranie działań samorządów lokalnych w rozwiązywaniu problemów o wymiarze ponadlokalnym oraz budowę potencjału społeczno-gospodarczego obszaru, tworzonego przez samorządy członkowskie SSOM. Kierunkami strategicznymi są: wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej SOM, poprawa atrakcyjności SOM w krajowej i europejskiej przestrzeni, wzmocnianie innowacyjności i konkurencyjności gospodarki SOM oraz podnoszenie jakości życia mieszkańców poprzez poprawę dostępu do usług publicznych.

**2. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego** wskazuje konieczność zwiększenia zaangażowania samorządów lokalnych z obszaru SOM w efektywne zarządzanie środkami z funduszy UE, ale też własnymi zasobami, na rzecz wdrożenia spójnych i komplementarnych projektów realizujących wspólną wizję rozwojową SOM.

Przy pomocy instrumentu finansowego ZIT, samorządy lokalne wchodzące w skład Stowarzyszenia realizują w partnerstwie wspólne przedsięwzięcia inwestycyjne, mające na celu rozwiązanie problemów gospodarczych, środowiskowych, klimatycznych i społecznych, wychodzące poza ramy granic administracyjnych poszczególnych JST i wzmocniające powiązania funkcjonalne między nimi.

**3. Zintegrowana Strategia Transportu Publicznego na obszarze SOM na lata 2014-2020** jest dokumentem, którego głównym celem jest stworzenie spójnego systemu transportu



zbiorowego, umożliwiającego mieszkańcom SOM swobodne przemieszczanie się. Osią rozwojową całego obszaru oraz jego systemu transportowego SOM staje się Szczecińska Kolej Metropolitalna, sprzyjająca jego integracji przestrzennej i spójności społecznej. Zakończenie budowy tej kluczowej inwestycji przewiduje się w 2022 roku.

Rozwiązania ujęte w Strategii mają prowadzić do uproszczenia i usprawnienia organizacji oraz wprowadzić nową jakość w sferze integracji taryfowo-biletowej komunikacji zbiorowej.

## 2.2. Oddziaływanie transgraniczne

Szczecin podlega oddziaływaniom transgranicznym, wymuszającym szersze makroregionalne spojrzenie na miasto. Szczególne znaczenie mają relacje polsko-niemieckie oraz polsko-bałtyckie, które są istotnym punktem odniesienia do wdrażanej strategii rozwoju miasta (SRS 2025). W przyszłości mogą one, przy instytucjonalnym wsparciu współpracy transgranicznej, przyczynić się do wykształcenia transgranicznego obszaru funkcjonalnego (przede wszystkim na granicy z Niemcami).

W zakresie kluczowych dla miasta polsko-niemieckich interakcji i relacji transgranicznych aktualnie najistotniejszym dokumentem w kontekście Studium jest **Wspólna Koncepcja Przyszłości 2030 (KGPPNKM, 2016)**. Dokument ten powstał w wyniku kontynuacji wypracowanej we współpracy z regionalnymi partnerami ze strony polskiej i niemieckiej Koncepcji Rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina. Realizacja priorytetów rozwojowych, określonych we Wspólnej Koncepcji Przyszłości 2030 dla polsko-niemieckiego obszaru powiazań, przybliży Szczecin i jego obszar funkcjonalny do miana bałtyckiego obszaru wzrostu.

Wspólna Koncepcja Przyszłości 2030 nie zawiera formalnych ustaleń planistycznych, przedstawia natomiast wspólne rekomendacje kierowane do decydentów, wskazujące na potencjał i możliwości rozwoju obszaru w zakresie planowania przestrzennego.

Z Koncepcji dla Szczecina wynika zasadnicza rekomendacja dotycząca konieczności wzmacniania bałtyckich i transgranicznych powiazań społeczno-ekonomicznych, transportowych (rzeka Odra z jej dorzeczem kształtująca geografii wspólnego obszaru gospodarczego oraz sieci transportowe TEN-T), administracyjnych i bazujących na wzajemnym zrozumieniu w obszarze. Istotnym oczekiwaniem po drugiej stronie granicy jest wdrażanie strategii niskoemisyjnych (oszczędność i efektywniejsze wykorzystanie energii).

Rekomendowane przez oba dokumenty strategiczne kierunki działań na pograniczu polsko-niemieckim obejmują:

- wykorzystanie zalet policentrycznej struktury osadniczej
- poprawę połączeń transportowych, w tym dalszą rozbudowę konkurencyjnych połączeń w transgranicznych przewozach regionalnych i międzynarodowych, zapewnienie dogodnych połączeń drogowych, aktywizację żeglugi śródlądowej, wzmocnienie pozycji konkurencyjnej portów morskich
- inwestowanie w ludzi, w tym rozwój kompetencji interkulturowych, ułatwienie dostępu do rynku pracy sąsiada, intensyfikacja współpracy szkół wyższych oraz wspieranie nauki języka sąsiada
- promowanie trwałego i zrównoważonego wzrostu, w tym wspieranie rozwoju turystyki, zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego, promowanie długoterminowej strategii wspierania zrównoważonego wzrostu w całym sektorze morskim (tzw. „niebieskiego wzrostu”)

- zabezpieczenie podstaw dla wysokiej jakości życia, w tym ochrona i dostęp do dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego, zmniejszanie zagrożenia powodzią, klęskami i katastrofami, oraz ochrona zasobów naturalnych.

Obszar metropolitalny Szczecina, jako terytorium wiodące struktury TRMS, został również wskazany, jako jeden z jedenastu obszarów priorytetowych zidentyfikowanych w „Studium integracji polskiej części pogranicza Polski i Niemiec IPPON”.

**Koncepcja TRMS** stanowi istotny instrument współpracy międzyregionalnej i koordynacji polityki rozwoju na pograniczu polsko-niemieckim. Posiada ona ciągle wymiar planowania przestrzennego, brakuje mu wymiaru społecznego, autentycznego zbliżenia społeczności żyjących po obu stronach granicy, wsparcia politycznego i nadania mu od nowa odpowiedniej rangi politycznej w relacjach transgranicznych.

W polsko-bałtyckich relacjach transgranicznych najważniejszym dokumentem jest **Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego (SUERMB)**, będąca jedną z czterech strategii makroregionalnych wdrażanych na obszarze UE i obejmującą 8 państw członkowskich Unii graniczących z Bałtykiem. Implementacja SUERMB odbywa się poprzez Plan działań, opierający się na trzech głównych filarach tematycznych, tj.: Ochrona morza, Wzrost integracji regionu i Wzrost dobrobytu oraz w obszarach horyzontalnych. Strategia umożliwia aktywizowanie interesariuszy w regionie Morza Bałtyckiego, reprezentujących bardzo różne dziedziny współpracy i instytucje na wielu poziomach: rządowym, regionalnym i lokalnym, z udziałem ośrodków badawczych, akademickich, struktur regionalnych, instytucji zarządzających programami operacyjnymi, a także sektora prywatnego.

Dla Szczecina kluczowa jest poprawa współpracy transgranicznej z miastami bałtyckimi w zakresie ochrony zasobów Morza Bałtyckiego, czystej i bezpiecznej żeglugi, poprawy zewnętrznych połączeń transportowych Szczecina, bezpieczeństwa (zwalczanie przestępczości transgranicznej), kultury i sektorów kreatywnych oraz współdziałanie w zakresie adaptacji do zmian klimatycznych. W zakresie działań horyzontalnych istotne znaczenie ma planowanie przestrzenne obszarów morskich i lądowych w obszarze Morza Bałtyckiego i wspólne podejście do bałtyckiej współpracy transgranicznej oraz tworzenie wartości dodanej współpracy bałtyckiej, zdefiniowanej wcześniej również w dokumentach programowych VASAB 2010 oraz HELCOM.

### 2.3. Euroregion Pomerania

Euroregion Pomerania (EP) funkcjonuje na pograniczu polsko-niemieckim od 25 lat na podstawie m.in. Konwencji Madryckiej (1980) i umów formalnych zawartych między partnerami<sup>2</sup>. Euroregion Pomerania jest regionem granicznym, łączącym ze sobą od 1995 r. terytoria niemieckie i polskie, a w latach 1998-2013 także gminy szwedzkie.

Granice Euroregionu Pomerania obejmują swoim zasięgiem po stronie niemieckiej: trzy powiaty Meklemburgii Pomorza-Przedniego: Vorpommern-Greifswald, Meklenburgische Seenplatte i Vorpommern-Rügen, dwa powiaty Brandenburgii: Uckermark i Barnim oraz po stronie polskiej całe województwo zachodniopomorskie. Ogólna powierzchnia obszaru Euroregionu Pomerania wynosi 40.000 km<sup>2</sup> i zamieszkuje go ok. 2,7 mln ludzi.

Euroregion Pomerania posiada policentryczną strukturę osadniczą, w której Szczecin jest jedynym dużym dominującym miastem. Od północy największym obszarem funkcjonalnym

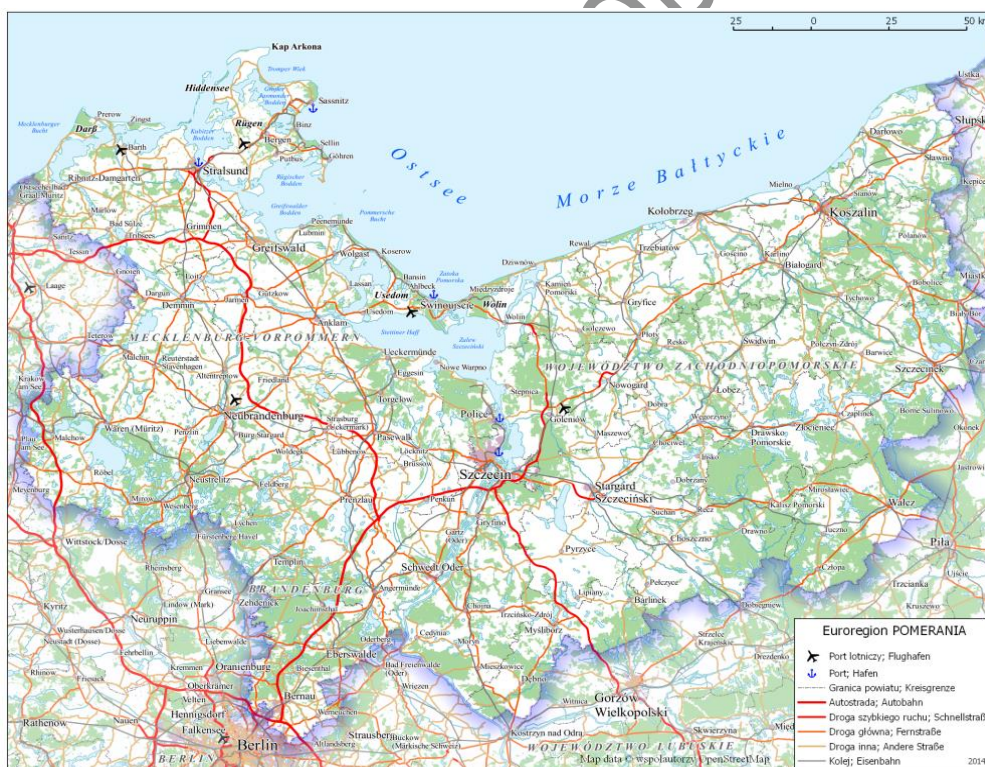
<sup>2</sup> Umowę o utworzeniu Euroregionu Pomerania podpisali w dniu 15 grudnia 1995 roku w Szczecinie sygnatariusze: Komunalny Związek Celowy Gmin Pomorza Zachodniego „Pomerania”, niemiecki Związek Komunalny Euroregion Pomerania e.V. oraz Miasto Szczecin.

## STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.

sąsiadującym z euroregionem jest Malmö, o porównywalnie największym PKB w relacji do niemieckich i polskich obszarów funkcjonalnych. Obszar EP charakteryzuje zróżnicowana dostępność, przy potencjalnie lepszej dostępności niemieckich regionów, a polskie regiony charakteryzuje niższa od średniej europejskiej dostępność drogowa oraz przewaga terenów rolniczych nad zurbanizowanymi.

Celem Euroregionu jest podejmowanie wspólnych działań na rzecz równomiernego i zrównoważonego rozwoju regionu oraz zbliżenia jego mieszkańców po obu stronach granicy polsko-niemieckiej poprzez popieranie idei jedności europejskiej. Główne cele współpracy euroregionalnej obejmują: podnoszenie poziomu życia obywateli mieszkających w regionie, współpracę i wymianę grup społecznych, naukowych, młodzieżowych, kulturalnych itp., utrzymanie oraz poprawa stanu środowiska naturalnego, budowę oraz dostosowanie infrastruktury do potrzeb ruchu granicznego, transfer technologii, rozwój transgranicznego planowania przestrzennego, współpracę w zakresie likwidacji klęsk żywiołowych. Euroregion Pomerania bierze udział we wdrażaniu programów: INTERREG, Południowy Bałtyk, Polsko-Niemieckiej Współpracy Młodzieży oraz realizuje wiele własnych projektów.

Mapa nr 2. Euroregion Pomerania



Źródło: [www.pomerania.org.pl](http://www.pomerania.org.pl)

Priorytety strategii rozwoju Euroregionu Pomerania 2014-2020 obejmowały:

- wsparcie edukacji, badań, wykorzystania nowych technologii, innowacji dla wzrostu zatrudnienia
- poprawa dostępności centrów gospodarczych i turystycznych
- dostosowanie dostępności usług publicznych do zmian demograficznych

- rozwój społeczeństwa obywatelskiego.

W styczniu 2021 Euroregion Pomerania przyjął nową strategię rozwoju EP 2030.

W kontekście Studium dla Szczecina kluczowa jest kontynuacja następujących zadań wynikających ze strategii rozwoju euroregionu:

- skutecznego przewycięzania efektów granicy poprzez współpracę transgraniczną samorządów lokalnych SOM, wspierania dobrosąsiedzkich relacji społecznych, kulturalnych i handlowych
- tworzenia i wzmacnianie istniejących wzajemnych powiązań sieciowych i sektorowych (społeczne, gospodarcze, ekologiczne itp.)
- w ramach transeuropejskich sieci transportowych budowanie nowych połączeń regionów granicznych i transgranicznych w celu eliminacji „wąskich gardeł” i poprawy wewnętrznej dostępności w regionach przygranicznych
- wzmacnianie współpracy w zakresie planowania przestrzennego, połączeń transportowych i bezpieczeństwa, współdziałanie w zakresie adaptacji do zmian klimatu, czystej energii, itp.

### 3. Strategia rozwoju Szczecina 2025

Strategia Rozwoju Szczecina jest dokumentem średniookresowym szczebla lokalnego (Uchwała Rady Miasta nr XIV/320/11 z dnia 19 grudnia 2011 r.), identyfikującym najważniejsze wyzwania rozwojowe miasta i przedstawiającym sposoby przeciwdziałania im w perspektywie do roku 2025. Długofalową wizję rozwoju miasta powiązано ze strategią brandingową (strategią zarządzania marką miasta). Celem strategicznym polityki rozwoju miasta jest jak najszersze wykorzystanie potencjałów wewnętrznych dla kreowania wzrostu zatrudnienia i podniesienia konkurencyjności względem porównywalnych miast w wymiarze krajowym i międzynarodowym.

Dokumentami operacyjnymi Strategii są cztery programy strategiczne (Zarządzenie nr 83/13 Prezydenta Miasta Szczecin z dn. 28 lutego 2013 r.), identyfikujące problemy rozwojowe miasta i wskazujące zintegrowane podejście do zrównoważonego rozwoju, bazujące na współdziałaniu wielu podmiotów.

Do najważniejszych wyzwań, wymagających uwzględnienia w procesie kształtowania wielokierunkowego rozwoju społeczno-gospodarczego Szczecina do 2025 roku zaliczono:

- malejące tempo rozwoju Szczecina i pogłębiający się dystans rozwojowy do innych miast wojewódzkich
- procesy metropolizacyjne w przestrzeni europejskiej wywierające silny wpływ na miasto
- efektywniejsze wykorzystanie potencjałów rozwojowych miasta dla silniejszej dywersyfikacji miejskiej gospodarki i rozwoju nowych form aktywności gospodarczej
- budowanie przewag konkurencyjnych, w miejsce komparatywnych, szczecińskiej gospodarki, niezbędnych dla długofalowego działania na rynku międzynarodowym w warunkach swobodnego przepływu dóbr, usług, kapitału i ludzi i postępującej globalizacji
- przeciwdziałanie niekorzystnym trendom demograficznym, skutkującym starzeniem się społeczeństwa i wyludnianiem miasta; tworzenie podstaw miejskiej polityki migracyjnej
- silniejsza i efektywniejsza integracja sektora wiedzy, innowacji i gospodarki dla budowy nowoczesnej, konkurencyjnej Gospodarki Opartej o Wiedzę

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**

- kształtowanie warunków nauczania i rozwoju osobowego dzieci, młodzieży i dorosłych i dostępu do technik informatycznych w celu budowy społeczeństwa informacyjnego
- przeciwdziałanie marginalizacji Szczecina, związanej z projektowanym przebiegiem transnarodowych korytarzy wysokiego rozwoju wzdłuż osi A2 i A4, omijających region zachodniopomorski, poprzez udział w strategiach rozwoju multimodalnego transportu w oparciu o korytarz transportowy *Via Hanseatica* i CETC-ROTUE65
- rozwijanie funkcjonalnych powiązań z najbliższym otoczeniem, zarówno krajowym, jak i międzynarodowym, w obliczu integrującej się Europy
- włączenie Szczecina do realizacji wspólnych koncepcji sieciowej współpracy miast i regionów bałtyckich w zakresie budowy globalnej strefy integracji na kształt europejskiego Pentagonu (przyciąganie inwestycji, funkcjonalna integracja obszarów miejskich z otaczającymi obszarami, wzmocnienie kapitału przyrodniczo-kulturowego itp.)
- wzmocnienie tożsamości mieszkańców, rozwój postaw prospołecznych, proinnowacyjnych i proekologicznych
- rozwój społeczeństwa obywatelskiego, partycypującego zarówno w podejmowaniu decyzji dotyczących kierunków i metod rozwoju miasta, jak i w ich realizacji; rozwój szerokiej, partnerskiej platformy zarządzania miastem.

Cele strategiczne			
I.	II.	III.	IV.
Szczecin - miasto wysokiej jakości życia	Szczecin - miasto nowoczesnej, konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki	Szczecin – miasto o wysokim kapitale intelektualnym	Szczecin – atrakcyjne miasto metropolitalne
Cele operacyjne			
I.1.	II.1.	III.1.	IV.1.
Ochrona oraz wykorzystanie walorów przyrodniczych	Wspieranie rozwoju biznesu lokalnego i dopływu inwestycji zewnętrznych	Budowanie kapitału społecznego szczecinian, wzrost zaufania między ludźmi, poprawa relacji Miasto-Obywatel oraz pobudzanie aktywności społecznej	Intensyfikacja i wzrost efektywności współpracy międzynarodowej
I.2.	II.2.	III.2.	IV.2.
Rewitalizacja i rozwój przestrzeni miejskiej	Podnoszenie innowacyjności przedsiębiorstw	Wspieranie rozwoju szczecińskiego ośrodka naukowego oraz współpracy środowisk nauki, gospodarki, kultury, sportu oraz lokalnych elit	Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta
I.3.	II.3.	III.3.	IV.3.
Wspieranie rozwoju efektywnych usług społecznych	Zdynamizowanie rozwoju turystyki z wykorzystaniem zasobów przyrodniczych i dziedzictwa historyczno-kulturowego	Poszerzanie zakresu, dostępności i jakości edukacji	Wspieranie rozwoju i harmonizacja metropolitalnych funkcji Szczecina oraz realizacja projektów budujących prestiż miasta

Rys. nr 4. Siatka celów strategicznych i operacyjnych zawartych w Strategii rozwoju Szczecina 2025.

Aktualnie wdrożony został proces aktualizacji dokumentu, z uwzględnieniem wymiaru przestrzennego w programowaniu rozwoju na poziomie lokalnym ukierunkowanym na zintegrowanie planowania społeczno-gospodarczego i przestrzennego. Pozwoli to na lepsze powiązanie polityki rozwoju z polityką przestrzenną. Działania realizujące strategię poprzez polityki, plany i programy powinny znaleźć umocowanie w przestrzeni, w aktach planowania przestrzennego, wyznaczających granice władztwa planistycznego miasta i przestrzenne ograniczenia lub uprawnienia wykonawcze realizacji zadań własnych gminy, polityk społeczno-gospodarczych i strategii.

## CZĘŚĆ II – UWARUNKOWANIA LOKALNE

### I. SFERA PRZESTRZENNO-EKOLOGICZNA

#### 1. POŁOŻENIE

Szczecin jest ważnym miastem w Regionie Morza Bałtyckiego, krajowym ośrodkiem metropolitalnym, położonym w ujściu rzeki Odry na skrzyżowaniu szlaków komunikacji lądowej i wodnej. Jest miastem tranzytowym dla jadących z zachodu na wschód Europy, jak też z południa na północ. Jako największe miasto Pomorza Zachodniego i pogranicza polsko-niemieckiego jest naturalnym centrum administracyjno-gospodarczo-kulturalnym dla mniejszych miast, tworząc z nimi szczeciński obszar metropolitalny (SOM) i transgraniczny region metropolitalny (TRMS).

Zgodnie z podziałem fizycznogeograficznym Polski, Szczecin znajduje się na obszarze siedmiu mezoregionów, tj. Wzniesień Szczecińskich, Doliny Dolnej Odry, Wzgórz Bukowych, Równiny Goleniowskiej, Równiny Wełtyńskiej i Równiny Wkrzańskiej i Równiny Pyrzyckiej, będących częścią makroregionu Pobrzeża Szczecińskie.

#### 2. STAN ŚRODOWISKA I ZASOBÓW PRZYRODNICZYCH

##### 2.1. Wody powierzchniowe

Szczecin należy do miast o bogatej i urozmaiconej sieci wodnej, która wraz z gruntami pod wodami, stanowi ok. 24 % jego powierzchni, tj. 7 175 ha. Udział morskich wód wewnętrznych wynosi 712 ha, wód powierzchniowych płynących 6 380 ha, wód powierzchniowych stojących 83 ha. Głównym elementem sieci hydrograficznej jest rzeka Odra, kształtująca stosunki wodne na całym obszarze. Zlewnie o mniejszej powierzchni tworzą rzeka Płonia i jezioro Dąbie. Odra w granicach miasta podzielona jest na dwa nurty. Odra Zachodnia w najszerszym nurcie osiąga szerokość 140-200 m i głębokość 5-10 m. Odra Wschodnia (Regalica), która jest kanałem przekopanym w XIX wieku, ma szerokość około 160 m i średnią głębokość 7 m. Obszar mokradeł, kanałów i wysp znajdujący się pomiędzy dwiema odnogami Odry to teren Międzyodrza. Kończąc swój bieg Odra wpada do zlewiska przymorskiego utworzonego przez duży zespół wodny: Roztokę Odrzańską i Zalew Szczeciński. Poniżej Mostu Długiego na Odrze Zachodniej głębokość rzeki jest sztucznie utrzymywana w celu zachowania drożności toru wodnego Świnoujście-Szczecin, niezbędnej dla utrzymania żeglugi statków morskich na obszarze morskich wód wewnętrznych.

Warunki hydrologiczne w dolinie Odry kształtują się na skutek normalnego przepływu wód oraz cofek. Rozległe tereny zalewowe w rejonie miasta ograniczają ryzyko bardzo wysokich wezbrań, jednak zmiany klimatyczne wskazują na rosnące ryzyko wezbrań powodowanych przez cofki i w dalszej perspektywie wydłużenie okresów stagnowania wód na niżej położonych obszarach dna doliny Odry.

Największymi zbiornikami wodnymi są jezioro Dąbie i jezioro Głębokie. Jezioro Dąbie, czwarte co do wielkości jezioro w Polsce (ok. 5600 ha), łączy się z nurtem Odry wieloma kanałami i jest zasilane przez Regalicę, Duńczę i Świętą, Płonię i Chęszczącą, jego średnia głębokość wynosi 2,61 m. Jezioro zagrożone jest zanieczyszczeniem związkami azotu ze źródeł rolniczych.

Położone wśród lasów Puszczy Wkrzańskiej, jezioro Głębokie posiada powierzchnię 31,0 ha i jest zasilane przez opady atmosferyczne i wody podziemne. Posiada również sztuczne

połączenia, które umożliwiają zasilanie go wodami Osówki i Gunicy podczas sezonowego obniżania wysokości lustra wody. Stany takie będące wynikiem zmian klimatycznych są coraz częstsze.

Na obszarze miasta wiele cieków i rowów melioracyjnych uległo degradacji na skutek zmian środowiskowych bądź ingerencji człowieka (np. ciek Bukowa i Osówka). Z ekologicznego i społecznego punktu widzenia wszystkie ciek wodne, kanały i zbiorniki, znajdujące się w granicach miasta lub z nim sąsiadujące, mają ogromne znaczenie dla utrzymania zarówno jakości życia biologicznego, jak i jego wizerunku, tworzą, bowiem sieć korytarzy ekologicznych, stwarzając dogodne warunki pozwalające na zachowanie bioróżnorodności siedlisk i bytowania unikatowych gatunków fauny i flory.

**Tabela nr 1. Ważniejsze ciek, kanały i zbiorniki wodne w granicach miasta**

Cieki wodne <sup>3</sup>	Długość [km]	Kanały	Zbiorniki wód stojących
<b>Lewobrzeże</b>		<b>Kanały Międzyodrza</b>	Jeziro Dąbie
Bukowa	14,2 km	Kanał leśny (Odyńca)	Jeziro Głębokie
Osówka	12,6 km	Przecznica	Jeziro Głuszec
Grzęziniec	5,5 km	Kanał Żeglarski	Jeziro Goplany
Grzybnica	5,5 km	Skońnica	Jeziro Portowe
Glinianka	5,5 km	Parnica	Jeziro Rusałka
Przęsocińska Struga	5,5 km	Przekop Parnicki	Jeziro Słoneczne
Skolwinka	5,1 km	Kanał Klucki	Jeziro Szmargdowe
Warszewiec	5,0 km	Kanał Kurowski	Staw Cysterski
Bogdanka	3,5 km	<b>Kanały portowe</b>	Stawy Bliźniaki
<b>Prawobrzeże</b>		Kanał Wrocławski	Staw Brodowski
Płonia	17,7 km	Kanał Dębicki,	Staw Kijewski
Chełszcząca	9,8 km	Przekop Mieleński	Staw Kupały
Niedźwiedzianka	7,8 km	Duńczyca	Stawy Potorfowe
Rudzianka	7,8 km	Kanał Grabowski	Syrenie Stawy
Chojnówka	7,0 km	Kanał Grodzki	Staw Uroczysko
Żołnierska Struga	5,0 km		Staw Klasztorny
			Staw Kiełpiński
			Wysoki Staw

## 2.2. Obszary podmokłe i bagienne

Obszary podmokłe i bagienne pełnią ważną rolę retencyjną, zmniejszają zagrożenie związane z gwałtownymi wezbrzeniami wód w ciekach, pełnią istotną rolę biocenotyczną i krajobrazową. Ich obecność w środowisku miejskim wpływa pozytywnie na zachowanie równowagi ekologicznej.

Do najcenniejszych obszarów bagiennych i podmokłych Szczecina należy zaliczyć obszar Międzyodrza, ciąg wysp rozdzielających Odrę od jeziora Dąbie, tereny pomiędzy osiedlami; Stołczyn i Skolwin, łąki nad jeziorem Dąbie. Niewielkie mokradła występują licznie na terenie Puszczy Bukowej oraz wzdłuż rzek: Płoni i Bukowej.

## 2.3. Stan wód podziemnych

W obszarze Szczecina głównym użytkowym piętrzem wodonośnym jest piętro czwartorzędowe, niemniej jednak miejscami wydziela się również poziomy: mioceńskie i oligoceńskie oraz piętro kredowe, które nie mają charakteru użytkowego ze względu na

<sup>3</sup> Całkowita długość ok. 60 km - Lewobrzeże i ok. 53 km Prawobrzeże.



słabe parametry hydrauliczne budujących je warstw lub jakość występujących w ich obrębie wód podziemnych.

W przekroju czwartorzędowego piętra wodonośnego wydzielone zostały trzy główne użytkowe poziomy wodonośne. I poziom (gruntowy) zbudowany z nieizolowanych utworów piaszczystych i piaszczysto-żwirowych, mający miąższość od kilku do 25-40 metrów. Zasilanie tego poziomu następuje głównie przez infiltrację opadów atmosferycznych i drenaż niżej leżących poziomów. Wahania poziomu wód są zależne od stanu wód powierzchniowych w Zalewie Szczecińskim i Odrze oraz od zasilania opadami. Poziom II (międzyglinowy) jest zbudowany z utworów piaszczystych i piaszczysto-żwirowych wieku plejstoceniowego. Osady te tworzą w miarę ciągłą warstwę o miąższości od kilku do 20-25 metrów. Zasilanie tego poziomu zachodzi na drodze przesączania się wód z poziomu gruntowego lub infiltrację opadów atmosferycznych. Główną bazą drenażu dla wód tego piętra jest Dolina Odry i Zalew Szczeciński. Poziom III (podglinowy) jest zbudowany z piaszczystych i piaszczysto-żwirowych utworów plejstoceniowych o miąższości od kilku do 50 metrów. Poziom ten jest często w kontakcie hydraulicznym z poziomem oligoceniowym i mioceniowym. Łączy się on również hydraulicznie z poziomem międzyglinowym i stanowi niezwykle korzystny element hydrogeologiczny dla budowy ujęć wód podziemnych. Zasilanie następuje poprzez infiltrację opadów oraz przesączania się wód z poziomów wyżej leżących.

Szczecin położony jest w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych „Dolina kopalna Szczecin” (GZWP 122) o powierzchni ok. 151 km<sup>2</sup>, będącego strukturą wodonośną, wykazującą wysoką wodonośność i zasobność wód, stanowiącego źródło zaopatrzenia mieszkańców w wodę do spożycia. Wydzielono go w III poziomie wodonośnym.

Na terenie GZWP 122 projektuje się wyznaczenie jednego obszaru ochronnego o powierzchni 9,89 km<sup>2</sup>, obejmującego fragment rynny glacialnej Tanowo-Pilchowo-Szczecin (strefa zasilania poziomu międzyglinowego) w rejonie ujęć komunalnych Szczecina „Arkonka” i „Pilchowo” wraz ze strefami ochronnymi tych ujęć. W obrębie GZWP 122 zlokalizowane są lokalne ujęcia wód, które zaopatrują Szczecin w wodę, a także stanowią możliwość awaryjnego zaopatrzenia w wodę miasta w przypadku skażenia wód na ujęciach powierzchniowych (jezioro Miedwie, Kanał Kurowski).

W większości ujęć, poza żelazem, manganem, sporadycznie jonem amonowym, siarczanami, barwą i mętnością, nie stwierdzono innych składników w ilościach ponadnormatywnych dla wód do spożycia. Podwyższone zawartości tych wskaźników są typowym zjawiskiem w warunkach naturalnych i są stosunkowo łatwe do usunięcia.

Według rozporządzenia Ministra środowiska z dnia 23 lipca 2008 roku wody podziemne poziomu międzyglinowego zaliczono do II klasy, o dobrej jakości oraz o dobrym stanie chemicznym.

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na jakość wód podziemnych na obszarze GZWP 122 są czynniki antropogeniczne, związane z działalnością człowieka w sferze gospodarki odpadami, nadmiernej chemizacji rolnictwa (w tym uprawy w obrębie ogrodów działkowych) i funkcjonowaniem obiektów i instalacji znacząco oddziałujących na środowisko.

Na większości obszaru zasilania zbiornik jest dobrze chroniony przed przenikaniem zanieczyszczeń z powierzchni terenu, z uwagi na miąższy nakład utworów słabo przepuszczalnych (czasy potencjalnego przesiąkania wód przekraczają 50 i więcej lat). Obszarem GZWP 122 o zmniejszonej odporności na zanieczyszczenia jest południowa część rynny glacialnej Tanowo-Pilchowo-Szczecin, w rejonie ujęcia „Pilchowo”, a zwłaszcza ujęcia „Arkonka” (czasy przesączania zanieczyszczeń mieszczą się w przedziale 23-35 lat).



Zmiany stanów wody podziemnej ściśle powiązane są warunkami meteorologicznymi, a przede wszystkim z ilością opadów atmosferycznych i w zależności od nich podlegają okresowym wahaniom. Charakterystyka tych zmian podlega stałemu monitoringowi prowadzonego przez Państwowy Instytut Geologiczny w ramach Państwowej Służby Hydrologicznej.

W obowiązującym podziale Polski na 172 jednolite części wód podziemnych, 39 uznano za zagrożone nieosiągnięciem ustalonych dla nich celów środowiskowych (m.in. ze względu na aktualne zagospodarowanie terenu czy budowę geologiczną). Z monitoringu jakości wód podziemnych wynika, że stan ilościowy i chemiczny wód podziemnych Szczecina oceniany jest za dobry i nie wskazuje Szczecina, jako zagrożonego nieosiągnięciem ustalonych celów środowiskowych. Mimo okresowych wahań stanów wód podziemnych Szczecin należy do obszarów o poziomie bezpiecznym dla zaopatrzenia ludności w wodę.

W celu utrzymania dobrego stanu środowiskowego wód podziemnych w obszarze Szczecina, konieczne jest podjęcie interdyscyplinarnych działań z zakresu szeroko rozumianej ochrony środowiska: przeciwdziałanie nadmiernej emisji zanieczyszczeń uwalnianych do środowiska (w tym ścieków), zmniejszanie powierzchni uszczelnionych terenu, sprzyjających szybkiemu spływowi powierzchniowemu wód i blokujących infiltrację wód opadowych i roztopowych, intensyfikacja przedsięwzięć z zakresu małej retencji.

#### 2.4. Zdolność retencyjna obszaru miasta i otoczenia

Szczecin, w porównaniu z innymi ośrodkami metropolitalnymi w Polsce, posiada bardzo korzystne uwarunkowania do retencjonowania wód - 17% powierzchni miasta stanowią lasy, 24% wody powierzchniowe, które są naturalnym rezerwuarem wodnym.

Wysoka, naturalna zdolność retencyjna miasta jest niewystarczającym czynnikiem w utrzymaniu stabilnego poziomu wód gruntowych, uwilgotnienia gleby, zachowania wód powierzchniowych, terenów podmokłych oraz związanych z nimi ekosystemami roślinnymi i zwierzęcymi.

Wraz z postępującą zabudową zmniejsza się ilość opadów atmosferycznych infiltrowanych do gruntu, a tym samym zmniejsza się retencja wodna obszaru miasta. Uszczelnienie powierzchni terenu w procesie urbanizacji, powoduje wzrost ilości wód opadowych odprowadzanych do kanalizacji w stosunku do tej infiltrowanej do gruntu. W takich warunkach wody opadowe w większości nie zasilają wód podziemnych, nie są też miejscowo zagospodarowywane ani odpowiednio wykorzystywane przez rośliny. Prowadzi to do obniżania stanów wód powierzchniowych, zanikania terenów podmokłych wraz z cennymi biocenozami.

Z ocen stanu wód podziemnych prowadzonych systematycznie przez Państwową Służbę Hydrogeologiczną wynika, że zagrożenie suszą hydrologiczną w Szczecinie jest znaczne, a suszą hydrogeologiczną jest zmienne, znaczna część miasta jest słabo narażona, natomiast obrzeża miasta są potencjalnie narażone. Ogólny stopień narażenia na suszę określono, jako umiarkowany.

Skutki występowania suszy i opadów nawalnych oraz uszczelnienia powierzchni terenu mogą być łagodzone w środowisku miejskim przede wszystkim poprzez zabiegi z zakresu małej retencji. Poprawiają one naturalną pojemność retencyjną obszaru, co skutkuje zwiększeniem ilości wody, która może być w sposób naturalny zatrzymana w środowisku i użyta do zasilania wód powierzchniowych podczas susz.

Zadaniem priorytetowym dla dobrego funkcjonowania biosfery Szczecina jest zrównoważone gospodarowanie wodami, w tym opadowymi i roztopowymi, bez dopuszczenia wystąpienia pogorszenia ekologicznych funkcji wód oraz pogorszenia stanu ekosystemów lądowych i terenów podmokłych bezpośrednio zależnych od wód.

#### 2.5. Zieleń urządzona (komponowana), ogrody działkowe

Szczecin nazywany jest „miastem parków i zieleni”. Na jego terenie występuje bogactwo zieleni w postaci parków, cmentarzy, ogrodów działkowych, zieleńców, skwerów, zieleni towarzyszącej zabudowie i zieleni ulicznej. Zieleń komponowana stanowiła integralny element kompozycji urbanistycznej miasta, dlatego też dla zachowania charakteru i tradycji urbanistycznej miasta istotna jest pielęgnacja i rozwój istniejących założeń oraz tworzenie nowych, które mają za zadanie równoważyć tereny zabudowane oraz uzupełnić system połączeń pomiędzy terenami zieleni w mieście.

Zieleń komponowana w mieście pełni funkcję rezerwuaru rekreacyjnego, wpływa pozytywnie na dobrostan mieszkańców, krajobraz i rozluźnia zabudowę. Wraz z pozostałymi terenami zieleni o charakterze półnaturalnym, tworzy obszary regeneracji powietrza, które oczyszczają, ochładzają i nawilgacają przemieszczające się nad nimi masy powietrza dopływające do miasta. Zieleń komponowana odgrywa kluczową rolę w lokalnym przewietrzaniu zwartej zabudowy miejskiej.

W Szczecinie znajduje się 31 parków o łącznej powierzchni 172,29 ha. Największym i najpopularniejszym terenem jest Park Kasprowicza (26,92 ha), zlokalizowany na wzniesieniu i stoku Doliny Niemierzyńskiej. Posiada sztucznie utworzone jezioro Rusalka, a na jego terenie występuje ponad 200 gatunków i odmian drzew i krzewów, w tym wiele gatunków egzotycznych. Drugim pod względem wielkości, równie interesującym z przyrodniczego punktu widzenia, jest Park Żeromskiego (21,18 ha). Rośnie tu ponad 170 gatunków i odmian drzew i krzewów, w przewadze liściastych, w tym okazy z obwodem sięgającym 300 cm. Pozostałe parki zajmują dużo mniejsze powierzchnie i są rozlokowane w różnych rejonach miasta. Są to zarówno założenia dawne (głównie dawne cmentarze) jak i nowopowstałe. Parki reprezentują wybitne walory krajobrazowe, kompozycyjno-przestrzenne i przyrodnicze, stanowią integralną część kompozycji urbanistycznej Szczecina i są objęte ochroną konserwatorską lub planistyczną.

Do specyficznych form założeń parkowych należą: Ogród Dendrologiczny im. Stefana Kownasa oraz Ogród Różany - Różanka. Ze względu na rolę, jaką miasto odgrywa w regionie oraz unikalne uwarunkowania środowiskowe, trwają prace nad utworzeniem na terenie miasta ogrodu botanicznego, który powinien pełnić również funkcję depozytorium rodzimych gatunków zagrożonych. Do nowopowstałych założeń parkowych należy zaliczyć przywrócenie funkcji retencyjnych i rekreacyjnych obszarowi Syrenich Stawów.

W Szczecinie znajduje się 6 czynnych cmentarzy: Cmentarz Centralny, Cmentarz Zachodni oraz cmentarze na terenie osiedli: Zdroje, Dąbie, Wielgowo, Płonia. Największy i najcenniejszy z przyrodniczego punktu widzenia jest Cmentarz Centralny (ponad 172 ha). To największe w Polsce miejsce pochówku oraz park z ponad stu kilometrami alejek, kaplicami i pomnikami. Zinventaryzowano tu ponad 400 gatunków drzew i krzewów, w tym liczne gatunki obcego pochodzenia.

W granicach miasta znajduje się wiele mniejszych terenów zieleni, w tym około 150 skwerów i zieleńców (o powierzchni ponad 110 ha), z czego największe i najciekawsze to Wały Chrobrego, plac Adama Mickiewicza, jezioro Słoneczne (Gumieńce), plac im. Janiny

Szczerskiej (Turzyn) oraz Rubinowy Staw (Słoneczne). W zwartej zabudowie miejskiej tereny te, pomimo niedużych powierzchni, pełnią istotną rolę ekologiczną, społeczną i wypoczynkową.

Zieleń towarzysząca układom przestrzennym zabudowy jest bardzo zróżnicowana. Śródmieście i jego obrzeża to układy przestrzenne o tradycji XIX i XX-wiecznej, zespół Westend reprezentuje ideę miasta-ogrodu. Wywodząca się z angielskich wzorów urbanistyczno-architektonicznych XIX-wieczna kompozycja obszaru śródmieścia przejawia się w wyjątkowej, wielkomiejskiej formie różnorodnych placów z promienistymi ulicami, alejami. Efektowną formę najważniejszych ulic akcentują alejowe obsadzenia ze spacerowymi bulwarami w pasie rozdzielającym jezdnie a także przedogródki od strony frontów zabudowy.

Zespoły powojennej zabudowy wielorodzinnej posiadają stosunkowo duży udział terenów zieleni o charakterze rekreacyjno-wypoczynkowym, wzbogaconej placami zabaw i małą architekturą. Natomiast tereny zabudowy wielorodzinnej realizowane współcześnie, zwłaszcza w formule deweloperskiej i bezplanistycznej w większości charakteryzują się szczątkowym udziałem zieleni towarzyszącej i terenów rekreacyjnych.

W granicach miasta znajduje się 88 zespołów ogrodów działkowych o łącznej powierzchni ok. 1180 ha. Są to tereny o ograniczonej dostępności publicznej, niemniej stanowią element systemu przyrodniczego miasta. Są miejscem upraw ogrodniczych, wypoczynku i rekreacji indywidualnej dla około 25% stałej ludności Szczecina. Charakterystyczną cechą ogrodów działkowych jest ich rozproszenie w strukturze miasta, część z nich zajmuje kluczowe lokalizacje, mogące pełnić funkcję rezerwy terenowej dla funkcji ogólnomiejskich.

## 2.6. Lasy

Lasy na terenie Szczecina zajmują powierzchnię ok. 5093,51 ha. Wyróżnić można lasy Skarbu Państwa, znajdujące się w zarządzie Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Szczecinie, Lasy Miejskie oraz lasy prywatne, które stanowią ok. 1% (52,93 ha) powierzchni lasów w mieście.

Lasy Skarbu Państwa stanowią ok. 46% powierzchni lasów w mieście (zajmują powierzchnię 2343,75 ha) i wchodzi w skład trzech nadleśnictw:

- Nadleśnictwa Trzebież,
- Nadleśnictwa Kliniska,
- Nadleśnictwa Gryfino.

Lasy Miejskie stanowią ok. 53% powierzchni zalesionej Szczecina i zajmują powierzchnię 2696,83 ha. Są one częścią trzech puszczy położonych w dolnym biegu Odry: Puszczy Wkrzańskiej, Puszczy Bukowej i Puszczy Goleniowskiej.

Obszar Lasów Miejskich podzielony jest na dwa leśnictwa:

- Leśnictwo Głębokie, obejmujące swoim zasięgiem lasy położone po zachodniej stronie Odry
- Leśnictwo Dąbie, obejmujące lasy położone po wschodniej stronie Odry.

W skład Lasów Miejskich wchodzi 13 kompleksów leśnych zwanych uroczyskami (potocznie część z nich nazywana jest parkami leśnymi): Las Arkoński, Dąbie, Głębokie, Mścięcino, Zdroje, Płonia, Leśne Wzgórze, Wielgowo, Bukowe, Jezierzycy, Klęskowo, Trzech Strumieni, Skolwin.

Tereny leśne różnią się ze względu na charakter siedlisk. Wyniesienia morenowe - Wzgórze Bukowe, Wzgórze Warszawskie i Wał Stobniański to pierwotnie siedliska buczyn, które

zachowały się jednak tylko na Wzgórzach Bukowych, w okolicach Pilichowa oraz na uroczysku Leśne Wzgórze. W Dolinie Dolnej Odry występują łąkowe lasy olszowe i wierzbowe oraz olszyny. Mimo wielu naturalnych cech, lasy te w większości pochodzą z nasadzeń. Na pozostałych terenach Szczecina dominują drzewostany sosnowe i sosnowo-dębowe, powstałe głównie na gruntach porolnych. Mniejsze powierzchnie zajmują lasy grądowe, kwaśne buczyny i kwaśne lasy dębowo-bukowe (doliny strumieni na Wzgórzach Warszawskich i krawędzi doliny Odry w okolicach Stołczyzna i Skolwina oraz w dolinie Płoni).

Do form prawnej ochrony utworzonych na terenach leśnych bądź ich części należą: Szczeciński Park Krajobrazowy „Puszcza Bukowa”, rezerwat przyrody „Zdroje”, użytki ekologiczne (np. „Dolina Strumienia Grzęziniec”), zespoły przyrodniczo-krajobrazowe (np. „Wodozbiór”), pomniki przyrody ożywionej i nieożywionej. Na terenach leśnych zinwentaryzowano chronione siedliska przyrodnicze oraz stanowiska chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Część terenów leśnych objęto obszarami Natura 2000.

Lasy w granicach miasta pełnią wiele ważnych funkcji. Do najważniejszych z nich należą funkcje:

- ochronne, związane z pozytywnym wpływem kompleksów leśnych na środowisko przyrodnicze miasta, w tym m.in. na bioróżnorodność, temperaturę, obieg wody i warunki gruntowo-wodne, warunki sanitarne i mikroklimat
- społeczne, związane z turystyką, rekreacją i edukacją ekologiczną, realizowane poprzez szereg projektów, konkursów i programów ekologicznych
- krajobrazotwórcze, realizowane poprzez estetyzację otoczenia i poprawę walorów krajobrazowych
- produkcyjne, związane przede wszystkim z pozyskiwaniem drewna.

Lasy, ze względu na znaczenie i funkcję w środowisku podlegają specjalnej ochronie, a zmniejszanie ich powierzchni następuje w sytuacjach wyjątkowych, wynikających z ważnych uwarunkowań społeczno-gospodarczych.

## 2.7. Grunty rolne i porolnicze

Użytki rolne na terenie Szczecina zajmują 5583 ha, co stanowi ok. 18% ogólnej powierzchni miasta. Są to głównie grunty orne, łąki i pastwiska.

Łąki, murawy i inne użytki zielone należą do ustępujących ekosystemów na terenie miasta. Niegdyś ekstensywna hodowla rozwijająca się w okolicach Szczecina wiązała się z utrzymywaniem rozległych użytków zielonych, zwłaszcza w dolinie Odry, na wyspach Międzyodrza i nad jeziorem Dąbie.

Aktualnie wyróżnić można trzy większe kompleksy użytków rolnych: Sadlińskie Łęgi nad jeziorem Dąbie (ok. 580 ha), grunty orne w rejonie Skolwina (ok. 160 ha) oraz użytki zielone i grunty orne w rejonie Wielgowa (ok. 200 ha).

Rozwój miasta i intensyfikacja jego zabudowy, głównie mieszkaniowej, doprowadziły do praktycznego zaniku działalności rolniczej w Szczecinie. Zgodnie z obowiązującym prawem nie ma ograniczeń w przeznaczaniu gruntów rolnych, zlokalizowanych w granicach administracyjnych miast na cele nierolnicze, najczęściej budowlane.

Niewielka część użytków rolnych utrzymała charakter rolniczej przestrzeni produkcyjnej. Wynika to przede wszystkim z lokalizacji tych gruntów na obszarze podmokłym, czy występowania chronionych wartości przyrodniczych, które w znacznym stopniu uniemożliwiają wprowadzenie innego zagospodarowania i nakładają na właściciela obowiązek utrzymania lokalnego środowiska w odpowiednim stanie.

Na niezagospodarowanych jeszcze odłogach, powstałych na skutek ustępowania gospodarki rolnej, licznie powstały murawy będące różnymi stadiami sukcesji zbiorowisk roślinnych, które często charakteryzują się bogatym składem gatunkowym (m.in. na suchych, nasłonecznionych skarpach na krawędzi doliny Odry w północnych dzielnicach Szczecina oraz w Klęskowie w rejonie doliny Rudzianki). Ze względu na bogactwo florystyczne murawy odgrywają istotną rolę, jako siedlisko wielu zagrożonych i chronionych gatunków. Należą do najrzadszych i najsilniej zagrożonych degradacją zbiorowisk roślinnych w Polsce.

Porzucenie użytkowania kośnego i pastwiskowego, zaniechanie melioracji oraz nadmierne odwadnianie dawnych użytków zielonych prowadzi do dominacji gatunków ekspansywnych i powstawania monokultur, w efekcie czego porastające dawne łąki zbiorowiska roślinne są trudne lub niemożliwe do sklasyfikowania, jako tradycyjne formy łąk.

## **2.8. Flora i fauna, stan bioróżnorodności**

### **2.8.1. Flora**

Flora Szczecina wyróżnia się unikalnym w skali kraju bogactwem przyrodniczym, co wynika m.in. z położenia miasta w obszarze kilku form geomorfologicznych (dolina Odry, wzniesienia morenowe Wzgórz Warszawskich i Bukowych, pasma Niziny Goleniowskiej), bliskiej odległości do wybrzeża morskiego i zróżnicowania krajobrazu typowego dla młodoglacjalnych pojezierzy. Szczecin stanowi miejsce występowania wielu rzadkich w skali regionu gatunków. Dobry stopień zbadania florystycznego miasta począwszy od pierwszych dekad XIX wieku, wskazuje na występowanie we florze szeregu gatunków, które zanikły w okresie późniejszego rozwoju miasta, lub które w skali szerszej ustępowały ze stanowisk w okresie industrializacji i silnych oddziaływań antropogenicznych na krajobraz. Obserwuje się wymieranie gatunków i utratę bioróżnorodności wynikające w dużej mierze z globalnych zjawisk, w tym:

- zmian klimatycznych (m.in. ocieplenia klimatu i związanym z nim występowaniem powodzi, huraganów, czy zjawisk suszy),
- ekspansji gatunków inwazyjnych i niepożądanych wypierających rodzime gatunki roślin, zmniejszając ich różnorodność.

Położenie miasta warunkuje występowanie dużego udziału dobrze wykształconych i zachowanych zbiorowisk roślinnych o charakterze zbliżonym do naturalnego: kompleksy lasów aluwialnych na wyspach Międzyodrza, grądy i łągi w głęboko wciętych dolinach strumieni spływających ze Wzgórz Warszawskich do doliny Odry, lasy bukowe żyzne i kwaśne na wzniesieniach morenowych, lasy łęgowe i grądowe, lokalnie też kwaśne buczyny wzdłuż doliny Płoni. Zanik funkcji rolniczych i wzrost presji urbanizacyjnej przyczynił się do postępującej degradacji siedlisk półnaturalnych (łąk i muraw) oraz zanikania roślinności zielnej.

Z waloryzacji przyrodniczej miasta z 2018 roku wynika, że flora miasta Szczecina obejmuje 1265 gatunków roślin, z czego co najmniej 137 wymarło. Z liczby zinwentaryzowanych 1265 gatunków roślin, 34 stanowią gatunki chronione (12 gatunków objętych ochroną ścisłą, 22 gatunki objęte ochroną częściową) oraz 48 gatunki zagrożone (w tym 19 gatunków nieobjętych ochroną). Zinwentaryzowano 16 typów siedlisk przyrodniczych - są to obszary lądowe lub wodne (lasy, murawy, łąki, rzeki, jeziora) o określonych cechach przyrodniczych, wyznaczone w celu ochrony miejsc bytowania cennych z punktu przyrodniczego gatunków roślin i zwierząt, mające duże znaczenie dla zachowania naturalnego i półnaturalnego charakteru środowiska przyrodniczego.

Na terenie miasta coraz większym zagrożeniem dla zachowania bioróżnorodności, funkcjonowania ekosystemów i gatunków rodzimych są rośliny inwazyjne i niepożądane -

gatunki nierodzące, wywołujące lub potencjalnie wywołujące szkody w środowisku, straty ekonomiczne lub stwarzające zagrożenie dla zdrowia ludzkiego. W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego wprowadza się ustalenia, dążąc do ograniczania rozprzestrzeniania się gatunków inwazyjnych. Niezbędna jest w tym zakresie również edukacja społeczna – mieszkańcy przy komponowaniu ogrodów przydomowych powinni korzystać z gatunków roślin rodzimych, nieinwazyjnych, które nie zagrażają roślinności rzeczywistej miasta.

Do problemowych gatunków niepożądanych na terenie Szczecina należą m.in.: klon jesionolistny, moczarka kanadyjska, niecierpek drobnokwiatowy, niecierpek pomarańczowy, niecierpek gruczołowaty, czeremcha amerykańska, rdestowiec ostrokończysty i sachaliński, robinia akacyjowa, jarząb szwedzki i śnieguliczka biała.

#### 2.8.2. Fauna

W ciągu ostatnich lat z miasta wycofało się wiele gatunków zwierząt w wyniku przede wszystkim intensywnej zabudowy, niszczenia lub znacznego przekształcania zbiorników i cieków wodnych, zaniechania uprawy pól, łąk i pastwisk. Jednakże fauna Szczecina nadal odznacza się dużą różnorodnością, co jest m.in. efektem występowania w granicach miasta wielu zbiorników wodnych i obszarów leśnych. Rzeka Odra jest jednym z najważniejszych korytarzy ekologicznych w Polsce dla rozsiewania się roślin i grzybów oraz migracji zwierząt.

Waloryzacja przyrodnicza miasta odnotowała na terenie Szczecina 192 gatunki ptaków (42,3% gatunków wpisanych na krajową listę awifauny), 9 gatunków płazów (50% wszystkich płazów w Polsce), 6 gatunków gadów (60% gadów polski), 54 gatunki ssaków (47,4% wszystkich ssaków polski), oraz 70 gatunków ryb i minogów, co stanowi 58,3% gatunków odnotowanych w Polsce.

Spośród gatunków umieszczonych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej, Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt i Czerwonej Liście Zwierząt, Waloryzacja przyrodnicza miasta wykazała obecność na tym terenie: 11 gatunków bezkręgowców (kolejne 4 gatunki z tej grupy uznano za wymarłe), 3 gatunki z grupy herpetofauny, 45 gatunków ptaków (kolejne 19 uznano za wymarłe jako lęgowe, a 7 jako ptaki zalatujące), 9 gatunków ssaków. Z uwagi na specyfikę położenia obszaru najwięcej stwierdzeń dotyczy gatunków wodno-błotnych, w mniejszym stopniu gatunków związanych z terenami leśnymi i zadrzewieniami, w najmniejszym stopniu gatunków pól uprawnych, łąk, nieużytków i terenów zabudowanych.

Na terenie miasta występują gatunki ptaków, których siedliska podlegają ochronie strefowej: bielik i kania ruda. Ponadto na terenie miasta znajdują się dwa stanowiska gatunku strefowego - sokoła wędrownego.

Waloryzacja przyrodnicza miasta wskazuje w obrębie Szczecina szereg korytarzy o znaczeniu lokalnym lub ponadlokalnym, mających znaczenie dla przemieszczania się fauny. Są to przede wszystkim ciek wodny wraz z otaczającymi je terenami podmokłymi i kompleksami lasów: dolina Odry, rzeki Płoni, Bukowej, jezioro Dąbie, kompleksy Puszczy Bukowej przechodzące w obrębie miasta w Park Leśny Zdroje, Klęskowo oraz Dąbie; kompleksy Puszczy Wkrzańskiej przechodzące w obrębie miasta w Park Leśny Głębokie, Arkoński oraz Mścięcino, a także kompleksy łąk nad jeziorem Dąbie oraz pól uprawnych i innych użytków rolnych.

#### 2.9. Krajobraz geograficzny

Szczecin posiada urozmaicone ukształtowanie terenu, będące wynikiem zróżnicowanej budowy geologicznej oraz przekształceń obszaru w czwartorzędzie. Przeciętne wyniesienie

nad poziom morza wynosi ok. 25 m n.p.m. Do głównych form ukształtowania powierzchni terenu należą: Wzgórze Bukowe i Wzgórze Warszawskie oraz Dolina Dolnej Odry. Najwyższym wzniesieniem w granicach miasta jest Wielecka Góra - 131 m n.p.m. (Wzgórze Warszawskie), poza granicami miasta – Bukowiec - 149 m n.p.m. (Wzgórze Bukowe). Najniżej położonym terenem jest Międzyodrzie wyniesione zaledwie od 0,1 do 0,5 m n.p.m. (pojawiają się niewielkie powierzchnie depresyjne rzędu - 0,10 m p.p.m.).

Różnorodność rzeźby terenu powoduje, że miasto zalicza się do jednego z najbardziej urozmaiconych geomorfologicznie rejonów Niżu Polskiego.

Na obszarze miasta rozróżniono następujące rodzaje krajobrazu: doliny i równiny akumulacyjne o gatunkach krajobrazu den dolin (centralna część miasta), deltowy (północna i północno-wschodnia część miasta), tarasów z wydmami (południowo-wschodnia część miasta) oraz młodogłacjalny z gatunkiem krajobrazu równin i wzniesień morenowych (północno-zachodnia część miasta oraz zachodnia i południowo-wschodnia).

Na atrakcyjność krajobrazową wpływa zróżnicowanie rzeźby terenu, udział powierzchni wód otwartych i lasów, obecność i charakter obiektów kulturowych, bioróżnorodność czy naturalność ekosystemów. Do najcenniejszych elementów krajobrazu występujących na terenie miasta należy zaliczyć: dolinę Odry wraz z jeziorem Dąbie oraz łąkami nadodrzańskimi i dąbskimi, Wzgórze Warszawskie, Wał Bezleśny, Wzgórze Bukowe wchodzące w obszar miejski, fragment Puszczy Goleniowskiej i Wkrzańskiej.

## **2.10. Zjawiska geodynamiczne**

Zjawiska geodynamiczne występują na terenie miasta w rejonach skarp i wzniesień, których część ma charakter osuwiska, gdzie może występować: sływanie, splezywanie, obryw lub ruch złożony, będący kombinacją kilku typów ruchu. Ich natężenie zależy od nachylenia stoku, rodzaju utworów i ułożenia warstw, czynników atmosferycznych, uwilgotnienia mas ziemnych, obecności roślin, podcinania stoku przez wody, a także od działalności antropogenicznej - przekształcania zboczy i stoków oraz ich obciążania. Najniebezpieczniejszym procesem jest osuwanie się mas ziemnych, mogących powodować znaczne szkody w obiektach budowlanych lub w infrastrukturze. Na obszarze Szczecina występują tereny osuwiskowe oraz tereny zagrożone ruchami masowymi.

### **2.10.1. Osuwiska**

Osuwisko jest obszarem podatnym na ruchy grawitacyjne, powodujące przemieszczenie mas ziemnych. Osuwiska powstają na stokach wzniesień, gdzie warstwy gruntów przepuszczalnych i nieprzepuszczalnych występują naprzemiennie. W granicach administracyjnych miasta występuje 179 udokumentowanych osuwisk, wśród nich 9 aktywnych, 78 okresowo aktywnych, 62 nieaktywnych oraz 30 o różnych stopniach aktywności w obrębie jednego osuwiska. Ich wielkość jest zróżnicowana – od bardzo małych (poniżej 0,5 ha) do dużych (około 10-12 ha). Kilka osuwisk objętych jest stałym monitoringiem obserwacyjnym lub instrumentalnym. Ze względu na lokalizację względem doliny Odry, wydzielono 2 główne rejony występowania osuwisk: zachodnia część miasta (lewobrzeże) i wschodnia części miasta (prawobrzeże). Na zachodnim brzegu doliny Odry największe zgrupowanie osuwisk występuje w dzielnicy Północ - osiedla: Stołczyn, Skolwin, Bukowo, Gołęcino-Gołców, Żelechowa. Dominują tu osuwiska małe i bardzo małe. Średnie i największe występują wzdłuż dopływów Odry - Przęsosińskiej Strugi, Żółwinki (Skolwinki), Glinianki, Osińca i Grzezińca. Zdecydowana większość rozpoznanych w tej części miasta osuwisk występuje na

obszarach leśnych oraz terenach niezagospodarowanych - nieużytkach lub zaniechanych odkrywkach po eksploatacji głównie iłów septariowych. W mniejszym stopniu osuwiska znajdują się w obrębie pól i łąk. Takie zagospodarowanie terenów osuwiskowych powoduje, że nie stwarzają one aktualnie większego zagrożenia. Tylko w nielicznych przypadkach przez tereny osuwisk przechodzą odcinki dróg, a w obrębie 3 występują budynki. W pozostałej lewobrzeżnej części Szczecina, w obrębie osiedli Głębokie-Pilchowo, Osów, Warszewo i Pogodno, rozpoznano małe osuwiska, głównie okresowo aktywne i nieaktywne.

We wschodniej, prawobrzeżnej części miasta rozpoznano 28 osuwisk, wśród których przeważają formy okresowo aktywne i nieaktywne. Znajdują się one w granicach osiedli: Podjuchy, Zdroje, Bukowe-Kłęskowo, Żydowce-Klucz oraz Płonia-Śmierdnica-Jezierzyce. Są one związane głównie ze stokami nieczynnych obecnie odkrywek górniczych oraz zboczami doliny rzeki Płoni. Największe osuwisko zlokalizowane jest w Parku Leśnym Zdroje na zachód od jeziora Szmaragdowego i należy w większej części do okresowo aktywnych. W północnej części Parku Leśnego Zdroje występuje kilka mniejszych osuwisk okresowo aktywnych. Jedno z nich rozcięte jest linią kolejową, a jego czoło dochodzi w pobliże bloków na osiedlu Park Leśny. Aktualnie nie stwarza ono większego zagrożenia dla budynków mieszkalnych, ale może zagrozić odcinkowi torów w przypadku jego uaktywnienia. Wszystkie pozostałe osuwiska występujące w tej części miasta są zlokalizowane na terenach leśnych lub nieużytkach, dlatego nie stanowią zagrożenia dla infrastruktury i człowieka.

#### 2.10.2. Tereny zagrożone ruchami masowymi

Są to obszary, na których istnieje potencjalna możliwość powstania i rozwoju nowych osuwisk w przyszłości, głównie z uwagi na budowę geologiczną i morfologię zbliżoną do obszarów osuwisk. Mogą to być również obszary starych osuwisk, silnie zdenudowane i/lub przekształcone przez działalność antropogeniczną. W ich obrębie miejscami występują procesy spęływania i/lub drobne zsuwy, ale są one ograniczone do małych lub bardzo małych powierzchniowo obszarów. Występują tutaj też i inne procesy geologiczne, np. erozja wodami opadowymi czy gruntowymi, manifestująca się w postaci rozcięć erozyjnych.

Na obszarze Szczecina wyznaczono 61 terenów zagrożonych ruchami masowymi. Najbardziej predysponowane do powstania nowych osuwisk są tereny wzdłuż zachodnich zboczy doliny Odry oraz dolin jej większych dopływów. W ich obrębie istnieją już udokumentowane osuwiska, co przy zbliżonej budowie geologicznej i morfologii zboczy/stoków, predysponuje do rozwoju ruchów masowych w przyszłości.

Specyficznym i największym powierzchniowo terenem zagrożonym pojawieniem się ruchów masowych jest obszar Wzgórz Warszawskich w okolicy ulic: Duńskiej, Warcisława i Przyjaciół Żołnierza. Na skutek intensywnej urbanizacji bardzo często dochodzi tutaj do osiadania różnych obiektów budowlanych i powstawania małych osuwisk, obsunięć - głównie w wykopach fundamentowych.

Na terenach zagrożonych ruchami masowymi wzrasta możliwość pojawienia się osuwisk wraz z intensyfikacją wylesiania, zmiany geometrii zboczy (prace ziemne, budowlane) lub ich nawadniania (niekontrolowane odprowadzanie wód opadowych). Działania te mogą spowodować zachwianie stabilności zboczy i doprowadzić do wzmożenia procesów osuwiskowych.



### **2.11. Zasoby złóż kopalin, ich wykorzystanie i ochrona**

Do kopalin znajdujących się na terenie Szczecina należą: złoża surowców ilastych, torfy i kruszywa naturalne. Surowce ilaste zlokalizowane są w następujących złożach: Szczecin-Zgoda, Niebuszewo, Bukowo (podzielone na Bukowo-Wschód i Bukowo-Szczecin Płonia). Złoża te figurują w Bilansie Zasobów Złóż Kopalin w Polsce, w którym określone są, jako złoża zaniechane. W przeszłości złoża te były intensywnie wydobywane, jednak obecnie nie prowadzi się na żadnym z nich eksploatacji ze względu na ich niską wartość gospodarczą. Nie wszędzie jednak, zgodnie z wymogami prawa, przeprowadzona została rekultywacja gruntów i zagospodarowanie terenów po działalności górniczej. Obowiązek ten spoczywa na przedsiębiorcy prowadzącym wydobywanie w przeszłości. Obszary występowania złóż surowców ilastych podlegają ochronie przed zagospodarowaniem, które może uniemożliwić w przyszłości wykorzystanie złoża i niezbędną do tego działalność górniczą.

Obszary występowania torfów i gytii zostały udokumentowane na terenie Szczecina w latach 60. XX w. Ze względu na uwarunkowania nie wchodzi one (za wyjątkiem jednego złoża pod nazwą Szczecin-Police 36e) w skład potencjalnej bazy zasobowej. Złoża te, za wyjątkiem Szczecin-Police 36e, nie były eksploatowane. Ze względu na istotną rolę torfowisk w środowisku (retencja zasobów wodnych, rozwój i kształtowanie fitocenozy, siedliska bytowe i rozrodcze fauny) uznaje się prowadzenie eksploatacji tej kopaliny za całkowicie nieuzasadnione.

Na obszarze Szczecina wyznaczono również obszary perspektywicznych surowców mineralnych, do których należą piaski i piaski ze żwirem. Specyfiką tych złóż jest ich podwodne występowanie.

Wykaz złóż kopalin na terenie Szczecina wraz z ich szczegółowym opisem przedstawiono w tomie IV Studium ANEKSY.

### **2.12. Lokalne systemy i obszary ochrony przyrody**

#### **2.12.1. System obszarów chronionych**

System obszarów chronionych na terenie miasta tworzą formy ochrony przyrody o randze ponadregionalnej, regionalnej i lokalnej. Wraz z pozostałymi terenami zieleni (m.in. z lasami, parkami, skwerami, zieleńcami) budują system przyrodniczy miasta, który jest powiązany z systemami przyrodniczymi gmin sąsiednich.

Wykazy form ochrony przyrody zamieszczono w tomie IV ANEKSY.

#### **2.12.2. Formy ochrony przyrody o randze lokalnej**

Do form ochrony przyrody o randze lokalnej należą pomniki przyrody, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe oraz stanowiska dokumentacyjne.

Obszarowe formy ochrony przyrody o randze lokalnej - zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, użytki ekologiczne i stanowisko dokumentacyjne zajmują ok. 1366 ha powierzchni miasta (około 4,5% pow. adm.).

#### **2.12.3. Lasy ochronne**

Na terenie lasów Skarbu Państwa w 1996 r. utworzono Leśny Kompleks Promocyjny „Lasy Puszczy Bukowej i Goleniowskiej”, w 2004 r. zmieniając nazwę na Leśny Kompleks Promocyjny (LKP) „Puszcze Szczecińskie” i powiększono ją o lasy Puszczy Wkrzańskiej, Lasy Miejskie i Ośrodek Dydaktyczno-Muzealny „Świdwie”. Dla jednostki tej sporządzono „Jednolity program gospodarczo-ochronny dla LKP „Puszcze Szczecińskie”.

Powierzchnia LKP „Puszcze Szczecińskie” wynosi 61 038 ha. W skład jednostki wchodzi: obręb leśny Rozdoły Nadleśnictwa Gryfino, Nadleśnictwo Kliniska, Nadleśnictwo Trzebież, Lasy Miejskie oraz Ośrodek Dydaktyczno-Muzealny „Świdwie”.

Szczególnością cechą LKP „Puszcze Szczecińskie” jest położenie jednostki w obrębie aglomeracji szczecińskiej obejmującej Szczecin wraz z innymi mniejszymi miastami i ośrodkami (m.in. Police, Stargard, Morzyczyn).

Celem LKP „Puszcze Szczecińskie” jest promocja zrównoważonej gospodarki leśnej oraz ochrona zasobów przyrody w lasach. Wśród szeregu przypisanych jednostce zadań najistotniejszymi są: ochrona i odnawianie walorów przyrodniczych lasów, edukacja ekologiczna i promocja działań z zakresu gospodarki leśnej i ochrony środowiska, zintegrowanie działań różnych podmiotów na rzecz wdrażania nowych metod zagospodarowania i ochrony lasu oraz ochrony wartości przyrodniczych.

Ważnym zadaniem LKP jest kształtowanie świadomości ekologicznej mieszkańców poprzez edukację ekologiczną. Na terenie miasta znajduje się Edukacyjna Pracownia Przyrodnicza nad jeziorem Głębokim.

Na obszarze LKP znajduje się wiele szlaków turystycznych, ścieżek dydaktycznych i leśnych obiektów turystycznych umożliwiających wypoczynek i rekreację.

Do form prawnej ochrony utworzonych na terenie LKP „Puszcze Szczecińskie” należą:

- Rezerwat Przyrody ZDROJE i Rezerwat Przyrody BUKOWE ZDROJE im. Profesora Tadeusza Dominika
- Szczeciński Park Krajobrazowy „Puszcza Bukowa” wraz z otuliną i otulina Parku Krajobrazowego DOLINA DOLNEJ ODRY
- stanowisko dokumentacyjne MARGLE KREDOWE NAD JEZIOREM SZMARAGDOWYM
- zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, użytki ekologiczne oraz pomniki przyrody ożywionej i nieożywionej (wskazane w tomie IV ANEKSY).

Część obszaru LKP „Puszcze Szczecińskie” objęta jest siecią Natura 2000.

## **2.13. Powiązania ze strukturami ponadregionalnymi sieci ochrony przyrody**

### **2.13.1. Regionalny i ponadregionalny system obszarów chronionych**

Szczecin położony jest w obrębie Doliny Odry. Mezoregion ten charakteryzuje się bogactwem występującej flory, fauny i grzybów, i pełni funkcje korytarza ekologicznego o znaczeniu lokalnym, regionalnym, ponadregionalnym i europejskim, warunkując kierunek migracji zwierząt, roślin i grzybów na przebiegu południkowym - z centrum Europy do Bałtyku. Dolina Odry z jeziorem Dąbie znajduje się w obszarze węzłowym o randze międzynarodowej, który obejmuje: Dolinę Dolnej Odry, Wzgórza Bukowe, jeziora Miedwie i Dąbie, Zalew Szczeciński oraz sąsiadujące z nim obszary. Na obszarze Szczecina istnieje szereg korytarzy o znaczeniu lokalnym lub ponadlokalnym, którymi są przede wszystkim ciek wodne wraz z otaczającymi je terenami podmokłymi i kompleksami lasów. Podobnie jak w Szczecinie, strefy faunistyczne i florystyczne na terenie gmin sąsiednich, tworzą mozaikę zawartą w obszarach już chronionych i proponowanych do ochrony.

W granicach miasta występują obszary, które spełniają rolę lokalnych i/lub ponadlokalnych obszarów węzłowych, które cechuje różnorodność gatunkowa roślin i zwierząt oraz występowanie naturalnych i seminaturalnych ekosystemów. Należą do nich:

- Zaleskie Łęgi - kompleks łągów, olszyn, łozowisk, łąk, ziołorośli i szuwarów nadrzecznych między Wyspą Pucką na zachodzie i Regalicą na wschodzie, od północy ograniczony terenami portowymi, od południa łączy się z Parkiem Krajobrazowym Doliny Dolnej Odry

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**

- wyspy między terenami portowymi nad Odrą i jeziorem Dąbie pokryte łągami, olszynami, łożowiskami, łąkami, ziołoroślami i szuwarami nadrzecznymi
- fragmenty Puszczy Wkrzańskiej z Parkiem Leśnym Mścięcino i Arkońskim Parkiem Leśnym, wnikające do miasta od strony północnej
- fragmenty Puszczy Bukowej: lasy między Żydowcami i Podjuchami, Park Leśny Zdroje, lasy między Kijewem i Płonią, wnikające do miasta od strony południowo-wschodniej.

**Tabela nr 2. Systemy obszarów chronionych**

Lp.	Obiekt	Położenie w gminach
<b>Parki krajobrazowe</b>		
1.	Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry	Gryfino, Kołbaskowo
	Otulina parku	Gryfino, Kołbaskowo, Szczecin
2.	Szczeciński Park Krajobrazowy Puszcza Bukowa	Gryfino, Stare Czarnowo, Szczecin
	Otulina parku	Gryfino, Stare Czarnowo, Szczecin, Kobylanka
<b>Rezerwaty przyrody</b>		
1.	Zdroje	Szczecin
2.	Buczynowe Wąwozy im. prof. Floriana Celińskiego	Stare Czarnowo
3.	Bukowe Zdroje im. prof. T. Dominika	Stare Czarnowo, Szczecin
4.	Kołowskie Parowy im. J. Lewandowskiego	Stare Czarnowo
5.	Trawiasta Buczyna im. prof. S. Kownasa	Stare Czarnowo
6.	Źródłiskowa Buczyna im. J. Jackowskiego	Stare Czarnowo
7.	Kanał Kwiatowy	Kołbaskowo
8.	Kurowskie Błota	Kołbaskowo
9.	Wzgórze Widokowe nad Międzyodrzem	Kołbaskowo
10.	Olszanka	Goleniów, Stepnica
11.	Wilcze Uroczysko	Goleniów, Stepnica
12.	Uroczysko Święta	Goleniów
13.	Świdwie	Police, Dobra
14.	Osetno	Stare Czarnowo
15.	Żółwia Błoc	Goleniów
<b>Korytarze ekologiczne o znaczeniu ponadlokalnym</b>		
1.	Dolina Odry	Gryfino, Kołbaskowo, Szczecin, Police, Goleniów
2.	Jeziorno Dąbie z kompleksami łąk	Szczecin, Goleniów
3.	Puszcza Wkrzańska	Police, Dobra, Szczecin
4.	Puszcza Bukowa	Gryfino, Stare Czarnowo, Szczecin
5.	Dolina Płoni	Kobylanka, Szczecin
6.	Dolina Bukowej	Dobra, Szczecin
7.	Dolina Iny	Goleniów

### 2.13.2. Parki krajobrazowe

Szczeciński Park Krajobrazowy „Puszcza Bukowa” utworzony został na obszarze Wzgórz Bukowych w celu ochrony różnorodnych siedlisk flory i fauny, zachowania i popularyzacji jego walorów krajobrazowych, kulturowych i fizjonomicznych oraz w celu ograniczenia antropopresji

i racjonalnego gospodarowania jego zasobami (Uchwała nr IX/55/81 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie z dnia 04.11.1981 r.). W granicach miasta park obejmuje powierzchnię ok. 380 ha, a jego otulina ok. 4890 ha. Jest to największy i najlepiej zachowany kompleks buczyn w Polsce. Do szczególnych walorów obszaru należą: zróżnicowana budowa geologiczna i geomorfologia, w dużym stopniu zgodna z potencjalną roślinnością rzeczywistą, obejmującą mozaikę zespołów lasów liściastych (głównie buczyn i łęgów, ale też olszyn bagiennych i dąbrów), bogactwo flory i fauny, obecność rezerwatów przyrody („Zdroje” i „Bukowe Zdroje im. prof. T. Dominika”), jedno stanowisko dokumentacyjne („Margle kredowe nad jeziorem Szmaragdowym”), oraz 14 pomników przyrody. Rozporządzeniem nr 113/2006 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 22 sierpnia 2006 r. został ustanowiony Plan ochrony dla Szczecińskiego Parku Krajobrazowego PUSZCZA BUKOWA.

Park Krajobrazowy DOLINA DOLNEJ ODRY utworzony został na obszarze doliny Odry od Widuchowej do Szczecina w celu ochrony miejsc rozrodu i bytowania różnorodnych, w tym unikatowych, gatunków ptactwa wodno-błotnego oraz ochrony walorów krajobrazowych, kulturowych i estetycznych o randze ponadregionalnej. Powołany został w 1993 r. na podstawie Rozporządzenia Nr 4/93 Wojewody Szczecińskiego z dnia 1 kwietnia 1993 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Doliny Dolnej Odry. W granicach Szczecina występuje tylko część jego otuliny o powierzchni ok. 234 ha.

### 2.13.3. Europejska sieć ekologiczna EECONET

Składnikiem europejskiej sieci ekologicznej EECONET jest krajowa sieć ekologiczna ECONET-PL, tworzona w celu zintegrowania obszarów chronionych istniejących w poszczególnych krajach europejskich i obszarów przewidzianych do ochrony, zgodnie z ustanowionymi kryteriami i standardami. Krajową sieć ekologiczną ECONET-PL tworzą: obszary węzłowe (obejmują ok. 31% powierzchni kraju) i wiążące je korytarze ekologiczne (obejmują ok. 15% powierzchni kraju). Sieć ECONET-PL nie jest strukturą formalną w rozumieniu polskiego prawa.

Szczecin i gminy sąsiednie leżą w obrębie obszaru węzłowego rangi międzynarodowej - 01 M - Obszar Ujścia Odry (o pow. 4 045 km<sup>2</sup>), który obejmuje: Dolinę Dolnej Odry, jeziora Miedwie i Dąbie, Zalew Szczeciński z terenami sąsiadującymi. Najcenniejszymi fragmentami obszaru są tereny o ustanowionej już formie ochrony prawnej: Szczeciński Park Krajobrazowy „Puszcza Bukowa” i Park Krajobrazowy „Dolina Dolnej Odry” z otulinami oraz rezerwatami. Zachowanie zasobów przyrody na terenie obszaru węzłowego zależy nie tyle od usankcjonowania prawnego, ale przede wszystkim od możliwości zachowania lokalnych i ponadlokalnych obszarów węzłowych i łączących je korytarzy ekologicznych. Dla Szczecina, w powiązaniu z gminami sąsiadującymi, wyróżnia się cztery przedstawione poniżej obszary węzłowe przeplecione korytarzami ekologicznymi.

Tabela nr 3. Obszary węzłowe i korytarze ekologiczne o znaczeniu ponadlokalnym

Obszary węzłowe o znaczeniu ponadlokalnym		
Lp.	Obiekt <sup>4</sup>	Położenie w gminach
1.	<b>Dolina Dolnej Odry</b> , wnikająca do miasta od strony południowej przez Zaleskie Łąki i między Wyspą Pucką na zachodzie oraz Regalicą na wschodzie z kompleksami łągów, olszyn, łożowisk, łąk, ziołorośli, szuwarów nadrzecznych – ograniczony od północy terenami portowymi	Gryfino, Kołbaskowo, Szczecin
2.	<b>Jezioro Dąbie</b> , z wyspami na zachodzie i kompleksami łąk na wschodzie, z łągami, olszynami, łożowiskami, łąkami, ziołoroślami i szuwarami nadrzeczными	Szczecin, Goleniów
3.	<b>Puszcza Wkrzańska</b> , wnikająca do miasta od strony północnej przez Park Leśny Mścięcino i Arkoński	Police, Dobra, Szczecin
4.	<b>Puszcza Bukowa</b> , wnikająca do miasta od strony południowo - wschodniej przez lasy w dzielnicach Podjuchy, Żydowce, Zdroje, między Kijewem i Płonią.	Stare Czarnowo, Szczecin

#### 2.13.4. Obszary Natura 2000

Obszary Natura 2000 powstają w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Obszarów Natura 2000, której celem jest zachowanie określonych typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków uważanych za cenne i zagrożone w skali całej Europy, a także ochrona różnorodności biologicznej. Podstawą funkcjonowania obszarów Natura 2000 są dwie dyrektywy unijne:

- a) Dyrektywa ptasia (*Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa - wcześniej Dyrektywa Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa*) - określa kryteria do wyznaczania ostoi dla gatunków ptaków zagrożonych wyginięciem
- b) Dyrektywa siedliskowa (*Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory*) - ustala zasady ochrony pozostałych gatunków zwierząt, a także roślin i siedlisk przyrodniczych oraz procedury ochrony obszarów szczególnie ważnych przyrodniczo.

Dyrektywy te wyznaczają dwa typy obszarów ochrony: obszary specjalnej ochrony ptasiej (OSO) oraz obszary mające znaczenie dla Wspólnoty (OZW) i specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO).

Na terenie Szczecina znajdują się 4 obszary Natura 2000, które zajmują powierzchnię 11548,20 ha, co stanowi 38,5 % całej powierzchni miasta.

**Dolina Dolnej Odry** (kod obszaru PLB320003) - obszar specjalnej ochrony ptasiej, o powierzchni 9360,21 ha, obejmujący dolinę Odry, pomiędzy Kostrzynem a Zalewem Szczecińskim wraz z jeziorem Dąbie; obszar szczególnie ważny dla ptaków wodno-błotnych, zarówno w okresie łągowym, wędrowskim i zimowiskowym; ostoja ptaków o randze europejskiej. Podstawą prawną utworzenia obszaru jest Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000. Został przyjęty plan zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003.

<sup>4</sup> Korytarze ekologiczne o znaczeniu ponadlokalnym, jak w tabeli nr 3.

**Wzgórza Bukowe** (kod obszaru PLH320020) - obszar specjalnej ochrony siedliskowej, o powierzchni 2107,94 ha, obejmujący południowo-wschodnie dzielnice Szczecina, w tym lasy na skraju Puszczy Bukowej wchodzące w granice miasta. Na obszarze występują doliny i wąwozy pokryte lasami, z jeziorami i torfowiskami mszarnymi oraz lasami bukowymi. Podstawą prawną utworzenia obszaru jest Decyzja Komisji z dn. 13 listopada 2007 roku przyjmująca, na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG, pierwszy zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana, jako dokument C(2007)5043)(2008/25/WE). Został przyjęty plan zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Wzgórza Bukowe PLH320020.

**Dolna Odra** (kod obszaru PLH320037) - obszar specjalnej ochrony siedliskowej, o powierzchni 2192,19 ha, w granicach miasta obejmujący obszary w Międzyodrze: wyspy Dębina, Czarnołęka, Radolin, Zaleskie Łęgi oraz dno doliny między Regalicą i terenami zabudowy Podjuch, Żydowiec i Klucza. Obszar ten tworzą tereny podmokłe z torfowiskami i łąkami zalewanymi wiosną, lasy olszowe i łęgowe, starorzeczka, liczne odnogi rzeki oraz wysepki. Dużą powierzchnię obszaru zajmują naturalne tereny zalewowe. W granicach ostoi znajdują się fragmenty strefy krawędziowej Doliny Odry z płatami roślinności sucholubnej, w tym murawami kserotermicznymi oraz lasami; ostoja dla ptaków o randze europejskiej E006, zwłaszcza migrujących i zimujących gatunków wodno-błotnych. Podstawą prawną utworzenia obszaru jest Decyzja Komisji z dnia 12 grudnia 2008 r. przyjmująca na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG drugi zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana, jako dokument nr C(2008)8039)(2009/93/WE). Został przyjęty plan zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolna Odra PLH320037.

**Ujście Odry i Zalew Szczeciński** (kod obszaru PLH320018) - obszar specjalnej ochrony siedliskowej, o powierzchni 80,05 ha, w granicach miasta obejmujący południowy kraniec Domiąży wraz z wysepką Rybi Ostrow na wysokości Skolwińskiego Ostrowa. Zalew Szczeciński jest szczególnie ważny dla ichtiofauny słodko- i słonowodnej. Jest on także położony na szlaku wędrówek tarłowych wielu gatunków ryb. Wody zalewu wraz z urozmaiconą strefą wybrzeży, pełnią rolę ostoi ptasiej o randze europejskiej; obszar obejmuje estuaria, laguny przybrzeżne, bory, lasy bagienne. Podstawą prawną utworzenia obszaru jest Decyzja Komisji z dnia 13 listopada 2007 r. przyjmująca, na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG, pierwszy zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana, jako dokument C(2007)5043)(2008/25/WE). Dla obszaru nie ustanowiono planu ochrony, ale wykonano projekt tego dokumentu.

2. 12. 4. 3. Pokazane na rysunku Studium nr 1 - Struktura funkcjonalno-przestrzenna granice obszarów Natura 2000 traktowane są, jako przybliżone i każdorazowo weryfikowane na etapie sporządzania projektów planów miejscowych. W planach miejscowych uwzględnia się aktualnie obowiązujące linie ograniczające te obszary.

#### **2.14. Stan czystości rzek Dorzecza Odry**

Na stan czystości rzek dorzecza Odry mają wpływ następujące czynniki: rodzaj i ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do wód, podatność danej kategorii wód na degradację oraz zdolność jej do samooczyszczania. Do najważniejszych zagrożeń wód należy zaliczyć: zanieczyszczenia dopływające do wód ze źródeł rozproszonych (spływy powierzchniowe z terenów rolniczych, miejskich i przemysłowych, depozyt zanieczyszczeń z atmosfery, małe

źródła punktowe) oraz nadmierny pobór wód. Istotne dla życia biologicznego są również zagrożenia wód powierzchniowych związanych z zabudową hydrotechniczną (szczególnie zamykającą koryta rzeczne) oraz zagrożenia, jakie niosą ze sobą ekstremalne zjawiska pogodowe.

Od czasu uruchomienia oczyszczalni ścieków dla Szczecina stężenia zanieczyszczeń organicznych, związków fosforu a także skażenie bakteriologiczne wód, które odzwierciedla wpływ na jakość wód odprowadzanych ścieków komunalnych, utrzymuje się na niskim poziomie.

#### 2.14.1 Rzeka Odra i Płonia

Monitoring wód powierzchniowych realizowany jest zgodnie z programem Państwowego Monitoringu Środowiska województwa zachodniopomorskiego w odniesieniu do jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP). Wyniki badań Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska (2015-2016) wskazują, że wszystkie jednolite części wód Odry w granicach miasta nie spełniają wymagań określonych dla dobrego stanu wód. Ocena stanu wód powierzchniowych jednoznacznie wskazuje na ich zły stan jakościowy, wszystkie są również zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Zagrożenie wynika z kilku powodów m.in. zmian w charakterystykach fizycznych JCWP spowodowanych ochroną przeciwpowodziową, kumulacją zanieczyszczeń czy sposobem użytkowania. Ocena potencjału ekologicznego<sup>5</sup> badanych JCWP w obrębie rzeki Odry, wykazała, że jest on umiarkowany. Głównym źródłem zanieczyszczenia Odry jest miejska gospodarka komunalna. Wieloletnie badania WIOŚ w Szczecinie rzeki Odry wykazują utrzymywanie się tendencji spadkowej wskaźników zanieczyszczeń organicznych oraz biogennych (odpowiedzialnych za eutrofizację wód), a w szczególności poprawę jakości wód rzeki Odry oraz ochronę jej makrofauny.

Badania WIOŚ wykazują, że wody Płoni w granicach miasta są silnie zmienione i o złym stanie w odniesieniu do Jednolitej Części Wód powierzchniowych (po uwzględnieniu stanu chemicznego). Są one również zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Na jakość wód odcinka Płoni usytuowanego w granicach miasta oddziałują osiedla prawobrzeżnego Szczecina: Płonia i Dąbie. Rzeka jest też odbiornikiem znacznych ilości ścieków odprowadzanych w sposób bezpośredni lub pośredni poprzez jej dopływy, ale też zanieczyszczeń z wielu obszarów dorzecza wykorzystywanych rolniczo poza granicami miasta.

#### 2.15. Stan czystości jezior

Wody jeziora Głębokiego pod względem fizykochemicznym zostały zakwalifikowane do III klasy czystości, co jest spowodowane głównie silnym wiosennym zakwitaniem glonów.

Czystość wód jeziora Dąbie znajduje się poniżej III klasy. Stan ekologiczny określa się, jako umiarkowany. Jezioro jest wrażliwe na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych.

---

<sup>5</sup> Potencjał ekologiczny jest określeniem jakości struktury i funkcjonowania ekosystemu wód powierzchniowych, sklasyfikowanej na podstawie wyników badań elementów biologicznych oraz wspierających je wskaźników fizykochemicznych i hydromorfologicznych.

## 2.16. Stan czystości atmosfery (emisje, gazy, pyły, hałas)

### 2.16.1. Emisje

Światowa Organizacja Zdrowia definiuje powietrze zanieczyszczone, jako takie, którego skład chemiczny może ujemnie wpłynąć na zdrowie człowieka, roślin i zwierząt, a także inne elementy środowiska m.in. wodę i glebę. Jakość powietrza w Szczecinie jest wypadkową emisji punktowej, powierzchniowej, liniowej oraz immisji, w tym transgranicznej i przemian fizykochemicznych w atmosferze.

Źródłami emisji punktowej są zakłady prowadzące procesy energetycznego spalania paliw i przemysłowe procesy technologiczne, największe z nich w Szczecinie są zlokalizowane głównie wzdłuż lewego brzegu Odry, a także w centrum prawobrzeżnej części miasta, gdzie rozwijają się funkcje przemysłowe. Na terenie Szczecina funkcjonuje 5 instalacji spalania paliw o mocy nominalnej nie mniejszej niż 50 MW. Wiatry z kierunku południowo-zachodniego i zachodniego zapobiegają wnikaniu zanieczyszczeń powietrza pochodzenia punktowego do śródmieścia oraz dzielnic o największej intensywności zabudowy mieszkaniowej. Dzięki lokalizacji największych emitorów punktowych wzdłuż brzegu Odry, która stanowi naturalny korytarz przewietrzania, emisje pochodzące z tych źródeł ulegają rozproszeniu. Na podstawie danych otrzymanych z Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami, źródłami punktowymi o największych emisjach zanieczyszczeń, zarówno gazowych (NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, CO, CO<sub>2</sub>,) jak i pyłowych (pył całkowity, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, WWA) w latach 2014 - 2018 w Szczecinie, były:

- PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. - Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra - Elektrownia Szczecin, z siedzibą przy ul. Gdańskiej
- PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. - Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra - Elektrownia Pomorzany, z siedzibą przy ul. Szczawiowa
- Ciepłownia Rejonowa Dąbska, przy ul. Dąbskiej
- Grupa Animex S.A. Morliny 15, o/Szczecin, przy ul. ul. Pomorskiej
- JW STEEL CONSTRUCTION sp. z o.o. sp.k., przy ul. Nehringa
- FOSFAN S.A., z siedzibą przy ul. Nad Odrą
- PAMAR Stanisław Jakubowski, przy ul. Targowej
- Zakład Unieszkodliwiania Odpadów sp. z o.o., przy ul. Logistycznej
- CAMPELO sp. z o.o., przy ul. Dąbskiej
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie, z siedzibą przy ul. Korzeniowskiego.

Emisję powierzchniową tworzą głównie zanieczyszczenia z eksploatacji źródeł ciepła w zabudowie indywidualnej związane ze spalaniem paliw stałych niskiej jakości, a także procesy gromadzenia i utylizacji ścieków i odpadów. O stanie zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego decydują przede wszystkim emisje z indywidualnych gospodarstw domowych, w znacznej mierze odpowiadających za powstawanie benzo(a)pirenu, przyczyniając się do występowania przekroczeń standardów jakości powietrza w Szczecinie. Obszary nieobjęte siecią ciepłowniczą i gazową emitują potencjalnie największe stężenia zanieczyszczeń powietrza. Należą do nich:

- na północy - osiedla Osów, Żelechowa, Bukowo, Stołczyn oraz Skolwin, objęte częściowo siecią ciepłowniczą lub znajdujące się poza jej zasięgiem
- na zachodzie - osiedle Krzekowo-Bezrzecze znajdujące się poza zasięgiem sieci ciepłowniczej oraz osiedla Pogodno i Gumieńce, gdzie przeważa zabudowa historyczna



- na południowym-zachodzie - osiedle Międzyodrze-Wyspa Pucka znajdujące się poza siecią ciepłą i gazową, gdzie występują niekorzystne warunki gruntowe, utrudniające poprowadzenie ww. sieci
- na południu – osiedle Żydowce-Klucz znajdujące się poza zasięgiem sieci ciepłowniczej oraz osiedle Bukowe-Kłęskowo objęte jedynie częściowo siecią ciepłowniczą
- na wschodzie - osiedla Płonia-Śmierdnica-Jezierzyce oraz Wielgowo-Sławociesze-Zdunowo, gdzie zabudowa mieszkaniowa rozwija się na terenach porolnych, znajdujących się poza zasięgiem sieci ciepłowniczej oraz gazowej.

Peryferyjne obszary miasta, powstałe na terenach porolniczych znajdują się poza zasięgiem sieci ciepłowniczej i gazowej, w większości jest to zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, dla której, doprowadzenie infrastruktury jest ekonomicznie nieuzasadnione. W obszarach miasta z dostępem sieci gazowej i/lub ciepłowniczej oraz z dużym udziałem zabudowy indywidualnej i/lub historycznej, podłączenie do infrastruktury ciepłowniczej utrudnia struktura własności, stan techniczny budynków, koszty przyłączy. Na podstawie danych uzyskanych od Szczecińskiej Energetyki Ciepłej (SEC) oraz Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami (KOBIZE) stworzono mapę potencjalnych emitorów zanieczyszczeń powietrza w Szczecinie - mapy uwarunkowań.

Wysokie stężenia zanieczyszczeń powietrza mogą okresowo występować na terenach ogrodów działkowych, w przypadku spalania odpadów na powierzchni ziemi lub w związku z emisjami paleniskowymi (z palenisk zlokalizowanych w altanach). Obszary te w większości zlokalizowane są wewnątrz lub w bezpośrednim sąsiedztwie klinów przewietrzających, w których następuje regeneracja i wymiana powietrza. Koncentracje zanieczyszczeń powietrza w tych obszarach uniemożliwiają naturalną regenerację i wymianę powietrza w mieście.

Emisja liniowa - komunikacyjna, wpływa na stopień zanieczyszczenia pyłowego, mającego znaczący udział w bilansie emisji, a także zanieczyszczenia gazowe o zróżnicowanym składzie. W środowisku miejskim emisja liniowa z transportu samochodowego występuje powszechnie, jednak jej stężenie zależne jest od stopnia rozwinięcia i eksploatacji infrastruktury komunikacyjnej w poszczególnych częściach miasta. Największa emisja liniowa występuje w śródmieściu Szczecina oraz wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. Narażona na duże stężenia emisji liniowej jest także prawobrzeżna część miasta, gdzie skupiają się trasy wylotowe z miasta.

W Szczecinie są 3 stacje pomiarowe mierzące jakość powietrza w mieście zlokalizowane na ulicach: Łącznej, Piłsudskiego oraz Andrzejewskiego. Wyniki pomiarów udostępniane są zgodnie z przepisami odrębnymi przez WIOŚ w Szczecinie.

Na jakość powietrza w Szczecinie największy wpływ mają przekroczenia benzo(a)pirenu zawartego w pyłe PM<sub>10</sub>. Najwyższe wartości stężeń tego zanieczyszczenia występują w okresach grzewczych, znacznie obniżając jakość powietrza w mieście. Ze względu na odnotowane przekroczenia poziomu docelowego benzo(a)pirenu sporządzony został „Program ochrony powietrza dla strefy aglomeracja szczecińska ze względu na przekroczenie poziomu docelowego benzo(a)pirenu”, wskazujący istotne źródła występowania przekroczeń oraz określający skuteczne i możliwe do zrealizowania działania naprawcze.

#### 2.16.2. Zanieczyszczenia gazowe

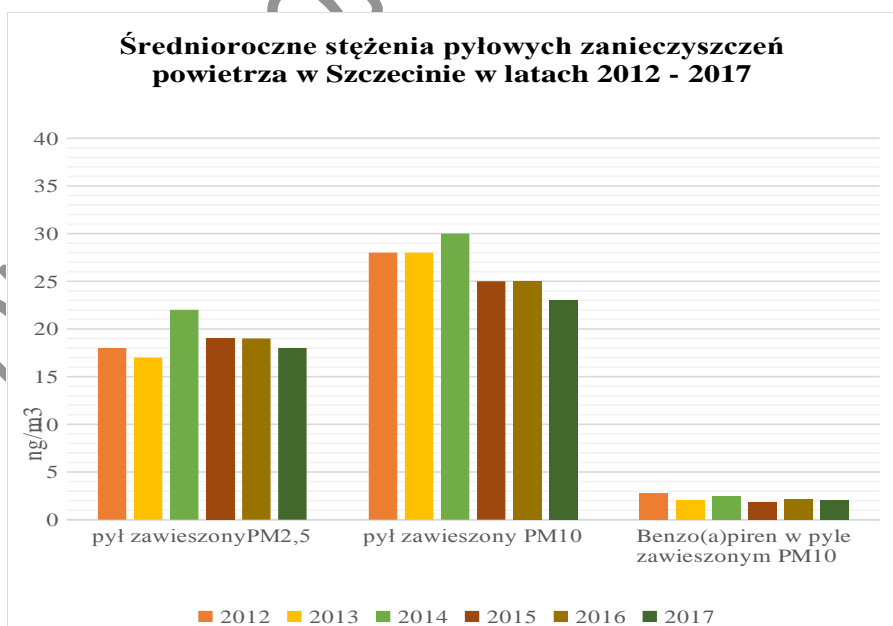
Emisja zanieczyszczeń gazowych, kształtujących jakość powietrza atmosferycznego, to emisja głównie związków: siarki (SO<sub>2</sub>), związków azotu (NO<sub>x</sub>), tlenków węgla (CO, CO<sub>2</sub>) oraz węglowodorów, jak metan i inne mniej powszechnie używane substancje gazowe. Głównym

źródłem zanieczyszczeń związkami siarki jest stosowanie zanieczyszczonych siarką paliw stałych i płynnych spalanych w silnikach spalinowych i obiektach wytwarzających energię. Transport jest jednym z najważniejszych źródeł emisji tlenków azotu. Procesom produkcji energii lub w związku z inną działalnością gospodarczą lub komunalną towarzyszy także emisja zanieczyszczeń powietrza takich, jak: tlenki węgla oraz paliwa i rozpuszczalniki. Na obszarze Szczecina rejestrowane są niskie stężenia gazowych zanieczyszczeń powietrza.

### 2.16.3. Zanieczyszczenia pyłowe

Emisja zanieczyszczeń pyłowych to głównie emisja pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub> i PM<sub>10</sub>, benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM<sub>10</sub>, a także metali ciężkich (ołów, arsen, kadm, nikiel w pyłe zawieszonym PM<sub>10</sub>). O stanie zanieczyszczenia pyłem drobnym (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) decyduje głównie jego emisja powierzchniowa, w tym przenoszone wraz pyłem tzw. WWA (wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne). Przekroczenie obowiązujących standardów jakości powietrza w Szczecinie dotyczy jednego zanieczyszczenia - benzo(a)pirenu zawartego w pyłe zawieszonym PM<sub>10</sub>, którego docelowe normy wynoszą 1 ng/m<sup>3</sup> w stężeniu średniorocznym. Najwyższe jego stężenia rejestrowane są w okresach grzewczych. Dlatego przyjmuje się, że główną przyczyną przekroczeń benzo(a)pirenu jest emisja niska, pochodząca z indywidualnego ogrzewania domów, powodowana dużą liczbą niskich emitorów, używaniem niskiej jakości paliw oraz niekorzystnymi warunkami rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń. Stężenia pozostałych zanieczyszczeń pyłowych na terenie miasta utrzymują się poniżej poziomów dopuszczalnych bądź docelowych. Dane WIOŚ dla okresu 2012-2017 pozwalają stwierdzić, że średnioroczne stężenia zanieczyszczeń pyłowych w Szczecinie utrzymują się na podobnym poziomie z tendencją spadkową dla pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub> oraz pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub>.

Wykres 1. Średnioroczne stężenia zanieczyszczeń pyłowych w Szczecinie w latach 2012-2017



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych WIOŚ.

#### 2.16.4. Hałas

Klimat akustyczny Szczecina kształtuje przede wszystkim użytkowanie sieci drogowej, tramwajowej i kolejowej oraz przemysł i pozostała działalność wytwórcza i usługowa. Hałas drogowy jest źródłem największych uciążliwości, rosnących wraz ze wzrostem natężenia ruchu samochodowego, w tym wraz ze wzrostem udziału transportu ciężkiego, szczególnie w porze nocnej. Komunikacja tramwajowa jest drugim po hałasie drogowym, źródłem wpływającym na klimat akustyczny miasta. Źródłami hałasu, które w najmniejszym stopniu wpływają na jakość klimatu akustycznego są sieć kolejowa oraz przemysł. Powierzchnie terenów eksponowanych na hałas kolejowy wzrosły, jednak są to głównie tereny nieobjęte ochroną akustyczną, natomiast powierzchnie terenów eksponowanych na hałas przemysłowy zmalały.

Na terenie Szczecina zidentyfikowano obszary, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego. Położone są one w sąsiedztwie głównych tras komunikacyjnych, do których należą:

- Autostrada A6 (odcinek w pobliżu ul. Radosnej oraz odcinek pomiędzy ul. Mączną i Szosą Stargardzką)
- droga krajowa nr 10 (Szosa Stargardzka na kilku odcinkach, centrum miasta, ul. Ku Słońcu)
- droga krajowa nr 13 (ulice Mieszka I, ul. Cukrowa)
- droga krajowa nr 31 (ul. Rymarska, ul. Metalowa)
- droga wojewódzka nr 115 (Al. Wojska Polskiego).

Linie kolejowe stanowią źródło niekorzystnych oddziaływań akustycznych w obszarach ich przebiegu w zwartej zabudowie mieszkaniowej Szczecina. Przekroczenia obowiązujących standardów akustycznych dla hałasu kolejowego są niewielkie w porównaniu do przekroczeń dla hałasu drogowego i nie przekraczają 5 dB. Występują na terenach chronionych, na fragmentach ulic zlokalizowanych w sąsiedztwie linii kolejowych, do których należą ul. Kolumba, ul. Osiedleńcza oraz ul. Zagajnikowa i ul. Lutyków.

Hałas tramwajowy jest najbardziej uciążliwy wzdłuż odcinków starych torowisk w ich przebiegu bez wydzielonego torowiska. Przekroczenia hałasu tramwajowego odnotowane zostały w obrębie torowisk zlokalizowanych wzdłuż ulic: Mickiewicza, Druckiego-Lubeckiego, Parkowej, Chmielewskiego, Kolumba, al. Powstańców Wielkopolskich. Przekroczenia obowiązujących norm akustycznych dla hałasu tramwajowego są na poziomie zbliżonym do hałasu kolejowego.

Uciążliwości związane z hałasem przemysłowym i towarzyszącym działalności usługowej obejmują swoim zasięgiem tereny tych przedsiębiorstw oraz w niewielkim zakresie obszary sąsiadujące. Zagrożenie przekroczeniem norm akustycznych występuje na terenach chronionych, przylegających do granic następujących przedsiębiorstw i obszarów przemysłowych: Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowe PORT RYBACKI GRYF sp. z o.o. (na terenach strefy śródmiejskiej), PKP CARGOTABOR sp. z o.o. Zakład Napraw Taboru w Szczecinie (na terenach rekreacyjno-wypoczynkowych), Bulk Cargo-Port Szczecin sp. z o.o. (na terenach rekreacyjno-wypoczynkowych i mieszkaniowo-usługowych), Alfa Terminal Szczecin sp. z o.o. (na terenach rekreacyjno-wypoczynkowych i terenach zabudowy jedno- i wielorodzinnej), Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe "DĄBIE" sp. z o.o. (na terenach zabudowy jedno- i wielorodzinnej oraz terenach zabudowy związanej z edukacją). Pewne przekroczenia poziomów dopuszczalnych (zazwyczaj mniej niż 5dB) mogą mieć miejsce w pobliżu parkingów (w tym osiedlowych), przy szpitalach i obiektach edukacyjnych oraz przy obiektach handlowych.

Na terenie Szczecina występują miejsca, na których nie zostały odnotowane przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Mogą one stanowić potencjalne obszary ciche w aglomeracji. Należą do nich:

- tereny znajdujące się za budynkami ekranującymi hałas drogowy,
- tereny znajdujące się w sąsiedztwie dróg o niskim natężeniu ruchu i znikomym udziale samochodów ciężarowych w strukturze ruchu,
- części terenów rekreacyjno-wypoczynkowych znajdujących się w znacznej odległości od tras komunikacyjnych.

Oceny stanu akustycznego środowiska i obserwacji zmian dokonuje się w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, realizowanego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie. Miasto Szczecin posiada opracowaną w 2019 r. mapę akustyczną, która stanowi dokument strategiczny. Jest ona podstawą do określenia tzw. gorących punktów (*hot spots*) oraz dokonywania rozstrzygnięć o kierunkach działań i sposobach ograniczania niekorzystnego oddziaływania na warunki życia ludzi.

### **2.17. Gleby, ich stan i zanieczyszczenie**

Rodzaj gleb oraz ich właściwości fizyczne, chemiczne i biologiczne determinowane są przez budowę geologiczną, ukształtowanie terenu oraz warunki klimatyczne.

Na terenie Szczecina występują aktualnie trzy typy gleb:

- gleby brunatnoziemne
- gleby bielicoziemne
- gleby hydrogeniczne, wykształcone na terenach zabagnionych i podmokłych.

Gleby brunatnoziemne stanowią główny kompleks glebowy lewobrzeżnej części miasta. Podstawową skałą macierzystą tych gleb jest glina zwałowa, lokalnie występuje il septariowy. Gleby brunatnoziemne odznaczają się lekko kwaśnym i kwaśnym odczynem, a także dobrze wykształconym poziomem próchnicznym.

Gleby bielicoziemne występują głównie we wschodniej części miasta. Są to gleby lekkie, ze słabo wykształconym poziomem próchnicznym i podatne na erozję. W zależności od budowy skały macierzystej wyróżniamy tzw. bielice (podłoże tworzą utwory gliniasto-ilaste) oraz gleby bielicowe (podłoże tworzą piaski).

Niewielkie obszarowo tereny miasta zajmują gleby torfowe oraz namuły i gytie, występujące w dolinie Odry oraz wokół jeziora Dąbie. Drobne powierzchnie zajmowane są również przez czarne ziemie, gleby opadowo-glejowe, mułowe, mady oraz gleby litogeniczne.

Gleby w obrębie miasta wielokrotnie podlegały przekształceniom związanym z działalnością człowieka, co zaowocowało ich częściową degradacją i powstaniem kompleksów tzw. gleb antropogenicznych.

Na terenie Szczecina nie prowadzi się monitoringu jakości gleb i ziemi. Najbliższy punkt monitoringu dotyczący badań chemizmu gleb ornych położony jest w miejscowości Tatynia w gminie Police.

### **2.18. Obszary wymagające przeprowadzenia działań rekultywacyjnych i remediacyjnych**

Ochrona powierzchni ziemi polega na zapewnieniu jak najlepszej jej jakości i właściwości, w szczególności poprzez:

- racjonalne gospodarowanie
- zachowanie wartości przyrodniczych

- ograniczenie zmian naturalnego ukształtowania
- utrzymanie jakości gleby i ziemi powyżej lub co najmniej na poziomie wymaganych standardów
- doprowadzenie jakości gleby i ziemi co najmniej do wymaganych standardów, gdy nie są one dotrzymane
- zapobieganie ruchom masowym ziemi i ich skutkom
- minimalizację stopnia i łagodzenie skutków zasklepienia gleby.

W związku z występowaniem zanieczyszczenia gleby lub ziemi albo niekorzystnym przekształceniem naturalnego ukształtowania terenu, wymagane jest przeprowadzenie działań naprawczych (rekułtywacji i/lub remediacji).

Na terenie Szczecina znajduje się kilka terenów zdegradowanych, które wymagają przeprowadzenia działań rekułtywacyjnych lub administracyjnego usankcjonowania dokonanej samoistnie rekułtywacji w kierunku przyrodniczym. Są to głównie tereny wyrobiskowe, powstałe w wyniku pozyskiwania surowców mineralnych. W dniu zakończenia wydobywania obszary te często zostały pozostawione bez działań rekułtywacyjnych. Obecnie, w wyniku sukcesji wtórnej, tereny porośnięte są roślinnością i stanowią ostoję dla flory i fauny. W mieście występują również obszary o potwierdzonych historycznych zanieczyszczeniach powierzchni ziemi, wymagające przeprowadzenia działań remediacyjnych. Sporządzono dla nich opis występujących zanieczyszczeń, sposób remediacji oraz wydano decyzje administracyjne zatwierdzające przeprowadzenie działań naprawczych. Są to najczęściej tereny związane z działalnością produkcyjną, magazynową.

Granice obszarów wymagających rekułtywacji i/lub remediacji na terenie Szczecina zostały wskazane na rysunku Studium - mapa nr 1 – Struktura funkcjonalno-przestrzenna.

Inne, obecnie niezidentyfikowane obszary wymagające przeprowadzenia działań naprawczych, po zidentyfikowaniu będą przed ich zagospodarowaniem poddane rekułtywacji lub remediacji na podstawie wymaganej prawem.

Rekułtywacja i/lub remediacja obszarów zdegradowanych, w tym osiągnięcie wymaganych standardów jakości ziemi warunkuje możliwość ich zagospodarowania zgodnie z nowymi kierunkami przeznaczenia, określonymi na rysunku Studium nr 1 - Struktura funkcjonalno-przestrzenna.

## **2.19. Podmioty znacząco oddziałujące na środowisko**

1. Na terenie Szczecina ryzyko wystąpienia poważnych awarii jest związane z działalnością przetwórczą oraz usługową i jej rozmieszczeniem przestrzennym, w tym koniecznością transportu materiałów niebezpiecznych. O ile na terenie przedsiębiorstw zagrożenie to jest niewielkie, to źródłem wystąpienia tych zagrożeń może być głównie transport kolejowy i drogowy ładunków niebezpiecznych. W obrębie Szczecina przewożone są materiały niebezpieczne na trasach między stacjami: Zdunowo-Dąbie, Załom-Dąbie, Podjuchy-Dąbie, Podjuchy-Port Centralny, Klucz-Podjuchy, Szczecin Dąbie-p.o. Regalica, Regalica-Ustowo, Port Centralny-p.o. Regalica, Port Centralny-Ustowo, Gumieńce-Ustowo, a także przewozy tranzytowe do i z zakładów chemicznych Police. Zakłady przemysłowe o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej<sup>6</sup> na terenie lub stanowiące ogniska zanieczyszczeń, które w wyniku poważnej awarii mogą rozprzestrzenić się na teren miasta to:

- „Baltchem” S.A. Zakłady Chemiczne

<sup>6</sup> Program ochrony środowiska województwa zachodniopomorskiego na lata 2016-2020 z perspektywą do 2024 r., Szczecin 2016.

- Terminal metanolu Alfa Terminal sp. z o.o.
- Terminal gazu płynnego Orlen Paliwa sp. z o.o.
- Oktan Energy & V/L Service sp. z o.o.
- Intergas sp. z o.o. Dystrybucja gazów płynnych
- PKN Orlen S.A. Terminal Paliw
- ST3 Offshore sp. z o.o.

2. Przykładami podmiotów gospodarczych działających na terenie Szczecina, będących największymi wytwórcami<sup>7</sup> odpadów niebezpiecznych oraz innych niż niebezpieczne, są:

- Bosman Browar-Szczecin S.A.
- Szczecińska Energetyka Ciepła sp. z o.o. - Ciepłownia CR-Marlicza
- Drobimex sp. z o.o.
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie
- Spec-Min II sp. z o.o.
- Szczecińska Energetyka Ciepła sp. z o.o. - Ciepłownia CR-Dąbska
- Szczecińska Stocznia Remontowa GRYFIA S.A.
- Zespół Elektrowni Dolna Odra S.A. - Elektrociepłownia EC Pomorzany oraz Elektrociepłownia EC Szczecin
- Zakłady Mięsne AGRYF S.A. Morliny 15 - Zakłady Mięsne Szczecin
- Animex Foods Sp. z o.o. sp.k.
- ZWiK Sp. z o.o. w Szczecinie - oczyszczalnię ścieków ZDROJE oraz POMORZANY.

3. Tereny stoczniowe i portowe w granicach portu morskiego stanowią atrakcyjną lokalizację dla działalności podmiotów gospodarczych, potencjalnie mogą stać się źródłami znaczącego oddziaływania na środowisko. Wynika to z obszaru jaki zajmują obecnie i powierzchni portowych terenów rozwojowych, znajdującej się na terenie portu infrastruktury oraz lokalizacji w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Odry od strony wschodniej oraz obszarów zabudowy od strony zachodniej.

## **2.20. Klimat i lokalne procesy klimatotwórcze**

Klimat Szczecina kształtowany jest przez warunki fizjograficzne oraz bliskość morza. Czynniki mającymi największy wpływ na jego kształtowanie są: sąsiedztwo jeziora Dąbie, doliny rzeki Odry oraz występowanie wysoczyzn: Wzgórz Warszawskich, Wzgórz Bukowych oraz Wału Bezleśnego. Na klimat miasta wpływ ma także występowanie trzech kompleksów leśnych: Wkrzańskiej, Bukowej oraz Goleniowskiej oraz duża ilość cieków i zbiorników wodnych w samym mieście i okolicach. Specyficzny klimat miasta kształtuje wpływ oddziaływania mas powietrza oceanicznego, zakłócany przez masy polarno-morskie i polarno-kontynentalne. Charakteryzuje się on dużą liczbą dni pochmurnych, ze względu na położenie na szlaku przemieszczania się układów cyklonalnych znad Atlantyku i przejawia się w postaci łagodnej zimy oraz chłodnego, wilgotnego lata. Największym średnim zachmurzeniem charakteryzują się miesiące: listopad, grudzień i styczeń, kiedy przeważają chmury warstwowe. Dominującymi w Szczecinie wiatrami są wiatry zachodnie oraz

---

<sup>7</sup> Dane na podstawie Programu ochrony środowiska miasta Szczecin na lata 2017-2020 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2021-2024 oraz Planu gospodarki odpadami dla miasta Szczecina na lata 2009-2011 z perspektywą do roku 2015; BIP, Rejestr pozwoleń zintegrowanych prowadzenia działalności, [www.bip.um.szczecin.pl/chapter\\_11281.asp](http://www.bip.um.szczecin.pl/chapter_11281.asp).

południowo-zachodnie, których średnia prędkość wynosi ok. 3,3 m/s. Wilgotność powietrza w Szczecinie warunkowana jest występowaniem dużych zbiorników wodnych: Zalew Szczeciński, jezioro Miedwie oraz dolina Odry - największy wzrost wilgotności występuje w listopadzie, grudniu i styczniu.

Na przestrzeni ostatnich lat opisane wyżej charakterystyczne cechy klimatu Szczecina są coraz mniej czytelne. Wynika to z dokonujących się wciąż zmian pogodowych i klimatycznych. Zachodzące z dużą gwałtownością zjawiska pogodowe (anomalie temperatur, opadów, siła wiatrów) wpływają na zacieranie się wyraźnych granic między porami roku. Stałą tendencją jest zmniejszanie się liczby dni z ujemną temperaturą oraz pokrywą śniegu i występowaniem opadów śniegu. W czasie wiosny występują okresy suszy nie zawsze równoważone opadami w późniejszych porach roku. W związku z powyższym coraz trudniej określić charakterystyczny klimat miasta.

#### 2.20.1. Zagrożenia wynikające z ekstremalnych zjawisk pogodowych

Wyraźne zmiany klimatu wpłynęły na modyfikację rodzaju, charakteru i intensywność występowania zagrożeń ze strony ekstremalnych zjawisk pogodowych. Przekształcenie najważniejszych elementów określających klimat, do których należy: zachmurzenie, nasłonecznienie, temperatura powietrza, opady oraz wiatry, wpłynęło na zmianę cykliczności i intensywności występowania pór roku, wpływa na zmianę rodzaju zagrożeń spowodowanych ekstremalnymi zjawiskami pogodowymi. Obecnie zagrożenia ekstremalnymi zjawiskami pogodowymi w Szczecinie związanymi z okresem zimowym, praktycznie nie występują. Na sile przybierają natomiast susze i upały.

W dolnym odcinku Odry na skutek wiatrów północnych, sezonowo występuje zjawisko cofki, które przy niekorzystnych warunkach atmosferycznych powoduje w tym rejonie podtopienia i powodzie. Podczas cofki często zalewane są Bulwary Nadodrzańskie będące reprezentacyjną przestrzenią publiczną miasta.

Do obszarów objętych ryzykiem wystąpienia powodzi należą chronione wałami: Mścięcino-Skolwin, Wyspa Pucka, Sławocisze, Klucz-Żydowce, Zdroje - ul. Łozowa, Dąbie - za wałem wstecznym. Mapa ryzyka powodziowego dla miasta Szczecina wskazuje obszary szczególnego zagrożenia powodzią, które zajmują ok. 10% powierzchni miasta. Są to tereny, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi raz na 100 lat (1%).

O ograniczonych skutkach powodzi w Szczecinie decyduje bezpośrednio sąsiedztwo Międzyodrza. Obszar ten pełni rolę naturalnego polderu zalewowego. Pojemność retencyjna Międzyodrza oszacowana została na 140 mln m<sup>3</sup>, co jednak stanowi tylko ok. 5% objętości fali powodziowej o prawdopodobieństwie wystąpienia raz na 100 lat. Dla utrzymania potencjału przeciwpowodziowego oraz walorów przyrodniczych obszaru, niezbędne jest powstrzymanie lądowacenia ramion rzeki i kanałów w obrębie Międzyodrza, a w efekcie przywrócenie przepływu wód na tym obszarze. W przypadku braku odpowiednich działań utracie może ulec jego aktualny potencjał przeciwpowodziowy.

Położenie Szczecina w dolinie Odry i w bliskości Bałtyku ogranicza prawdopodobieństwo występowania wichur oraz trąb powietrznych. Wichury występują najczęściej w okresie od listopada do marca, natomiast trąby powietrzne występują w okresie od czerwca do sierpnia - ich występowanie w konkretnym miejscu i czasie jest trudne do przewidzenia.

### 2.20.2. System przewietrzania miasta

Przewietrzanie Szczecina zapewnia wiatr kierunku południowo-zachodniego oraz zachodniego (przeważający kierunek wiatrów w mieście). Najważniejszą rolę w systemie przewietrzania miasta odgrywają przestrzenie wolne od zabudowy, pokryte roślinnością, a także wody powierzchniowe, które pełnią funkcję regeneracji powietrza oraz stanowią powierzchnię kontrastową odpowiadającą za intensyfikację wymiany powietrza. Wzniesienia Szczecińskie ciągnące się od Równiny Wkrzańskiej na północy do Doliny Dolnej Odry na południu, powodują częściowe zahamowanie napływającego do miasta powietrza. Składowymi systemu przewietrzania miasta, poza obszarami regeneracji powietrza, są uliczne kliny napowietrzające oraz korytarz przewietrzania.

Naturalny korytarz przewietrzania na obszarze miasta tworzy Odra z jeziorem Dąbie. Zapewnia on przewietrzanie obszarów zlokalizowanych wzdłuż brzegów rzeki, które w dużej mierze są terenami o funkcji przemysłowej. Jest także obszarem wymiany powietrza zapobiegającym lokalnym koncentracjom ciepła oraz zanieczyszczeń powietrza.

Rolę naturalnych obszarów regeneracji powietrza pełnią: SPK „Puszcza Bukowa” w południowej części miasta, Puszcza Wkrzańska wcinająca się w granice miasta od strony północnej oraz lasy Puszczy Goleniowskiej. Tereny zieleni na obrzeżach miasta zapewniają regenerację napływającego powietrza, dzięki czemu nawet na obszarach, na których nie występują kliny napowietrzające, zapewniona jest wymiana powietrza. Kliny napowietrzające w zwartej strukturze miasta, stanowią ciągi komunikacyjne z zielenią przyuliczną, zorientowane zgodnie z przeważającymi kierunkami wiatrów w Szczecinie oraz doliny biegnące ze strefy pozamiejskiej do centrum miasta. Łączą one tereny zieleni na obrzeżach miasta, które zapewniają regenerację i wymianę powietrza. Funkcję napowietrzającą klinów ulicznych, wzmacnia usytuowana równolegle zabudowa, poprzez tzw. efekt tunelowy.

Wyraźne osłabienie przewietrzania występuje w śródmieściu przepływ powietrza jest znacząco utrudniony przez promienisty układ ulic, występuje zjawisko miejskiej wyspy ciepła. Gęsta zabudowa tego obszaru stanowi barierę aeracyjną w systemie przewietrzania miasta. Na obszarze śródmieścia następują największe deformacje prędkości i kierunku wiatru, co powoduje spadek jego roli wentylacyjnej. Największe bariery w systemie przewietrzania miasta stanowi intensywna zabudowa zachodnich oraz północnych dzielnic Szczecina, zorientowana w kierunku przeciwnym do przeważających kierunków wiatrów w mieście. Ponadto tereny intensywnej zabudowy na północy miasta, ograniczają wnikanie zregenerowanego przez Puszcę Wkrzańską powietrza do centrum miasta. Obszarami, które charakteryzują się osłabionymi warunkami przewietrzania na terenie miasta Szczecin są osiedla: Pogodno, Gumieńce, Pomorzany, Niebuszewo, Żelechowa, Stołczyn, Drzetowo-Grabowo, Niebuszewo-Bolinko, Śródmieście-Północ, Śródmieście-Zachód, Centrum, Stare Miasto, Nowe Miasto, Turzyn oraz Majowe.

Oslabienie dynamiki wymiany powietrza w centrum miasta częściowo rekompensują istniejące obszary i enklawy zieleni wysokiej wewnątrz miasta podnosząc jakość lokalnych warunków atmosferycznych - obniżając temperaturę, dając zacienienie.

### 2.21. Wyzwania mitygacyjne/adaptacyjne

Główne zagrożenia dla Szczecina wynikające ze zmian klimatycznych to: występowanie fal upałów i dni gorących, możliwość wystąpienia silnych porywów wiatrów oraz intensywnych burz występowania także nagłych powodzi miejskich i sztormowych. Ich występowanie



skutkuje zaburzeniami prawidłowego funkcjonowania miasta, a także wpływa negatywnie na zdrowie i życie jego mieszkańców. Dla Szczecina zidentyfikowano cztery sektory najbardziej wrażliwe na zmiany klimatyczne, charakteryzujące się niską odpornością na zjawiska klimatyczne, tj. maksymalną i minimalną temperaturę powietrza oraz deszcze nawalne. Sektory te, wyznaczone w Miejskim Planie Adaptacji do zmian klimatu dla miasta Szczecin (MPA), przyjętym przez Radę Miasta w 2019 roku, to:

- tereny zabudowy mieszkaniowej o wysokiej intensywności, szczególnie zwarta zabudowa historyczna starego miasta, zwarta zabudowa śródmiejska - kwartałowa oraz osiedla mieszkaniowe, głównie w postaci współczesnej zabudowy blokowej
- zdrowie publiczne, w którym szczególnie wrażliwą grupę stanowią osoby powyżej 65 roku życia, dzieci poniżej 5 roku życia, osoby przewlekle chore oraz bezdomne
- transport, w którym komponentem szczególnie wrażliwym jest podsystem drogowy, szynowy oraz publiczny transport miejski
- gospodarka wodna, w tym podsystem gospodarki ściekowej, gospodarowanie wodami opadowymi i roztopowymi, infrastruktura przeciwpowodziowa.

MPA wskazuje trzy typy działań adaptacyjnych, które pomogą miastu w przystosowaniu się do zmian klimatycznych, polegające na redukowaniu podatności najbardziej wrażliwych sektorów:

- działania zarządczo-organizacyjne, przejawiające się zmianami w prawie miejscowym, budowie informacji pasażerskiej w mieście, systemu ostrzegania i alarmowania, modernizacji Akustycznego Systemu Alarmowego Miasta, zarządzaniem wodami opadowymi i roztopowymi, zarządzaniem zasobami odpowiedzialnymi za stan odporności (błękitno-niebieska infrastruktura, jakość zabudowy i zagospodarowania terenu)
- działania informacyjno-edukacyjne, polegające na wspieraniu oraz podnoszeniu społecznej świadomości klimatycznej i propagowaniu dobrych praktyk adaptacyjnych, do których należy integracja i aktywizacja osób starszych, prowadzenie Centrum Seniora, utworzenie „Centrum Edukacji Ekologicznej Szmaragdowe-Zdroje” w Szczecinie, upowszechnianie dobrych praktyk indywidualnych, które sumarycznie tworzą efekt skali osiągnięty niskimi nakładami
- działania techniczne o charakterze inwestycyjnym, obejmujące budowę nowej lub modernizację istniejącej infrastruktury, która przyczynia się do ochrony miasta przed negatywnymi skutkami zmian klimatu, w tym modernizacja nabrzeży miejskich, regulacje stosunków wodnych w obszarze zlewni, przebudowa i remonty zbiorników wody powierzchniowej, wdrażanie programu dot. cieków wodnych, podnoszenie zdolności retencyjnej obszaru. W związku ze zmianami klimatu miasto stoi przed licznymi wyzwaniami, w tym m.in.:
- ograniczaniem emisji gazów cieplarnianych, zwiększenia w produkcji energii udziału odnawialnych źródeł energii, zatrzymania zmiany przeznaczenia gruntów leśnych na cele nieleśne i redukcji powierzchni terenu biologicznie czynnej
- transformacją energetyczną, polegającą na zbudowaniu bezpieczeństwa energetycznego gospodarstw domowych, MŚP i administracji lokalnych w SOM, poprzez rozwój energetyki obywatelskiej budowanej w myśl zasady subsydiarności i zwiększonej roli prosumentów i lokalnych, hybrydowych (integrujących różne formy OZE) systemów energetycznych, będących kluczowymi elementami tego bezpieczeństwa
- dekarbonizacją energii oraz maksymalizacji korzyści płynących z efektywności energetycznej

- koniecznością dążenia do gospodarki o obiegu zamkniętym, będącego kluczowym czynnikiem rozwoju
- rozwojem infrastruktury sieciowej i wzajemnych powiązań w SOM
- rozwojem biogospodarki
- kontynuacją oszczędności energii w budownictwie i intensyfikacją działań termomodernizacyjnych, czy zwiększeniem efektywności oświetlenia miejskiego
- motywacji ekonomicznej do realizacji wyłącznie budynków zeroenergetycznych i energetycznych plus
- przebudową transportu aglomeracyjnego w kierunku niezmotoryzowanego i publicznego, z wykorzystaniem elektromobilności, oraz tworzeniem przede wszystkim w transporcie publicznym i dostawczym łańcuchów (eko)mobilności
- w sferze społecznej, podnoszenia kondycji zdrowotnej mieszkańców.

## **2.22. Stan integracji ekologicznej w mieście - powiązania ekologiczne struktur przestrzennych**

1. Szczecin ze względu na swoje uwarunkowania przyrodnicze i środowiskowe jest miastem o unikalnych walorach w skali europejskiej. Jest rzadkim w skali kraju przykładem ośrodka o charakterze metropolitalnym, który posiada bezpośredni kontakt śródmiejskiej zabudowy z rzeką (osiedla: Drzetowo-Grabowo, Stare Miasto, Nowe Miasto) oraz podmiejskiej zabudowy z terenami zieleni o charakterze półnaturalnej i lasami, urozmaiconych gęstą siecią rzek, strumieni, terenów podmokłych i oczek wodnych (osiedla: Płonia-Śmierdnica-Jezierzyce, Wielgowo-Sławociesz-Zdunowo, Osów, Głębokie-Pilchowo, Warszewo, Bukowo, Skolwin).

2. Otaczająca od północy miasto Puszcza Wkrzańska wkracza w granice administracyjne Szczecina tworząc Parki Leśne (Mścięcino, Arkoński). Jest to powiązanie naturalne, pozbawione barier, a relacje puszcza - park są utrzymywane poprzez liczne ścieżki i trasy turystyczne. Wymiana biomasy dokonuje się tutaj w sposób naturalny z wykorzystaniem istniejącej sieci hydrograficznej (Przėsocińska Struga w Parku Leśnym Mścięcino, Osówka wraz z Syrenimi Stawami i Doliną Siedmiu Młynów w Parku Leśnym Arkoński), która spełnia rolę korytarzy ekologicznych. Ich bezpośrednie sąsiedztwo stanowią osiedla zabudowy najczęściej, jednorodzinnej, które rozwinęły się z dawnych wsi, na gruntach rolnych, a spełniają aktualnie rolę sypialni dla lewobrzeżnej części miasta (Osów, Warszewo, Bukowo, Stołczyn, Skolwin). Wśród tej struktury wyraźnym akcentem są objęte prawną ochroną tereny zespołów przyrodniczo-krajobrazowych i użytków ekologicznych (Wodozbiór, Dolina strumienia Grzęzińca, Dolina strumieni Skolwinki, Stołczynki i Żółwinki), które są ostoją bioróżnorodności i wyróżniają się pod względem rzeźby terenu i krajobrazu. Stanowią naturalny łącznik parków i puszczy Wzgórz Warszawskich, poprzez tkankę miejską, z Doliną Odry. Wraz ze wzrostem gęstości zabudowy i jej funkcyjności naturalne relacje i zależności są zakłócone i zdeintegrowane, a ich utrzymanie mocno zaburzone. Integralność zachowana i realizowana jest tutaj poprzez tereny sportowo-rekreacyjne, ogrody działkowe, parki, skwery, zieleńce, obsadzenia przyuliczne. Wyraźną barierę stanowi zabudowa Niebuszewa, Śródmieścia, Starego i Nowego Miasta, Drzetowa-Grabowa oraz tereny portowo-przemysłowe. Gęsta na terenie puszczy i parków oraz zespołów przyrodniczo-krajobrazowych i użytków ekologicznych sieć hydrograficzna jest skanalizowana i nie pełni roli łącznika oraz wymiany organizmów żywych z ponadregionalnym korytarzem ekologicznym, którym jest Odra. Przemieszczanie się roślin i zwierząt uwarunkowane jest jedynie występowaniem

terenów zieleni o różnej charakterystyce, wkomponowaną w ścisłą zabudowę. Wyraźny jest w tej strukturze zielony klin biegnący od skrajów Puszczy Wkrzańskiej w północno-zachodniej części miasta, poprzez Park Leśny Arkoński wraz z otoczeniem jeziora Głębokie, tzw. ogród botaniczny, Różankę, park dendrologiczny im. Stefana Kownasa i park Kasprowicza wraz z Jasnymi Błoniami. Poprzez al. Papieża Jana Pawła II, plac Grunwaldzki, Aleję Fontann, plac Lotników i plac Hołdu Pruskiego, łączy się on ze ścisłym centrum miasta i kompleksem parku Żeromskiego wraz z Wałami Chrobrego. Wszystkie relacje zostały zrealizowane na podstawie urbanistycznej koncepcji XIX., która korzystała z nowatorskich zdobyczy urbanistyki angielskiej będącej pod silnym wpływem sztuki ogrodowej, później rozprzestrzeniającej się idei miast ogrodów.

Osiedla Wału Bezleśnego (Krzekowo-Bezrzecze, Gumieńce), wraz z przylegającymi osiedlami (Zawadzkiego-Klonowica, Pogodno, Świerczewo i Pomorzany), nie mają bezpośrednich połączeń ze strukturami leśnymi lub otwartymi niezabudowanymi terenami. Poza granicami miasta sąsiadują ze stale urbanizowanymi terenami gmin ościennych. Również łączność ekologiczna poprzez elementy zieleni miejskiej z Puszcą Wkrzańską jest przzerwana przez Aleję Wojska Polskiego. Fragmentacja tej części miasta przez trasy komunikacyjne (Mickiewicza, 26 Kwietnia - Taczaka, Ku Słońcu, Mieszka I, Kolumba, linia kolejowa) jest znacząca. Sieć hydrograficzną stanowi tutaj bezpośredni dopływ Odry - rzeka Bukowa wraz ze sztucznym Jeziorem Słonecznym, która na znacznej długości przepływa w otwartym korycie przez ogrody działkowe. Wynikiem tego jest zbieranie przez rzekę dużych ilości substancji biogennej, które eutrofizują rzekę, a przepływając przez jezioro Słoneczne powodują jego zarastanie. Ponadto w wielu miejscach zabudowa jest zlokalizowana tuż przy brzegach rzeki, co utrudnia i niejednokrotnie hamuje migrację roślin, zwierząt i grzybów. Wyraźną barierą uniemożliwiającą przenikanie biomasy z/do Odry jest zabudowa produkcyjno-

-przemysłowa Pomorzany, wzdłuż brzegu Odry. Ten rejon Szczecina charakteryzuje się dużym udziałem ogrodów działkowych, ogrodów przydomowych związanych z powojenną zabudową mieszkaniową, znacznym udziałem zieleni osiedlowej (Zawadzkiego, Przyjaźni). Enklawy zróżnicowanej gatunkowo i wysokościowo zieleni stanowią park przy ul. Przygodnej i Cmentarz Centralny. Zasoby zieleni tej części miasta mają zróżnicowany charakter i nie są strukturą ciągłą. Kondycja poszczególnych elementów środowiska przyrodniczego jest niekorzystna - lokalna biosfera nie spełnia swoich naturalnych funkcji, nie jest nośnikiem wymiany organizmów żywych z lokalnymi i regionalnymi ostojami bioróżnorodności.

Otoczające Prawobrzeże Puszcze: Goleniowska i Bukowa - podobnie jak Puszcza Wkrzańska na północy - wcinają się w granice administracyjne miasta, tworząc strefę lasów miejskich w formie ogólnodostępnych parków leśnych, połączonych z puszciami gęstą siecią szlaków i tras turystycznych (Park Leśny Dąbie, Park leśny Klęskowo). Wymiana materii organicznej pomiędzy tymi terenami następuje w sposób zbliżony do naturalnego. Największą barierą w tym rejonie jest autostrada A6, biegnąca u podnóża Puszczy Bukowej. Wymiana biomasy następuje na Prawobrzeżu poprzez klin zieleni, który łączy kompleks Puszczy Bukowej z doliną Odry (pasmo lasów państwowych i aluwii nad Regalicą, między Podjuchami i Żydowcami oraz lasy Parku Leśnego Zdroje wraz z terenem ujęcia wody w Zdrojach i Parkiem Leśnym Klęskowo) oraz łączące Puszcę Bukową i Goleniowską (las między osiedlami Kijewo i Dąbie a Płonią i Wielgowem). Naturalnym korytarzem ekologicznym, który przyczynia się do wymiany biomasy między Puszciami a Odrą, jest również dolina rzeki Płoni. Zagrożeniem dla integralności tego korytarza jest przekształcenie wzdłuż jej biegu terenów

rolnych w osiedlu Płonia-Śmierdnica-Jezierzyce. Urbanizacja Prawobrzeżnego Szczecina, stworzyła pierścień zwartej zabudowy, rozdzielając skutecznie Dolinę Odry od Wzgórz Bukowych. Większość dolin w obszarze miasta została tutaj skanalizowana i zniszczona. Układ powiązań ekologicznych zachowany do czasów współczesnych obejmuje zwarte kompleksy leśne i tereny niesprzyjające zabudowie oraz oddalone od ośrodków urbanizacji. System tych powiązań pocięty jest infrastrukturą komunikacyjną, która projektowana i realizowana była bez uwzględnienia potrzeb ochrony drożności korytarzy ekologicznych. Przykładem takiego dysfunkcyjnego korytarza na terenie Prawobrzeża jest pasmo terenów leśnych łączących Puszcę Bukową i Goleniowską przecięte drogą krajową nr 10 i linią kolejową Szczecin-Stargard. Fragmentacja środowiska przyrodniczego dzieląca duże enklawy zieleni leśnej nastąpiła na skutek wybudowania tras komunikacyjnych o dużym natężeniu ruchu o osiach północ-południe i wschód-zachód, łączących Szczecin z regionem i krajem.

Istotnym problemem w zachowaniu i dobrym funkcjonowaniu relacji puszcze-miasto w tej części Szczecina jest rosnąca wciąż presja urbanistyczna, prowadząca do powolnego, lecz stałego zabudowywania terenów otwartych, przekształcania obszarów o charakterze rolniczym w enklawy zabudowy wielo- i jednorodzinnej, która swym zasięgiem zbliża się do terenów leśnych (osiedla: Zdroje, Bukowe-Kłęskowo, Płonia-Śmierdnica-Jezierzyce, Wielgowo-Sławocieszce).

W środowisku miejskim, gdzie wykształcona w wyniku działalności antropogenicznej struktura przestrzenna, stanowi barierę w rozwoju strefy przyrodniczej, prowadzi do fragmentacji środowiska oraz izolacji zachowanych części biotopów, a także jest przeszkodą w utrzymaniu ciągłości systemu korytarzy i płatów ekologicznych, obszary zieleni naturalnej oraz komponowanej zapewniają ciągłość ekologiczną.

### 3. STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA

Rysunek Studium nr 1 – Struktura funkcjonalno-przestrzenna

#### 3.1. KRAJOBRAZ KULTUROWY, ZASÓB ZABYTKOWY

1. Szczecin powstał we wczesnym średniowieczu jako miasto portowe, połączył trakt lądowy ze wschodu na zachód z drogą wodną z południa. Lokacja na prawie Magdeburskim w roku 1243 i wczesne przystąpienie do Związku Hanzeatyckiego zadecydowały o szybkim rozwoju miasta. W średniowieczu Szczecin był porównywalny z Lubeką, Stralsundem, Gdańskiem i Królewcem. Dopiero liczne wojny, a szczególnie wojny w latach 1618-48 (wojna 30-letnia) i 1756-63 (wojna 7-letnia) zahamowały proces wzrostu miasta. Panowanie Szwedów i budowa fortecy zamknęły możliwości ekspansji terytorialnej ograniczając obszar miasta do około 54 ha na lewym i około 10 ha na prawym brzegu Odry Zachodniej (Łasztownia). Przejęcie Szczecina przez Królestwo Prus w 1720 roku, wprowadziło miasto w struktury państw niemieckich, jako ważną i wzorcową twierdzę. Pozwoliło to na odbudowę miasta ze zniszczeń wojennych bez rozszerzenia jego granic. Wojny napoleońskie i kilkuletnia okupacja francuska Szczecina nie miały wpływu na rozwój miasta. Dopiero klęska militarystyki pruskiej i zapoczątkowane reformy administracyjno-gospodarcze z lat 1808-1815, stworzyły podstawy do starań o uwolnienie terenów fortecznych pod zabudowę. W porównaniu z innymi miastami nadbałtyckimi do XIX w. na obszarze Starego Miasta nie przetrwały zbyt licznie budynki średniowieczne, a liczba bogato zdobionych frontów zabudowy była skromna. Większość zabudowy uległa dużym zmianom w XIX w., podnoszono i upraszczano budynki, przekształcano partery i oficyny, likwidowano spichlerze, a nawet rozebrano kilka kościołów.

Pierwszym wyłomem w pierścieniu umocnień było doprowadzenie w 1843 r., poprzez fortyfikacje, do granic zabudowy miasta, kolei z Berlina. Rozpoczął się proces urbanizacji terytoriów podmiejskich poza granicami fortyfikacji. Przemysł zajmował dogodne tereny wzdłuż rzeki na północ i południe od miasta. Rozrastały się sąsiadujące ze Szczecinem wsie i miasta, zmieniając się w podmiejskie dzielnice robotnicze. Pod warunkiem otoczenia twierdzy nowymi umocnieniami, władze wojskowe umożliwiły przejęcie przez miasto w 1845 r. około 30 ha terenów na południe od Starego Miasta ponad linią kolejową. Na nowych obszarach nazwanych Nowym Miastem, powstały obiekty administracyjno-reprezentacyjne i kamienice mieszkalne. Włączono do miasta tereny Kępy Parnickiej, przez którą poprowadzono nową linię kolejową do Stargardu. Jednak samo zagospodarowanie wyspy pod budownictwo mieszkaniowe nie powiodło się. W efekcie Kępa Parnicka zwiększyła obszar bezpośredniej obsługi portu. Po stronie zachodniej miasta, na terenach majątków stykających się z rejonami obronnymi, nastąpił rozwój mieszkalnictwa.

2. Decyzja, o likwidacji twierdzy w 1873 r., rozpoczyna gwałtowną urbanizację obszarów pofortecznych wokół Starego Miasta. Ogromny ruch budowlany realizowany był wg planów z 1874 r. miejskiego rady budowlanego Konrada Kruhla, głównego planisty szczecińskiego śródmieścia, który kontynuował opracowanie planów poprzednika, rady budowlanego Jamesa Friedricha Rudolfa Hobrechta. Plan śródmieścia Szczecina, na północny zachód od al. Wojska Polskiego, stanowi wybitny przykład dojrzałej kompozycji urbanistycznej drugiej połowy XIX w. Wielkomijski charakter, przestrzenność i oryginalność kompozycji tego rejonu przetrwały próbę czasu i stanowią o bogactwie dziedzictwa miasta i wartościach jego krajobrazu. Proces zabudowy trwał do wybuchu I wojny światowej. Tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową miały określoną w miejskiej ordynacji budowlanej formę i intensywność

zabudowy, minimalne odległości pomiędzy oficynami oraz wysokość zabudowy, a w planie zabudowy przebieg ulic, linie zabudowy kwartałów, szerokości frontów i przedogródki. Typowa ulica miała 19 m szerokości przy wysokości budynków do 18,5 m. Zabudowa mieszkalna kwartałów zapewniała dosyć dobre warunki mieszkaniowe i wzajemne oddziaływanie różnych klas społecznych zamieszkujących budynek frontowy i oficyny. Likwidacja twierdzy umożliwiła dostęp do terenów mogących stanowić obszary portowe na Międzyodrze i wykonanie nowych kanałów, przekopów i basenów oraz budowę portowego dworca kolejowego (Dworzec Wrocławski). Szczecin wcześniej uzyskał podstawową infrastrukturę techniczną. Sieć gazową wykonano w 1848 r., wodociąg i kanalizację założono w 1864 r., a sieć elektroenergetyczną w 1886 r. Pierwsze linie tramwajowe założono w 1879 r., a ich elektryfikację przeprowadzono w roku 1897.

3. W okresie międzywojennym zaczęły powstawać pierwsze osiedla spółdzielcze i komunalne, jedno- i wielorodzinne, lokalizowane na styku z dzielnicami willowymi i na obrzeżach przyłączonych osiedli. Rolę centrum pełniło Stare Miasto i tereny bezpośrednio na jego obrzeżu. Architektura zabudowy śródmiejskiej, pomimo zróżnicowanej wartości indywidualnej, stanowi wartościowy kompleks, który poza wyróżniającymi się budowlami publicznymi jest bardzo jednolity i tradycyjnie eklektyczny. Wysoki poziom rzemiosła budowlanego i prawidłowe proporcje wnętrz publicznych, komponent zieleni, wynikające z dobrej urbanistyki i ordynacji budowlanej, stworzyły z wnętrz ulic i placów unikalne dzieła, tworząc z całości historycznego śródmieścia znaczący zespół zabytkowy, współcześnie w całości objęty ewidencją konserwatorską.

W 1939 roku obszar Szczecina zwiększył się sześciokrotnie. Dołączone tereny wniosły ukształtowane historycznie własne układy zabudowy, poza indywidualnymi strukturami miejskimi w Dąbiu i w Policach - w większości o charakterze podmiejskim i wiejskim.

W czasie II wojny światowej Szczecin pełnił rolę zaplecza wojennego i był bombardowany przez aliantów. Największe zniszczenia wywołały naloty dywanowe w latach 1943-1944, powodując całkowite zniszczenie terenów Starego Miasta, Bolinka i Grabowa. Ogólnie zakres zniszczenia i uszkodzenia substancji miejskiej oceniano na 45%. Szczególnej wartości nabrała zachowana zabudowa układu śródmiejskiego po zniszczeniach i rozebraniu Starego Miasta. Naloty uszkodziły także budowle monumentalne: zamek, ratusz, kościoły św. Jakuba i św. Jana, które odbudowano, oraz nieodbudowane: kilka szkół, zespół spichlerzy na Łasztowni i bardzo efektowne mosty: Kłodny, Dworcowy.

Pomimo zniszczeń w Szczecinie nadal istnieje znaczący zasób kulturowy, liczący ok. 4267 zabytkowych nieruchomości (budynki, budowle, relikty osadnictwa pradziejowego, parki, cmentarze), znajdujących się w granicach administracyjnych miasta. W liczbie tej widnieją obiekty wpisane do rejestru i ujęte w gminnej ewidencji zabytków (3740 pozycji, dane z czerwca 2020). W biurze Miejskiego Konserwatora Zabytków w Szczecinie dostępna jest aktualizowana na bieżąco dokumentacja ewidencyjna obiektów i zespołów zabytkowych oraz studia dotyczące zabytkowego krajobrazu i zasobu zabytków wymagających ochrony i opieki konserwatorskiej. Obiekty o wartościach zabytkowych nieujęte w ww. zbiorach, a zidentyfikowane w toku sporządzania planów miejscowych są chronione ustaleniami planu miejscowego.

Pod pieczęcią konserwatorską znajdują się układy urbanistyczne o szczególnych wartościach przestrzennych, architektonicznych, krajobrazowych i kulturowych:

- Stare Miasto, chronione wpisem do rejestru zabytków
- Stare Miasto Dąbie, ujęte w Gminnej Ewidencji Zabytków
- układ urbanistyczny Śródmieścia Szczecina, ujęte w Gminnej Ewidencji Zabytków

- układ urbanistyczny osiedla Głębokie, ujęty w Gminnej Ewidencji Zabytków.

Odbudowa powojenna objęła przede wszystkim obiekty historyczne o średniowiecznej metryce oraz budynki bezpośrednio potrzebne do bieżącego życia miasta i regionu. Na miejscu zniszczonej zabudowy mieszkaniowej powstały nowe osiedla z zabudową zrywającą z tradycją i związkami kompozycyjnymi. Na Starym Mieście powstało osiedle mieszkaniowe połączone z odbudowanymi zabytkami, pomimo ich wyobcowania z naturalnego kontekstu, podnoszące wartość krajobrazową zachowanego śródmieścia.

Po stu latach eksploatacji zabudowy z początku XX w. jej stan nie jest zadowalający. Remonty większości kamienic z dokonywaną redukcją wystrojów i uproszczeniami lub zaniechanie remontów oraz nagminna wymiana stolarki okiennej bez szacunku dla zasad kompozycyjnych elewacji, przyczyniły się doubożenia śródmiejskiego krajobrazu. Podobnie jak wycinanie komponowanej zieleni przyulicznej, przypadkowe zagospodarowywanie przedogródków i likwidacja ogrodzeń, częściowe likwidowanie przedogródków, interwencyjne, miejscowe remonty nawierzchni zniekształciły przestrzenie ulic.

Zabytkowe budowle, starannie odrestaurowane lub odbudowane po wojnie są w dobrym stanie a ich właściciele w większości wykazują dbałość o ich bieżące utrzymanie. Dotyczy to m.in. budowli publicznych z końca XIX i początku XX wieku; budynków poczty, kościołów, banków, szkół, szpitali oraz siedzib administracji państwowej i samorządowej. Na znacznym obszarze śródmieścia prowadzone są prace rewaloryzacyjne. Uwłaszczenie znacznej części budynków komunalnych wpłynęło na aktywność właścicieli i podejmowanie prac remontowych, szczególnie kamienic w śródmieściu, co zdecydowanie przyczynia się do poprawy wizerunku miasta, w tym zabytkowego centrum, wartościowej zabudowy historycznej w starym mieście Dąbia i na terenach dawnych wsi. Część wspólnot mieszkaniowych potrzebuje wsparcia w zakresie utrzymania (substancji zabytkowej) budynków, wyposażenia sanitarnego, podłączenia do ciepła systemowego.

Na etapie sporządzania Studium samorząd województwa nie sformułował rekomendacji i wniosków dotyczących kształtowania i ochrony krajobrazów priorytetowych oraz krajobrazów w obrębie obszarów lub obiektów wyznaczonych w Audycie krajobrazowym. Na potrzeby aktualizacji polityki przestrzennej kontynuowane są zasady ochrony krajobrazu ze Studium 2012, wypracowane na podstawie opracowań problemowych studiów konserwatorsko-krajobrazowych dla poszczególnych osiedli. Kontynuowane będzie także podejście wypracowane przy sporządzaniu planów miejscowych (pokrywających ponad 50% powierzchni administracyjnej miasta, w tym w znacznej części obszary historycznej zabudowy) konsultacji, bieżącej współpracy i uzgodnień z organizacjami ds. ochrony zabytków oraz jednostkami organizacyjnymi miasta.

Rysunek Studium nr 3 – Kompozycja przestrzenna i krajobraz kulturowy.

### **3.2. ZABYTKOWE UKŁADY KRAJOBRAZOWE I ICH EKSPOZYCJA**

1. Większość dzisiejszych osiedli Szczecina powstała w wyniku procesów urbanizacyjnych osad wiejskich o wczesnośredniowiecznym rodowodzie. Wiele z nich zachowało czytelną strukturę przestrzenną wsi jak i otoczenia – rozległych terenów niezabudowanych i zwartych terenów leśnych. Co w połączeniu z bogactwem rzeźby terenu sprawia, że krajobraz osiedli Szczecina jest różnorodny, malowniczy, o dużej wartości kulturowej.

Najstarsze centrum osadnicze Szczecina o powierzchni ok. 54 ha, zostało w XIII w. otoczone murami miejskimi z czterema bramami. Sytuacja polityczna i gospodarcza w wiekach średnich nie sprzyjała rozwojowi miasta, zasięg terenów miejskich nie zmieniał się przez kilka stuleci. W obrębie murów miejskich wykształciła się nieregularna struktura ulic i licznych placów miejskich ze zwartą zabudową kamieniczną. Port miejski stanowił odcinek Odry pomiędzy mostami Długim i Kłodnym.

W wieku XVII miasto zostało ufortyfikowane, co przesądziło o jego dalszym rozwoju funkcjonalno-przestrzennym na kolejne stulecia. Rozbudowa dzieł twierdzy Szczecin i objęcie nimi obszaru starego miasta przyczyniło się do utrwalenia średniowiecznego układu przestrzennego w obrębie murów obronnych oraz licznych przekształceń zabudowy, dogęszczanej i przebudowywanej na ograniczonym areale.

Oddziaływanie forticy objęło swym zasięgiem rozległe tereny poza murami miejskimi, tworząc przedpola, które podlegały zabudowie. Twierdzę sukcesywnie modernizowaną i rozbudowywaną uznano wówczas za wybitne dzieło sztuki obronnej. Na terenie miasta można wyodrębnić kilka stref występowania pozostałości dzieł fortecznych w rejonie: Bramy Królewskiej, Bramy, Portowej, dworca głównego i PKS, Łasztowni, Wały Chrobrego i Fort Leopold. Rzeźba terenu, ulice i założenia urbanistyczne, których przebieg i kształt w różnym stopniu wymuszony został narysem nieistniejących dzieł fortecznych tworzą unikalny krajobraz miejski Szczecina. Decyzja o rozbiórce twierdzy w 1872 roku zniósła długowieczne ograniczenia przestrzennego rozwoju miasta i pozwoliła na realizację wielkomiejskiego założenia urbanistycznego śródmieścia.

Wielowiekowa tradycja zwartej zabudowy miejskiej została złamana po II wojnie światowej, gdy w miejscu zniszczonej zabudowy obrzeżnej pojawiła się zabudowa blokowa w otoczeniu zieleni. Ingerując w otoczenie i ekspozycję ocalałej zabudowy historycznej (zamek, kościoły, ratusz, kamienica Loitzów), pozbawiło Stare Miasto wnętrza krajobrazowego w biegu przecinającej go rzeki, odbieranego z mostów i obu brzegów.

2. Wartościowe zespoły krajobrazowe z efektowną architekturą to: zabudowa Wałów Chrobrego z parkiem Żeromskiego, gmach Urzędu Miasta z założeniem Jasnych Błoni i parkiem Kasprowicza, kompleks Cmentarza Centralnego, dwa historyczne place parad: Żołnierza i al. Niepodległości, plac Zwycięstwa z Bramą Portową i plac Hołdu Pruskiego z Bramą Królewską, oś alei papieża Jana Pawła II, ul. Wielkopolska, al. Piastów i ul. marszałka Józefa Piłsudskiego z placami: Grunwaldzkim, Szarych Szeregów, Odrodzenia; kompleksy koszarowe przy ulicach: Potulickiej, Narutowicza, Żołnierskiej, Łukasińskiego, al. Wojska Polskiego, Ku Słońcu; zespoły szpitalne: w Zdunowie, przy ul. Unii Lubelskiej, al. Wyzwolenia, ul. Piotra Skargi, ul. Powstańców Wielkopolskich, ul. Strzałowskiej, ul. Arkońskiej; zespoły fabryczne w Żydowcach, przy ul. Kolumba, na Skolwinie, w tym znaczna część obszarów stoczniowych, Łasztownia z portem wolnocłowym, itp.

Inne tereny wartościowe krajobrazowo: ul. Niemierzyńska i Arkońska przylegające do parków miejskich, prowadzące do leśnego obszaru rekreacyjnego „Park Leśny Arkoński”; centrum starego miasta w Dąbiu. Zachowane układy przestrzenne wsi włączonych do miasta, o zróżnicowanej typologii (układy owalnicowe, ulicówki, widlice): Krzekowo - ul. Szeroka, Płonia - ul. Klonowa, Wielgowo - ul. Bryczkowskiego, Osowo - ul. Miodowa i plac kościelny, nawsia w Warszawie, Skolwinie i Gołędzinie.

3. O kształcie śródmieścia Szczecina zdecydował plan zabudowy dzielnicy mieszkaniowej w rejonie obecnych ulic Wielkopolskiej, Wyzwolenia i Wąskiej oraz na terenach należących do późniejszego Westendu (obszary przyległe do alei Wojska Polskiego i alei papieża Jana Pawła II).



Dzięki perspektywicznej koncepcji Jamesa Hobrechta, wywodzącej się z angielskich wzorów urbanistyczno-architektonicznych, Szczecin zyskał wyjątkowo efektowną formę centrum miasta z zespołem różnorodnych w kształcie placów i promieniście przecinających się ulic. Wzorem miast angielskich zastosowano ciągi alejowe o zróżnicowanej szerokości i formie zagospodarowania akcentujące znaczenie kompozycyjne i funkcjonalne przestrzeni publicznych, przedogródki i obszerne kwartały budowlane zakończone często ostrymi narożnikami w strefie wielokątnych placów. Układ ulic wraz z osią widokową (Kaiser Wilhelm Strasse, obecnie aleja papieża Jana Pawła II) kształtujących kompozycję dzielnicy został zwielokrotniony tworząc prostokątne kwartały zabudowy z placami na głównych osiach kompozycyjnych (plac Grunwaldzki, pl. Odrodzenia, pl. Szarych Szeregów; pl. Zgody, pl. Tobrucki, pl. Batorego, pl. Zawiszy; al. Wojska Polskiego, al. Bohaterów Warszawy, al. Piastów, al. 3 Maja; ul. Krzywoustego, ul. Jagiellońska, ul. Potulicka, ul. Narutowicza).

4. Osiedle Pogodno jest zaliczane do cennych układów funkcjonalno-kompozycyjnych, o wyjątkowych walorach krajobrazowych. Kameralne osiedle zabudowy jednorodzinnej z dużym udziałem zieleni przydomowej, malowniczo położone, sąsiadujące z parkiem miejskim, realizowało ideę miasta ogrodu i było kontynuacją koncepcji Jamesa Hobrechta dla Szczecina. Ze względu na stopień zachowania oryginalnej kompozycji, intensywności i skali zabudowy, terenów zieleni, unikalny charakter osiedla sprawia, że jest jednym z rozpoznawalnych miejsc na mapie miasta.

5. W drugiej połowie XIX wieku w sąsiedztwie zakładów przemysłowych (fabryka maszyn do szycia i rowerów Stoewer przy ul. Krasińskiego, gazownia miejska przy ul. Boguchwały oraz nieistniejące fabryki i browary) rozwinęło się robotnicze osiedle Niebuszewo-Bolinko. Po II wojnie światowej ocalał kompleks zabudowy wielorodzinnej będący przykładem historycznego układu funkcjonalno-przestrzennego, osiedla zabudowy wielorodzinnej z zachowaną wstęgową zabudową, kwartałową z lat 20-tych XX wieku. Realizujący nowoczesny nurt architektury społecznej, zabudowy wielorodzinnej z usługami, przestrzeniami wspólnymi i zieleńcami dla mieszkańców.

6. Ważnym elementem krajobrazowym Szczecina jest strefa podmiejska, bogata w lasy i wody, a także zachowane artefakty i relikty przeszłości (dawne wsie, zespoły młynów i inne). Obszar Parku Leśnego Arkońskiego i graniczącego z nim kompleksu Puszczy Wkrzańskiej, zespół stawów młyńskich nad rzeką Osówką, teren Parku Leśnego Uroczysko Kupały z wieżą Gocławską, teren Parku Leśnego Zdroje, stanowiący skrajny fragment Szczecińskiego Parku Krajobrazowego „Puszcza Bukowa”. Park Leśny w Zdrojach, powstał po adaptacji wyrobisk pokopalnianych, przekształcony w kompleks rekreacyjny o znacznej chłonności, przechodzący w kulturowo ukształtowany zespół leśny Puszczy Bukowej.

Wartością budującą fizjonomię miasta są sylwety zabudowy, widoczne z terenów dróg wlotowych. Należą do nich: sylweta Starego Dąbia od strony zachodniej, sylweta skarpy Starego Miasta w widoku z autostrady i najazdu od strony wschodniej (Łasztownia), sylwety Wzgórz Warszawskich z widoku od południa wraz z doliną Bolinka, sylweta Wzgórz Bukowych w widokach ze Wzgórz Warszawskich, jeziora Dąbie i tras komunikacyjnych na Międzyodrze, wjazd od południa ul. Mieszka I z sylwetą koszar i śródmieścia, zamknięcia krajobrazowe śródmieścia od zachodu zwane Alpami Turzyńskimi.

We wnętrzu miasta występują liczne otwarcia i lokalne dominanty krajobrazowe, które stanowią o wartościach kompozycji miasta. Bardzo ważny dla wizerunku miasta, jako portu morskiego, jest widok ze szlaków wodnych. Część krajobrazu dolin Odry i Regalicy od wieków był elementem orientacji dla żeglarzy. Brzeg zachodni - wysoki, obudowany i sylwetowo

urozmaicony - jest efektem świadomych działań inwestycyjnych i stanowi ciąg odrębnych historycznie miejscowości otwartych na dolinę rzeki. Kształtowanie i ochrona wartości krajobrazowych skarpy nadodrzańskiej są niezbędne do utrzymania tożsamości miasta wynikającej z jego korzeni, jako miasta rzeczno- morskiego położonego w głębi lądu.

W granicach miasta Szczecin zlokalizowany jest fragment Obszaru Kulturowo-Krajobrazowego nr 8 Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry, ustanowiony rozporządzeniem Wojewody Zachodniopomorskiego, który stanowi zintegrowaną formę ochrony dziedzictwa kulturowego, konsolidującą walory krajobrazu naturalnego i antropogenicznego. Na obszarze OKK8 wysoką wartość stanowi krajobraz krawędzi doliny Odry, wraz z punktami widokowymi oraz innymi elementami charakterystycznymi dla krajobrazu rzeczno- morskiego, w tym przebieg koryta i infrastruktura techniczna.

### **3.3. RELIKTY OSADNICTWA PRADZIEJOWEGO I ŚREDNIOWIECZNEGO (STANOWISKA ARCHEOLOGICZNE)**

Źródła historyczne do dziejów miasta obejmują okres stosunkowo najnowszy, a osadnictwo na terenach miasta rozpoczęło się już 8 000 lat przed naszą erą. Ślady osadnicze, osady, grodziska, cmentarzyska występują licznie. Badania i dokumentacja archeologiczna reliktyw jest prowadzona w trakcie różnych prac ziemnych.

Na podstawie rozpoznania terenowego oraz badań dokumentacyjnych określono obszary ważne z punktu widzenia badań archeologicznych. Zestawienie tych obszarów znajduje się w tomie IV ANEKSY.

Wartości naukowe zasobu reliktyw osadniczych, wymagających badań archeologicznych, obejmują całość obszarów osadnictwa średniowiecznego: na terenie Starego Miasta, Łasztowni, wzgórza pomiędzy ulicami: Teofila Firlika, Stanisława Dubois i Walcową (historyczna lokalizacja nieistniejącego klasztoru Kartuzów w Grabowie) i Starego Dąbia, gdzie wielometrowa struktura warstw kulturowych jest nośnikiem różnych informacji historycznych, co powoduje, że jednostki te są wykazane jako potencjalny zasób archeologiczny.

### **3.4. ZABYTKI RUCHOME I WARTOŚCI NIEMATERIALNE**

Wartością kulturową, mającą pośrednie oddziaływanie na warunki zagospodarowania przestrzeni miejskiej, jest zasób zabytków ruchomych. W zasobie tym, obok artystycznego wyposażenia budynków, dzieł sztuki i rzemiosła artystycznego oraz kolekcji, są zlokalizowane bezpośrednio w przestrzeni miejskiej historyczne: pomniki, fontanny i inne formy plastyczne, a także niektóre wyposażenia budowli wpisane do rejestru zabytków lub znajdujące się w ewidencji konserwatorskiej.

Grabieże wojenne i powojenne oraz dewastacje zubożyły zasób zabytków ruchomych. Z ulic i placów Szczecina zniknęły pomniki, często bardzo wartościowe. Zachowano tylko niektóre obiekty, o czysto artystycznych wartościach. Do tej kategorii należą m.in. rzeźby: Samarytanina i kolumny Napoleona przed szpitalem przy ul. Unii Lubelskiej, centaur z tarasów Wałów Chrobrego, kilkanaście pomników nagrobnych, kilka drobnych form rzeźbiarskich w różnych miejscach miasta, najczęściej powiązanych z obiektami architektonicznymi oraz liczne dzieła sztuki i pomniki ustawione na placach i ulicach po wojnie. Do rejestru zabytków w przypadkach szczególnych wpisano wyposażenie wnętrza obiektu.

Niematerialne wartości kulturowe tworzy historia miasta z jej symbolami, nazwami i znakami stanowiącymi o ciągłości tradycji, możliwymi do utrzymania i ochrony. Bezsprzeczną wartością niematerialną jest historyczny herb miasta i barwy oraz nazewnictwo historycznych jednostek

administracyjnych, nazwy topograficzne wód, wzniesień, dolin i uroczysk, nazwy ulic, placów, parków, obiektów inżynierskich (mosty). Do tej kategorii wartości należą także nazwy własne budynków i zespołów zabudowy.

### 3.5. DOBRA KULTURY WSPÓŁCZESNEJ

Do kategorii obiektów stanowiących dobra kultury współczesnej na terenie miasta Szczecina, na podstawie badań specjalistycznych zalicza się:

- budynek plombowy przy ul. Wojska Polskiego 51
- budynek narożnikowy ul. Piotra Skargi 5-5a, ul. Zaciszna 4a
- budynek plombowy przy pl. Zgody 1
- część budynku biurowego dawnego Przedsiębiorstwa Zaopatrzenia Statków BALTONA, tzw. GRZYBEK przy ul. Gdańskiej 40
- Kino KOSMOS przy al. Wojska Polskiego 8
- kościół pw. św. Krzyża przy ul. Wieniawskiego 5a
- kościół pw. Miłosierdzia Bożego na osiedlu Ksiąząt Pomorskich, ul. Przyjaciół Żołnierza 45
- kościół pw. św. Ottona na osiedlu Zawadzkiego, pl. św. Ottona 1
- osiedle KOTWICA przy pl. Kilińskiego
- Wojewódzki Dom Sportu (WDS) - obecnie Szczeciński Dom Sportu przy ul. Wąskiej 16
- Zabudowa mieszkaniowa w ramach tzw. Śródmiejskiej Dzielnicy Mieszkaniowej, al. Papieża Jana Pawła II i pl. Lotników
- budynek biurowy PŻM, ul. Staromłyńska/ Małopolska
- zespół budynków przy ul. Willowej i ul. Lubeckiego
- osiedle Kolejarz przy pl. Zwycięstwa, ul. Potulicka, ul. Piekary
- osiedle NA SKARPIE (ulice: Odzieżowa, Czesława, ofiar Oświęcimia i Lubomirskiego)
- galeriowiec przy pl. Rodła
- kościół oo. Dominikanów na pl. Ofiar Katania
- hotel Panorama przy zjeździe z autostrady A6
- budynek PAZIM raz z hotelem Radisson przy pl. Rodła
- budynek ZUS przy ul. Matejki
- budynek plombowy przy al. Piastów i ul. Ściegiennego
- budynek przy ul. Małopolskiej i H. Pobożnego
- szkoła podstawowa w Kluczu
- szkoła 1000-lecia przy ul. Okrzei
- szkoła przy ul. Jana na Gumieńcach
- budynek szkoły 15-klasowej w Stołczynie
- budynki narożnikowe przy pl. Żołnierza
- budynek MEDICUS, pl. Zwycięstwa 1
- zespół budynków wielorodzinnych w Żydowcach przy ul. Rymarskiej 12, 14, 16, 18, 20, 22 (koniec lat 50 XX w.)
- klasztor oo. Pallotynów przy kościele św. Jana Ewangelisty przy ul. Świętego Ducha
- budynki mieszkalne przy ul. Malczewskiego
- wieża ciśnień na WZGÓRZU HETMAŃSKIM adaptowana na kościół parafialny
- osiedle mieszkaniowe WZGÓRZE HETMAŃSKIE
- budynki mieszkalne punktowe przy pl. Grunwaldzkim
- osiedle mieszkaniowe na Pomorzanach przy ul. Budziszyskiej
- osiedla wielkopłytowe: os. Przyjaźni, os. Kaliny, os. Klonowica

- plomba narożna przy pl. Orła Białego/ul. Staromłyńskiej
- budynek biurowo-usługowy KONTAKT przy al. Niepodległości
- narożny budynek Pomorskiego Banku Kredytowego (obecnie PKO SA) przy ul. Bogurodzicy
- kościół na osiedlu Głębokie
- 11-kondygnacyjne punktowce typu H-10 (w tym zespół sześciu punktowców przy ul. Rynkowej, os. Komuny Paryskiej, os. Piastowskie, ul. Szczanieckiej)
- Filharmonia im. Mieczysława Karłowicza przy ul. Małopolskiej 48
- Osiedle KSIAŻĄT POMORSKICH
- Budynek Kapitanatu Portu przy ul. Jana z Kolna 9
- dawny Pawilon Centrali Zaopatrzenia Szkół CEZAS przy al. L. Rayskiego 1
- Aula Kopernikańska Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego, obecnie Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego - ul. Powstańców Wielkopolskich 72
- Kompleks zabudowy Arcybiskupiego Wyższego Seminarium Duchownego przy ul. Pawła VI
- Kaplica Matki Boskiej Fatimskiej przy ul. Struga
- dwa budynki wielorodzinne TBS przy ul. K. Kleberga.

Za podstawę doboru kryteriów oceny obiektów stanowiących dobra kultury współczesnej przyjęto uznany powszechnie fakt, że architektury współczesnej nie daje się ująć w kategoriach "klasycznej estetyki".

W obowiązującym planie zagospodarowania przestrzennego województwa na liście dóbr kultury współczesnej ujęto dodatkowo następujące realizacje, których wartości kulturowe oraz sposób ochrony będą weryfikowane na etapie sporządzania planów miejscowych:

- Zabudowa mieszkaniowa w ramach tzw. Śródmiejskiej Dzielnicy Mieszkaniowej, al. Papieża Jana Pawła II i pl. Lotników
- Szkoła podstawowa NA GŁĘBOKIEM przy ul. Jaworowej 41
- Teatr Letni im. Heleny Majdaniec w Parku Kasprowicza
- Pomnik Czynu Polaków - Jasne Błonia - Park Kasprowicza
- Pomnik Zwrotniczego - ul. Krzysztofa Kolumba
- Pomnik Sternika - Szczecin, al. Papieża Jana Pawła II
- Pomnik Braterstwa Broni - Cmentarz Centralny.

### **3.6. JEDNOSTKI OSADNICZE, PROCESY PRZEKSZTAŁCEŃ STRUKTURY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ SZCZECINA**

Administracyjny podział miasta dzieli je na cztery dzielnice: Śródmieście (wraz z Międzyodrzem), Północ, Zachód i Prawobrzeże. Dzielnice są jednostkami podziału administracyjnego stworzonymi dla celów statystyczno-organizacyjnych. Na ich terenie znajduje się 37 osiedli, będących jednostkami pomocniczymi, które w wyborach samorządowych wyłaniają spośród swoich mieszkańców rady osiedla.

Aktualny obszar miasta to efekt rozwoju przestrzennego miast Szczecin i Dąbie oraz podszczecińskich wsi, które w konsekwencji złąły się w zróżnicowaną strukturę miejską. Proces przekształceń jednostek osadniczych przebiegał na przestrzeni wieków i kształtował się różnie w zależności od lokalizacji wsi, jej roli w otoczeniu i kapitału ludzkiego. Niektóre z jednostek osadniczych wchłonęły mniejsze, dokonując ekspansji zabudowy i utrwaliły swoje nazwy administracyjne, jako nazwy osiedli. Inne wsie lub osady np. osady rybackie straciły na znaczeniu i wygasły bez utrwalania ich nazwy zwyczajowej. Dla zobrazowania procesów miejskich form osadniczych, przyjmując za cezury czasowe rok 1939 i czas obecny stwierdzono, że do roku 1939 w obecnych granicach miasta funkcjonowało 37 jednostek osadniczych.

W 1939 roku obszar Szczecina został powiększony o przylegające gminy (36 gmin i dwa okręgi majątkowe) oraz dwa miasta, tj. Dąbie i Police.

Wielowiekowy rozwój przestrzenny miasta zdeteminował podstawową strukturę funkcjonalno-przestrzenną, która po II wojnie światowej została zagospodarowana i w niezbędnym zakresie odtworzona ze zniszczeń wojennych.

W okresie powojennym Szczecin, pozbawiony dzielnicy staromiejskiej, rozwinął usługowe struktury śródmiejskie na terenie głównych ulic dzielnicy mieszkalnej z końca XIX i początku XX w. Stare Miasto zostało odbudowane, jako osiedle mieszkaniowe, co wykluczyło powrót na te tereny funkcji śródmiejskich, stąd obecnie Szczecin jest postrzegany, jako pozbawione „serca miasta”.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej, postępujący w poprzednich wiekach głównie w kierunku południowo-zachodnim (Gumieńce, Pogodno), został zahamowany i skierowany na obszary północne i prawobrzeżne. Większość zmian w strukturze wynikała z uprzywilejowywania terenów przemysłowych, częściowej likwidacji oficyn i rozgęszczenia śródmieścia oraz łatwości budowania dużych osiedli wielorodzinnych na terenach niezagospodarowanych.

Polityka gospodarcza w okresie powojennym eksploatowała rabunkowo istniejące struktury budowlane i przestrzenne, koncentrując się na odbudowie przemysłu, zagospodarowaniu terenów wojskowych, utrzymaniu portu, wypełnieniu struktur mieszkalnych, a następnie budowie wielorodzinnych osiedli mieszkaniowych. Ogólny niedostatek dóbr konsumpcyjnych oraz niska zamożność mieszkańców nie sprzyjały utrzymaniu dawnych obiektów handlowo-usługowych, nie wspominając o ich rozwoju, co skutkowało zaniechaniem inwestycji w miejskie funkcje centrotwórcze i usługowe. Część terenów rekreacyjnych, będących w doskonałej kondycji jeszcze kilka lat po wojnie i cieszących się popularnością wśród mieszkańców, została z czasem wyeksploatowana i uległa zniszczeniu z powodu braku środków na remonty i bieżące utrzymanie. W tym okresie doprowadzono do znacznej dekapitalizacji komunalnych zasobów mieszkaniowych, społecznych, przemysłowych i infrastrukturalnych.

Okres przemian ustrojowych uruchomił nowe mechanizmy rynkowe oraz zmianę podejścia do własności prywatnej. Żywiotowo rozwijający się handel, wolność gospodarcza dla przedsiębiorczości i brak parasola ochronnego dla sektora państwowego, poprzez system uwłaszczeń doprowadziły do utrwalenia przypadkowych i często niekorzystnych stanów władania gruntami. W wyniku komunalizacji nieruchomości zarządzanych przez administrację stopnia podstawowego i nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym, a także nieruchomości potrzebnych do realizacji zadań publicznych, miasto uzyskało majątek o niekomercyjnym charakterze.

Od początku największymi enklawami gruntów miejskich, możliwych, do co najmniej częściowego zagospodarowania na cele inwestycyjne, były i są: tereny okołolotniskowe w Dąbiu (ok. 80 ha), Ostrów Mieleński (ok. 137 ha) i Trzebusz (ok. 20 ha). Z komercyjnego wykorzystania gruntów wyłączone są tereny lasów ochronnych i zieleni miejskiej. Pozostałe tereny inwestycyjne pozostające we władaniu gminy, to zespoły działek w zróżnicowanych pod względem funkcji obszarach, Swobody ekonomiczne, rozwój indywidualnej przedsiębiorczości i dostępność finansowania ujawniły możliwości i potrzeby poprawy warunków zamieszkiwania dużej grupy mieszkańców. Gwałtownie wzrosło i utrzymuje się zainteresowanie zabudową mieszkaniową jednorodzinną i wielorodzinną przejawiające się:

- wzrostem zainteresowania terenami budowlanymi w dzielnicach Zachód i Północ oraz na obrzeżnych obszarach dzielnicy Prawobrzeże

- rozwojem zabudowy średniej i niskiej intensywności realizowanej przez Budownictwa Społecznego
- zdominowaniem rynku przez deweloperów, budujących zabudowę plombową i osiedlową wielorodzinną
- poszukiwaniem przez mieszkańców Szczecina terenów budowlanych i gotowych mieszkań w gminach ościennych
- spadkiem populacji mieszkańców śródmieścia na rzecz osiedli obrzeżnych i przygranicznych terenów mieszkaniowych gmin przyległych.

Inwestycje deweloperskie, szczególnie w początkowym okresie charakteryzujące się presją na tereny tańsze, pozostające nadal w użytkowaniu rolniczym i nieobjęte prawem miejscowym, są najczęściej realizacjami o stosunkowo niskim standardzie: stosunkowo mały metraż, niskiej jakości wykończenie i trwałość struktury budowlanej, brak infrastruktury towarzyszącej np. rekreacyjnej, niewystarczająca liczba miejscami postojowych, deficyt usług podstawowych i społecznych w bezpośrednim otoczeniu wynikający z lokalizacji na obrzeżach, niewystarczający transport publiczny do centrum.

Opisanym procesom towarzyszył dynamiczny rozwój motoryzacji. W efekcie przekroczone zostały nawet o 300% wskaźniki liczby pojazdów na tysiąc mieszkańców przyjmowane przed 1989 r. i dopuszczalne w starej zabudowie.

Do istotnej poprawy skomunikowania prawobrzeżnej części miasta z lewobrzeżną przyczyniła się w 2015 r. realizacja nowego połączenia tramwajowego (I etap budowy Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju).

### **3.7. OPIS STRUKTURY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ MIASTA**

Dynamiczny rozwój Szczecina po wschodniej stronie Odry oraz utrzymujące się ograniczenia przestrzenne i komunikacyjne na Międzyodrze spowodowały, że struktura miasta w naturalny sposób prowadzi do utworzenia dwubiegowego układu ośrodków centralnych: Prawobrzeże-Lewobrzeże. Struktura ta jest po obu stronach zaledwie zarysowana: centrum lewobrzeżne charakteryzuje koncentracja usług o znaczeniu ogólnomiejskim, regionalnym, krajowym i międzynarodowym; które zlokalizowane są głównie w Śródmieściu oraz w dzielnicy Zachód, natomiast na Prawobrzeżu kształtuje się centrum o znaczeniu lokalnym i podmiejskim, skierowanym na obsługę bezpośredniego otoczenia dzielnicy (w tym przyległe tereny gmin sąsiednich).

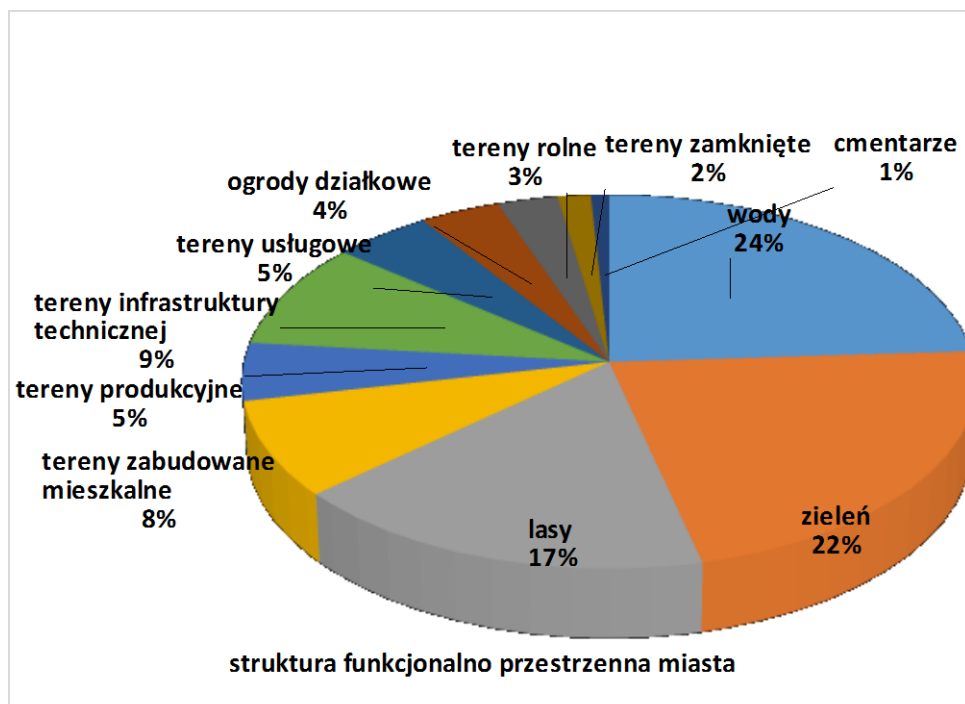
Usługi, produkcja i składowanie w lewobrzeżnej części miasta koncentrują się na obszarach: wzdłuż Odry (Skolwin, Stołczyn, osiedle Drzetowo, Międzyodrze, Pomorzany) oraz w osiedlu Gumieńce, a w prawobrzeżnej części miasta w osiedlach: Dąbie i Słoneczne (pomiędzy ul. Struga, ul. Pomorską a linią i stacją kolejową Szczecin-Dąbie, w rejonie ul. Kniewskiej i ul. Lubczyńskiej), Załom (ul. Kabłowa), Żydowce-Klucz (ul. Transportowa), Płonia-Śmierdnica-Jezierzyce (Szosa Stargardzka, ul. Tartaczna, ul. Balińskiego).

Koncentracja funkcji portowej ma miejsce na terenach Międzyodrza oraz na lewym brzegu Odry Zachodniej - w granicach obszaru portu morskiego.

Zasadniczą funkcją na terenie miasta, we wszystkich dzielnicach poza Międzyodrzem i częściowo prawobrzeżem (dedykowanym funkcji transportu oraz produkcji i składów), jest funkcja mieszkaniowa i związane z nią usługi.

W Szczecinie koncentruje się 5 głównych grup funkcji metropolitalnych, nie w pełni realizowanych z powodu braku prawnego umocowania. Są to: funkcja decyzyjno-kontrolna

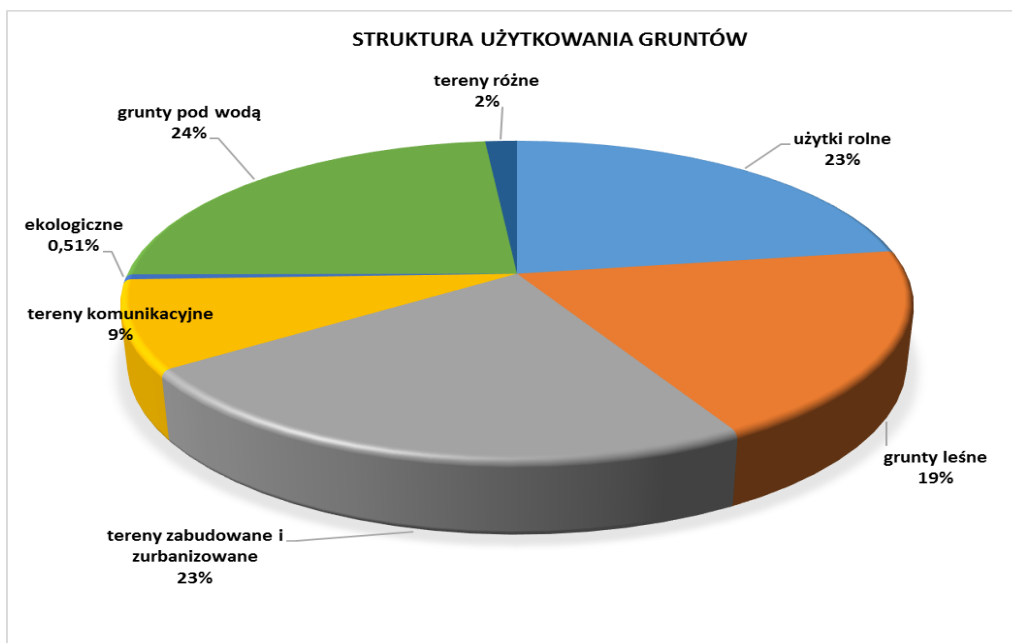
(administracyjna), ośrodka przedsiębiorczości (koncentracji biznesu), ośrodka nauki i innowacji (w sferze B&R i rynku pracowników innowacyjnych), HUB dla przepływów wielobranżowych oraz kulturalna (w zakresie edukacji kulturalnej oraz dostępu do kultury wysokiej). Szczeciński obszar metropolitalny cechuje znaczne zróżnicowanie funkcjonalne gmin (od satelitarnych/lokalnych zasobów pracy do samodzielnych centrów gospodarczych) oraz zróżnicowana intensywność ich powiązań z miastem rdzeniowym (od postępującej integracji społeczno-gospodarczej do powiązań sieciowych i administracyjno-gospodarczych).



Rys. nr 5. Struktura funkcjonalno-przestrzenna miasta.

### 3.8. STRUKTURA UŻYTKOWANIA I STAN PRAWNY GRUNTÓW

Licząca 300,60 km<sup>2</sup> powierzchnia miasta Szczecina charakteryzuje się dużą trwałością w stosunku do lat ubiegłych. Do istotnych w ostatnich latach zmian należy zaliczyć przejęcie przez gminę Police 24 ha gruntów w związku ze zmianą przebiegu granic Szczecina, będącą konsekwencją uznania wniosku mieszkańców osiedla rzemieślniczego przy ul. Ofiar Stutthofu.



Rys. nr 6. Struktura użytkowa gruntów w 2020 r.

W strukturze użytkowania gruntów wyraźnie dominują kompleksy przyrodnicze, które łącznie z użytkami rolnymi stanowią prawie 65% powierzchni miasta. Liczne wody stojące i płynące oraz różne formy terenów zieleni mają ogromne znaczenie ekologiczne i korzystny wpływ na jakość życia w mieście. Kształtują też w istotnym stopniu wizerunek Szczecina, wzbogacając jego walory krajobrazowe. Dodatkowo atrakcyjność krajobrazu podnosi urozmaicona rzeźba terenu. Wielki potencjał wód i terenów zielonych dla rozwoju funkcji sportowych, rekreacyjnych i turystycznych jest słabo wykorzystany, wymaga większego zagospodarowania.

Walory przyrodnicze łącznie z ciekawymi rozwiązaniami kompozycyjnymi ulic, placów oraz zachowaną eklektyczną zabudową Śródmieścia i osiedli willowych, można zaliczyć do najcenniejszych i najciekawszych elementów historycznie ukształtowanego wizerunku Szczecina.

Struktura użytkowania gruntów ulega niewielkim, ale sukcesywnym zmianom będącym skutkiem procesów urbanizacji (34,50%). Wzrasta powierzchnia obszarów zabudowy mieszkaniowej i usług oraz powierzchnia terenów pod drogami. Systematycznie maleje natomiast udział gruntów zakwalifikowanych, jako rolne. W części są to już grunty wyłączone z produkcji rolnej, podzielone na niewielkie obszarowo działki - traktowane, jako grunty budowlane.

W strukturze własności gruntów zdecydowanie dominują zasoby publiczne. Tereny gminne oraz Skarbu Państwa łącznie zajmują prawie 74% powierzchni miasta. Do największego właściciela, Skarbu Państwa, należą głównie grunty pod wodami (60% powierzchni gruntów Skarbu Państwa), z czego przeważającą większość stanowią wody jeziora Dąbie oraz lasy i grunty leśne (22% powierzchni). Gmina jest największym właścicielem terenów zurbanizowanych. Drogi i grunty rolne zajmują łącznie 57% powierzchni gruntów komunalnych. Do osób fizycznych należy przede wszystkim pozostała część użytków rolnych (2/3 zasobu gruntów tych właścicieli) oraz część terenów zurbanizowanych. Grunty będące w użytkowaniu wieczystym różnych podmiotów zajmują prawie 12% powierzchni Szczecina.



Zauważalnym trendem w strukturze własnościowej gruntów Szczecina jest spadek udziału terenów Skarbu Państwa, w tym głównie użytków rolnych oraz malejący udział gruntów komunalnych oddanych w użytkowanie wieczyste. Systematycznie rośnie natomiast powierzchnia gruntów stanowiących własność osób fizycznych, do których należy coraz więcej terenów zabudowanych.

### 3.9. DZIELNICA ŚRÓDMIEŚCIE I MIĘDZYODRZE

Obszar Śródmieścia to tereny o bardzo dużym zróżnicowaniu funkcjonalnym i fizjonomycznym. W Śródmieściu funkcjonuje centrum miasta i dzielnicy. Dominuje tu intensywna zabudowa mieszkaniowo - usługowa i usługowa. Jest to obszar lokalizacji głównych funkcji miejskich i metropolitalnych, w szczególności: administracji publicznej i funkcji usługowych. Substancja budowlana dzielnic pomimo intensywnych działań rewitalizacyjnych wykazuje wysokie zużycie techniczne, dotyczy to zwłaszcza historycznych struktur mieszkalnych i kompleksów usługowych. Funkcje centrotwórcze, w tym dobre wyposażenie w infrastrukturę społeczną powodują, że w Śródmieściu jest największa koncentracja miejsc pracy, to najczęstszy cel podróży mieszkańców całego miasta.

Strukturę budowlaną w głównej mierze stanowi zabudowa historyczna wypełniająca XIX-wieczny układ urbanistyczny o wysokich walorach kompozycyjnych i dużej wartości kulturowej oraz staromiejski układ urbanistyczny z kontynuowanym procesem restytucji kwartałów zabudowy Podzamcza.

W obrębie Śródmieścia, w strefie przyodrzańskiej, na terenie osiedla Drzetowo-Grabowo znajdują się obiekty związane z gospodarką morską, głównie przemysłem stoczniowym, stanowiące południowe ogniwo pasma przemysłowego sięgającego aż do Polic. W rejonie ul. Kolumba, w dawnych obiektach poprzemysłowych, koncentruje się handel hurtowy i wielkogabarytowy. Znaczącą część obszaru południowego śródmieścia zajmują tereny wojskowe zlokalizowane w rejonach ulic Narutowicza, Potulickiej, Sowińskiego i Kusocińskiego, w tym obiekty przekazane na cele cywilne - przejęte przez wyższe uczelnie.

Międzyodrze jest obszarem wielkoprzestrzennej reurbanizacji, funkcje portowe i towarzysząca im działalność gospodarcza migrując na nowe tereny powoli uwalniają tereny przejmowane na funkcje ogólnomiejskie. Proces ten został już zapoczątkowany, znajdując ugruntowanie w prawie miejscowym i działaniach inwestycyjnych, m.in: Morskie Centrum Nauki, port jachtowy z plażą, modernizacja nabrzeży - wybudowanie bulwarów i zapoczątkowana rewitalizacja obiektów Starej Rzeźni. Oczekuje się, że proces przekształceń obszaru przyspieszy po udrożnieniu dostępu drogowego do portu i pogłębieniu toru wodnego.

Miasto i podmioty prywatne kontynuują proces przekształcenia wysp Łasztowni i Kępy Parnickiej w nowe struktury śródmiejskie i adaptację terenów zwalnianych z funkcji portowych. Tempo tego procesu wyznaczają: potencjał inwestycyjny miasta w sferze infrastruktury i zagospodarowania terenów publicznych, ograniczenia w zakresie renowacji i rewitalizacji będącego pod ochroną konserwatorską układu zabudowy Starej Rzeźni i dynamika relokacji działalności gospodarczej uzależniona od ekonomiki funkcjonowania przedsiębiorstw w tej lokalizacji i powstawania logistycznej suprastruktury portowej.

Międzyodrze, w części objętej granicami portu morskiego, jest pozbawione zabudowy mieszkaniowej, zdominowane jest funkcją portu i usług okołoportowych. Na pozostałej części obszaru koncentrują się funkcje transportowe, zarówno łączące port z zapleczem lądowym, jak i tranzyt wewnątrzmijski pomiędzy lewobrzeżem i prawobrzeżem. Dominującą rolę odgrywają układy komunikacji kolejowej, drogowej i wodnej. Międzyodrze to, po śródmieściu, drugie

ważne skupisko miejsc pracy. W części południowej obszaru dominują wymagające ochrony łąki, łągi i lasy wraz z systemem kanałów w obrębie Wyspy Puckiej i Ostrowa Bryneckiego.

### 3.10. DZIELNICA PÓŁNOC

Dzielnica Północ to zbiór historycznie samodzielnych wsi z przestrzenią rolniczą, powiązanych wspólnymi ciągami komunikacji drogowej i kolejowej, które zostały silnie zurbanizowane w paśmie nadodrzańskim. W obszarze wysoczyzny tarasu górnego do połowy XX wieku pozostawały obszarem o charakterze rolniczo-rzemieślniczym. Zagospodarowanie dzielnicy ma charakter pasmowy z kilku terenami węzłowymi, będącymi centrami osiedli: pasmo dolne, nadodrzańskie to głównie tereny komercyjnych funkcji przemysłowo-portowych, pasmo krawędziowe, zagrożone zjawiskami geodynamicznymi, to strefa zieleni zabezpieczającej i krajobrazu otwartego, wykorzystywana na zieleń publiczną, ogrodnictwo, sady i ogrody działkowe, także tereny osuwisk oraz pasmo wysoczyzny Wzgórz Warszawskich pełniące funkcje terenów rozwoju zabudowy atrakcyjnych dla intensywnie rozwijającego się tu mieszkalnictwa i usług ze znacznymi jeszcze obszarami terenów porolniczych przeznaczanych przez ich właścicieli na cele budowlane.

Na Wysoczyźnie Warszawskiej rozlokowana jest przede wszystkim zabudowa o funkcji mieszkaniowej. Część terenów mieszkaniowych zlokalizowana w sąsiedztwie dzielnicy śródmiejskiej charakteryzuje się wysoką intensywnością zagospodarowania (osiedla wielorodzinne: Książąt Pomorskich, Bandurskiego, Drzetowo). W miarę oddalania się od centrum intensywność zmniejsza się. W osiedlach: Warszewo, Bukowo, Gołęcino-Goćław, Skolwin dominuje zabudowa jednorodzinna. W osiedlu Żelechowa, w części zachodniej dominuje zabudowa jednorodzinna, w części wschodniej, przy Odrze znajduje się głównie zabudowa wielorodzinna. W osiedlu Stołczyn zlokalizowana jest ekstensywna zabudowa wielorodzinna, uzupełniana sukcesywnie głównie średniowysoką zabudową wielorodzinną (budownictwo socjalne). Szczególną formą dzielnicy są założenia ruralistyczne o średniowiecznej proveniencji w rejonach: ul. Inwalidzkiej (Skolwin), w rejonie ulic: Kościelna, Nehringa (Stołczyn) oraz w rejonie ulic: Szczecińska, Poznańska (Warszewo). Tereny dawnych wsi zachowały niwę siedliskową, część zabudowy zagrodowej, i częściowo niwę uprawową, z charakterystycznym podziałem pól.

Zróżnicowanie krajobrazowe, urozmaicona konfiguracja terenu czynią dzielnicę atrakcyjną pod względem mieszkaniowym oraz rekreacyjnym. W obszarze dzielnicy znajdują się leśne enklawy Puszczy Wkrzańskiej oraz wartościowe obszary przyrodnicze objęte różnymi formami ochrony przyrody, predysponujące do rozwijania funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej.

Podstawowe funkcje dzielnicy od lat ulegają przekształceniom, za którymi nie nadążają zmiany infrastrukturalne, techniczne i społeczne. Barierami rozwoju dzielnicy są: zdekapitalizowane tereny poprzemysłowe pasma dolnego, stan dróg nieodpowiadający obecnym potrzebom i intensywności ruchu pojazdów, w tym rosnącego udziału transportu ciężkiego, znaczna ilość prywatnych terenów o podziałach rolnych, wolne w porównaniu z rozwojem zabudowy (głównie deweloperskiej) tempo uzbrajania terenów, słabe nasycenie usługami społecznymi i związanymi z obsługą mieszkańców. Pomimo różnej dynamiki rozwoju pasm i wskazanych deficytów wyposażenia dzielnicy w paśmie górnym rejestruje się znaczny (dominujący w mieście) przyrost zabudowy mieszkaniowej.

### 3.11. DZIELNICA ZACHÓD

Dzielnica Zachód, podobnie jak Północ, jest zróżnicowaną strukturą dawnych samodzielnych ośrodków wiejskich, dość dobrze powiązanych z centrum pomimo dystansu do śródmieścia podobnego jak na północy miasta. Dzielnicę charakteryzuje intensywna urbanizacja, typowa dla wcześniejszego i obecnego okresu rozwoju miasta. Podobnie w pasie nadodrzańskim można wyróżnić strefę przemysłową w układzie pasmowym podlegającą restrukturyzacji oraz strefę krawędziową. Jest to układ zdecydowanie mniejszy obszarowo i silniej zagospodarowany, choć pasmo nadrzeczne ma charakter ekstensywny o cechach zaniedbania, pomimo rozlokowania tu strategicznej infrastruktury komunalnej.

Pasma na terasie wyniesionej ponad poziom doliny rzecznej, pełni funkcje mieszkaniowe, usługowe i komercyjne (ogólnomiejskie i dzielnicowe), z przewagą funkcji mieszkaniowej o średniej i dużej intensywności. Podobnie kształtuje się struktura pasa sąsiadującego ze śródmieściem, dalej w kierunku zachodnim znajdują się tereny dawnych wsi z zachowanymi układami ruralistycznymi - Osów, Krzekowo, Gumieńce, obudowane, tworzącymi miasto ogród, wielkoobszarowymi osiedlami mieszkaniowymi - Pogodno, Niemierzyn, z terenami wojskowymi, terenami zieleni rekreacyjnej i resztkami zdegradowanego przemysłu.

Dzielnica w strefie styku ze Śródmieściem kontynuuje jego intensywne zagospodarowanie, koncentrację usług i jest bardzo dobrze wyposażona w infrastrukturę społeczną.

Północna część dzielnicy to głównie obszary lasów, parków, ogrodów działkowych, z enklawami jednorodzinnych osiedli mieszkaniowych. Cała dzielnica od Puszczy Wkrzańskiej na północy do rzeki Odry na południu jest bogato wyposażona w zielen przydomową i wydzieloną, tworzącą zintegrowany system połączeń ekologicznych z terenami zieleni Śródmieścia.

Przestrzeń dzielnicy jest już w większości wypełniona strukturami zabudowy mieszkaniowej. Istniejące, niewielkie rezerwy terenów pod zabudowę mieszkaniową położone są na terenie Krzekowa i Osowa (zabudowa jednorodzinna) oraz na terenie Gumieniec, w jego zachodniej części (zabudowa wielorodzinna).

### 3.12. DZIELNICA PRAWOBRZEŻE

Dzielnica Prawobrzeże obejmuje wschodnią część miasta, złożoną z dawnych samodzielnych wsi wokół miasta Dąbie. Obecnie w wyniku urbanizacji pasmowej, wykształcona jest w formie "palczastej" w kierunku do: Gryfina, Stargardu, Pyrzyc i Goleniowa. Lokalnym centrum Szczecina na Prawobrzeżu jest obszar koncentracji usług dzielnicowych przy arterii wjazdowej do Szczecina, ul. A. Struga. Na kształt i rozkład terenów zainwestowania miejskiego w dzielnicy miała wpływ przedtransformacyjna polityka przestrzenna prowadząca do powstania w tym rejonie dużych, spółdzielczych skupisk zabudowy mieszkaniowej oraz przebieg głównych tras wylotowych z miasta, głównie przebieg linii kolejowej, ul. A. Struga oraz autostrady A6. Zabudowa moderowana była strefą nalotów lotniska w Dąbiu oraz uwarunkowaniami środowiska naturalnego mając wpływ na ukształtowanie wysokościowe zabudowy oraz jej rozmieszczenie nadwodne i śródleśne, a także przebieg terenów komunikacyjnych. Obszar starego miasta Dąbia zachował czytelny historyczny układ ulic i część zabudowy, pełni funkcję osiedlowego ośrodka usług komercyjnych i społecznych. Zachowała się działalność produkcyjna w rejonie ul. Pomorskiej, a obszar w rejonie ul. Andrzeja Struga i ul. Wiosennej zdominowany został przez handel wielkopowierzchniowy i usługi, w tym świadczone na rzecz podmiotów gospodarczych.

Dzielnicę Prawobrzeże zamieszkuje około 80 tys. mieszkańców Szczecina (25%). Dzielnica pełni wszystkie podstawowe dla nich funkcje, takie jak: mieszkalnictwo, usługi, produkcja

i logistyka, dystrybucja oraz rekreacja i dodatkowo turystyka wodna i funkcje lotnicze. Wzrasta koncentracja funkcji usługowych o charakterze ogólnomiejskim i dzielnicowym, głównie handel, administracja publiczna, sport i rekreacja, a także usługi oświaty i ochrony zdrowia. Bezpośrednie połączenie linią Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju z centrum i lewobrzeżną częścią miasta koncentrującą miejsca pracy i usługi związane ze spędzaniem czasu wolnego znacznie podniosło standard zamieszkania mieszkańców tej dzielnicy.

Na obrzeżach dzielnicy znajdują się duże kompleksy leśne: Puszcza Goleniowska, Szczeciński Park Krajobrazowy "Puszcza Bukowa". Do dzielnicy należy rozległy akwen jeziora Dąbie z terenami na południe od jeziora Małe Dąbie, będącymi miejscem lokalizacji zespołu nadwodnych usług turystyczno-wypoczynkowych oraz lotniska sportowego. Przewiduje się kontynuację rozwoju zabudowy turystycznej i apartamentowej w tym rejonie.

Duże zróżnicowanie krajobrazowe, urozmaicona konfiguracja terenu czynią dzielnicę atrakcyjną pod względem mieszkaniowym, rekreacyjnym i turystycznym. Duży udział powierzchni objętych różnymi formami ochrony przyrody (obszary Natura 2000) wymaga dostosowania rozwoju funkcji rekreacyjno-sportowej i intensyfikacji zagospodarowania brzegów jeziora Małe Dąbie do uwarunkowań przyrodniczych, chroniąc obszar przed powstaniem zbyt dużych kompleksów turystycznych. Atutem, przesądzającym o atrakcyjności obszaru będzie realizacja infrastruktury rekreacyjno-sportowej w formule rozproszonej, mało- i średnioskalowej.

Pomimo zaburzeń zabudową współczesną, wartościowy pozostaje urbanistyczny układ kompozycyjny Starego Dąbia, z wyodrębnionym zespołem historycznym podlegającym ochronie konserwatorskiej oraz obszarami niezagospodarowanych terenów komunalnych, będących szansą rozwojową dzielnicy, jako wieloaspektowego ośrodka turystycznego. Istotne fragmenty tej struktury wypełniły realizacje zespołów mieszkaniowych TBS.

Jednym z deficytów dzielnicy jest niewystarczająca liczba miejsc pracy oraz związana z tym konieczność długich dojazdów do lewobrzeżnej części miasta - Śródmieścia. Rekompensowane jest to częściowo utworzeniem w 2014 r. specjalnych stref ekonomicznych w rejonie Trzebusza i Dunikowa, skomunikowanych nowymi ulicami oraz nowym węzłem Dąbie autostrady A6. Znaczącym problemem jest dostępność usług kultury wysokiej i ośrodków animacji kultury dla dzieci i młodzieży. Lukę tę wypełniają częściowo szkoły publiczne.

### **3.13. OBSZARY MIASTA O SZCZEGÓLNYM ZNACZENIU**

W strukturze Miasta występują obszary, które ze względu na ogólną dostępność, intensywność interakcji mieszkańców oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne, przedstawiają szczególne znaczenie dla jakości życia i wzmacniania spójności społecznej mieszkańców oraz wizerunku miasta. Obszary te tworzą strukturę powiązanych ze sobą przestrzeni o zróżnicowanej randze. Wyróżnić można reprezentacyjne przestrzenie śródmiejskie i „standardowe” (ulice i place oraz skwery

o dostępie publicznym) oraz przestrzenie o znaczeniu lokalnym takie, jak centra osiedlowe, osiedlowe place i ulice oraz tereny rekreacji o dostępie publicznym i swobodnej lokalizacji, w tym:

- skwery, bulwary, ogrody i parki miejskie
- centra sportowo-rekreacyjne
- kąpieliska i plaże miejskie
- obszary zabudowy historycznej

- parki leśne z infrastrukturą powstałą na planie urządzenia lasów (polany leśne, Syrenie Stawy).

Odrębnym obszarem o szczególnym znaczeniu dla wizerunku miasta jest teren lotniska sportowego w Dąbiu, który ma istotne znaczenie dla powiązań widokowych prawobrzeżnej części miasta, a wraz z sąsiednimi nadwodnymi terenami sportowo-rekreacyjnymi posiada potencjał wywołania nowych interakcji mieszkańców i podniesienia jakości życia.

### 3.14. MIEJSKIE OBSZARY REPREZENTACYJNE

Obszary reprezentacyjne miasta tworzone są przez tereny związane z obiektami i instytucjami (siedziby administracji publicznej, gospodarczej, placówki obsługi finansowej, prawnej, instytucje kultury, wystawiennictwa, przestrzenie publicznych imprez, przestrzenie zainteresowania turystycznego) oraz przez pozostałe założenia o charakterze wielkomiejskim nasycone funkcjami handlowo-usługowymi i rekreacyjnymi.

Zasadniczą częścią obszarów reprezentacyjnych są przestrzenie publiczne, które odzwierciedlają kondycję i tożsamość cywilizacyjno-społeczną, materialną i kulturową miasta i jego mieszkańców. Jako takie stanowią one dobro publiczne wspólnie użytkowane, a ich odpowiednie kształtowanie leży w interesie publicznym - jest istotnym narzędziem w budowaniu lokalnego kapitału społecznego, publicznym dobrem i zasobem wspólnoty mieszkańców.

Identyfikując obszary miasta o szczególnym znaczeniu brano pod uwagę ich potencjał, na który składają się: stwierdzone wartości materialne i niematerialne, tradycja miejsca, więzi społeczne mieszkańców i określone aktywności społeczne związane z przestrzeniami miasta.

Identyfikacji dokonano wg następujących kryteriów:

- usytuowanie/rola centrotwórcza w strukturze miasta:
  - a) wzmacniające centrum (w obszarze ścisłego centrum i doprowadzające do centrum)
  - b) stymulujące mobilność pieszą, rowerową, aktywność turystyczną, rekreacyjną
- fizjonomia i skala założenia, np.: czytelne o zamkniętej kompozycji i charakterystyczne dla fizjonomii Szczecina, układ osi kompozycyjnych, bulwarów z szeregiem placów publicznych, obiektami usług publicznych, lub osiedla o zdefiniowanej kompozycji
- koncentracja lub bezpośrednie sąsiedztwo usług o znaczeniu ponadlokalnym, atrakcyjność oferty programowo-funkcjonalnej
- miejsce, jako istotny cel podróży mieszkańca lub turysty, intensywność użytkowania wynikająca np. z: koncentracji usług, ich atrakcyjności i asortymentu, specyfiki otoczenia, stworzenia komfortowego środowiska dla pieszych i rowerzystów, z dogodnych powiązań z komunikacją publiczną, z innych wartości użytkowych, kulturowych (zabytków), tradycji miejsca, intensywności interakcji społecznych wyrażających mieszkańców, wartości emocjonalnych lub estetycznych
- użytkownik przestrzeni: mieszkaniec miasta, mieszkaniec osiedla, klient, pracownik, turysta.
- pozostałe przestrzenie, które posiadają porównywalną intensywność i proporcje rozłożonych funkcji, głównie kwartały zabudowy wielorodzinnej śródmiejskiej i osiedla styczne do centrum.

Przestrzenie o szczególnym znaczeniu dla tożsamości Szczecina to: Stare Miasto Szczecina i jego otoczenie stanowiące śródmieście z XIX-wieczną zabudową, Łasztownia, jako dawna portowa

wyspa oraz Stare Miasto Dąbia. Te trzy obszary o bardzo zróżnicowanych uwarunkowaniach wymagają zintegrowania i odtworzenia powiązań funkcjonalno-przestrzennych.

Do miejskich obszarów reprezentacyjnych, które posiadają wybitną wartość urbanistyczną, architektoniczną, kulturową i społeczną, ale wciąż wymagają zorganizowanych i szczególnych działań organizacyjno-inwestycyjnych należą:

- Zamek Książąt Pomorskich wraz z bezpośrednim otoczeniem (obiekt mieści: siedzibę Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego, Operę i Operetkę, galerie wystawiennicze oraz inne placówki kulturalne)
- obszar Podzamcza pomiędzy ulicami: Panieńską, Mściwoja a Bulwarem Piastowskim (z Ratuszem Staromiejskim, obecnie Muzeum Miasta Szczecina), kościół św. Jana Ewangelisty z otoczeniem, Nabrzeże Wieleckie
- górny taras Starego Miasta - Katedra św. Jakuba wraz z ul. św. Jakuba - pl. Orła Białego, zespół pałaców i rezydencji
- obszar pomiędzy: kościołem Piotra i Pawła - pl. Solidarności - pl. Hołdu Pruskiego z Bramą Królewską - pl. Żołnierza Polskiego z Muzeum Narodowym, Galerią i Klubem „13-Muz” - ul. Korsarzy
- oś ul. ks. kard. Wyszyńskiego - pl. Brama Portowa - pl. Zwycięstwa
- pl. Tobrucki - pl. Ratuszowy z ratuszem - pl. St. Batorego - aleja 3 Maja - pl. Zawiszy Czarnego
- obszar Wałów Chrobrego z gmachami: Urzędu Wojewódzkiego, Muzeum Narodowego i Teatru Współczesnego oraz gmachem Akademii Morskiej - placami Obrońców Westerplatte, A. Mickiewicza, Parkiem Żeromskiego, ul. Jana z Kolna z gmachem Teatru Polskiego, Nabrzeże Wieleckie
- Aleja Jana Pawła II przecinająca: pl. Lotników, pl. Grunwaldzki i zamknięta budynkiem siedziby Urzędu Miasta oraz terenami zieleni urządzonej - Jasne Błonia - Park Kasprowicza - Las Arkoński - Jezioro Głębokie
- oś: ul. B. Krzywoustego z pl. T. Kościuszki, oś al. Wojska Polskiego obudowana zwartą zabudową śródmiejską oraz zabudową rezydencjonalną
- oś: aleja Piastów - pl. Szarych Szeregów - ul. Marszałka Piłsudskiego z placami Odrodzenia, Grunwaldzkim, Rodła
- pl. Zgody - pasaż Bogusława X - pl. Zamenhofska - ul. Jagiellońska - pl. Lotników – al. Niepodległości
- wyspa Łasztownia z bulwarami nadwodnymi i historycznym zespołem zabudowy i zagospodarowania przemysłowego portu - dawna rzeźnia miejska, port wolnocłowy
- Stare Miasto Dąbia.

### 3.15. LOKALNE CENTRA USŁUGOWE

Obszar miasta jest zróżnicowany fizjonomicznie w ramach jednostek osadniczych i zespołów urbanistycznych, posiada lokalne centra usługowe (subcentra) uwzględniające specyfikę miejsca i potrzeby wspólnoty mieszkańców osiedla. Tworzą one zróżnicowaną strukturę jakościową i ilościową w ramach osiedli. Niezależnie od stopnia wykształcenia programu usługowego subcentra pełnią zasadniczą rolę w integracji społecznej i gospodarczej lokalnej wspólnoty. Dostępność w miejscu zamieszkania podstawowego programu usługowego zabezpieczającego potrzeby codzienne mieszkańców znacząco obniża transportochłonność osiedla.

W celu identyfikacji lokalnych centrów usługowych (subcentrów) na terenie miasta przyjęto następujące kryteria:

- koncentracja obiektów o zróżnicowanych funkcjach centrotwórczych, zaspokajających podstawowe, codzienne potrzeby (usługi, w szczególności handel, gastronomiczne, ochrony zdrowia, oświaty, kultury, edukacji pozaszkolnej, kultury fizycznej, sakralne i inne), występujących w grupie min. trzy funkcje i w odległości od siebie nie większej niż 150 m; nie wskazano pojedynczych obiektów
- znaczna koncentracja usług osiedla lub występuje potrzeba i możliwość rozbudowy programu istniejącego lokalnego centrum usługowego
- obszar posiada cechy węzłowe - znajduje się na istotnych powiązaniach komunikacyjnych, przede wszystkim komunikacji publicznej lub posiada inne cechy ośrodka osiedla
- przestrzeń jest użytkowana i chętnie odwiedzana przez mieszkańców lub z powodu innych uwarunkowań sprzyja budowaniu więzi lokalnych i poprawie jakości zamieszkania
- przestrzeń przedstawia wartość użytkową, kulturową, bądź stanowi wyróżniający się układ kompozycyjny np. dawne nawsie układów ruralistycznych.

Na mapie 1 UWARUNKOWAŃ wskazuje się, według przyjętych powyżej kryteriów, lokalne centra osiedlowe do utrwalenia, uzupełnienia, wzmocnienia lub rozbudowy według potrzeb. Centrum miasta stanowi wielofunkcyjna zabudowa śródmiejska, jako obszarowa koncentracja usług o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym.

### **3.16. OBSZARY WYMAGAJĄCE PRZEKSZTAŁCEN - OBSZARY ZDEGRADOWANE, OBSZARY DO REWITALIZACJI<sup>8</sup>**

1. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego wskazuje inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym. Na terenie Szczecina i SOM zalicza się do nich m.in.:

- Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT SOM), w tym m.in. budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, budowa węzłów przesiadkowych (Łękno, Głębokie, Dworzec Górny (kolejowo-autobusowy) w Szczecinie
- Obszary strategicznej interwencji wymienione w PZPWZ
- budowa Zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police-Święta
- modernizacja linii kolejowych nr 408 i 409 Szczecin Główny-granica państwa
- modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny-Szczecin Dąbie
- odbudowa linii kolejowej Szczecin Dąbie-Szczecin Główny
- modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m.

2. Transformacja funkcjonalno-przestrzenna wysp Międzyodrza - projekt wieloprzestrzennej reurbanizacji (Łasztownia, Wyspa Grodzka, Kępa Parnicka, Wyspa Zielona)

Obszar Międzyodrza, będący szczególnie ważnym obszarem dla tożsamości miasta, ma olbrzymie znaczenie dla prawidłowego rozwoju struktury miejskiej, rozwoju idei miasta zwartej i funkcji miasta metropolitalnego. Teren Międzyodrza, wraz z jeziorem Dąbie, leży w granicach międzynarodowego korytarza ekologicznego i obszaru węzłowego, pełniących ważną rolę w procesie migracji roślin i zwierząt. Występujące tu cenne siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt zostały objęte ochroną w ramach sieci Natura 2000. Obszar ten posiada również olbrzymie walory do uprawiania turystyki wodnej, a także przyrodniczej.

<sup>8</sup> Obszary zmarginalizowane, tracące funkcje społeczno-gospodarcze.

Obejmuje cztery wyspy: Łasztownię, Wyspę Grodzką, Kępę Parnicką i Wyspę Zieloną o układzie i powiązaniach przestrzenno-funkcjonalnych pozwalających zrealizować kompletny program centrotwórczy nad wodą dla miasta rdzeniowego i jego obszaru funkcjonalnego. Powierzchnia 4 wysp wynosi 100 ha.

Obszar Międzyodrza to tereny ekstensywnego zagospodarowania obiektami magazynowymi, produkcyjnymi i usługowymi, częściowo związanymi z obsługą portu rzeczno- i morskiego oraz stoczni. Występują tutaj nieliczne obiekty mieszkalne będące pozostałością zabudowy przedwojennej. Odbudowa relacji funkcjonalno-przestrzennych z rzeką jest zadaniem strategicznym i wymaga przekształceń w obrębie przestrzeni miasta, które będą skutkować relokacją istotnej części funkcji miastotwórczych wzdłuż brzegów Odry.

Cechy tego obszaru to:

- **silnie związki krajobrazowe** obszaru wysp z częścią lewobrzeżną miasta (widoki z/na)
- **bardzo dobrze zachowany krajobraz kulturowy** z istniejącymi zespołami zabytkowymi wpisanymi do rejestru zabytków
- **przebieg Trasy Zamkowej**, trwałego elementu układu przestrzenno-funkcjonalnego o negatywnych cechach krajobrazowych, łączącego obszary miasta i służącego m.in. obsłudze portu
- **obecność funkcji portowych, produkcyjnych, składowych**, która generuje uciążliwości i determinuje sąsiedztwo
- **bardzo trudne warunki gruntowo-wodne** (kosztowność budowli podziemnych, opłacalność inwestycyjna dla intensywnego zagospodarowania wynikająca z konieczności wykonania specjalistycznych fundamentów)
- niewystarczająca infrastruktura techniczna
- dogodna i atrakcyjna lokalizacja dla zagospodarowania scalającego funkcjonalnie obie części Szczecina.

Kontynuowane jest strategiczne zadanie rewitalizacji i reurbanizacji obszaru Międzyodrza. Realizowana jest przebudowa układu komunikacyjnego, w tym poprawa dostępności transportowej portu morskiego w Szczecinie. Rozpoczęto zagospodarowanie i zabudowę wysp. **Łasztownia i Stare Miasto** łącznie stanowią priorytetowy obszar inwestycyjny - projekt wieloprzestrzenny w obszarze Centrum o dostępie do najwyższej ocenianych wartości funkcjonalno-przestrzennych. Od 1994 roku Łasztownię wskazuje się, jako obszar usług centrotwórczych, który razem z lewobrzeżną częścią centrum będzie tworzył kompletny program centrum miasta. Rewitalizacja Łasztowni następuje poprzez wprowadzenie tam nowych ponadlokalnych funkcji ogólnomiejskich (np. kulturalnych - Centrum Stara Rzeźnia, rozpoczęta budowa Morskiego Centrum Nauki) w miejsce wygaszanych funkcji produkcyjnych, składów i magazynów terenów portowych.

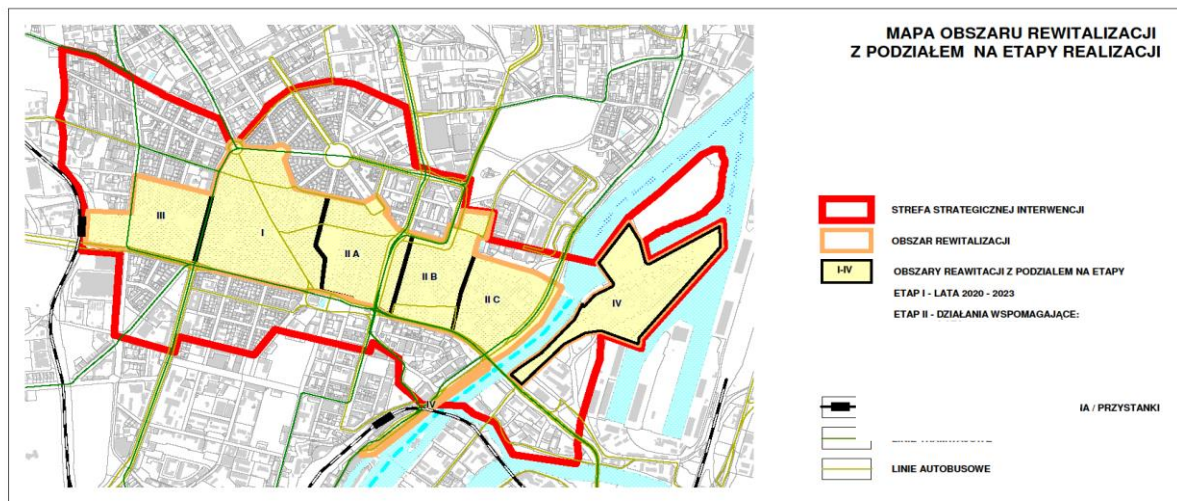
Główną potrzebą jest budowa nowych przepraw mostowych, m.in. mostu Kłodnego, które wzmocnią funkcjonalne związki wyspy z centrum i Starym Miastem i staną się silnym uwarunkowaniem formalnym i funkcjonalnym do dalszych przekształceń Łasztowni.

**Kępa Parnicka i Wyspa Zielona** – rozpoczęto zagospodarowanie i zabudowę wysp jako zaplecza usługowo-mieszkalnego Łasztowni. Posiadając odmienne uwarunkowania krajobrazowe i ochrony zabytków wyspy oferują swobodniejsze możliwości inwestycyjne. Wyspa Zielona oferuje krajobraz lasu aluwialnego, który na styku z zainwestowaniem miejskim w centrum miasta będzie stanowił wartość unikatową.



**Wyspa Grodzka** – rozpoczęto przekształcania wyspy, która będzie stanowić zaplecze usługowo-rekreacyjne dla zainwestowanych wysp i Starego Miasta: port jachtowy, plaża miejska, park publiczny z promenadą nadwodną.

### 3. Obszary Strategicznej Interwencji (OSI) na terenie miasta: Śródmieście i Łasztownia



Rys. 7. Obszary strategicznej interwencji w mieście. Źródło: opracowanie własne.

OSI to obszar interwencji, które będą dokonywane w obszarze Śródmieścia w granicach pomiędzy: linią kolejową i stacją Turzyn, Łasztownią i wyspą Grodzką - według schematu powyżej. Zintegrowane przedsięwzięcia w sferze społecznej, przestrzennej, technicznej i gospodarczej, mające przyczynić się do kompleksowej i trwałej odnowy obszaru, pobudzenia rozwoju gospodarczego i aktywności zawodowej mieszkańców, stworzenia nowych przestrzeni publicznych, w tym wykreowania nowej jakości życia miasta, odwrócenia trendu migracji z centrum i reurbanizacji terenów poprzemysłowych portu na wyspach Międzyodrza. Kompleksowe i komplementarne działania w celu integracji osiedli Centrum i Stare Miasto z Łasztownią, co w naturalny sposób przywróci prawidłowe relacje miasta z terenami nadwodnymi.

Elementem strategicznej interwencji jest śródmiejski odcinek alei Wojska Polskiego pomiędzy placem Zwycięstwa i placem Szarych Szeregów oraz kwartały, wraz z fragmentami przyległych do alei ulic. Przewidywana przebudowa na tym odcinku Alei Wojska Polskiego ma na celu wprowadzenie ruchu uspokojonego, w znacznym stopniu ograniczającego ruch pojazdów.

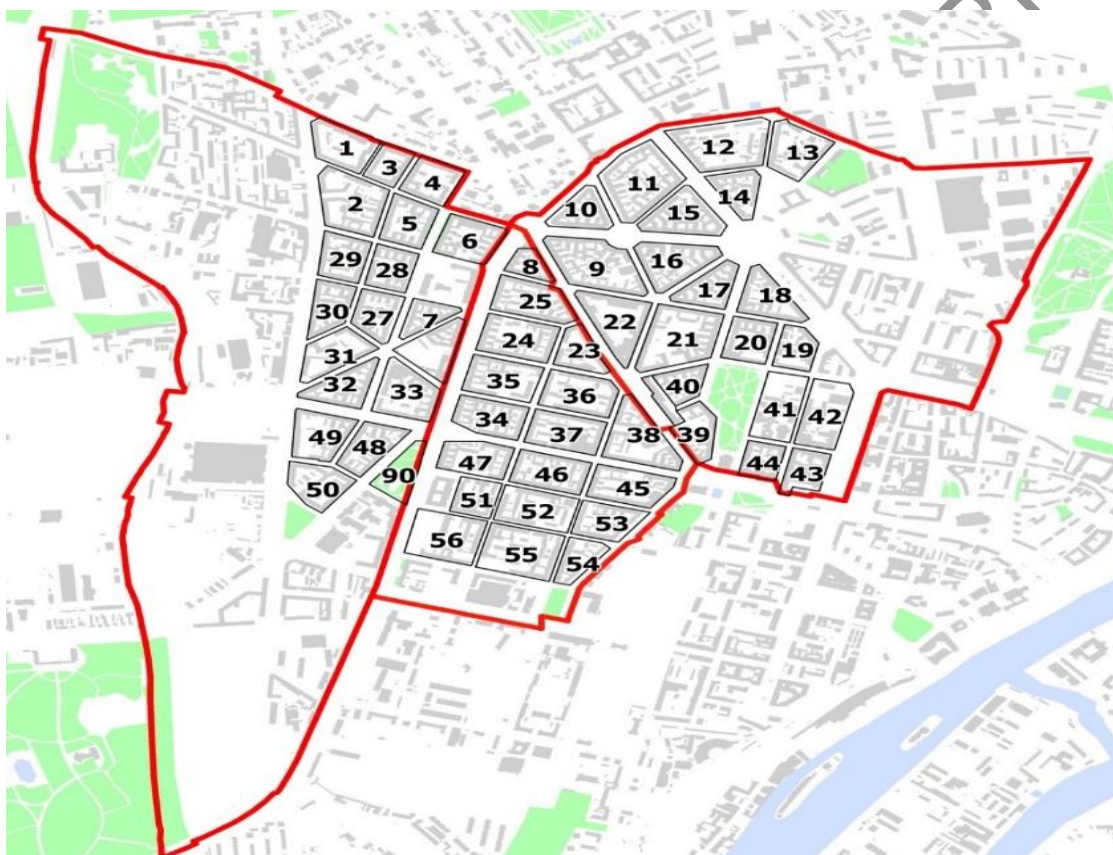
W 2016 roku Miasto przystąpiło do realizacji projektu modelowego pn. „Modelowa rewitalizacja obszaru przestrzeni publicznej i zabudowy śródmiejskiego odcinka Alei Wojska Polskiego w Szczecinie”. Kwartały objęte projektem modelowym to:

- Aleja Wojska Polskiego 1-63
- Aleja Piastów 57-76
- ul. Jagiellońska 6-19 oraz 80-94
- ul. Ściegiennego 1-7A oraz 66-67
- ul. Królowej Jadwigi 1-4, 9-12 oraz 38-47
- ul. Bohaterów Getta Warszawskiego 1-24
- ul. Małkowskiego 1-9 oraz 13-30
- ul. Krzywoustego 1-8 oraz 11-20

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.

- ul. Ks. Bogusława X 1-15 oraz 40-52
- ul. Więckowskiego 1-7
- ul. Bałuki 11-24
- Plac Zgody 1-1A
- ul. Śląska 1-12 oraz 38-54A
- ul. Rayskiego 16-29
- ul. Monte Cassino 1-6 oraz 37-43
- ul. Piłsudskiego 23-31.

Powierzchnia obszaru rewitalizacji wynosi 3,13 km<sup>2</sup>, a liczba mieszkańców 51 774. Osiedla: Centrum, Śródmieście Zachód, Turzyn.



Rys. 8. Obszar rewitalizacji. Źródło: LPR dla miasta Szczecin na lata 2017-2023 , 2018.

Procesom powstawania obszarów zainwestowanych, nowych zespołów zabudowy, centrów handlowych i produkcyjno-usługowych, towarzyszą jednocześnie procesy: degradacji terenów poza zainteresowaniem inwestycyjnym i powstawanie terenów na których wyhamował przyrost liczby nowych mieszkańców, użytkowników, zatrzymały się procesy modernizacji i kumulują się niekorzystne zjawiska społeczne. Obszary zabudowy z okresu od końca XIX w. do pierwszej połowy XX w., o zróżnicowanym standardzie wyposażenia, są traktowane, jako wymagające prac remontowych i renowacyjnych, modernizacji energetycznej, a szczególnie zaniedbane i kosztochłonne stanowią potencjalne ośrodki powstawania i utrzymywania się niekorzystnych zjawisk społecznych.

Ważnym zadaniem rewitalizacyjnym o znaczeniu lokalnym jest przekształcenie okolicy ul. Kolumba. Planowane działania rewitalizacyjne mają na celu wydobycie specyficznego potencjału postindustrialnego tego obszaru. W rejonie ul. Kolumba w dawnych obiektach przemysłowych utrwała się handel towarowy i wielogabarytowy. Zidentyfikowane problemy obejmują: rozproszone własności, ruch tranzytowy do portu, stan techniczny i sposób użytkowania stanowi o potrzebie przebudowa ul. Kolumba, z uwzględnieniem sąsiedztwa terenów kolejowych.

Zespoły zabudowy blokowej powstałe w latach 60-70 XX w., w tym zabudowy wysokiej do XI kondygnacji wymagają remontów i modernizacji. Są to zespoły mieszkaniowe charakteryzujące się bardzo dobrym wyposażeniem w infrastrukturę społeczną i zieleni urządzoną. Lokalnie pojawiają się problemy dogęszczania zespołów mieszkaniowych z wielkiej płyty oraz rosnącego deficytu powierzchni parkingowych z tym związanego.

**Lotnisko Dąbie** - obszar ok. 80 ha, przeznaczony pod rozwój funkcji gospodarczej (strefa przedsiębiorczości) w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska sportowo-sanitarnego Szczecin-Dąbie, położony jest w bliskim sąsiedztwie głównej osi komunikacyjnej łączącej Szczecin lewobrzeżny i prawobrzeżny.

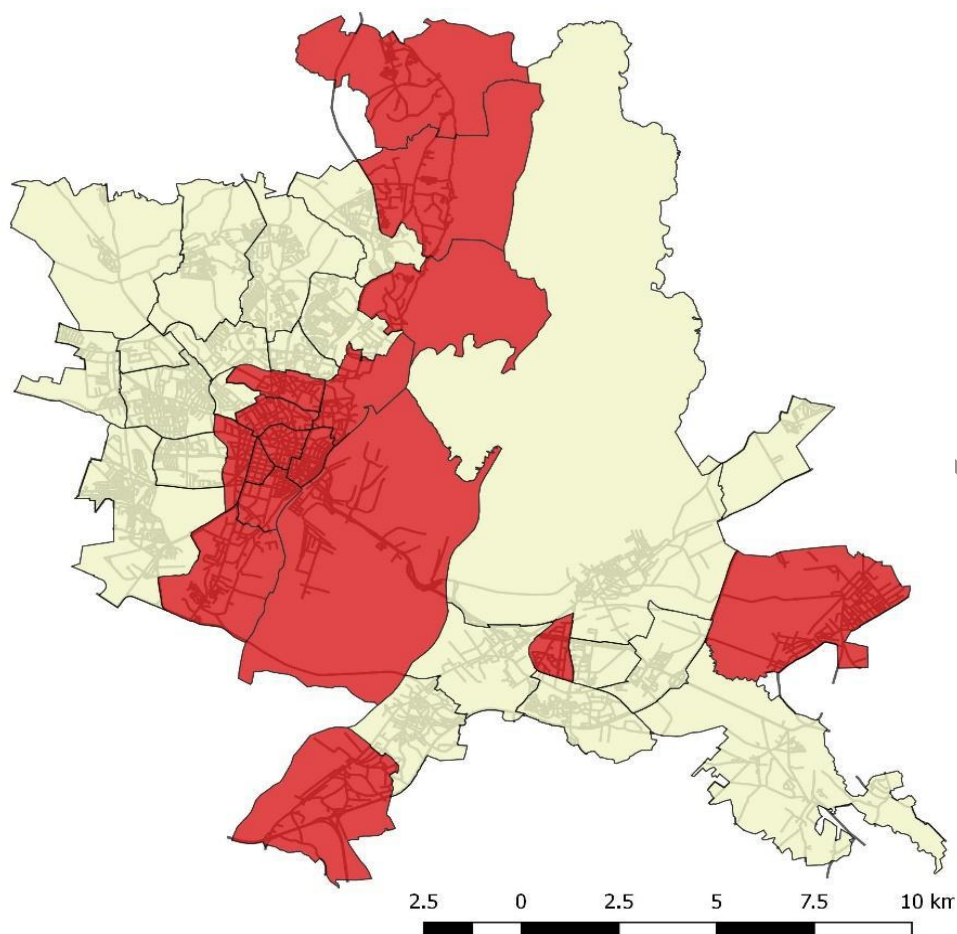
Dokumentem identyfikującym zdegradowane obszary wymagające najpilniejszej interwencji jest Lokalny Program Rewitalizacji dla Szczecina na lata 2017-2023 (LPR), mający za zadanie integrowanie działań miasta, w oparciu o zinwentaryzowany zasób mieszkaniowy i zdiagnozowaną kondycję społeczną. W LPR wskazano obszary zdegradowane, charakteryzujące się koncentracją problemów, w szczególności społecznych, wymagające kompleksowych działań rewitalizacyjnych przy aktywnym udziale mieszkańców.

Obszar zdegradowany wyznaczono na podstawie analizy porównawczej osiedli Szczecina. Podział delimitacyjny Szczecina oparto o obowiązujący w mieście podział na jednostki przestrzenno-administracyjne. Zastosowano trzy typy wskaźników degradacji, obejmujące sfery: społeczną, gospodarczą, środowiskową, przestrzenno-funkcjonalną oraz techniczną (wskaźniki struktury, natężenia i dynamiki). Uzyskane wartości wskaźników dla osiedli porównywano z wartością referencyjną dla Szczecina. Na podstawie zgromadzonych danych przeprowadzono analizę współwystępowania negatywnych zjawisk zachodzących na obszarze miasta w przywołanych sferach i wyznaczono obszary zdegradowane w granicach administracyjnych osiedli.

W programie rewitalizacji zidentyfikowano tereny zdegradowane. Obszary, na których zjawiska degradacji zabudowy są szczególnie widoczne, obejmują tereny całego dolnego tarasu nadodrzańskiego lewobrzeżnej części Szczecina z wyłączeniem osiedla Stare Miasto oraz część najstarszej zabudowy wielorodzinnej na Prawobrzeżu.

Obszarem o największych potrzebach są rejon zabudowy kamienicowej w osiedlach Centrum, Śródmieście Zachód, Nowe Miasto i Turzyn. Obszar ten, szczególnie Centrum dotknięty jest depopulacją, substancja mieszkaniowa jest w złym stanie, brak właściwej infrastruktury. Działania rewitalizacyjne powinny objąć zabudowę historyczną w celu podniesienia jakości zamieszkania i przeciwdziałania degradacji w sferze społecznej.

Mapa nr 3. Obszary zdegradowane w osiedlach Szczecina, zidentyfikowane w LPR



\* Obszar zdegradowany oznaczono na mapie kolorem czerwonym.  
Źródło: LPR dla miasta Szczecin na lata 2017-2023, s. 147.

## 4. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

### Mapa 5. Infrastruktura techniczna

#### 4.1. ZAOPATRZENIE W WODĘ

System wodociągowy Szczecina obejmuje niemal cały zabudowany obszar miasta, obsługując 98% mieszkańców. Podstawowym źródłem zasilania systemu są dwa ujęcia wód powierzchniowych: MIEDWIE (zlokalizowane poza granicami miasta, w gminie Stare Czarnowo), POMORZANY-KANAŁ KUROWSKI oraz cztery ujęcia wód podziemnych: PILCHOWO, ŚWIERCZEWO, ARKONKA i SKOLWIN. W trybie pracy ciągłej pracują ujęcia: MIEDWIE, PILCHOWO i SKOLWIN, zaś pozostałe stanowią ujęcia zapasowe, które eksploatowane są okresowo. System ten gwarantuje zaspokojenie aktualnego i przewidywanego zapotrzebowania na wodę do celów komunalnych i gospodarczych.

Dla następujących ujęć wody podziemnej ustanowiono strefę ochronną o zasięgu obejmującym obszar Szczecina:

- „Grzybowa”, użytkowana przez Zakład Wodociągów i Kanalizacji sp. z o.o. w Policach
- ul. Kniewska, użytkowana przez Drobimex sp. z o.o. w Szczecinie
- ujęcie Arkonka, ul. Międzyparkowa, użytkowane przez ZWiK sp. z o.o. w Szczecinie
- ujęcie Pilchowo; ul. Wodociągowa, użytkowane przez ZWiK sp. z o.o. w Szczecinie
- ujęcie Świerczewo; ul. Przygodna, użytkowane przez ZWiK sp. z o.o. w Szczecinie.

Dla następujących ujęć wody podziemnej zniesione zostały strefy ochronne:

- ul. Chmielewskiego, użytkowane przez Carlsberg Polska S.A. Oddział Browar Bosman w Szczecinie
- ul. Szosa Stargardzka, użytkowane przez Gulf Intermodal sp. z o.o. w Szczecinie (w upadłości)
- ujęcie Skolwin; ul. Biwakowa, użytkowane przez ZWiK sp. z o.o. w Szczecinie
- ujęcia na terenie Szczecińskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A., Samodzielny Publiczny Szpital Kliniczny Nr 2 w Szczecinie i Stacja Doświadczalna Oceny Odmian Szczecin-Dąbie.

Całkowite zużycie wody w mieście wynosi około 21 mln m<sup>3</sup> rocznie - średnio 57,5 tys. m<sup>3</sup> na dobę. Pomimo corocznego wzrostu cen wody, w latach 2012-2019 odnotowywano sukcesywny wzrost zużycia wody. Parametry wody dostarczanej szczecinianom mieszczą się w normach określonych dla wody pitnej lub ją przewyższają. Dzięki rozbudowie Zakładu Produkcji Wody „Miedwie” i budowie drugiej nitki magistrali, Szczecin uzyskał stałe, bezawaryjne źródło czystej i zdrowej, podwójnie filtrowanej wody, w ilościach całkowicie zaspokajających potrzeby miasta.

Zdolności produkcyjne zakładów produkcji wody umożliwiają zaopatrywanie w wodę także odbiorców spoza miasta. Do szczecińskiej sieci wodociągowej przyłączone są sąsiadujące z miastem części miejscowości: Ostoja i Ustowo (gmina Kołbaskowo), Bezzrecze i Mierzyn (gmina Dobra) oraz Pilchowo (gmina Police). System wodociągowy posiada rezerwy, zapewniające możliwość podłączenia w przyszłości kolejnych odbiorców z gmin sąsiednich.



**STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**

Na koniec 2019 roku całkowita długość sieci wodociągowej wynosiła - 985,98 km, w tym sieci: magistralnej - 206,43 km, rozdzielczej - 779,55 km. Znaczne różnice wysokości położenia poszczególnych obszarów miasta powodują konieczność pracy wodociągów w różnych strefach ciśnienia. Ciśnienie w sieci regulowane jest przez 5 zbiorników oraz 9 strefowych pompowni wody.

**Tabela nr 1. Stan techniczny sieci wodociągowej**

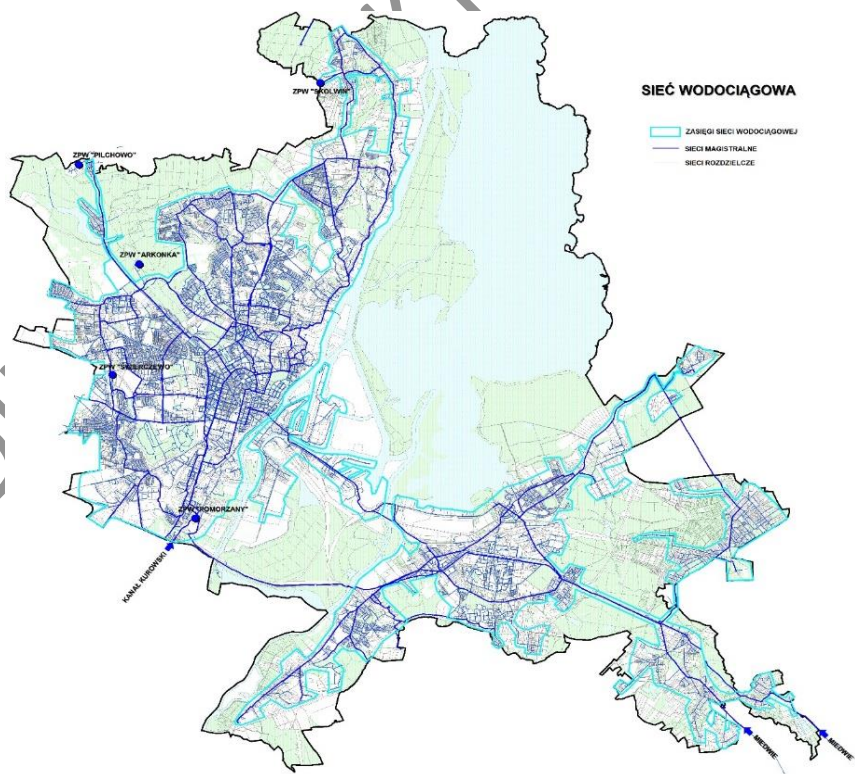
Sieć wodociągowa wg wieku	do 10 lat	11-25 lat	26-50 lat	51-100 lat	powyżej 100 lat
%	35	14	25	25	1

Źródło: ZWiK sp. z o.o.

Uwarunkowania związane z infrastrukturą techniczną systemu zaopatrzenia w wodę to:

- brak deficytów wody na terenie miasta, rezerwy zapewniające możliwość przyłączenia do sieci wodociągowej odbiorców z gmin sąsiednich
- rozległość systemu zaopatrzenia
- poprawa ciągłości dostawy wody dzięki bieżącej modernizacji i rozbudowie systemu wodociągowego
- ograniczenia wynikające z zagrożenia wód jeziora Miedwie przez zanieczyszczenia w jego zlewni.

**Mapa nr 4. Zasięg sieci wodociągowej na terenie miasta**



#### 4.2. ODPROWADZANIE I OCZYSZCZANIE ŚCIEKÓW

Szczecin nie posiada jednolitego systemu kanalizacyjnego. Na jego obszarze występuje zarówno kanalizacja ogólnospławna (głównie w starszych, centralnych dzielnicach), jak i rozdzielcza (pełna i niepełna) w różnych konfiguracjach zlewni. Głównymi odbiornikami ścieków z miasta są oczyszczalnie ścieków: POMORZANY i ZDROJE.

W 2019 r. łączna długość sieci kanalizacyjnej wynosiła około 678 km, w tym ogólnospławnej - 231 km i sanitarnej - 447 km. Analogicznie do zużycia wody, pomimo corocznego wzrostu stawek za odprowadzenie ścieków w latach 2012-2019, odnotowywano sukcesywny wzrost ilości ścieków odprowadzanych do kanalizacji.

W lewobrzeżnej części Szczecina do sieci kanalizacyjnej podłączonych jest 99,89% mieszkańców. Ścieki odprowadzane są systemem kanalizacji sanitarnej i ogólnospławnej poprzez kolektory grawitacyjno-tłoczne do mechaniczno-biologicznej oczyszczalni POMORZANY, o przepustowości 66,0 tys. m<sup>3</sup>/d. Na oczyszczalnię ścieki doływają czterema systemami tłocznymi, za pośrednictwem 5 głównych pompowni ścieków: GRABÓW, DOLNY BRZEG, GÓRNY BRZEG, BIAŁOWIESKA i SZCZAWIOWA oraz dodatkowo z punktu zlewnego ścieków dowożonych, zlokalizowanego w bezpośrednim sąsiedztwie oczyszczalni. Dalszy przepływ ścieków przez oczyszczalnię, aż do wylotu do rzeki Odry odbywa się grawitacyjnie. W zlewni lewobrzeżnej dominują ścieki bytowo-gospodarcze, udział ścieków przemysłowych jest znikomy. Łączna ilość ścieków doływających do oczyszczalni to ok. 20-23 mln m<sup>3</sup>/rok. W wyniku procesów oczyszczania ścieków powstają odpady, głównie osady ściekowe, które są suszone i spalane w stacji termicznej utylizacji osadów, zlokalizowanej na terenie oczyszczalni. W procesie spalania osadów uzyskiwana jest energia cieplna i elektryczna, wykorzystywane na potrzeby własne oczyszczalni.

Z przeważającej części terenów Międzyodrza ścieki odprowadzane są do mechaniczno-biologicznej oczyszczalni OSTRÓW GRABOWSKI o przepustowości 3,2 tys. m<sup>3</sup>/d. Oczyszczalnia odbiera i oczyszcza ścieki komunalne z terenów portowych i przemysłowych. Do oczyszczalni przyjmowane są także ścieki dowożone ze statków. W obszarze Międzyodrza funkcjonuje również mechaniczno-chemiczna oczyszczalnia PKP PORT CENTRALNY.

W prawobrzeżnej części Szczecina do sieci kanalizacyjnej podłączonych jest 97,56% mieszkańców. Ścieki odprowadzane są kanalizacją sanitarną poprzez kolektory grawitacyjno-tłoczne do mechaniczno-biologicznej oczyszczalni ZDROJE o przepustowości 18 tys. m<sup>3</sup>/d. Odbiornikiem ścieków oczyszczonych z oczyszczalni jest kanał Cegielinka-Odra Wschodnia. W wyniku procesów oczyszczania ścieków powstają odpady, głównie osady ściekowe, które są suszone i spalane w stacji termicznej utylizacji osadów w Oczyszczalni Ścieków Pomorzany. Największe pompownie ścieków obsługujące prawobrzeżną część miasta to: PODJUCHY, DĄBIE, TARTACZNA oraz WIELGOWO. Łączna ilość ścieków doływających do oczyszczalni to ok. 5,5 mln m<sup>3</sup>/rok.

W obszarze miasta wyznaczone zostały 2 aglomeracje ściekowe: Szczecin Lewobrzeże oraz Szczecin Prawobrzeże. Obszar aglomeracji określa zasięg istniejącej oraz planowanej do budowy sieci kanalizacyjnej dla ścieków komunalnych zakończonych oczyszczalniami ścieków.

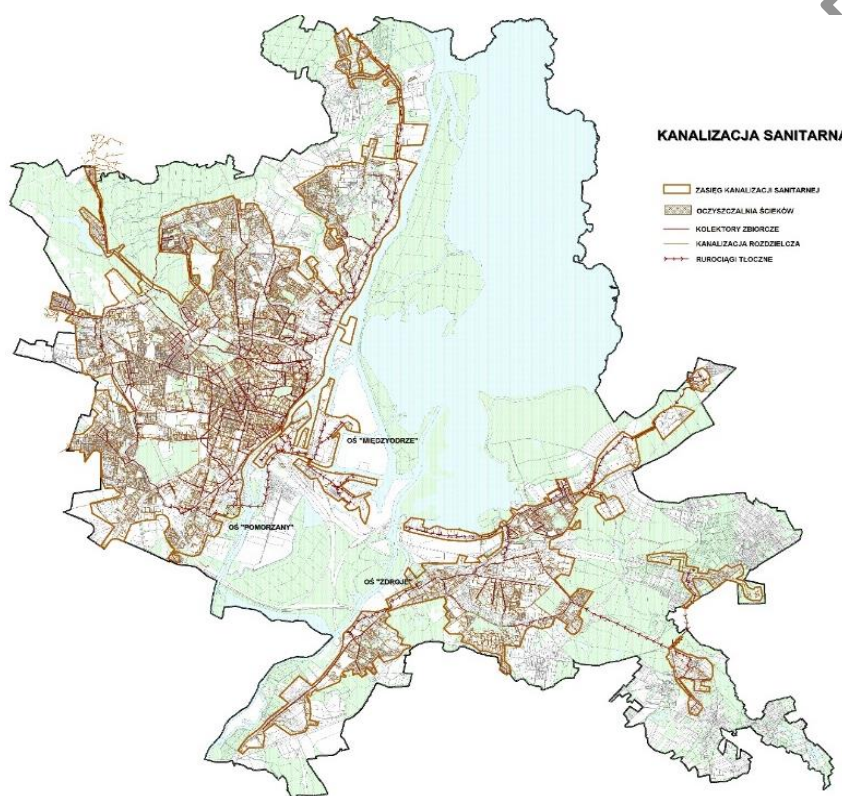
Do szczecińskiej sieci kanalizacyjnej przyłączone są sąsiadujące z miastem części miejscowości: Ostoja (gmina Kołbaskowo), Bezrzecze i Mierzyn (gmina Dobra) oraz Pilchowo (gmina Police).

Uwarunkowania związane z infrastrukturą techniczną systemu gospodarki ściekowej to:

- gęstość zabudowy oraz jej oddalenie od istniejących i projektowanych systemów kanalizacyjnych, zwłaszcza w peryferyjnych dzielnicach miasta

- najwyższe, w stosunku do pozostałego uzbrojenia, koszty realizacji systemu odprowadzania i oczyszczania ścieków
- brak kanalizacji w systemie rozdzielczym powodujący odprowadzenie wód deszczowych do kanalizacji ogólnospławnej, co w czasie opadów deszczu oraz roztopów powoduje nawet trzykrotny wzrost ilości ścieków dopływających do oczyszczalni
- brak rezerw czynnych oczyszczalni ścieków, konieczność ich rozbudowy
- pomimo sukcesywnego wzrostu opłat za odprowadzenie ścieków w latach 2012-2019 i spadku liczby ludności odnotowuje się sukcesywny wzrost ilości ścieków odprowadzanych do kanalizacji.

Mapa nr 5. Zasięg sieci kanalizacyjnej na terenie miasta



#### 4.3. GOSPODAROWANIE WODAMI OPADOWYMI I ROZTOPOWYMI

Szczecin nie posiada jednolitego systemu gospodarki wodami opadowymi i roztopowymi. W mieście funkcjonuje zarówno kanalizacja ogólnospławna, jak i rozdzielcza (pełna i niepełna) w różnych konfiguracjach zlewni. Sieć kanalizacji deszczowej odprowadza wody opadowe i roztopowe do wód powierzchniowych: rowów, kanałów i cieków oraz do kanalizacji ogólnospławnej. Głównymi odbiornikami wód opadowych i roztopowych z miasta są wody powierzchniowe w zlewni rzeki Odry i jeziora Dąbie.

Odpowiedzialność za poszczególne elementy systemu jest rozproszona. Podmioty zarządzające poszczególnymi elementami systemu to: Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie podlegający pod Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zakład Usług



Komunalnych, Zakład Wodociągów i Kanalizacji w Szczecinie, Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Szczecin.

Na podstawie pozyskanych danych zewidencjonowano łącznie ok. 320 km sieci deszczowej i 231 km sieci ogólnospławnej. Miasto nie posiada aktualnej ewidencji urządzeń wodnomelioracyjnych: rowów i drenaży melioracyjnych, stanowiących najczęściej pozostałość po terenach rolniczych, które zostały przekwalifikowane na tereny budowlane. Regulacji wymagają własności i odpowiedzialność za utrzymanie tych urządzeń.

W związku z postępującą urbanizacją terenów przeznaczonych pod zabudowę przybywa urządzeń wodnomelioracyjnych, którym należy przywrócić sprawność techniczną. Dotyczy to przede wszystkim północnych dzielnic Szczecina (Skolwin, Stołczyn, Warszewo) i terenów na Prawobrzeżu (Wielgowo i Sławocieszce). Prace konserwacyjne mające na celu poprawę stanu technicznego urządzeń wodnomelioracyjnych prowadzone są na bieżąco, w ramach prac modernizacyjnych w latach 2018-2019 przeprowadzone zostały remonty 2,54 km rowów melioracyjnych na terenach miejskich, 238 m rowów na terenach leśnych, 494 m strumieni oraz odmulone zostały 4 zbiorniki wodne.

Dla zapewnienia sprawnego funkcjonowania istniejącego systemu zrealizowane zostały inwestycje mające na celu poprawę stanu technicznego zbiorników wodnych i cieków na obszarze miasta, m.in.: renowacja Stawu Brodowskiego, rewitalizacja stawu przy ulicy Smutnej, program „Regulacja stosunków wodnych w Parku Leśnym Arkońskim”, w tym regulacja strumienia Osówka i przywrócenie funkcjonalności czterech zbiorników wodnych na terenie Parku Leśnego Syrenie Stawy.

Do realizacji przygotowywane są inwestycje: przerzut wody z jeziora Głębokie do strumienia Osówka, regulacja strumieni Pilchówka, Skolwinka/Żółwinka, Żabiniec, Kijanka, Zielonka, Glinianka, Warszewiec, Arkonka, Bystry Potok, Jasmundzka Struga, Osiniec oraz Osieńczyk wraz z odtworzeniem istniejących i realizacją nowych zbiorników retencyjnych na tych ciekach. Planowane jest również odtworzenie i rozbudowa istniejących zbiorników przy Białej Leśniczówce. Przyrost powierzchni terenów zabudowanych i utwardzonych (zainwestowanych), szczególnie w północnych i zachodnich obszarach miasta zwiększa spływy powierzchniowe na skutek uszczelniania podłoża gruntowego. W świetle zmian klimatycznych i ekonomicznych uwarunkowań realizacji sieci i urządzeń wodnych dla wód opadowych istniejący system retencji jest niewystarczający. Wprowadzanie do miejscowych planów zagospodarowania obowiązku retencji wód opadowych i roztopowych dla inwestycji realizowanych z zabudową, o powierzchni połaci dachowych i utwardzonych powierzchni terenu większych niż 1000 m<sup>2</sup>, to przykład dobrej praktyki - działań opóźniających spływ wód do kanalizacji i odciążających system odprowadzania wód zwłaszcza w czasie występowania deszczy nawalnych.

W przypadku gospodarki wodami opadowymi i roztopowymi uwarunkowania stanowią:

- częściowy brak rozdzielczego systemu kanalizacji deszczowej powodujący odprowadzenie wód deszczowych do kanalizacji ogólnospławnej (Lewobrzeże)
- lokalny brak kanalizacji deszczowej, który na terenach o niekorzystnych warunkach gruntowych skutkuje koniecznością realizacji indywidualnych, szczelnych zbiorników na wody opadowe
- postępująca urbanizacja terenów porolniczych, skutkująca zwiększeniem spływów powierzchniowych, a w konsekwencji lokalnymi podtopieniami

- rozproszenie działań mało- i wielkoskalowych na rzecz podnoszenia zdolności retencyjnej obszaru utrudniające prowadzenie zrównoważonej gospodarki wodami opadowymi i niwelowanie niedoborów technicznych sieci
- brak aktualnej ewidencji urządzeń wodnomelioracyjnych i drenaży, nieuporządkowany stan własności utrudniający bieżącą konserwację i skuteczne zarządzanie systemem
- brak kompleksowej i spójnej polityki gospodarowania wodami opadowymi i roztopowymi dla miasta i gmin ościennych w zlewniach, rozproszona odpowiedzialność za poszczególne elementy systemu.

#### 4.4. ZAOPATRZENIE W GAZ

Szczecin zaopatrywany jest w gaz ziemny wysokometanowy z krajowego systemu gazowniczego. Zasilanie miasta odbywa się dwustronnie, przez 3 stacje redukcyjno-pomiarowe I stopnia: od strony Polic, poprzez stację WARSZEWO oraz od strony Stargardu, poprzez stacje PODJUCHY i PŁONIA. Dystrybucja gazu na terenie miasta odbywa się przez gazociągi niskiego i średniego ciśnienia, a także poprzez stacje gazowe II stopnia (redukcyjno-pomiarowe) zlokalizowane na terenie miasta. System ten gwarantuje zaspokojenie aktualnego zapotrzebowania na gaz oraz stabilność dostaw do odbiorców.

Na poprawę bezpieczeństwa zaopatrzenia w gaz miasta Szczecin znaczący wpływ ma wybudowany w 2016 roku terminal gazu skroplonego LNG w Świnoujściu wraz z gazociągiem przyłączeniowym relacji Szczecin-Świnoujście.

Stopień gazyfikacji gminy Szczecin wynosi ok. 82,2 %. W 2019 r. zużycie gazu z sieci wyniosło 106 600 tys.m<sup>3</sup>, a liczba odbiorców 121 883.

Przez obszar miasta przebiegają następujące gazociągi wysokiego ciśnienia:

- gazociąg DN 300 odgałęzienie Police-Szczecin (rok budowy 1992 rok) o maksymalnym ciśnieniu roboczym gazu powyżej 2,5 MPa
- gazociąg DN 250 Stargard-Szczecin (rok budowy 1997 rok) o maksymalnym ciśnieniu roboczym gazu powyżej 2,5 MPa
- gazociąg DN 150 odgałęzienie Szczecin Płonia (rok budowy 1998 rok) o maksymalnym ciśnieniu roboczym gazu powyżej 2,5 MPa.

Łączna długość sieci gazowej na terenie miasta Szczecin w roku 2019 wynosiła 452 km, w tym średniego ciśnienia - 188,14 km oraz niskiego ciśnienia - 263,8 km. Stan techniczny sieci gazowych należy uznać jako dobry, co jest efektem sukcesywnej modernizacji i rozbudowy systemu.

Uwarunkowania związane z infrastrukturą techniczną systemu gazowniczego to:

- znaczny udział, zwłaszcza w przypadku sieci magistralnych stalowej sieci gazowej
- układ sieci gazowej magistralnej średniego ciśnienia wynikający z kierunków zasilania Szczecina w gaz i przestrzennego rozmieszczenia stacji redukcyjno-pomiarowych II-go stopnia będących niezbędną częścią infrastruktury gazowniczego
- strefy kontrolowane dla sieci gazowych wynikające z przepisów odrębnych.

#### 4.5. CIEPŁOWNICTWO

System ciepłowniczy (sieć ciepła) miasta Szczecin zasilany jest z pięciu źródeł: EC Pomorzany, EC Szczecin, CR Dąbska, CR Marlicza oraz Zakład Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów (ZTUO). Wszystkie te źródła zasilają otwarty system ciepłowniczy wspólny dla lewo- i prawobrzeżnej części miasta. Na prawobrzeżu, w dzielnicy Podjuchy funkcjonuje

również niezależny system ciepłowniczy oparty o Elektrociepłownię przy ul. Sądzieckiej, docelowo przewidziany do włączenia do wspólnego układu.

ZTUO rozpoczął dostawę ciepła do sieci w I kwartale 2018 r. i wpływa korzystnie na efektywność energetyczną systemu ciepłowniczego, zapewniając dywersyfikację dostaw ciepła przy wykorzystaniu paliwa alternatywnego do obecnie wykorzystywanych, zwiększając tym samym bezpieczeństwo energetyczne Szczecina.

**Tabela nr 2. Źródła ciepła zasilające sieci ciepłownicze**

Lp.	Nazwa obiektu	Właściciel	Moc zainstalowana kotłów [MW]	Paliwo
1	EC Szczecin	PGE GiEK S.A. Oddział ZEDO	120	biomasa
2	EC Pomorzany	PGE GiEK S.A. Oddział ZEDO	195	węgiel kamienny
3	ZTUO	Gmina Miasto Szczecin	32	odpady komunalne
4	CR Marlicza	SEC Sp. z o.o.	52/64	olej opałowy Ekoterm / gaz ziemny GZ-50
5	CR Dąbska	SEC Sp. z o.o.	105	węgiel kamienny
6	EC Sądziecka* (niezależny system ciepłowniczy)	SEC Sp. z o.o.	8,65	gaz ziemny GZ-50

Źródło: SEC sp. z o.o.

Na koniec 2019 roku liczba klientów korzystających z ciepła systemowego wynosiła ok. 17 000, z czego 84% to klienci indywidualni i 9% klienci instytucjonalni (np.: spółdzielnie mieszkaniowe). Pozostałe 7 % klientów zlokalizowanych poza zasięgiem sieci ciepłowniczej zaopatrywane jest z kotłowni lokalnych. W 2019 roku SEC sp. z o.o. dostarczyła do odbiorców ok. 3,7mln GJ energii cieplnej oraz ok. 30 000 MWh energii elektrycznej.

Całkowita długość sieci ciepłowniczej wynosi 348 km, w tym 59 % to sieci preizolowane, 33% sieci kanałowe, a 8 % sieci napowietrzne. Sieci ciepłownicze są od wielu lat sukcesywnie modernizowane i rozbudowywane. Stan techniczny sieci należy uznać, jako dobry, co jest efektem prowadzonych projektów dofinansowanych z UE, polegających na wymianie istniejących, wyeksploatowanych podziemnych sieci ciepłych kanałowych na nowoczesne, wykonane w technologii preizolowanej oraz wymianie izolacji na ciepłociągach napowietrznych. Udział nowoczesnych sieci preizolowanych w systemie ciepłowniczym stale rośnie.

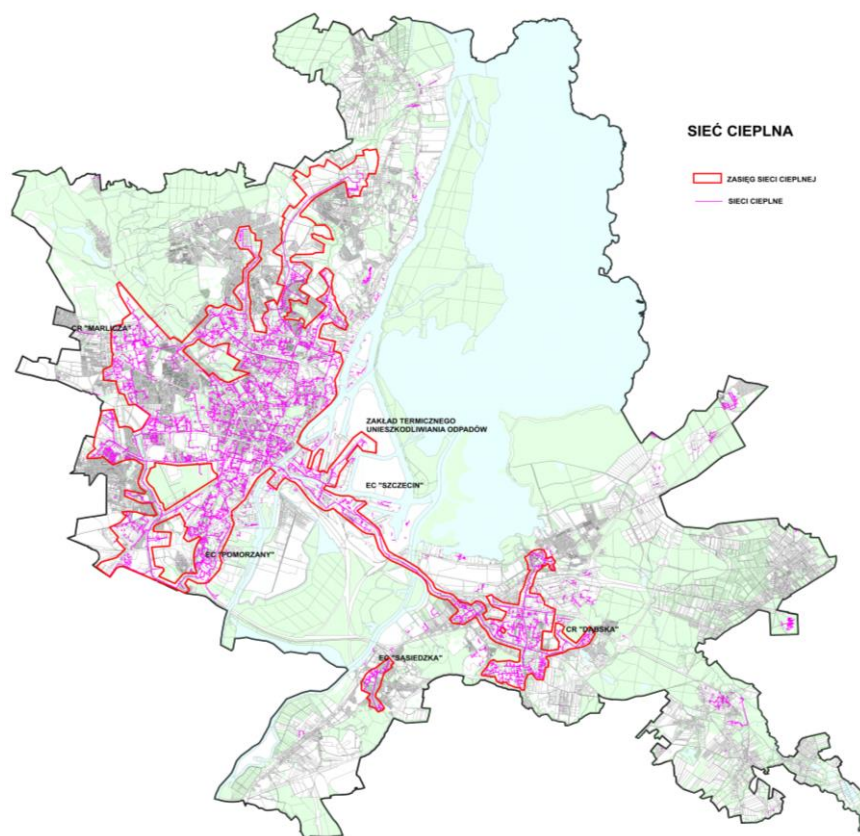
System ciepłowniczy jest sukcesywnie rozbudowywany. Poprzez budowę odcinków tranzytowych i magistral następuje rozwój sieci do części miasta nieobjętych dotychczas systemem ciepłowniczym – szczególnie w północnych i południowych obszarach miasta. SEC sp. z o.o. realizuje nowe sieci doprowadzając je do obszarów do tej pory zasilanych z kotłowni lokalnych. Wraz z rozwojem budownictwa wielorodzinnego SEC rozbudowuje system ciepłowniczy na terenie Warzymic (gmina Kołbaskowo).

Uwarunkowania związane z infrastrukturą techniczną systemu ciepłowniczego to:

- niezawodność dostaw ciepła oraz rozwój sieci cieplnej i związane z tym ograniczanie niskiej emisji, zwłaszcza w obszarach historycznej zabudowy w centrum miasta
- zwiększanie udziału odnawialnych źródeł energii w produkcji ciepła

- poprawa efektywności energetycznej systemu dzięki modernizacji i rozbudowie systemu ciepłowniczego, kontynuacja wymiany sieci przestarzałych na preizolowane sieci przesyłowe
- ograniczony zasięg sieci ciepłowniczej na terenie miasta, relatywnie wysokie koszty przyłączenia do sieci ciepłej
- brak mechanizmów zachęt i konkurencyjności sieci ciepłowniczej w stosunku do źródeł indywidualnych.

Mapa nr 6. Zasięg sieci ciepłowniczej na terenie miasta



#### 4.6. ELEKTROENERGETYKA

Głównymi źródłami zasilającymi miasto Szczecin w energię elektryczną są:

- Elektrownia Dolna Odra w Nowym Czarnowie
- Elektrociepłownia Szczecin (ECS) w Szczecinie
- Elektrociepłownia Pomorzany (ECP) w Szczecinie,

należące do Zespołu Elektrowni Dolna Odra. Stan techniczny obiektów jest dobry, dotrzymywane są standardy emisyjne instalacji.

**Elektrownia Dolna Odra**, położona w Nowym Czarnowie jest elektrownią systemową konwencjonalną, o mocy elektrycznej 1362 MWe i mocy cieplnej 100,81 MWt. Paliwem podstawowym jest węgiel kamienny, a przemysłowo współpalana jest biomasa. EDO wytwarza energię elektryczną na potrzeby Krajowego Systemu Elektroenergetycznego, zaś ciepło wytwarzane jest na potrzeby miasta Gryfino.

Obecnie w Zespole Elektrowni Dolna Odra jest realizowany projekt pn.: „Budowa nowych mocy w Elektrowni Dolna Odra” w PGE GiEK S.A. - w lokalizacji Elektrowni Dolna Odra w Nowym Czarnowie. W ramach projektu zostaną wybudowane dwa bloki gazowo-parowe o mocy 717 MW, każdy opalany gazem ziemnym wysokometanowym.

**Elektrociepłownia Pomorzany** zlokalizowana jest w południowej części miasta Szczecin, w dzielnicy Pomorzany, przy ul. Szczawiowej. Jest elektrownią zawodową pracującą w układzie skojarzonym o mocy elektrycznej 134,2 MWe i mocy cieplnej 323,5 MWt. Głównym paliwem jest węgiel kamienny, a olej opałowy lekki jest stosowany, jako paliwo rozpałkowe. Elektrociepłownia Pomorzany jest chłodzona w układzie otwartym, źródłem wody chłodzącej jest Odra Zachodnia. Podstawowymi jednostkami pracującymi obecnie w Elektrociepłowni Pomorzany są dwa bloki energetyczne pracujące w układzie skojarzonym.

**Elektrociepłownia Szczecin**, zlokalizowana przy ul. Gdańskiej, pracuje w układzie skojarzonym o mocy elektrycznej 78 MWe i mocy cieplnej 168 MWt. Podstawowym paliwem jest mieszanka biomasy leśnej i biomasy agro, olej lekki i gaz, będący paliwem rozpałkowym. Elektrociepłownia Szczecin jest chłodzona w układzie otwartym, źródłem wody chłodzącej jest Kanał Parnica. Podstawowymi jednostkami pracującymi w Elektrociepłowni Szczecin są blok energetyczny (kocioł biomasowy K-71 i turbina T1) pracujący w układzie skojarzonym, o mocy elektrycznej 78 MW i mocy cieplnej 120 MWt oraz kocioł wodny PTWM 50 o mocy 48 MW (kocioł będzie eksploatowany do końca sezonu ciepłowniczego 2020/2021, po czym zostanie wycofany z eksploatacji).

**Tabela nr 3. Zużycie energii elektrycznej na terenie miasta Szczecin z podziałem na przeznaczenie obiektów/odbiorców**

	rok	2018	2019
<b>Zużycie energii elektrycznej w tym:</b>	<b>MWh</b>	<b>1 127</b>	<b>1 102</b>
		<b>116,1</b>	<b>163,5</b>
Przemysł	MWh	524 611,8	497 942,2
Lokale mieszkalne	MWh	329 786,5	333 039,8
Lokale niemieszkalne	MWh	272 717,7	271 181,5

Źródło: Enea Operator sp. z o.o.

**Tabela nr 4. Liczba odbiorców energii elektrycznej na terenie miasta Szczecin z podziałem na charakter obiektów**

	rok	2018	2019
<b>Liczba odbiorców ogółem w tym:</b>	<b>tys.</b>	<b>208,0</b>	<b>210,9</b>
Przemysł	tys.	0,4	0,4
Lokale mieszkalne	tys.	193,1	195,6
Lokale niemieszkalne	tys.	14,5	14,9

Źródło: Enea Operator sp. z o.o.

Na terenie miasta znajduje się infrastruktura elektroenergetyczna, będąca częścią składową majątku i pozostająca w eksploatacji operatorów systemu przesyłowego i dystrybucyjnego, obejmująca:

- ok. 1,1 km linii napowietrznych najwyższego napięcia 400kV(NWN)
- ok. 9,3 km linii napowietrznych najwyższego napięcia 220 kV (NWN)

- ok. 1,43 km linii kablowych najwyższego napięcia 220 kV (NWN)
- ok. 135 km linii napowietrznych wysokiego napięcia (WN)
- ok. 10,1 km linii kablowych wysokiego napięcia (WN)
- ok. 2830 km linii kablowych średniego napięcia (SN)
- ok. 310 km linii napowietrznych średniego napięcia (SN)
- 1164 szt. stacji transformatorowych SN/nn
- kablowe i napowietrzne linie niskiego napięcia (nn), których długość, z uwagi na swoją docelową funkcję zasilania większości odbiorców, podlega dynamicznym zmianom
- infrastruktura teletechniczna (kable teletechniczne ziemne, kanalizacja teletechniczna, światłowody).

Na terenie miasta znajduje się następująca infrastruktura najwyższego napięcia:

- a) stacje elektroenergetyczne NWN/WN (SE): SE Glinki i SE Pomorzany
- b) napowietrzne linie elektroenergetyczne najwyższego napięcia (NWN):
  - fragment linii o napięciu 400 kV relacji Krajnik-Morzyczyn
  - fragment linii o napięciu 220 kV relacji Krajnik-Morzyczyn
  - fragment linii o napięciu 220 kV relacji Glinki-Police
  - fragment linii o napięciu 220 kV relacji Morzyczyn-Police
  - fragment linii o napięciu 220 kV relacji Glinki-Krajnik
  - fragment linii o napięciu 220 kV relacji Glinki-Reclaw
- c) kablowe odcinki linii relacji Gliki-Reclaw i Morzyczyn-Police, ułożone pod rzeką Odrą.

Na terenie miasta zlokalizowana jest następująca infrastruktura wysokiego napięcia (WN):

- a) stacje elektroenergetyczne WN/SN, Główne Punkty Zasilające (tzw. GPZ–ty):
  - GPZ Białowieska (BKA), GPZ Dąbie, GPZ Glinki (GLZ), GPZ Gumieńce, GPZ łączna, GPZ Niemierzyn, GPZ Polmo, GPZ Pomorska, GPZ Skolwin, GPZ Turzyn, GPZ Załom, GPZ Zdroje, GPZ Żelechowo, GPZ Żydowce, EC GPZ Pomorzany (POM), EC GPZ Szczecin (SZC), GPZ PKP Dąbie
- b) napowietrzne linie wysokiego napięcia WN (odcinki linii między poszczególnymi GPZ i EC) relacji:
  - GPZ Glinki (GLN) - GPZ Mścięcino (MCO)
  - GPZ Skolwin (SKL) - GPZ Mścięcino (MCO)
  - GPZ Glinki (GLN) - GPZ Skolwin (SKL)
  - GPZ Glinki (GLN) - GPZ Police tor 1 (PLC-T1)
  - GPZ Glinki (GLN) - GPZ Police tor 2 (PLC-T2)
  - GPZ Glinki (GLN) - GPZ Redlica (RLA)
  - GPZ Glinki (GLN) - GPZ łączna (LAC)
  - GPZ Glinki (GLN) - GPZ Żelechowo (ZEL), odcinek linii napowietrzno-kablowej
  - GPZ Turzyn (TUZ) - GPZ Glinki (GLN)
  - GPZ Białowieska (BKA) - GPZ łączna (LAC)
  - GPZ Turzyn (TUZ) - GPZ Glinki (GLN) odczep do GPZ Niemierzyn (NMR)
  - GPZ Białowieska (BKA) - GPZ łączna (LAC) odczep do GPZ Niemierzyn (NMR)
  - GPZ Polmo (PMO) - GPZ Gumieńce (GUM)
  - GPZ Polmo (PMO) - GPZ Żelechowo (ZEL)
  - GPZ Pomorzany (POM) - GPZ Turzyn (TUZ)
  - GPZ Pomorzany (POM) - GPZ Białowieska (BKA)

- GPZ Pomorzany (POM) - GPZ Gumieńce (GUM)
- GPZ Pomorzany (POM) - GPZ Redlica (RLA)
- GPZ Pomorzany (POM) - GPZ Żydowce (ZWC)
- EC Pomorzany (POM) - EC Szczecin (SZC)
- EC Szczecin (SZC) - GPZ Dąbie (DAB)
- GPZ Żydowce (ZWC) - GPZ Gryfino (GRY)
- EC Szczecin (SZC) - GPZ Dąbie (DAB) odczep do GPZ Zdroje (ZDR)
- GPZ Dolna Odra (DOD) - GPZ Dąbie (DAB)
- GPZ Morzyczyn (MON) - GPZ Dąbie (DAB)
- GPZ Dąbie (DAB) - GPZ Pomorska (PMR)
- GPZ Pomorska (PMR) - GPZ Załom (ZAL)
- GPZ Załom (ZAL) - GPZ Łozienica (LOZ)
- GPZ Dolna Odra (DOD) - GPZ Morzyczyn (MON)
- GPZ Morzyczyn (MON) - GPZ Kołbacz

c) kablowe linie wysokiego napięcia WN (odcinki linii między poszczególnymi GPZ i EC relacji:

- GPZ Dąbie (DAB) - GPZ Zdroje (ZDR)
- GPZ Glinki (GLN) - GPZ Żelechowo (ZEL), odcinek linii napowietrzno-kablowej.

Na terenie miasta znajduje się infrastruktura elektroenergetyczna, związana z zasilaniem tras tramwajowych, obejmująca:

- 37,411 km linii kablowych średniego napięcia (SN)
- 134,073 km trakcyjnych linii kablowych (zasilające 90,729 km, powrotne 43, 344 km)
- 3,591 km linii kablowych niskiego napięcia (nn)
- 132,951 km sieci trakcyjnej jezdnej
- 18 stacji prostownikowych (w tym jedna w trakcie budowy).

W systemie sieci elektroenergetycznych miasta brak jest (zwłaszcza w Śródmieściu) stacji elektroenergetycznych wysokiego napięcia (WN/SN). Ze względu na istniejące zagospodarowanie miasta stacje lokalizowane w Śródmieściu winny być zasilane liniami kablowymi wysokiego napięcia. Niewystarczający jest też rozwój pierścieniowych układów zasilania i niewrażliwych na brak zasilania w energię systemów sterujących, co w przypadku wystąpienia poważnej awarii może skutkować odcięciem dopływu energii elektrycznej.

Energia elektryczna rozprowadzana jest po mieście i dostarczana do odbiorców poprzez stacje transformatorowe SN/nn, za pośrednictwem napowietrznych i kablowych linii średniego i niskiego napięcia. Linie te, a także stacje transformatorowe i inna infrastruktura elektroenergetyczna są przebudowywane, rozbudowywane, remontowane i budowane zgodnie z bieżącymi potrzebami, z uwzględnieniem uwarunkowań ekonomicznych i terenowych, bezpieczeństwa przesyłu i ciągłości dostaw. Preferowane jest wykorzystanie linii kablowych, likwidacja napowietrznych linii lub optymalizacja ich przebiegu umożliwia otwarcie terenów pod nowe inwestycje i zwiększa bezpieczeństwo energetyczne przesyłu.

Na terenie miasta zlokalizowanych jest 18 stacji prostownikowych (jedna w budowie) zasilających trakcję tramwajową, zasilanych z sieci elektroenergetycznej średniego napięcia. Ich przebudowa, rozbudowa, remonty realizowane są zgodnie z bieżącymi potrzebami.

Sukcesywna wymiana floty tramwajowej miasta, zwiększenie ilości kursów i długości sieci trakcyjnej wiąże się z lokalizacjami nowych stacji prostownikowych.

Dla napowietrznych linii WN i NWN obowiązują pasy ochrony funkcyjnej, a dla kablowych linii WN i NWN - pasy techniczne, o szerokości ustalonej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. W pasach tych obowiązują ograniczenia w zabudowie i zagospodarowaniu terenu wynikające z przepisów odrębnych i norm. W przypadku likwidacji lub skablowania linii pasy ochrony funkcyjnej i wynikające z nich ograniczenia przestają obowiązywać.

Sieci dystrybucyjne operatora systemu dystrybucyjnego na terenie miasta pracują głównie, jako sieci zamknięte. Powiązane są również z sieciami występującymi w sąsiednich gminach, dostarczając energię elektryczną do i z gmin sąsiednich. Stanowią alternatywne zasilanie w przypadku wystąpienia awarii i tym samym zmniejszeniu ilości obszarów dotkniętych brakiem zasilania i czasu przerw w dostarczaniu energii elektrycznej do odbiorców zarówno na terenie miasta jak i w gminach sąsiednich. Dąży się do zapewnienia pierścieniowego zasilania miasta, jak i indywidualnych odbiorców w mieście.

Na obszarze miasta realizowana jest infrastruktura elektroenergetyczna związana ze zwiększającą się na drogach liczbą pojazdów EV (o napędzie elektrycznym) oraz związana z komunikacją publiczną. Infrastruktura elektroenergetyczna w mieście podlega okresowym przeglądom, konserwacjom i remontom. Na terenie Szczecina znajduje się 25 ogólnodostępnych punktów ładowania. W najbliższych latach przewidywany jest dynamiczny rozwój rynku pojazdów EV, w tym ich udziału w transporcie publicznym. W przestrzeni miejskiej nie wprowadza się ograniczeń w lokalizowaniu punktów ładowania pojazdów.

Wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną i dostępność miejsc poboru prądu sprzyjać będzie rozwojowi indywidualnych mikro sieci opartych na OZE: produkcja, zasilanie i akumulacja energii oraz przesył i wymiana pomiędzy mikro sieciami lub oddawanie nadwyżek energii na zasadach prosumenckich do sieci dużych operatorów.

Na terenie miasta, zgodnie z obowiązującymi przepisami, istnieje możliwość przyłączenia źródeł wytwórczych energii elektrycznej do sieci elektroenergetycznej. Techniczne możliwości przyłączenia tych urządzeń i inwestycje niezbędne do realizacji ich przyłączenia do sieci elektroenergetycznej, określane są każdorazowo indywidualnie dla poszczególnych inwestycji po przeprowadzeniu analiz dotyczących technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia.

Energetyka prosumencka rozwija się dynamicznie w Polsce od 2012 roku, a jej najbardziej intensywny rozwój nastąpił w latach 2018-2020, zakłada się kontynuację tego trendu. W odpowiedzi na powszechne zainteresowanie instalacjami prosumenckimi powstało wiele systemów wsparcia umożliwiających inwestycje w mikroinstalacje prosumenckie, takich jak: system opustów (na schemacie poniżej przedstawiono zasadę działania systemu opustów), program „Mój Prąd”, ulga termomodernizacyjna w PIT za 2019 r. czy programy priorytetowe NFOSiGW „Prosument”, „Czyste Powietrze”. Mieszkańcy Szczecina i instytucje publiczne są beneficjentami tych programów tworząc rozproszoną strukturę urządzeń wytwarzających energię z OZE.

#### **4.7. PRODUKCJA ENERGII ZE ŹRÓDEŁ ODNAWIALNYCH (PROSUMENCKIE PODEJŚCIE)**

Koszty realizacji infrastruktury pozyskiwania energii ze źródeł odnawialnych stale spadają. Jest to efekt skali wynikający z globalnego trendu rozwojowego branży (znaczny spadek cen



urządzeń i optymalizacja rozwiązań w układzie: wytwarzanie, rewersyjne magazynowanie i dystrybucja, oprogramowanie zarządzające dystrybucją i optymalizacją kosztową w cyklu 24h oraz wymiana między sieciami), poszukiwania rozwiązań bezpiecznych energetycznie i alternatywnych do scentralizowanej dystrybucji energii oraz dążeniu ku szeroko pojętej ochronie środowiska, w tym dekarbonizacji. Największym wyzwaniem jest zapewnienie ciągłości dostaw, na obecnym etapie gwarantowanej tylko przez scentralizowane systemy wytwarzania energii z paliw kopalnych. Uwarunkowaniem są regulacje unijne, gdyż przyjęte rozwiązania prawne prowadzą do wzrostu kosztów produkcji energii z węgla. W tej sytuacji wymagane jest zapewnienie warunków dla wzrostu udziału energii pochodzącej z OZE oraz zapewnienie warunków do funkcjonowania zawodowej i komunalnej energetyki opartej na paliwach tradycyjnych lub paliwach alternatywnych zapewniając elastyczność systemową i pewność zaopatrzenia odbiorców w ciepło, chłód i energię elektryczną.

Wprowadzane przepisy z zakresu OZE regulują i ułatwiają stosowanie instalacji OZE. Realizowane programy organizacyjno-finansowe wspierają stosowanie technologii i instalacji OZE. Największym ograniczeniem jest niska świadomość potrzeby zmiany źródeł zasilania i jej korzystnego wpływu na jakość życia, jak również ograniczone możliwości kapitałowe wspólnot mieszkaniowych i podmiotów gospodarczych w zestawieniu z innymi podstawowymi potrzebami inwestycyjnymi.

Na terenie miasta występują warunki do eksploatacji instalacji wykorzystujących energię: słońca, powietrza, wiatru, wody, ziemi i biomasy. Uwarunkowania:

- energia powietrza i wiatru, ze względów krajobrazowych i środowiskowych może być pozyskiwana tylko z instalacji o niewielkich mocach, głównie z siłowni o pionowej osi wirnika, instalacji wentylacyjnych nawiewno-wywiewnych lub pomp ciepła
- energia słoneczna może być pozyskiwana z ograniczeniami do stosunkowo niewielkich instalacji w zabudowie mieszkaniowej (warunki nasłonecznienia głównie połaci dachowych), a w terenach peryferyjnych wielkość farm fotowoltaicznych może być ograniczana względami środowiskowymi (np.: obszary Natura 2000)
- wytwarzanie energii i ciepła z biomasy wymaga szczególnych rygorów produkcyjnych i generuje duże uciążliwości (scentralizowaną produkcją energii i ciepła z biomasy zajmuje się Elektrociepłownia Szczecin)
- przez obszar miasta przepływa wiele małych rzek uchodzących pośrednio bądź bezpośrednio do Odry, wykorzystanie wody do produkcji energii jest możliwe i ma silnie ugruntowaną tradycję elektrowni wodnych w przedwojennym Szczecinie, jednak związane jest z ingerencją w ekosystem i całkowitą lub częściową blokadą ruchu wodnego, a także uzależnione jest od warunków wodnych na rzece tj. poziomem i przepływem wody
- Szczecin znajduje się w obszarze o dobrych warunkach geotermalnych, temperatura wód podziemnych (na mniejszych głębokościach charakteryzujących się znacznym zasoleniem) wynosi 60-80 °C, co daje możliwości ich wykorzystania, oprócz wykorzystania do produkcji energii, najbardziej efektywne jest pozyskiwanie energii geotermalnej w skojarzeniu z produkcją ciepła i energii elektrycznej i wykorzystaniem ciepła odpadowego w celach rekreacyjnych.

Szczecin znajduje się na obszarze korzystnej strefy wiatru i nasłonecznienia. Ze względu na stabilność wytwarzania energii dominuje eksploatacja instalacji fotowoltaicznych.

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**

Na terenie miasta realizuje się instalacje OZE głównie na potrzeby własne i na potrzeby własne (obiektowe) z możliwością przyłączenia do sieci elektroenergetycznej. W Szczecinie znajduje się 1729 mikroinstalacji przyłączonych do sieci, o zakresie mocy od 0,32 kW do 50 kW, suma mocy przyłączeniowych 12 722 kW (stan na luty 2021). Ograniczenia włączania tych instalacji do sieci energetycznej determinuje stan sieci i jej możliwości przesyłowe.

**Tabela nr 5. Najwięksi producenci energii z OZE na terenie Szczecina**

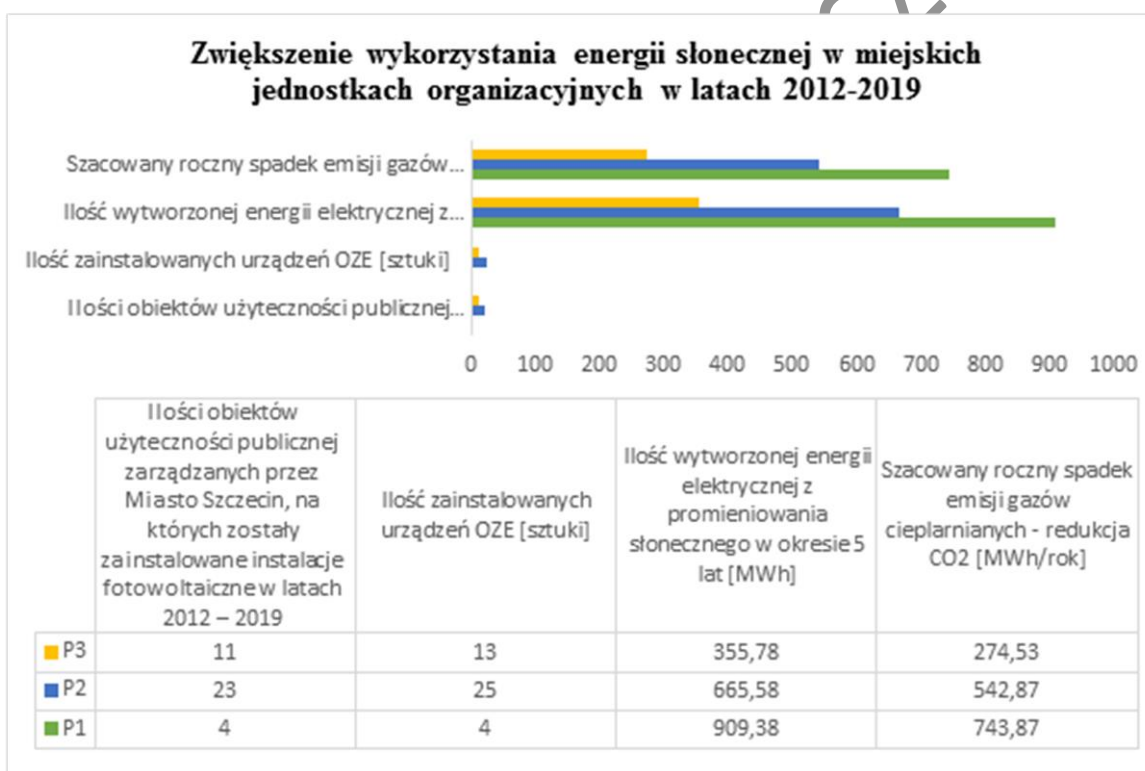
Lp.	Inwestor	Rodzaj OZE	Nazwa OZE	Moc przyłączeniowa [MW]
1	Zachodniopomorskie Centrum Onkologii	fotowoltaiczne	elektrownia fotowoltaiczna	0,3675
2	Zakład Wodociągów i Kanalizacji sp. z o.o. w Szczecinie	fotowoltaiczne	farma fotowoltaiczna na terenie zakładu produkcji wody "Pilchowo"	0,5
3	Zakład Unieszkodliwiania Odpadów sp. z o.o.	kogeneracja	Zakład Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów	12,5
4	Zakład Wodociągów i Kanalizacji sp. z o.o. w Szczecinie	wodne	MEW na rurociągu wody pitnej w hali zasuw ZPW "Pomorzanzy"	0,13
5	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej MSW	fotowoltaiczne	elektrownia fotowoltaiczna "SP ZOZ MSW "	0,1
6	SELFA Grzejnictwo Elektryczne S.A.	fotowoltaiczne	elektrownia fotowoltaiczna "Selfa-Szczecin"	0,18
7	HULLKON Tomasz Szczepanik	fotowoltaiczne	elektrownia fotowoltaiczna "Hala Nehringa"	0,1
8	Centrum Handlowo-Uslugowe "Manhattan" sp. z o.o.	fotowoltaiczne	elektrownia fotowoltaiczna "Manhattan"	0,28
9	Samodzielny Publiczny Szpital Kliniczny nr 1 Pomorskiego Uniwersytetu w Szczecinie	fotowoltaiczne	elektrownia fotowoltaiczna "SPSK 1 PUM"	0,73
10	C.Hartwig Szczecin Spedytorzy Międzynarodowi sp. z o.o.	fotowoltaiczne	elektrownia fotowoltaiczna "Obiekt Magazynowo-Uslugowy"	0,08
11	Szczecińska Energetyka Ciepła sp. z o.o.	fotowoltaiczne	elektrownia fotowoltaiczna "Dąbska 36"	0,08
12	PORTO sp. z o.o.	fotowoltaiczne	elektrownia fotowoltaiczna "Posejdon"	0,097
13	Print Group sp. z o.o.	fotowoltaiczne	elektrownia fotowoltaiczna "Hala Produkcyjno-Magazynowa"	0,09
14	New Cogen sp. z o.o.	kogeneracja	Kogeneracja Szczecin	8,69
15	SELFA Grzejnictwo Elektryczne S.A.	fotowoltaiczne	elektrownia fotowoltaiczna "Selfa-Szczecin"	0,195
16	Samodzielny Publiczny Szpital Kliniczny nr 2 Pomorskiego Uniwersytetu w Szczecinie	kogeneracja	Kogeneracja SPSK 2 PUM (2x0,263kW)	0,53

Źródło: Enea Operator sp. z o.o.

Realizacja Programu Prosument prowadzonego przez NFOŚ stała się jednym z głównych motorów napędowych transformacji energetycznej w Szczecinie. W ramach wsparcia finansowego realizowana jest budowa małych instalacji i mikroinstalacji OZE, rozproszenie i zróżnicowanie źródeł, paliw energetycznych i technologii, przekształcanie istniejącej zabudowy na indywidualne samowystarczalne mikroelektrownie, tworzenie populacji prosumentów i społeczności energetycznych, z możliwością wykorzystania mikrosieci oraz inteligentnej sieci elektroenergetycznej, zapobieganie ubóstwu energetycznemu i demokratyzacji energetyki, zmiany rynku energetycznego i sposobu funkcjonowania systemowych dystrybutorów. Program przeznaczony jest dla: osób fizycznych, wspólnot i spółdzielni mieszkaniowych, a także jednostek samorządu terytorialnego i spółek samorządowych. Formy dofinansowania to pożyczki i dotacje.

W latach 2012-2019 w ramach zrealizowanych przez Miasto Szczecin 3 projektów w zakresie rozwoju i zwiększenia wykorzystania energii słonecznej w 38 obiektach użyteczności publicznej zarządzanych przez Miasto Szczecin zainstalowano instalacje fotowoltaiczne, gdzie zainstalowano 42 urządzenia OZE. Projektami objęto: 15 szkół podstawowych, 2 przedszkola, 6 żłobków, 3 obiekty sportowe, 3 Domy Pomocy Społecznej oraz 9 Domów Pomocy Rodzinie.

Łączna moc zainstalowanej energii elektrycznej wyniosła 1272 MWe. Ilość wytworzonej energii elektrycznej z promieniowania słonecznego w okresie 5 lat wyniosła: 1930,74 MWh. Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych - redukcja CO<sub>2</sub> wyniósł: 1561,27 MWh/rok. Zrealizowane projekty zwiększają efektywność energetyczną obiektów publicznych, zakładają wariant z włączeniem do sieci i wykorzystaniem maksymalnie dostępnej efektywnej powierzchni w celu uzyskania produkcji maksymalnej ilości energii elektrycznej nieprzekraczającej zapotrzebowania na nią danego obiektu.



Rys. nr 9. Zestawienie projektów w zakresie rozwoju i zwiększenia wykorzystania energii słonecznej w 38 obiektach użyteczności publicznej zarządzanych przez Miasto Szczecin (lata 2012-2019). Źródło: oprac. własne. na podst. danych Wydziału Zarządzania Projektami UM, marzec 2020.

Zasadnicze uwarunkowania możliwości produkcji energii z OZE stanowią:

- brak możliwości stabilizowania dostaw energii ze źródeł odnawialnych (zależnych od warunków pogodowych) i niewystarczające przygotowanie sieci i infrastruktury elektroenergetycznej do jej odbioru i przemysłu

- ograniczenia finansowe dywersyfikacji źródeł energii i kategorii prosumentów energii OZE: publicznych i indywidualnych, spółdzielni społecznych, i innych form wspólnotowych
- organizacyjne i techniczne wzmocnienie dywersyfikacji źródeł energii i rozproszenia małych instalacji i mikroinstalacji tak, aby docelowo w układzie lokalnym mogły wzajemnie bilansować potrzeby energetycznych odbiorców (tworzenie prosumenckich mikrosieci i inteligentnej sieci elektroenergetycznej).

#### **4.8. TELEKOMUNIKACJA I INFRASTRUKTURA INFORMATYCZNA**

Rozwój usług i sieci telekomunikacyjnych stał się podstawą rozwoju cywilizacyjnego. Odpowiada za procesy globalizacji i wymiany informacji w gospodarce, przeciwdziała wykluczeniu technicznemu i technologicznemu, odgrywa coraz większą rolę w życiu społecznym. Postęp technologiczny jest siłą napędową e-ryнку kreującego oczekiwania konsumentów, tj. chęć wykorzystania nowych technologii, usług i produktów mediów cyfrowych.

Obawy przed wpływem pól wysokiej częstotliwości na zdrowie i bezpieczeństwo są czynnikiem blokującym niezbędny rozwój infrastruktury, prowadzą do konfliktów społecznych. Wprowadzanie ograniczeń lokalizacyjnych dla infrastruktury telekomunikacyjnej konieczne jest również w celu ochrony krajobrazu kulturowego, zarówno w krajobrazie naturalnym, jak i w obszarach intensywnej urbanizacji.

Zmniejszenie gęstości pól elektromagnetycznych i oddziaływań na zdrowie ludzi można osiągnąć zwiększając liczbę nadajników (stacji bazowych). Realizacji tego celu sprzyja postępująca cyfryzacja w sferze e-commerce oraz zapotrzebowanie na ogromne i dynamicznie modyfikowane zbiory danych liczone w eksabajtach niezbędne do świadczenia usług na zasadzie Big Data, wymagające technologii 5G. W celu efektywnego wykorzystania sieci komórkowych i ułatwienia do niej dostępu liczba stacji bazowych telefonii komórkowych regularnie się zwiększa. Odpowiednia liczba stacji i odległość między nimi jest niezbędna do skutecznego wykorzystania struktury sieci komórkowej.

W celu uzyskania oczekiwanych parametrów sieci komórkowych (swobodnego dostępu do sieci w dowolnym miejscu i czasie) niezbędna jest budowa infrastruktury usług w technologii 5G wykorzystującej zakres częstotliwości 3,4 - 3,8 GHz. Szczecin jest jednym z miast, w których jest już dostępna sieć 5G realizowana w oparciu o wykorzystywane już częstotliwości. Technologia 5G stwarza nowe technologiczno-organizacyjne możliwości dla rozwoju miasta inteligentnego opartego na zrównoważonym zarządzaniu danymi i zasobami w czasie rzeczywistym poprzez Internet Rzeczy (IoT), w tym nowoczesnego transportu publicznego i sterowania ruchem, całego spektrum usług publicznych i indywidualnych (np.: monitorowanie i świadczenie usług pomocy oraz opieki społecznej i zdrowotnej, zapewnienie bezpieczeństwa publicznego i pogodowego, optymalizacji i kontroli procesów w sferze komunalnej i gospodarczej).

#### **4.9. GOSPODARKA ODPADAMI I SUROWCAMI WTÓRNYMI, RECYCLING**

System gospodarowania odpadami w mieście obejmuje wszystkie nieruchomości, na których powstają odpady komunalne: zamieszkałe, tzw. mieszane, czyli zamieszkałe z częścią niezamieszkaną, obiekty oświatowe oraz cmentarze komunalne. Dla zapewnienia sprawnej obsługi miasto podzielone zostało na 4 sektory.

W ramach systemu Miasto zapewnia odbiór odpadów bezpośrednio z gospodarstw domowych, z podziałem na frakcje: odpady zmieszane, biodegradowalne, papier, szkło,

metale, tworzywa sztuczne i odpady wielkogabarytowe. Miasto zabezpiecza również odbiór zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego od mieszkańców na wezwanie telefoniczne. System nie obejmuje odbioru pozostałych odpadów (m.in. medycznych, weterynaryjnych, poprodukcyjnych), dla których właściciel w ramach uzyskanych pozwoleń lub przepisów prawa odpowiada za ich utylizację.

Dopełnieniem systemu są tzw. mini-pszoki, czyli zestaw trzech pojemników do segregacji: papieru, szkła i tworzyw sztucznych wraz z metalami, rozmieszczone w granicach miasta w liczbie 45 zestawów w każdym sektorze. Mieszkańcy mają także możliwość oddania odpadów do punktów selektywnej zbiórki odpadów komunalnych, tzw. ekoportów (na koniec 2019 r. w mieście funkcjonuje 9 ekoportów).

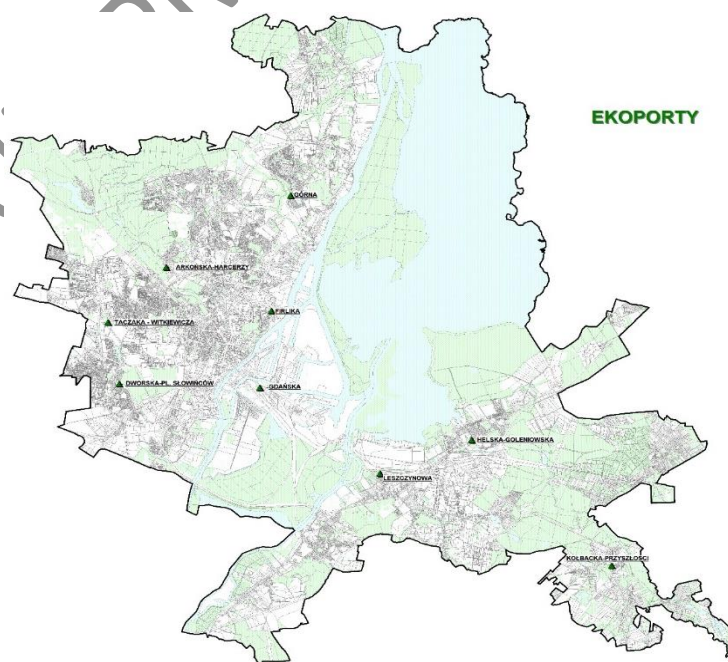
W ekoportach przyjmowane są: odpady opakowaniowe, odpady wielkogabarytowe, odpady biodegradowalne, zużyte opony, przeterminowane leki i opakowania po nich, chemikalia i opakowania po nich, przepracowane oleje silnikowe i smarowe, zużyte baterie i akumulatory, zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny, świetlówki i żarówki, nośniki danych (kasety, dyskietki, dyski, płyty), zużyte tonery i naboje do drukarek, tekstylia oraz odpady budowlano-rozbiórkowe.

Tabela nr 6. Ekoporty - dane bilansowe

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ilość odebranych odpadów	320 Mg	420 Mg	2300 Mg	4100 Mg	4500 Mg	6000 Mg	7000 Mg	9900 Mg
Liczba odwiedzających	9 tys.	18 tys.	51 tys.	82 tys.	100 tys.	133 tys.	167 tys.	215 tys.

Źródło: WGK UM Szczecin

Mapa nr 6. Lokalizacja Ekoportów na terenie miasta Szczecin



Częścią systemu jest oddany do eksploatacji w 2018 roku na terenie Ostrowa Grabowskiego Zakład Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów (EcoGenerator), którego wydajność wraz z systemem selektywnej zbiórki i odzysku odpadów zapewnia możliwość odbioru i utylizacji wszystkich odpadów komunalnych z obszaru aglomeracji szczecińskiej. Zakład umożliwia przetwarzanie strumienia 150 tys. ton odpadów, a dodatkowo wytwarza energię ciepłą kierowaną do sieci ciepłowniczej miasta oraz energię elektryczną przekazywaną do sieci energetycznej poprzez GPZ Żelechowa.

**Tabela nr 7. Strumienie odpadów przetworzone w ZTUO**

Frakcja	2018	2019
19 02 10 paliwo alternatywne	9579,64 Mg	14054,25 Mg
19 12 12 frakcja nadsitowa z mechanicznej obróbki odpadów	91294,70 Mg	106575,37 Mg
20 03 01 zmieszane odpady komunalne	12662,70 Mg	28947,06 Mg

Źródło: WGK UM Szczecin

W granicach administracyjnych miasta nie ma czynnych składowisk odpadów. Likwidacja dzikich wysypisk śmieci realizowana jest w ramach działań prowadzonych przez jednostki miasta oraz zgłoszeń przyjmowanych w systemie Alert.

Właściciel nieruchomości, objętej systemem gospodarowania odpadami, ponosi z tego tytułu opłaty o wysokości zależnej od rodzaju zabudowy (jednorodzinna, wielorodzinna) oraz od zadeklarowanego sposobu zbierania i odbioru śmieci (selektywne, nieselektywne).

Uwarunkowania związane z systemem gospodarki odpadami to:

- kompleksowość i komplementarność systemu gospodarowania odpadami, różnorodne formy zbiórki i selekcji
- wzrost świadomości ludzi w zakresie segregacji śmieci - widoczny wzrost liczby użytkowników Ekoportów
- prowadzenie pionierskich działań z zakresu zorganizowanego recydingu prosumenckiego - projekty: *Jadłodzielnie, Galeria Szpargatek*
- wciąż znaczny odsetek mieszkańców deklarujących nieselektywną zbiórkę odpadów, utrudnionej w zabudowie spółdzielczej, w budynkach wysokich wyposażonych w zsypy do odpadów
- brak dyscypliny selekcji w zespołach intensywnej zabudowy wielorodzinnej (brak kontroli społecznej)
- brak w mieście instalacji do unieszkodliwiania odpadów medycznych.

Studium nie reguluje kwestii związanych z pozyskiwaniem i transportem urobku z prac pogłębiarskich (tzw. refulatu).

Składowanie refulatu, załadawanie akwenów lub likwidacja składowisk dotyczy z reguły terenów należących do Skarbu Państwa, zlokalizowanych w granicach obszaru, który wyznacza linia brzegu wód powierzchniowych śródlądowych i morskich wód wewnętrznych.

W innych lokalizacjach (np.: w granicach portu morskiego lub w rejonach brzegowych wód powierzchniowych) traktowane jest jak uzdatnianie terenów, ich przygotowanie pod funkcje zgodne z mapą Kierunków (np. tereny rozwojowe portu, tereny sportu i rekreacji, otwarte tereny przyrodnicze itp.).

STUDIUM-PROJEKT ROBOCZY-BPPM

## 5. TRANSPORT

### 5.1. Infrastruktura transportowa Szczecina w międzynarodowych sieciach transportowych

5.1.1. Z racji swojego położenia, Szczecin pełni ważną funkcję tranzytową w transporcie międzynarodowym w relacjach północ-południe oraz wschód-zachód. W dwupoziomowej strukturze Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), Szczecin/Świnoujście zostały zdefiniowane, jako węzeł miejski w sieci bazowej korytarza Bałtyk-Adriatyk (KBA), przebiegającego przez terytorium Polski.

W skład Sieci TEN-T wchodzi: szlaki drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie oraz rzeczne, a także punktowe elementy infrastruktury w postaci portów morskich, lotniczych, śródlądowych i terminali drogowo-kolejowych. Ponadto, jej integralnym elementem są inteligentne systemy transportowe, których wdrażanie przyczynia się do poprawy przepustowości sieci, bezpieczeństwa ruchu i zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska przez transport.

Na terenie Szczecina do korytarza w ramach sieci bazowej należą:

- droga krajowa S3
- droga krajowa A6
- linie kolejowe: nr 351 Poznań Główny-Szczecin Główny oraz nr 401 Szczecin Dąbie-Świnoujście Port w ruchu towarowym
- fragment Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku od wejścia do kanału Odra-Hawela do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi
- morski i śródlądowy port.

Sieć bazowa TEN-T jest uzupełniona przez infrastrukturę ujętą w sieci kompleksowej TEN-T, do której na terenie Szczecina zaliczają się: linie kolejowe: nr 273 Wrocław Główny-Szczecin Główny, nr 408 i 409 Szczecin Główny-Szczecin Gumieńce-granica RP, oraz linia nr 401 Szczecin Dąbie-Świnoujście Port w ruchu pasażerskim.

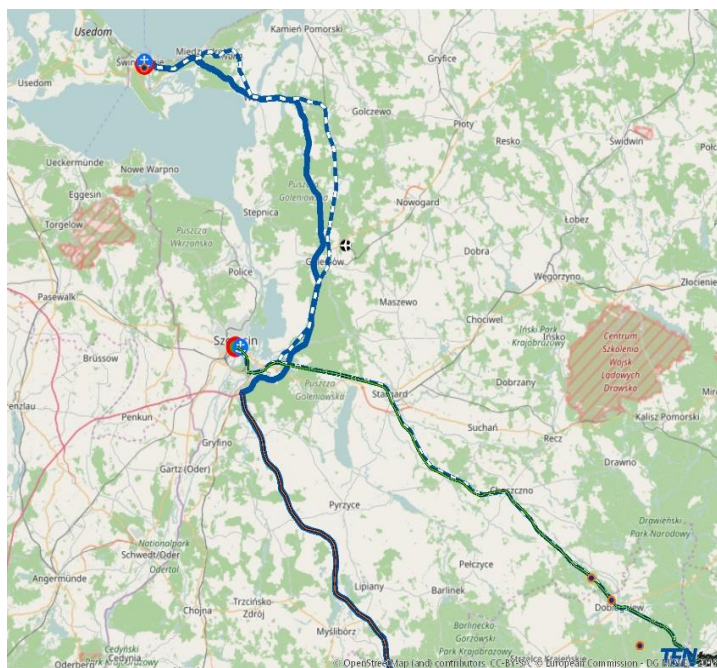
W 2018 roku Komisja Europejska zaakceptowała postulat rozszerzenia sieci TEN-T w ramach Korytarza sieci bazowej Morze Północne-Morze Bałtyckie o komponent transgraniczny na osi Szczecin/Świnoujście-Berlin-Magdeburg-Hanower, czyli o brakujący odcinek Szczecin-Berlin (podsystem kolejowy/śródlądowy wodny).

Od 2013 roku działa Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej (ŚKT-CETC sp. z o.o.), z siedzibą w Szczecinie, która powstała w wyniku zmiany, realizowanej przez 9 lat, formy współpracy partnerskich samorządów europejskich w ramach Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego i utworzeniu Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej.

Duży udział w procesie rozwoju i integracji transportu ma projekt Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC, łączący Skandynawię z południem Europy przy wykorzystaniu dróg kołowych, kolejowych i wodnych. Oś korytarza stanowi międzynarodowa droga E65, która swój początek ma w Malmö (Szwecja), a koniec w miejscowości Chania na Krecie (Grecja). Korytarz CETC to tzw. zielony korytarz, zapewniający dostęp do gałęzi transportu przyjaznych środowisku, takich jak kolej, żegluga śródlądowa i transport morski. Jego rozwój wpłynie na redukcję negatywnego wpływu transportu na środowisko, umożliwiając korzystanie z tego środowiska w sposób zintegrowany, zrównoważony i bezpieczny.

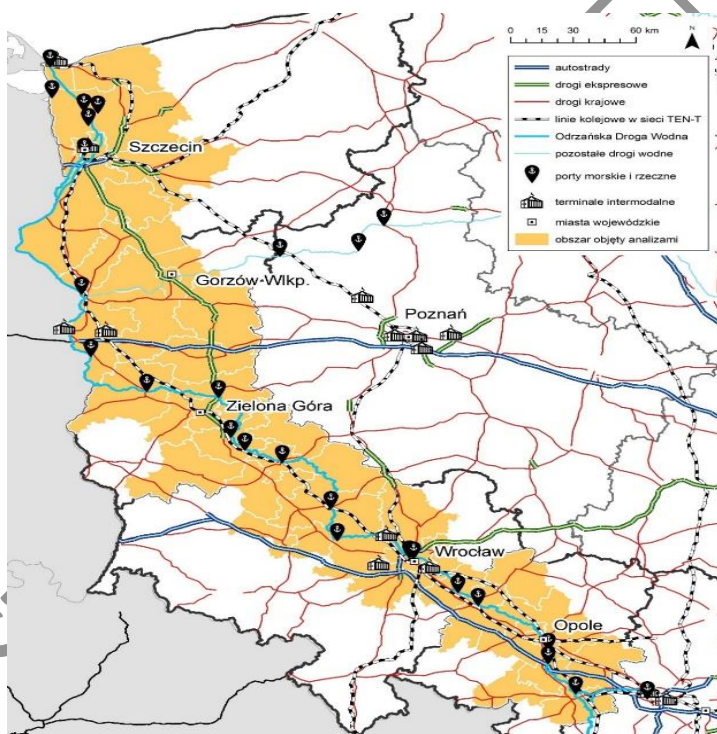


**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**



	węzły miejskie
	szlaki wodne
	projekty kolejowe
	projekty drogowe

Rys. nr 1. Przebieg sieci TEN-T w obrębie węzłów miejskich Szczecin-Swinoujście. Źródło: Komisja Europejska, DG Move, mapa interaktywna TENtec Interactive Map, dostęp: 07.04.2020.



Rys. nr 2. Mapa infrastruktury transportowej w obszarze oddziaływania zachodniej części Korytarza Bałtyk-Adriatyk. Źródło: Raport Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce. Stan infrastruktury liniowej oraz punktowej na rok 2019, s.11.

## 5.2. INFRASTRUKTURA DROGOWA

### 5.2.1. Powiązania sieci ulic miasta z zewnętrznym układem drogowym

Najważniejsze powiązania miejskiej sieci ulic Szczecina z zewnętrznym układem drogowym zapewniają drogi:

- **autostrada A6** (E28) - od strony zachodniej łączy się z autostradą A11 prowadzącą z obwodnicy Berlina do granicy państwa w rejonie Kołbaskowa, na terenie Szczecina przebiega wzdłuż jego południowej granicy do węzła Kijewo, a następnie w kierunku północnym do granicy miasta z gminą Goleniów, gdzie przechodzi w drogę ekspresową S3; poprzez węzły na obszarze Szczecina z autostradą A6 łączą się: droga ekspresowa S3 (węzeł Klucz), droga krajowa nr 10 (węzeł Kijewo), droga krajowa nr 31 (węzeł Radziszewo), ul. Morwowa - droga powiatowa 5107Z (węzeł Podjuchy), ul. Irydowa i ul. Tczewska - droga powiatowa 5188Z (węzeł Dąbie)
- **droga ekspresowa S3** (E65) - od strony północnej prowadzi z przeprawy promowej w Świnoujściu, na obszarze Szczecina do węzła Szczecin Klucz o wspólnym przebiegu z autostradą A6, od węzła Klucz na południe w kierunku Gorzowa Wielkopolskiego i Zielonej Góry do południowej granicy państwa
- **droga krajowa nr 10** - biegnie od zachodniej granicy państwa w rejonie Lubieszyna, na obszarze Szczecina ulicami: ul. Ku Słońcu, odcinkami al. Piastów i ul. Narutowicza, ul. Kopernika, plac Brama Portowa i ul. Wyszyńskiego, ciągiem ulic Energetyków-Gdańska-Eskadrowa-Hangarowa-Struga-Zwierzyniecka-Szośa Stargardzka w kierunku Stargardu, Bydgoszczy, Torunia i Płonia; na terenie Szczecina zapewnia dostęp do portu, łączy się z autostradą A6 i drogą ekspresową S3 (węzeł Kijewo), z drogą krajową nr 13, drogą wojewódzką nr 115; po zakończeniu realizowanej przez GDDKiA budowy drugiej jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna i Zieleniewa oraz drogi wspomagającej Szczecin Zdunowo-Niedźwiedź, odcinek DK10 od granicy Szczecina do obwodnicy Stargardu zostanie oznaczony, jako **droga ekspresowa S10**; na etapie projektowym jest budowa odcinka S10 od węzła Kijewo do granicy Szczecina, z węzłami Płonia i Zdunowo
- **droga krajowa nr 13** - łączy Szczecin z granicą państwa w rejonie Rosówka; na terenie Szczecina przebiega od drogi krajowej nr 10 Aleją Piastów, ul. Mieszka I oraz ul. Południową do ronda Hakena, gdzie łączy się z drogą krajową nr 31; obecnie GDDKiA realizuje przebudowę odcinka DK13 od ronda Hakena w Szczecinie do autostrady A6, obejmującą budowę obwodnicy Warzymic i Przecławia
- **droga krajowa nr 31** - biegnie od ronda Hakena w Szczecinie ulicą Floriana Krygiera, następnie ciągiem ulic Granitowa-Metalowa-Dmowskiego-Rymarska w kierunku Gryfina i Kostrzyna nad Odrą do Słubic; na terenie miasta na rondzie Hakena łączy się z drogą krajową nr 13; poprzez węzeł Radziszewo, którego północna część leży w obszarze Szczecina, łączy się z autostradą A6; GDDKiA przygotowuje do realizacji obwodnicę Gryfina i budowę w nowym przebiegu odcinka DK31 Gryfino-Radziszewo wraz z węzłem Radziszewo
- **droga wojewódzka nr 115** - przebiega Trasą Zamkową, odcinkiem ul. Matejki, pl. Rodła, al. Piłsudskiego, al. Wojska Polskiego, ul. Zegadłowicza, przez Tanowo do granicy państwa w rejonie Dobieszczyna; w Szczecinie stanowi ważną trasę średnicową, na ul. Gdańskiej łączy się z drogą krajową nr 10
- **droga wojewódzka nr 119** - na terenie miasta biegnie ulicami: Przyszłości i Pyrzycką (dawny przebieg DK3), łączy się z drogą krajową nr 10.

GDDKiA rozpoczęła proces przygotowania budowy Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina w ciągu **drogi ekspresowej S6**, która połączy autostradę A6 w rejonie Kołbaskowa z drogą ekspresową S3 w węźle Goleniów Północ, inwestycji ważnej dla dojazdu do Zakładów Chemicznych Grupy Azoty w Policach, zwłaszcza wobec realizowanej budowy fabryki polimerów.

#### 5.2.2. Podstawowy układ drogowy w mieście

Wcześniejsze decyzje o rozwoju społeczno-gospodarczym Szczecina, oprócz śródmiejskiego centrum, nadodrzańskiej strefy przemysłowej i obszarów portu morskiego doprowadziły do powstania wielkich osiedli mieszkaniowych na Prawobrzeżu w otoczeniu Starego Miasta Dąbia (liczba mieszkańców Prawobrzeża, łącznie 67 tyś, dane z lipca 2020 r.) i rozwoju w tym obszarze funkcji produkcji i składów oraz usług. Takie rozmieszczenie ludności i różnych funkcji miasta zarówno na lewym, jak i na prawym brzegu Odry zdeterminowało wewnętrzny układ drogowy, spowodowany koniecznością odbywania podróży przez mieszkańców Szczecina i przyjezdnych do i z centrum miasta. Połączenie dzielnicy Prawobrzeże z lewobrzeżną częścią miasta przez Międzyodrze - teren położony między rzekami Odrą (Zachodnią) a Regalicą (Odrą Wschodnią) - zapewniają dwie trasy: droga krajowa nr 31 oraz droga krajowa nr 10, z odgałęzioną od niej drogą wojewódzką nr 115.

Na terenie Szczecina przeprawy drogowe przez Odrę umożliwiają: w ciągu drogi krajowej nr 10 - Most Długi, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 115 - mosty Trasy Zamkowej, w ciągu drogi krajowej nr 31 - Most Pomorzan; przeprawy przez Regalicę to: w ciągu drogi krajowej nr 10 - Most im. Pionierów Miasta Szczecina, w ciągu drogi krajowej nr 31 - Most Gryfitów, a także istotny dla obsługi portu Most Cłowy, łączący ul. Eskadrową z ul. Gdańską.

Poprawa warunków ruchu w ciągu drogi krajowej nr 31 nastąpi po ukończeniu realizacji przebudowy skrzyżowania ul. Floriana Krygiera z ul. Granitową, następnie połączeniu ul. Floriana Krygiera z autostradą A6 drogą o parametrach klasy GP, wraz z przebudową węzła autostradowego w rejonie ul. Morwowej. Takie rozwiązanie odciąży ciąg ulic Granitowa-Metalowa-Dmowskiego-Rymarska oraz umożliwi zmianę przebiegu drogi krajowej nr 31 na trasę spełniającą warunki techniczne.

Ważną rolę w wewnętrznym układzie drogowym miasta pełni Obwodnica Śródmieścia, której zrealizowane odcinki prowadzą ul. Przyjaciół Żołnierza i ul. Wszystkich Świętych, łącząc ul. Wilczą i ul. Obotrycką na osiedlu Niebuszewo (a poprzez ul. Komuny Paryskiej i ul. Rugiańską także tereny portowe i stoczniowe) z ul. Arkońską na osiedlu Arkońskie-Niemierzyn. Obecnie budowany jest kolejny odcinek trasy prowadzący do al. Wojska Polskiego na styku osiedli Łękno i Pogodno, gdzie powstaje węzeł przesiadkowy, który będzie obsługiwał pasażerów miejskiej komunikacji autobusowej, tramwajowej i Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

#### 5.2.3. Podstawowe powiązania drogowe Szczecina z gminami ościennymi

Sąsiedztwo Szczecina z gminami ościennymi, a zwłaszcza z terenami deweloperskiej zabudowy mieszkaniowej, powstałej w okresie ostatnich 30 lat, zlokalizowanymi na terenie: Polic, Dobrej i Kołbaskowa, przyczynia się do wzmożonego, głównie w godzinach szczytu porannego i popołudniowego, ruchu pojazdów indywidualnych mieszkańców tych gmin dojeżdżających codziennie do pracy, uczelni oraz dowożący dzieci do szkół i przedszkoli.

Połączenia drogowe Szczecina z gminą Police zapewnia przede wszystkim ul. Zegadłowicza, leżąca w ciągu drogi wojewódzkiej nr 115, a także ulice: Szosa Polska, Stołczyńska i Przęsocińska.

Główne powiązanie drogowe z gminą Dobra zapewnia ul. Ku Słońcu, leżąca w ciągu drogi krajowej nr 10, a również ulice: Koralkowa-Modra, Kupczyka i Łukasińskiego.

Połączenie z gminą Kołbaskowo zapewniają: ul. Krygiera w ciągu drogi krajowej nr 31 oraz ul. Cukrowa, obecnie w ciągu drogi krajowej nr 13. Przebieg DK13 zostanie zmieniony po wybudowaniu drogi łączącej rondo Hakena w Szczecinie z autostradą A6, wówczas ul. Cukrowa będzie odciążona od ruchu tranzytowego.

Położone na prawobrzeżu: ul. Rymarska, będąca odcinkiem drogi krajowej nr 31, zapewnia połączenie z gminą Gryfino, ul. Pyrzycka, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 119, łączy Szczecin z gminą Stare Czarnowo, ul. Szosa Stargardzka, w ciągu drogi krajowej nr 10 oraz ul. Prof. Żuka, łączy z gminą Kobylanka, zaś ul. Lubczyńska - z gminą Goleniów.

#### 5.2.4. Stan sieci ulicznej

Na **mapie 4** UWARUNKOWAŃ pokazano drogi i ulice układu podstawowego, z podziałem na klasy dróg: autostradę A, ekspresowe S, główne ruchu przyspieszonego GP, główne G i zbiorcze Z, z odniesieniem do nadanych kategorii dróg publicznych – autostrady A6, drogi ekspresowej S3, dróg krajowych i wojewódzkich.

Klasyfikację istniejących dróg i ulic zidentyfikowano w oparciu o parametry drogi, odległości pomiędzy skrzyżowaniami oraz dostępności (liczbę zjazdów). W odniesieniu do dróg klas GP i G wzięto pod uwagę wszystkie wymienione kryteria. Natomiast, co do ulic klasy zbiorczej Z kierowano się głównie funkcją, jaką pełnią w układzie drogowym miasta, nawet, jeżeli nie spełniają wymagań technicznych.

Według opracowania pn. „Sporządzenie prognoz ruchu dla komunikacji indywidualnej i zbiorowej dla następujących horyzontów czasowych: 2025, 2030 i 2040 w oparciu o model ruchu wykonany w ramach KBR 2016” z września 2019 roku autorstwa Biura Projektowo-Konsultingowego TransEko, wykonanego na potrzeby Studium, 70% istniejących analizowanych odcinków dróg i ulic układu podstawowego nie spełnia kryterium funkcjonalnego w zakresie swojej klasy wyznaczonej w Studium z 2012 r., przy czym jako kluczowe zostało przyjęte kryterium odległości pomiędzy skrzyżowaniami. Do takich dróg należą przede wszystkim:

- DK10: odcinek ul. Ku Słońcu, odcinki al. Piastów i ul. Narutowicza, ul. Kopernika, plac Brama Portowa i ul. Wyszyńskiego;
- DK13: odcinek al. Piastów;
- DK31: ciąg ulic Granitowa-Metalowa-Dmowskiego-Rymarska.

Wymagania dla dróg krajowych i wojewódzkich wynikające z przepisów technicznych utrudniają lub uniemożliwiają intensywną zabudowę śródmiejską, z uwagi na ograniczenia dostępności do tych dróg. Z tego powodu należy dążyć do zdjęcia tych kategorii dróg z ulic Śródmieścia w celu umożliwienia kształtowania zabudowy tworzącej właściwą strukturę śródmiejską, ograniczenia w tym obszarze tranzytowego ruchu pojazdów ciężarowych oraz wprowadzania na szerszą skalę obszarów uspokojenia ruchu.

#### 5.2.5. Obciążenie ruchem

Według danych GUS, w Szczecinie w 2019 r. liczba zarejestrowanych pojazdów ogółem wyniosła 305 162, w tym samochodów osobowych 231.103, co przy liczbie ludności wg miejsca zamieszkania (zameldowanych na stałe) na koniec 2019 r. wynoszącej 360 784 daje wskaźnik 641 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców.

Według rankingu *TomTom Traffic Index* poziom zatłoczenia na drogach Szczecina wyniósł w 2019 r. 30%, co oznacza o 30% dłuższy czas przejazdu w stosunku do czasu przejazdu przy najniższym zatłoczeniu.

Według generalnego pomiaru ruchu wykonanego w 2015 r. na pozamiejskiej sieci dróg krajowych, w województwie zachodniopomorskim średni dobowy ruch roczny (SDRR) wyniósł 7 954 pojazdy silnikowe na dobę i był niższy od średniej krajowej (wynoszącej 11 178 poj./dobę); w tym na drogach międzynarodowych pomiar dał wynik 13 160 poj./dobę (dla całego kraju 20 067 poj./dobę), a na pozostałych drogach - 5 534 poj./dobę (przy średniej krajowej 7 614 poj./dobę). Największe obciążenie ruchem w rejonie Szczecina w 2015 r. wystąpiło na odcinku autostrady A6 Szczecin Dąbie-Szczecin Kijewo i wyniosło 32 330 poj./dobę.

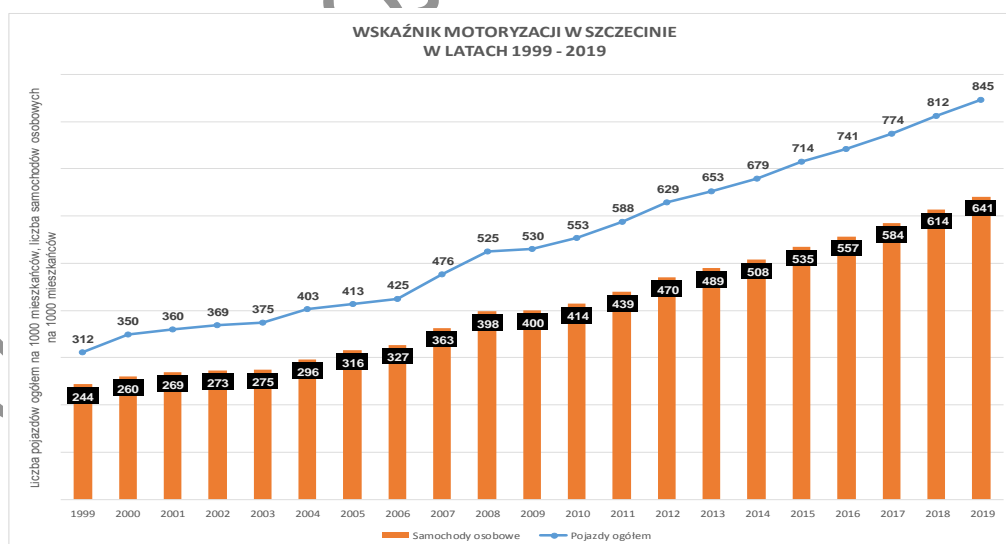
Na podstawie wyników kolejnych generalnych pomiarów ruchu można stwierdzić, że największy wzrost liczby pojazdów na drogach krajowych podlegających zarządowi GDDKiA w rejonie Szczecina wystąpił na odcinku drogi ekspresowej S3 między węzłem Rzęśnia a węzłem Dąbie - z 22 111 poj./dobę w 2010 r. do 31 384 poj./dobę w 2015 r., co oznacza wzrost o 42%.

Natomiast na drodze wojewódzkiej nr 115 na odcinku Szczecin-Tanowo średni dobowy ruch roczny w roku 2015 wzrósł o 63% w stosunku do roku 2010 i wynosił 10 777 pojazdów silnikowych na dobę.

### 5.3. PARKOWANIE

Podstawowym powodem występowania problemów z parkowaniem pojazdów w mieście jest wzrost wskaźnika motoryzacji, który na przestrzeni lat kształtuje się następująco:

Wykres nr 1. Wskaźnik motoryzacji w Szczecinie w latach 1999-2019



Źródło: oprac. własne na podstawie danych Wydziału Udostępniania Danych i Certyfikacji w Departamencie Systemów Państwowych Ministerstwa Cyfryzacji, Wydziału Spraw Obywatelskich Urzędu Miasta Szczecin oraz Raportów o stanie miasta Szczecin.



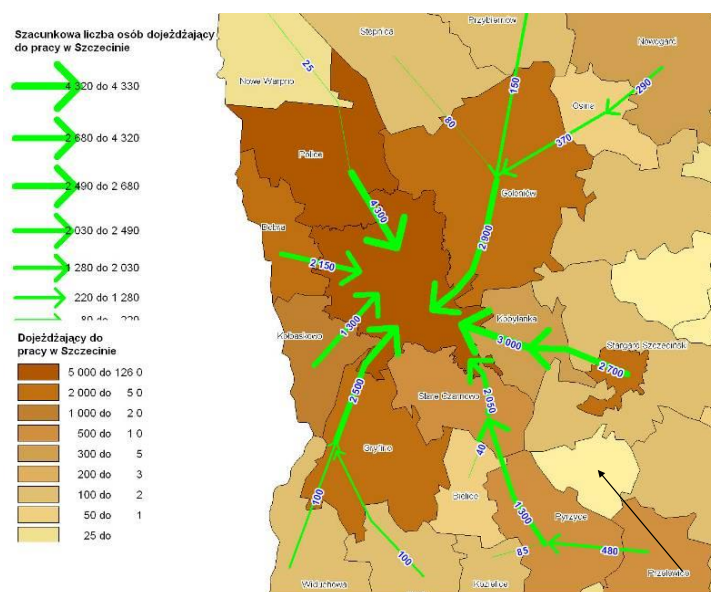
## STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.

W latach 1999-2019 liczba zarejestrowanych pojazdów w Szczecinie systematycznie rosta, osiągając w 2019 roku stan 305 162 szt., w tym samochodów osobowych 231 103 szt. Liczba pojazdów innych niż osobowe wzrosła 3 razy, a pojazdów osobowych 2,6 razy.

Istotnym uwarunkowaniem dla parkowania, szczególnie w strefie śródmiejskiej, jest pojemność i zdolność przepustowa istniejącej na tym terenie sieci ulic lokalnych oraz zdolność przepustowa ulic doprowadzających ruch do centrum miasta.

Rozkład przestrzenny ruchu jest podyktowany lokalizacją celów codziennych podróży do: miejsc pracy, nauki i usług. Koncentracja miejsc pracy, szkół ponadpodstawowych, uczelni oraz usług w centrum miasta, wyznacza główne, promieniste kierunki podróży do i z centrum.

Intensywność podróży indywidualnym środkiem transportu wynika z konkurencyjności indywidualnego transportu w stosunku do transportu publicznego. Do użytkowników systemu transportowego miasta, w znacznej mierze decydujących o jego obciążeniu w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego, należą mieszkańcy gmin sąsiednich, przede wszystkim: Polic, Kołbaskowa, Dobrej. Dojeżdżający codziennie do pracy, uczelni czy też dowożący dzieci do szkół i przedszkoli przeważnie wybierają transport indywidualny, co skutkuje pogorszeniem warunków ruchu oraz spotęgowaniem problemów z parkowaniem na terenie miasta.



Rys. nr 3. Szacunkowa liczba osób dojeżdżających do pracy w Szczecinie. Źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego.

Aby określić potrzeby w zakresie zapewnienia miejsc postojowych tylko dla pojazdów osobowych zarejestrowanych w Szczecinie w 2019 r., wyliczono powierzchnię niezbędną do zaparkowania wszystkich zarejestrowanych samochodów osobowych. Przy założeniu ustawienia samochodu osobowego jeden przy drugim i zapewnieniu minimalnej powierzchni miejsca postojowego (2,5 m x 5 m) niezbędnym jest zapewnienie powierzchni 2,9 km<sup>2</sup>, która stanowi 1,2% powierzchni Szczecina (bez jeziora Dąbie). Oznacza to, że taki parking zajmowałby powierzchnię ponad 406 pełnowymiarowych boisk piłkarskich.

Narzędziem racjonalizującym użytkowanie deficytowej powierzchni parkingowej w mieście jest strefa płatnego parkowania i wprowadzenie opłat za parkowanie na poziomie

ograniczającym skłonność do korzystania z transportu indywidualnego w sytuacjach, które tego nie wymagają. Strefą płatnego parkowania (SPP) jest obecnie objęta powierzchnia ok. 2,8 km<sup>2</sup> (łącznie z zabudową). Liczba miejsc postojowych w strefie płatnego parkowania na koniec 2019 r. wynosi 6 853, co oznacza ubytek (wynikający z wyznaczenia miejsc postojowych zgodnie z obowiązującymi przepisami) o 2 039 miejsca postojowe w stosunku do 2012 r.

SPP ze względu na intensywność zagospodarowania terenu oraz oddalenie od centrum podzielono na podstrefy. Pomimo korekty granic oraz zmian podstref problem z rotacją pojazdów pogłębia się. Napełnienie obszaru pojazdami parkującymi w godzinie maksymalnej akumulacji tj. 12:00-13:00 wynosi 97,1% (w 2015 r. wynosiło 76,7%).

Napełnienie ulic w całej SPP nie spełnia podstawowego założenia niezbędного do prawidłowego funkcjonowania strefy, tj. 10-30% wolnych miejsc w godzinie maksymalnej akumulacji (największego zatłoczenia).

Obserwowane jest zjawisko przenoszenia się parkowania do obszarów sąsiadujących z SPP, ale nieobjętych opłatami, gdzie postoje często są niezgodne z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym i powodują dewastację przestrzeni ulicznych. Badania i analizy funkcjonowania SPP, sporządzone przez Pracownię Inżynierii Komunikacyjnej z Poznania, w IV kwartale 2018 roku wykazały zatłoczenie na ulicach w sąsiedztwie SPP. Napełnienie na tych ulicach wynosi średnio 109% (w godzinie przeciętnej z 9 godzin).

We wrześniu 2020 r. Rada Miasta Szczecin podjęła uchwałę dotyczącą zmian w funkcjonowaniu strefy płatnego parkowania<sup>9</sup>, jak i granic obowiązywania SPP. Strefą płatnego parkowania została objęta powierzchnia ok. 4,7 km<sup>2</sup> miasta (łącznie z zabudową), w której znalazły się 143 ulice i place wobec dotychczasowych 80. Liczba miejsc postojowych objętych SPP zwiększy się do 11 753 miejsc.

Deficyt miejsc postojowych w centrum pogłębia długotrwałe parkowanie związane z dojazdami do miejsc pracy. Na liczbę parkujących w centrum miasta samochodów ma też istotny wpływ konkurencyjność podróży samochodami osobowymi wobec komunikacji zbiorowej, zwłaszcza w aspekcie czasu podróży, a także komfortu jazdy.

W 2012 r. zliczono, że na obszarze śródmieścia zlokalizowanych było około 41 000 dostępnych miejsc postojowych dla samochodów osobowych, z czego wyznaczonych w pasie drogowym około 17 000; parkingi, tereny nieruchomości, inne place to 13 000 miejsc; w garażach stałych, tymczasowych oraz w budynkach oszacowano 11 000 miejsc. W wyniku przebudów i remontów układu komunikacyjnego miasta oraz przeorganizowania wnętrza śródmiejskich kwartałów zabudowy i placów na zielone podwórka, część miejsc postojowych zlikwidowano. Zmianą objęto m.in. kwartał ulic: Bolesława Śmiałego, Chodkiewicza, Żółkiewskiego, Pocztovej, Ściegiennego. Przestrzeń publiczną ujednotwiono, przebudowano jezdnie, ciągi piesze, infrastrukturę techniczną, wykonano elementy małej architektury, uporządkowano również miejsca postojowe, czego konsekwencją było zmniejszenie ich liczby.

Obecnie szacuje się, że na obszarze śródmieścia zapotrzebowanie na miejsca postojowe tylko dla mieszkańców może wynosić około 46 000 (przy założonym wskaźniku 1 miejsce postojowe na 1 mieszkanie). Biorąc jednak pod uwagę istniejący wskaźnik motoryzacji

---

<sup>9</sup> Uchwała Nr XXI/661/2020 Rady Miasta Szczecin z dnia 22 września 2020 w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, opłat za postój pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania na drogach publicznych Miasta Szczecin oraz sposobu ich pobierania.

zapotrzebowanie może być znacznie wyższe i osiągać liczbę około 66 000 miejsc postojowych.

W Szczecinie można wyróżnić trzy strefy o różnych problemach z parkowaniem:

- obszar centrum miasta o skoncentrowanym ruchu związanym z usługami, miejscami pracy oraz ze zlokalizowanym tu mieszkalnictwem, charakteryzuje się bardzo dużym zapotrzebowaniem na miejsca postojowe dla samochodów osobowych i pożądanym wysokim współczynnikiem rotacji
- obszary o dużym zapotrzebowaniu na miejsca postojowe i małym współczynnikiem rotacji obejmujące osiedla o zabudowie wielorodzinnej wysokiej intensywności, a także strefy skoncentrowanych miejsc pracy; w większości osiedla zostały zrealizowane z niskim wskaźnikiem motoryzacji
- obszary o zabudowie ekstensywnej, osiedla mieszkaniowe o niskiej intensywności i osiedla domów jednorodzinnych, ze sporadycznie występującymi problemami z parkowaniem, ich rozwiązanie nie nastęrcza większych trudności.

Problemy parkingowe odczuwane są zwłaszcza w śródmieściu oraz osiedlach mieszkaniowych powstałych poza śródmieściem w latach 60, 70 i 80 takich jak np. os. Słoneczne, Przyjaźni, Kaliny, Klonowica czy Książąt Pomorskich. Na ogół projekty osiedli przewidywały rezerwę w poziomie terenu na miejsca postojowe dla mieszkańców, przy założeniu wskaźnika motoryzacji 150 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców. Zakładano, że potrzeby parkingowe wykraczające poza ten wskaźnik, zaspokojone zostaną poprzez spiętrzenie istniejących parkingów lub budowę parkingów podziemnych. Brak jest jednak inwestorów chcących sfinansować budowę garaży wielopoziomowych, a deficyt miejsc postojowych się pogłębia.

Problemem w osiedlach jest zatłoczenie i tarasowanie przez parkujące samochody dróg osiedlowych nieprzeznaczonych do postoju pojazdów, co znacząco obniża poziom obsługi osiedla przez służby ratunkowe. Pojawiają się konflikty interesów - część mieszkańców oczekuje budowy garaży i parkingów, zaś część mieszkańców jest zainteresowana zachowaniem dotychczasowego zagospodarowania, szczególnie zieleni osiedlowej. Problemy pogłębiają się z chwilą konieczności likwidacji tymczasowych garaży lub parkingów zlokalizowanych w terenach rezerwowanych na inne cele, np. na drogi lub zieleń. Niechęć do zainwestowania w przestrzeń parkingową dla prywatnych samochodów, przekierowuje roszczenia mieszkańców dotyczące deficytów miejsc parkingowych do władz miasta.

Do odrębnej grupy, gdzie występują problemy parkingowe, należą osiedla, które powstały w ostatnim czasie (m.in. w rejonie ul. Łącznej, ul. Ku Słońcu), w oparciu o decyzje o warunkach zabudowy. Zabudowa wielorodzinna, realizowana w tym trybie przez deweloperów, nie uwzględnia potrzeb życiowych mieszkańców związanych z ich codziennymi aktywnościami oraz kosztów wynikających z lokalizacji tej zabudowy. Przestrzenie parkingowe, podobnie jak tereny drogowe wewnątrz zespołów mieszkaniowych, z punktu widzenia deweloperów są zbędnym obciążeniem finansowym.

Wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów powoduje coraz większą presję społeczną na tworzenie nowych miejsc postojowych. Doświadczenia krajów europejskich, w których rozwój motoryzacji nastąpił dużo wcześniej wykazały, że pełne zaspokojenie potrzeb parkingowych w obszarach centrów miast przy tak wysokim wskaźniku motoryzacji jest niemożliwe i generuje kolejne potrzeby. Zamiast dostosowywać przepustowość sieci ulicznej do rosnących potrzeb, należy zdecydowanie te potrzeby ograniczyć do racjonalnej wielkości,



wynikającej z polityki transportowej zrównoważonego rozwoju, jako najlepiej przeciwdziałającej negatywnym skutkom wzrostu motoryzacji.

W poprzednich edycjach Studium, w celu ograniczenia skutków pogarszania się warunków ruchu, ale przede wszystkim warunków życia w centrum, założono zróżnicowanie stopnia wykorzystania różnych środków transportu w zależności od obszaru miasta, wprowadzając ograniczenie roli komunikacji indywidualnej na korzyść komunikacji zbiorowej.

Ważnym warunkiem wprowadzenia ograniczeń parkowania i w ogóle ograniczenia dostępu dla samochodów indywidualnych w wybranych rejonach miasta, jest jednoczesna konkurencyjna oferta obsługi transportem zbiorowym, polegająca na jego niezawodności, dużej częstotliwości, komplementarności poszczególnych środków transportu zbiorowego oraz komfortu i bezpieczeństwa podróżowania.

W Szczecinie trwają prace nad modyfikacją systemu transportowego, ukierunkowanego na stworzenie właściwych preferencji dla transportu zbiorowego. System ten docelowo będą tworzyć komplementarne podsystemy, w tym wybudowane parkingi typu Parkuj i Jedź (P&R), które już powstały w sąsiedztwie trasy tramwajowej Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju, m.in. przy pętli tramwajowej „Turkusowa”, przy ul. Citroëna, ul. Hangarowej. Obecnie w budowie są dwa kolejne tego typu parkingi, które ułatwią zarządzanie ruchem na drogach oraz organizację transportu zbiorowego - przy przebudowywanej pętli tramwajowej na Głębokim oraz przy budowanej pętli tramwajowo-autobusowej przy ul. Szafera.

#### **5.4. KOMUNIKACJA PIESZA I ROWEROWA**

Wyniki badań podróży opracowane w ramach „Kompleksowych Badań Ruchu” przeprowadzonych w 2010 roku wykazały, że udział podróży pieszych wynosi 19,3%, a odbytych rowerem 1,4% ogółu podróży. W badaniach z 2016 roku udział podróży pieszych wzrósł do 29,1%, natomiast udział podróży odbywanych rowerem utrzymał się na podobnym poziomie.

Warunki ruchu pieszych w Szczecinie są bardzo zróżnicowane organizacyjnie i jakościowo.

Do głównych ograniczeń w ruchu pieszych należy zaliczyć:

- niedostosowanie szerokości chodników do natężeń ruchu pieszego
- nieodpowiednia jakość nawierzchni chodników
- wysokie krawężniki w obrębie przejść dla pieszych stanowiące barierę architektoniczną
- brak chodników lub niespełniające wymagań dla osób ze szczególnymi potrzebami parametry techniczne chodników, szczególnie w osiedlach oddalonych od centrum miasta
- występowanie przeszkód na chodnikach, takich jak urządzenia techniczne, źle usytuowane reklamy, drzewa, nieprawidłowo zaparkowane samochody.

W 2017 roku zostały wprowadzone zarządzeniem prezydenta dokumenty pn. „Katalog mebli miejskich miasta Szczecin” oraz „Katalog nawierzchni miasta Szczecin”. To dokumenty, które nie wpływają bezpośrednio na rozwiązania techniczne i usuwanie barier architektonicznych, ale mogą też mieć korzystny wpływ na uporządkowanie i ujednolicenie przestrzeni publicznych.

W ostatnich latach część ulic śródmieścia zostało objętych projektami przebudowy w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu i stworzenia przestrzeni przyjaznej dla ruchu pieszych. Są to między innymi odcinek ul. Jagiellońskiej z placem Zamenhofa, odcinek ul. Księcia Bogusława X, ul. Małkowskiego, ul. Królowej Jadwigi. W pasach drogowych pojawiły się elementy małej architektury oraz zieleń, zmianie uległa organizacja ruchu.

Przebudowy kolejnych ulic obejmują m.in. w ramach zadania „Modernizacja chodników i nawierzchni dróg w kwartale ulic: Bolesława Śmiałego/Ściegiennego/Pocztowa/Żółkiewskiego/Chodkiewicza”, al. Wojska Polskiego (odcinek pomiędzy placem Szarych Szeregów a placem Zwycięstwa).

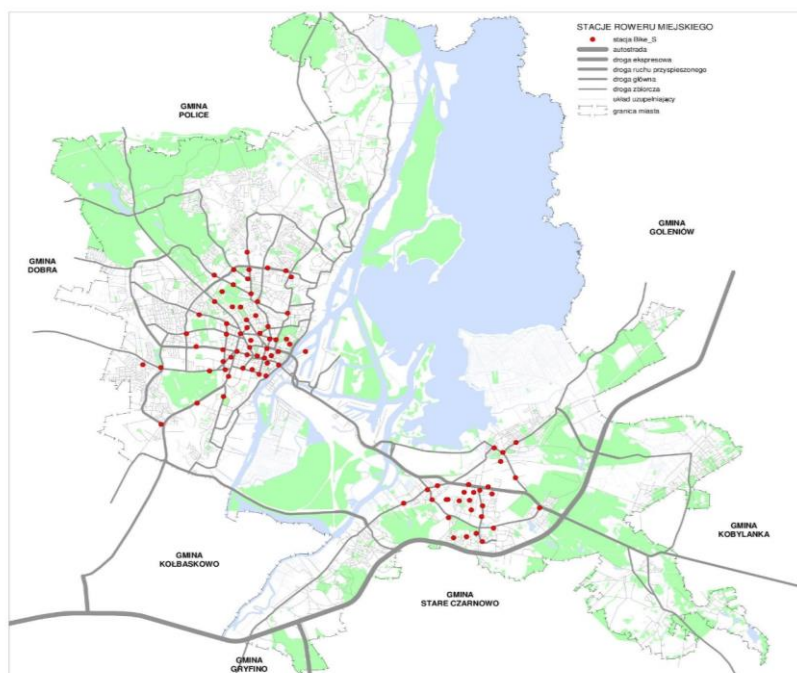
Od 2012 roku długość tras rowerowych w Szczecinie niemal podwoiła się i wynosi około 135 km. Znaczną część tras rowerowych stanowią pasy ruchu dla rowerów (część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów w jednym kierunku) około 20,5 km. W śródmieściu infrastruktura rowerowa zaczyna tworzyć spójną sieć.

Do istotniejszych inwestycji z zakresu tras rowerowych, które zostały oddane do użytkowania w latach 2012-2020 należą trasy w ciągu ulic: Arkońskiej, Podbórzeńskiej, Gdańskiej (Kanał Parnicki, Eskadrowa-Trasa Zamkowa), Chopina, Łukasińskiego, Włoskiej (Duńska-Warcisława), Wszystkich Świętych, Przyjaciół Żołnierza, Struga, Warcisława, Ku Słońcu oraz 26 Kwietnia, brakujące odcinki tras na al. Wyzwolenia i al. Niepodległości.

Rozbudowa sieci tras rowerowych powstaje często przy okazji przebudowy lub rozbudowy całego układu drogowego. Do projektów, przy realizacji których powstanie w najbliższym czasie infrastruktura rowerowa należą przebudowy ulic: Szafera, Arkońskiej, Hożej oraz Łubinowej.

W 2012 roku wprowadzone zostały „Standardy projektowe i wykonawcze systemu rowerowego Miasta Szczecin” w celu ujednoczenia i podniesienia jakości projektowanej i realizowanej infrastruktury rowerowej. Standardy zawierają warunki techniczne służące planowaniu, projektowaniu, wykonywaniu i utrzymaniu infrastruktury rowerowej. W 2014 roku powstała „Koncepcja systemu głównych i lokalnych tras rowerowych”.

W 2014 roku zaczął funkcjonować „Szczeciński Rower Miejski”, na który składały się 33 stacje z 370 rowerami. W 2015 roku system rozbudowano o dwie kolejne stacje. W 2019 r. system SRM tworzyło 87 stacji (58 stacji na lewobrzeżu i 29 na prawobrzeżu) z 742 rowerami.



Rys. nr 4. Lokalizacje stacji roweru miejskiego wg stanu na rok 2019. Źródło: oprac. własne na podstawie danych <https://bikes-srm.pl>.

Szczecin i gminy SOM zaangażowały się w rozwój turystyki rowerowej, współpracując również z gminami niemieckimi w tym zakresie. „Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego”, jako integralna część rowerowego systemu SOM, zakłada 4 priorytetowe trasy rowerowe obejmujące cały obszar województwa zachodniopomorskiego.

Trasy przebiegające przez obszar Szczecina to: Blue Velo, Trasa Pojezierzy Zachodnich, Trasa Wokół Zalewu Szczecińskiego, Trasa Doliny Płoni, Trasa Doliny Odry, Trasa Szczecin-Kołobrzeg. Obecnie realizowane są trasy: Trasa Wokół Zalewu Szczecińskiego na odcinku od północnej granicy miasta przy jeziorze Dąbie do ul. Jeziornej, Trasa Pojezierzy Zachodnich na odcinku od ul. Dąbskiej na osiedlu Bukowym do ul. Gościnniej w Jezierzycach oraz w ciągu ul. Kupczyka (przebudowa infrastruktury przy jeziorze Głębokie).

Zwiększa się znaczenie roweru, jako bezemisyjnego środka transportu w codziennych dojazdach miejskich oraz turystyki długodystansowej. Tym samym trasy rowerowe stają się stałym elementem układu komunikacyjnego miasta. W 2019 roku uruchomiono wypożyczalnie elektrycznych hulajnóg oraz skuterów.

### 5.5. KOMUNIKACJA ZBIOROWA

Organizatorem przewozów miejską komunikacją zbiorową w Szczecinie jest Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego (ZDiTM). Przewozy obejmują obszar gmin Szczecin i Police, część gminy Kołbaskowo oraz w niewielkim zakresie gminy Dobra. Od 2012 roku w ramach funduszy unijnych wdrażany jest Centralny System Zarządzania Komunikacją Miejską w Szczecinie.

W jego skład wchodzi m.in. system zarządzania flotą pojazdów i system dynamicznej informacji pasażerskiej.

Komunikację miejską w Szczecinie obsługuje pięciu przewoźników: Tramwaje Szczecińskie sp. z o.o., PKS Szczecin sp. z o.o., Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Klonowica” sp. z o.o., Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Dąbie” sp. z o.o. oraz Szczecińsko-Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o.

Miasto obsługuje 12 linii tramwajowych o długości ok. 117,63 km. W ich przebiegu znajdują się dwie zajezdnie Golęcin i Pogodno oraz trzynaście pętli (w tym sześć ulicznych). Długość torowisk tramwajowych wynosi 118,52 km toru pojedynczego, w tym 79,90 km toru pojedynczego torowisk wydzielonych z jezdni, co stanowi ponad 67% ogółu torowisk. Daje to podstawę do nadania priorytetu dla komunikacji tramwajowej. Torowiska przystosowane do ruchu tramwajowo-autobusowego to obecnie 4 km toru pojedynczego. W 2015 roku rozpoczął funkcjonowanie Szczeciński Szybki Tramwaj (SST) stanowiący docelowo bardzo istotne w skali miasta połączenie prawobrzeżnej i lewobrzeżnej części miasta. Trasa SST od pętli Basen Górniczy do pętli Turkusowa stanowi pierwszy etap inwestycji.

Uzupełnienie sieci tramwajowej stanowi komunikacja autobusowa. Zajezdnie autobusowe zlokalizowane są na terenach poszczególnych spółek autobusowych.

Na podstawie formularzy do przekazywania informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego składanych co roku przez Prezydenta Miasta do Marszałka Województwa, w oparciu o ustawę o publicznym transporcie drogowym (Dz. U. 2011 Nr 5 poz. 13), zawierających łączną liczbę przewiezionych pasażerów w publicznym transporcie zbiorowym oraz łączny przebieg na wszystkich liniach komunikacyjnych<sup>10</sup>, widać tendencję spadkową w przewozach przedstawioną na wykresie nr 3:

<sup>10</sup> Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Szczecin, dn. 03.03.2020 r.

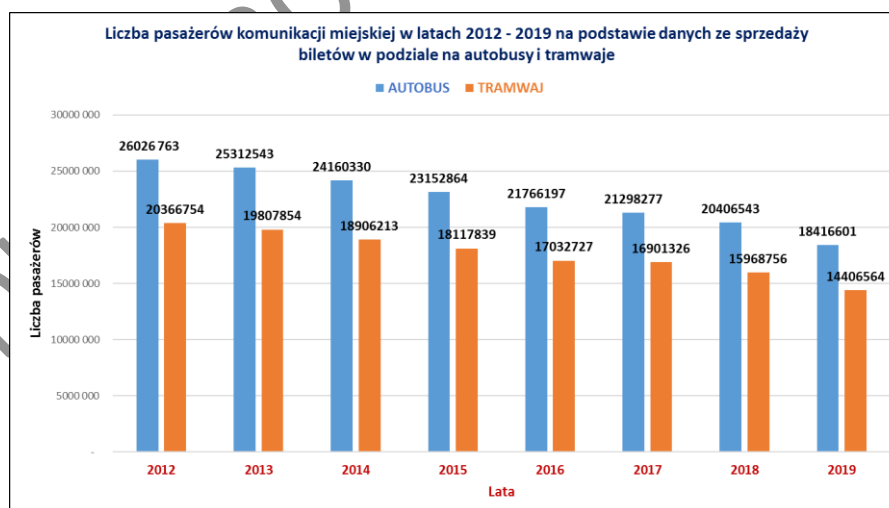
Wykres nr 3. Liczba pasażerów komunikacji miejskiej w latach 2012-2019



Źródło: oprac. własne na podstawie danych z Wydziału Gospodarki Komunalnej.

ZDiTM liczbę przewiezionych pasażerów w podziale na transport drogowy (autobusowy) i inny szynowy (tramwajowy) oblicza na podstawie przelicznika szacunkowego wynoszącego odpowiednio 56,1% dla transportu autobusowego i 43,9% dla transportu tramwajowego. W związku z powyższym, wielkość przewozów pasażerów w poszczególnych latach w rozbiu na autobusy i tramwaje przedstawia się następująco:

Wykres nr 4. Sprzedaż wszystkich rodzajów biletów w podziale na autobusy i tramwaje



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Wydziału Gospodarki Komunalnej.

Powyższe dane są niepełne, nie uwzględniają działań interwencyjnych, które w znaczący sposób zmieniły możliwość realnego oszacowania pasażerów komunikacji zbiorowej (min. uprawnienia do bezpłatnych przejazdów np. dla uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych).

Dodatковым elementem mogącym mieć wpływ na zmniejszenie liczby pasażerów komunikacji zbiorowej było zrealizowanie w ramach budżetu obywatelskiego w 2014 r. Szczecińskiego Roweru Miejskiego „Bike\_S”. Pojawiły się wówczas 33 stacje i 370 rowerów. W sierpniu 2016 roku system został rozbudowany do 82 stacji i 702 rowerów. W roku 2019 operator systemu odnotował 410 tys. wypożyczeń (480 tys. w roku 2018). W roku 2019 pojawiły się w Szczecinie wypożyczalnie elektrycznych skuterów oraz hulajnóg, co również mogło się przełożyć na spadek liczby pasażerów komunikacji zbiorowej.

Od roku 2013 roku w Szczecinie dzięki dofinansowaniu ze środków zewnętrznych, intensywnie rozbudowuje się i przebudowuje infrastrukturę tramwajową. Zrealizowano projekt „Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie”, obejmujący budowę i przebudowę torowisk o łącznej długości 19,97 km toru pojedynczego.

Realizacja tego projektu podzielona była na zadania:

1. Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych polegających na przebudowie zajezdni tramwajowej Pogodno w Szczecinie.
2. Przebudowa torowisk w al. Piastów, na ul. Wawrzyniaka i na skrzyżowaniu al. Bohaterów Warszawy z ul. Jagiellońską.
3. Przebudowa torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną zlokalizowaną na odcinku od Mostu Długiego do pętli Basen Górniczy wraz z przebudową pętli.
4. Przebudowa układu torowego na Bramie Portowej.

W 2017 r. rozpoczęto realizację projektu „Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie Etap II”. Całkowita długość budowanych i przebudowanych torowisk wynosi 22,79 km toru pojedynczego. Projekt obejmuje następujący zakres robót, na różnych etapach realizacji, podzielony na zadania:

**Zadanie 1.** Przebudowa torowiska wraz z siecią trakcyjną:

1. w ciągu al. Niepodległości-pl. Żołnierza Polskiego-al. Wyzwolenia-pl. Rodła (wraz z placem Rodła) do Ronda Giedroycia
2. w ciągu ul. Kołtąja-ul. Asnyka-pętla Niebuszewo
3. w ciągu pl. Żołnierza Polskiego (wraz z pl. Żołnierza) - pl. Hołdu Pruskiego-ul. Matejki-ul. Piłsudskiego (do pl. Rodła).

**Zadanie 2.** Przebudowa torowiska wraz z siecią trakcyjną w ciągu al. Powstańców Wielkopolskich do pętli Pomorzany wraz z rozbudową pętli oraz z niezbędną rozbudową i przebudową układu drogowego

**Zadanie 3.** Przebudowa torowiska wraz z siecią trakcyjną w ciągu ul. Mickiewicza od Mostu Akademickiego do skrzyżowania z ul. Brzozowskiego (z przejazdem)

**Zadanie 4.** Przebudowa torowiska wraz z siecią trakcyjną na pl. Szarych Szeregów

**Zadanie 5.** Przebudowa torowiska wraz z siecią trakcyjną w węźle Wyszyńskiego

**Zadanie 6.** Przebudowa zajezdni tramwajowej Gołęcin wraz z niezbędną rozbudową i przebudową układu drogowego ul. Wiszesława

**Zadanie 7.** Przebudowa Podstacji prostownikowej Kolumba

**Zadanie 8.** Budowa podstacji prostownikowej Chmielewskiego

**Zadanie 9.** Przebudowa Podstacji prostownikowej Kaszubska

**Zadanie 10.** Przebudowa torowiska wraz z siecią trakcyjną w ciągu ul. Nabrzeże Wieleckie na wysokości ulic: Podwale-ul. Kolumba-Chmielewskiego-Smolańska-Budziszyńska - do rozjazdów przed pętlą Pomorzany oraz w ciągu ul. Nowa od wiaduktu kolejowego - pl. Ratuszowy-ul. Dworcowa na wysokości hotelu NOVOTEL wraz z dodatkową relacją pod wiaduktem.

Kolejny projekt, realizowany od 2017 r. to „Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie”, polegający na przebudowie układu drogowego poprzez przebudowę i budowę nowych torowisk w obszarze śródmiejskim Szczecina i obejmuje swoim zakresem trzy zadania inwestycyjne, na różnych etapach realizacji:

1. Budowa torowiska do nowej pętli tramwajowej Mierzyn (CH Ster).
2. Przebudowa ul. Arkońskiej wraz z budową torowiska od pętli Las Arkoński do al. Wojska Polskiego.
3. Przebudowa ul. Szafera na odcinku od al. Wojska Polskiego do hali widowiskowo-sportowej wraz z budową torowiska i nowej pętli tramwajowej.

Oprócz wymienionych inwestycji w 2020 r. w ramach projektu „Budowa węzła przesiadkowego Głębokie”, wybudowane zostanie 0,61 km toru pojedynczego, nowego torowiska. W ramach rozwoju komunikacji miejskiej sukcesywnie odnawiany jest tabor autobusowy w miejskich spółkach przewozowych. W latach 2012-2019 dokonano zakupów nowych autobusów: na potrzeby Szczecińskiego Przedsiębiorstwa Autobusowego „Klonowica” sp. z o.o. zakupiono 58 autobusów; na potrzeby Szczecińskiego Przedsiębiorstwa Autobusowego „Dąbie” sp. z o.o. zakupiono 63 autobusy.

W ramach programu Rozwój niskoemisyjnego transportu w miastach, miasto Szczecin otrzymało 85% dofinansowania do zakupu zeroemisyjnych autobusów. Projekt zakłada zakup 8 autobusów z napędem elektrycznym o długości 17,5÷18,1 m (dwuczłonowych).

## 5.6. TRANSPORT KOLEJOWY

Szczeciński węzeł kolejowy tworzy 21 szlaków kolejowych, a łączna długość odcinków linii kolejowych w ramach węzła wynosi 115,375 km.

Przez Szczecin przebiegają linie kolejowe E59 i C-E59 z portów Szczecin i Świnoujście, wchodzące w skład jednej z najważniejszych transeuropejskich sieci drogowo-kolejowych - korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk, który ma istotne znaczenie dla rozwoju gospodarki polskiej, w szczególności gospodarki morskiej. Łączy on Bałtyk z Morzem Adriatyckim, prowadząc na terenie Polski przez Świnoujście-Szczecin-Poznań-Wrocław-Opole-Chałupki i dalej na południe Europy poprzez Bratysławę, Wiedeń i rejon Alp Wschodnich aż po północne Włochy.

Kolejowa część Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk odgrywa zasadniczą rolę z uwagi na priorytet dla przewozów kolejowych w Unii Europejskiej.

Linia kolejowa E59 jest objęta umową europejską o głównych międzynarodowych liniach kolejowych AGC. W szczecińskim węźle kolejowym w skład ciągu E59 wchodzi linie:

- nr 351 Poznań Główny-Szczecin Główny (linia magistralna)
- nr 401 Szczecin Dąbie-Świnoujście Port (linia pierwszorzędna).

Linia C-E59 stanowi odgałęzienie dla ruchu towarowego od linii E59 Wrocław-Poznań-Szczecin (ciąg transportowy Malmö-Ostrawa) i objęta jest umową o głównych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego AGTC. W skład tego ciągu na obszarze szczecińskiego węzła kolejowego wchodzi linie:

- nr 273 Wrocław Główny - Szczecin Główny (linia magistralna)
- nr 428 Szczecin Dąbie SDB-Szczecin Podjuchy (linia drugorzędna).

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.



- Linie kolejowe E59 i C-E59 stanowiące element Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk
- Pozostałe linie kolejowe w europejskich korytarzach transportowych

Rys. nr 5. Linie kolejowe E59 i C-E59 na tle europejskich korytarzy transportowych. Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, 2019.

Sieć bazową TEN-T na obszarze Szczecina uzupełniają linie ujęte w sieci kompleksowej TEN-T i oprócz linii nr 273 zaliczają się do niej linie o numerach: 408 (Szczecin Główny-Stobno Szczecińskie-granica państwa (Pasewalk) (linia pierwszorzędna) oraz 409 (Szczecin Główny-granica państwa (Tantow) Berlin (linia pierwszorzędna), zapewniające połączenia z Berlinem i resztą niemieckiej sieci kolejowej.

Poza wymienionymi liniami kolejowymi o znaczeniu krajowym i międzynarodowym szczeciński węzeł kolejowy tworzy jeszcze linia nr 406 Szczecin Główny-Trzebież Szczeciński (linia drugorzędna). Uzupełnieniem są linie kolejowe umożliwiające prowadzenie ruchu kolejowego przez system łącznic znajdujących się w obrębie węzła, między innymi jest to zespół linii i łącznic obsługujących port (o numerach 854, 855, 990, 991, 992, 995).

Stan techniczny części linii nie pozwala na obsługę ciężkich pociągów towarowych o nacisku na oś powyżej 19 ton. Ze względów bezpieczeństwa na wielu odcinkach linii wprowadzono ograniczenia prędkości. Obecnie zadawalające prędkości jazdy pociągów pasażerskich osiągnęte są głównie na linii nr 351 Poznań Główny - Szczecin Główny, 100-130 km/godz.; linii nr 409 Szczecin Gumierce - granica państwa (Tantow), 70-120 km/godz.; na krótkim odcinku linii nr 273 Wrocław Główny - Szczecin Główny, w rejonie stacji Szczecin Port Centralny, ok. 100-120 km/godz..

Na pozostałym odcinku tej ostatniej linii dopuszczalna prędkość wynosi 30-70 km/godz. Efektem trwającej modernizacji linii kolejowej 351 (E59) Poznań Główny - Szczecin Główny, w której ujęty jest też odcinek Stargard-Szczecin Dąbie ma być podniesienie prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich do 160 km/h, towarowych do 120 km/h i dopuszczalnego nacisku na oś do 225 kN.

Na pozostałych liniach szczecińskiego węzła kolejowego prędkości są zależne od rodzaju taboru (pasażerski czy towarowy) i wynoszą odpowiednio:

- linia nr 401 Szczecin Główny - Świnoujście Port - 80 km/godz. W ostatnich latach linia została poddana częściowej modernizacji, co pozwoliło na skrócenie czasu przejazdu
- linia nr 406 Szczecin Główny - Trzebież Szczeciński - 30-70 km/godz.
- linia nr 408 Szczecin Główny - Stobno Szczecińskie - granica państwa (Pasewalk) - 60-120 km/godz.
- linia nr 432 Szczecin Wstowo-Szczecin Turzyn - 30-60 km/godz.
- linia nr 433 Szczecin Główny SG-Szczecin Gumieńce - 40 km/godz.
- linia nr 854 Szczecin Port Centralny SPB-Dziewoklicz - 50 km/godz.
- linia nr 855 Regalica-Szczecin Port Centralny SPA - 50 km/godz.

W granicach miasta obsługę przewozów pasażerskich i towarowych dokonuje się poprzez 11 stacji, z czego 7 jest stacjami węzłowymi, a 4 to stacje pośrednie. W ruchu towarowym czynne stacje to: Szczecin Podjuchy, Szczecin Port Centralny, Szczecin Dąbie, Szczecin Gumieńce, Szczecin Wzgórze Hetmańskie, Szczecin Turzyn, Szczecin Niebuszewo, Szczecin Goław, Szczecin Stołczyn oraz Szczecin Skolwin. Stacjami obsługującymi ruch pasażerski są stacje: Szczecin Główny, Szczecin Dąbie, Szczecin Gumieńce, Szczecin Podjuchy, Szczecin Port Centralny. Obecnie czynne są trzy przystanki pasażerskie zlokalizowane na terenie szczecińskiego węzła kolejowego: Szczecin Zdroje, Szczecin Załom, Szczecin Zdunowo.

Ze stacji Szczecin Główny wyprowadza się dziennie (średnio) około 150 pociągów. Ze względu na prowadzone prace modernizacyjne stacji, które są kontynuacją modernizacji stacji w latach 2014-2016 nie można jednoznacznie określić, czy jest to tendencja rosnąca, czy też malejąca. Liczba kursujących pociągów pasażerskich na liniach szczecińskiego węzła kolejowego wynosi 1087, a towarowych 416 (wartości średniodobowe).

Tendencja przewozów (liczba pociągów) w szczecińskim węźle kolejowym jest niestabilna. W 2018 roku w stosunku do 2017 zaobserwowano wzrost o 3,21%, a w roku 2019 w stosunku do 2018 odnotowano spadek o 6,93%. Nie świadczy to jednak o spadku wielkości przewozów, dla masy pociągów jest to tendencja wzrostowa, w ruchu towarowym wzrost ten wynosi odpowiednio: 13,88% dla roku 2018 w stosunku do roku 2017 i 26,26% dla roku 2019 w stosunku do roku 2018. Podstawową stacją obsługi ruchu towarowego jest stacja Szczecin Port Centralny przygotowana do znacznie większej pracy przewozowej niż obecnie wykonywana.

Do odcinków linii o największym obciążeniu ruchem kolejowym należą Szczecin Zdroje - Regalica (ok. 164 poc./dobę), Szczecin Dąbie - Szczecin Zdroje (ok. 140 poc./dobę), Szczecin Port Centralny - Szczecin Główny (ok. 120 poc./dobę). Pociągi towarowe na odcinkach linii o podstawowym znaczeniu dla pracy węzła stanowią ok. 38% ogólnej liczby pociągów, z wyjątkiem linii Szczecin Główny - Trzebież Szczeciński, gdzie z uwagi na zawieszenie ruchu pasażerskiego występuje tylko ruch towarowy. Generalnie w obrębie całego kolejowego węzła szczecińskiego występują rezerwy zdolności przelotowej linii i łącznic.

Najważniejszą dla obsługi ruchu towarowego jest stacja Szczecin Port Centralny, która została objęta modernizacją w ramach projektu „Poprawy dostępu do morskich portów Szczecin i Świnoujście”. Projekt swoim zakresem obejmuje na stacji Szczecin Port Centralny wybudowanie 61 km torów, budowę 3 wiaduktów kolejowych, w tym wiadukt nad ulicą Gdańską, przebudowę mostu kolejowego nad rzeką Parnicą, elektryfikację dojazdu do Parku Wrocławskiego, modernizację układu kolejowego w rejonie Parku Wrocławskiego w sposób umożliwiający bezpośredni wjazd i wyjazd trakcją elektryczną oraz modernizację torów



kolejowych pomiędzy stacją Szczecin Port Centralny a nabrzeżami w rejonie przeładunków masowych w porcie w Szczecinie.

Funkcjonowanie układu nie jest ograniczane przez zaplecze obsługi taboru towarowego (nowa wagonownia i zmodernizowana lokomotywownia na stacji Szczecin Port Centralny). W 2014 roku zamknięto stację postojową pociągów dalekobieżnych Szczecin Pomorzany, a całą obsługę serwisową i sanitarną pociągów przeniesiono do nowej stacji postojowo-serwisowej Szczecin Zaleskie Łęgi. Dla ruchu regionalnego kluczową z punktu widzenia obsługi serwisowej jest stacja Szczecin Wzgórze Hetmańskie, w obrębie której znajduje się lokomotywownia spółki Przewozy Regionalne.

Zmodernizowano stację Szczecin Główny - celem była poprawa wygody podróżnych oraz umożliwienie samodzielnego dostępu do peronów osobom o ograniczonej możliwości poruszania się oraz poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych.

W bardzo złym stanie technicznym znajduje się większość przystanków na linii Szczecin Główny-Trzebież Szczeciński. Zły stan techniczny toru nr 1 na linii nr 406 sprawia, że odcinki Szczecin Niebuszewo-Szczecin Gośćław (około 4,5 km) oraz Szczecin Skolwin-Police funkcjonują jako jednotorowe. Na wielu fragmentach linii obowiązuje prędkość 30-40 km/h.

W 2019 roku rozpoczęto budowę systemu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (SKM). Prace prowadzone są na odcinkach linii kolejowych: Stargard-Szczecin Główny (nr 351), Gryfino-Szczecin Główny (nr 273), Szczecin Dąbie-Goleniów (nr 401) oraz Szczecin Główny-Police (nr 406).

W ramach transportu aglomeracyjnego i rozwiązań stosowanych w szczecińskim węźle kolejowym wdrażany jest Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS), jako podstawowy środek prowadzący do interoperacyjności i zwiększający bezpieczeństwo podróży.

Obecnie opracowywane są analizy w ramach zleconego przez PKP PLK studium wykonalności modernizacji kilku linii w szczecińskim węźle kolejowym m.in. linii 408 i 409, a także linii 432 (Szczecin Wstowo-Szczecin Turzyn), 433 (Szczecin Główny-Szczecin Gumieńce) i 851 (Szczecin Wstowo-Szczecin Gumieńce) oraz fragmentu linii 429 (odcinek Stobno Szczecińskie-Dołuje).

Analizy obejmują między innymi: dostosowanie odcinka linii nr 408 i nr 409 Szczecin Główny-Szczecin Gumieńce - granica Państwa (Tantow) do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych, elektryfikację linii kolejowej zgodnie z porozumieniem pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe SA i DB Netz AG w zakresie współpracy w ramach koordynacji, przygotowania i realizacji przedsięwzięć przy rozwoju połączenia kolejowego Berlin-Szczecin. PLK w ramach Studium wykonalności rozważy także wariant z dobudową drugiego toru na odcinkach obecnie jednotorowych.

## 5.7. TRANSPORT WODNY

Osią transportu wodnego w regionie i na terenie Szczecina jest tor wodny Świnoujście-Szczecin oraz Odrzańska Droga Wodna<sup>11</sup>, należąca do jednego z trzech głównych szlaków wodnych na terytorium Polski, ujętych w Europejskim Porozumieniu w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN).

Droga wodna E30, do której należy między innymi Odrzańska Droga Wodna, ma połączyć Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie lub w Wiedniu (po wybudowaniu sztucznego

<sup>11</sup> Śródlądowy szlak żeglugowy na Odrze, mający początek w Gliwicach i kończący się w Szczecinie, ma połączenie z kanałem Odra-Sprewa oraz Odra Havela, dzięki czemu jest włączona w europejski system dróg wodnych.

kanalu m.in. przez Czechy), umożliwiając transport towarów z zespołu portów morskich Szczecin-Świnoujście w głąb kontynentu i z powrotem.



Rys. nr 6. Międzynarodowe śródlądowe drogi wodne w Polsce. Źródło: [https://twitter.com/mgmizs\\_gov\\_pl](https://twitter.com/mgmizs_gov_pl), dostęp: 23.03.2020.

Porozumienie AGN z 1996 r, w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, wskazuje na terenie Polski dwanaście portów śródlądowych o międzynarodowym znaczeniu, zlokalizowanych w dziesięciu miastach, wśród nich port w Szczecinie. Odra jest rzeką graniczną, przez co wymaga wspólnych rozwiązań integrujących systemy transportowe Polski i Niemiec, przy jednoczesnym uwzględnieniu zagrożenia powodziowego.

## 5.8. TRANSPORT MORSKI

Źródłami obrotów portu szczecińskiego są ładunki polskiego handlu zagranicznego, ładunki w obrocie wewnątrz krajowym oraz ładunki tranzytowe. Do transportu morskiego zaliczane są ładunki przemieszczane przez port w ramach obrotu portowego, łącznie z ładunkami objętymi tranzytem oraz bunkrowaniem (zaopatrywaniem w paliwo statków obsługujących transport morski).

Część działalności portowej związanej z obrotem wewnątrz krajowym obejmuje przeładunki:

- w ramach tzw. kabotażu (krajowego obrotu morskiego) – przewozy drogą morską pomiędzy polskimi portami morskimi,
- związane z obrotem, występującym za pośrednictwem portu, pomiędzy podmiotami krajowymi (w tym np.: przeładunki węgla, przeznaczonego dla Elektrowni Dolna Odra w Gryfinie, w porcie Szczecin),
- z połowów dostarczonych do portów morskich przez podmioty zajmujące się rybołówstwem morskim,
- związane z bunkrowaniem statków nieobsługujących transportu morskiego.

Przewozy tranzytowe obejmują ładunki klasyfikowane, jako tranzyt:

- morsko-lądowy (ładunków dostarczonych do portu drogą morską z przeznaczeniem do dalszego transportu drogą lądową)
- lądowo-morski (ładunków dowiezionych do portu drogą lądową z przeznaczeniem do dalszego transportu drogą morską)
- morski (ładunków dostarczonych do portu drogą morską przeładowywanych na inny statek w celu ich dalszego transportu drogą morską).

Port Morski w Szczecinie stanowi część zespołu portowego Szczecin-Świnoujście i działa na podstawie ustawy o portach i przystaniach morskich. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. jest podmiotem prawnym zarządzającym nieruchomościami i infrastrukturą portową umożliwiającą statkom postój przy nabrzeżu, załadunek i rozładunek towarów lub zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów. W portach może być prowadzona także inna działalność związana z transportem, jak bazy logistyczne oraz składowanie, magazynowanie i konfekcjonowanie, także inna działalność związana w ramach operacji towarowych z obrotem portowym.

Szczecin nie posiada portu śródlądowego jako odrębnego podmiotu gospodarczego. Żegluga śródlądowa korzysta przede wszystkim z urządzeń portu morskiego i nabrzeży zakładowych.

Ze względu na różny sposób finansowania, infrastruktura niezbędna do funkcjonowania portu dzieli się na „infrastrukturę portową” rozumianą, jako znajdujące się w granicach portu morskiego akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje, związane z jego funkcjonowaniem, oraz „infrastrukturę zapewniającą dostęp do portów” (tzw. suprastrukturę), w skład której wchodzi tor wodny, wraz z obiektami, urządzeniami i instalacjami związanymi z ich funkcjonowaniem. Tor wodny znajduje się na obszarze morskich wód wewnętrznych, który jest wyłączony z kompetencji planistycznych Miasta Szczecin.

Tor wodny prowadzi od Świnoujścia do Szczecina przez Zalew Szczeciński, Roztokę Odrzańską aż do północnych granic portu morskiego przecinających farwater na Odrze na wysokości południowego cypla Mnisiego Ostrowa, tj. na 53,30 km toru. W porcie szczecińskim tor wodny Świnoujście - Szczecin biegnie rzeką Odrą i Przekopem Mieleńskim do północnej krawędzi obrotnicy na zakończeniu Przekopu Mieleńskiego, natomiast tor wodny na Odrze Zachodniej kończy się na wysokości południowego krańca Wyspy Grodzkiej. Tor wodny na całej swej długości posiada zmienną szerokość w dnie, od 90 do 180 m, z poszerzeniami na łukach toru. W granicach portu szczecińskiego tor ma szerokość 90 m, na odcinku toru na Odrze Zachodniej szerokość wynosi 80 m. Tor wodny Szczecin-Świnoujście pozwala na wejście do portu w Szczecinie statków o długości całkowitej do 215 m i szerokości 31 m. Przy zanurzeniu statku 9,15 m jego długość nie może przekraczać 160 m. Pozostałe ważne obiekty infrastruktury dostępu do portu w Szczecinie to: obrotnice na wejściu do Kanału Grabowskiego o średnicy 280 m i głębokości 10,5 m, obrotnica u wejścia do Basenu Górniczego o średnicy 300 m i głębokości 10,5 m, kotwicowiska, pola refulacyjne wraz z przystaniami dalbowymi, umocnienia brzegowe wzdłuż toru wodnego.

Istniejące parametry stają się niewystarczające, stanowiąc barierę rozwojową portu morskiego w Szczecinie. W roku 2017 rozpoczęła się realizacja inwestycji polegającej na modernizacji, w tym pogłębieniu i częściowym poszerzeniu toru wodnego. W roku zakończeniu realizacji tor wodny Szczecin-Świnoujście uzyska głębokość 12,5 m. Zwiększona zostanie szerokość minimalna toru wodnego do 100 m na Zalewie Szczecińskim i na Odrze. Utworzona zostanie duża mijanka statków na Zalewie Szczecińskim pomiędzy 2 i 3 Bramą Torową o szerokości 250

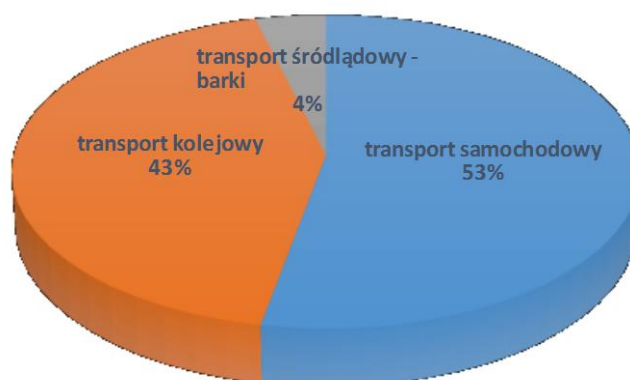
m. Wykonane lub przebudowane zostaną umocnienia brzegowe i umocnienia dna w rejonie nabrzeży sąsiadujących z torem wodnym. Zmiany umożliwią zwiększenie wielkości statków zawijających do portów w Szczecinie i w Policach. Maksymalna długość statków wyniesie 240 m, maksymalna szerokość - 32,2 m, zaś maksymalne zanurzenie statków wzrośnie do 11,0 m.

Granica morskiego portu biegnie od północnej granicy miasta nieregularnie wzdłuż linii brzegu Odry aż do centrum miasta. W obszarze portu funkcjonują różne struktury od przemysłowych, przeładunkowo-składowych usługowych, do związanych z rybołówstwem, administracją, szkolnictwem wyższym oraz obsługą statków pasażerskich i funkcji rekreacyjnych z obsługą jednostek sportowych.

Centrum portu szczecińskiego, z obszarami zagospodarowanymi najintensywniej na cele przeładunkowo-składowe i enklawami przemysłu portowego, znajduje się na Łasztowni (rejon przeładunków drobnicy: basenów Wschodniego i Zachodniego oraz kanałów Grodzkiego i Dębickiego) wokół Basenu Górniczego aż do Regalicy oraz na Ostrowie Grabowskim (rejon przeładunków masowych). Centrum portu handlowego wraz z terenami rozwojowymi objęte jest w całości granicami portu morskiego w Szczecinie.

Port w Szczecinie ma charakter uniwersalny i obsługuje zarówno ładunki drobnicowe (kontenery, ładunki ponadgabarytowe), jak i masowe (węgiel, koks, zboże itp.), a także ruch pasażerski. W 2018 r. obroty ładunkowe w porcie w Szczecinie stanowiły 10,3% obrotów w polskich portach morskich i wynosiły 9 362,3 tys. ton (więcej o 7,1% niż 2017 r. i o 17,5% w porównaniu z 2010 r.). Przeważały ładunki masowe suche, których udział w 2018 r. wyniósł 49,8% (w tym węgla i koksu - 11,5%, produktów rolniczych - 7,5%), ładunki drobnicowe stanowiły 34,7%, a ładunki masowe ciekłe 15,5%. Od 2007 r. w ramach obrotu międzynarodowego do portu w Szczecinie drogą morską więcej ładunków przywożono niż z niego wywożono (z wyjątkiem 2010 r., kiedy to nieznacznie przeważał wywóz). W 2018 r. przywóz (wyładunek) stanowił 68,0% (wobec 68,3% w 2017 r.).

Do portu w 2018 roku zawinęły 3 043 statki transportowe o łącznej pojemności netto 5 373,6 tys., tj. więcej o 68 statków niż w 2017 r., natomiast w porównaniu z 2010 mniej o 142 statki, ale o większej o 6,8% pojemności netto. W zakresie struktury transportu zaplecza, większość towarów była w 2019 r. dostarczana do portu i z niego wywożona transportem samochodowym - 53%. Udział transportu kolejowego w obsłudze portu wyniósł 43%, pozostała część - 4% była transportowana z wykorzystaniem transportu śródlądowego - barek.



Rys. nr 7. Struktura transportu zaplecza. Źródło: opracowanie własne na podst. danych Sekcji Prognoz i Analiz Portu Szczecin-Świnoujście.

Portowa działalność związana z obsługą statków pasażerskich, poza terminalem pasażerskim w Świnoujściu, ogranicza się do udostępnienia miejsca postojowego wzdłuż nabrzeży zachodniego brzegu Odry, w granicach portu morskiego, od podpór Trasy Zamkowej (część nabrzeża Wieleckiego) w kierunku północnym do budynku dawnego Dworca Morskiego. W 2018 roku w ramach międzynarodowego ruchu pasażerów w porcie w Szczecinie rozpoczęło lub zakończyło podróż 900 osób, tj. o 13,4% mniej niż 2017 r., a o 32,8% więcej niż w 2010 r. Ruch pasażerów odbywał się głównie w relacji z Niemcami.

Nadodrzański ciąg nabrzeży pasażerskich ma kilku właścicieli, różnie wykorzystujących dostęp do drogi wodnej.

Największe obszary rozwojowe portu znajdują się na Ostrowie Mieleńskim i Ostrowie Grabowskim, przy nabrzeżu Spółdzielczym, między ulicami Hryniewieckiego – St. Kujota, na zapleczu nabrzeża Wałbrzyskiego przy ul. Gdańskiej, na półwyspie Katowickim oraz na Ostrowie Mieleńskim, razem ok. 205 ha. Większość terenów rozwojowych leży obecnie poza zasięgiem infrastruktury dostępnej od strony lądu i wciąż częściowo wymaga przygotowania podłoża gruntowego pod zagospodarowanie i zabudowę.

Podstawowym problemem dla inwestorów i użytkowników portu szczecińskiego, wynikającym z położenia portu w ujściu Odry, są warunki gruntowe. Podłoże zbudowane jest z gruntów nasypowych, zalegających w postaci gruntów niespoistych nad warstwami utworów organicznych czwartorzędowych akumulacji - rzecznej oraz lądowej. Grunty organiczne to torfy i namuły, a grunty niespoiste to piaski drobne i średnie. Warstwa gruntów organicznych pojawia się do głębokości od -8 do -10 m n.p.m., poniżej występują piaski drobnoziarniste, średnioziarniste, lokalnie z domieszkami zwirowymi. Poziom wód gruntowych występuje w stropowych partiach warstwy organicznej oraz w gruntach nasypowych, przeważnie na rzędnej ok. +1,2 m n.p.m. ze spadkiem w kierunku wód otwartych. Drugi poziom wodonośny tworzą rzeczne osady piaszczyste o miąższości warstwy ok. 30 m. Określona budowa podłoża gruntowego powoduje, że przed wykorzystaniem terenów na cele budowlane wymagane są prace przygotowujące podłoże dla zwiększenia jego nośności. Najczęściej jest to uzdatnienie przeciążającym nasypem z gruntu piaszczystego, a przez to skompromowanie gruntów organicznych. Kolejnym wymogiem jest stosowanie palowania pod fundamenty cięższych obiektów, zależnie od przewidywanych obciążeń.

W ramach projektu „Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie” zmodernizowano ul. Struga, leżącą w ciągu drogi krajowej nr 10, a także ujęte zostały następujące zadania:

- rozbudowa i przebudowa ul. Gdańskiej w rejonie Estakady Pomorskiej,
- przebudowa ul. Górnośląskiej,
- rozbudowa i przebudowa ul. Basenowej.

W ramach zadania planowana jest również budowa lub przebudowa m.in. ulic: Bytomskiej, Rybnickiej, Nabrzeża Wieleckiego oraz układ ulic na Łasztowni, realizowane inwestycje poprawią obsługę komunikacyjną portu.

## 5.9. ŚRÓDLĄDOWE DROGI WODNE

### 1. Infrastruktura śródlądowych dróg wodnych

Szczeciński węzeł transportu wodnego tworzy złożony układ akwenów naturalnych i sztucznych.

W jego obrębie znajdują się:

- wody śródlądowe, administrowane przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (w tym Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie), na których nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi sprawuje Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie,
- wewnętrzne wody morskie administrowane przez Urząd Morski w Szczecinie.

Ustalone w przepisach nadrzędnych linie rozgraniczające śródlądowe wody powierzchniowe oraz wody morskie mają następujący przebieg:

- na jeziorze Dąbie - linie prostopadłe w miejscach ujścia wód Nurtu Babina (z Czapiną) do rzeki Odry oraz w ujściu wód rzeki Duńczyca i cieku Przesmyk Orli do Przekopu Mieleńskiego
- na rzece Parnica - linia przecinająca oba brzegi rzeki Parnica w miejscu jej połączenia z rzeką Regalica i biegnąca wzdłuż linii zachodniego brzegu rzeki Regalica oraz linia biegnąca wzdłuż wschodniej krawędzi mostu Portowego w miejscowości Szczecin
- na rzece Odra Zachodnia - linia biegnąca wzdłuż północnej krawędzi mostu Trasy Zamkowej w miejscowości Szczecin.

W skład wód śródlądowych w obrębie Szczecina, wchodzi rzeki: Odra Zachodnia, Regalica i Parnica, przekopy: Parnicki i Klucz-Ustowo, kanały: Zielony, Klucz, Odyńca (Leśny) i Cegielinka oraz jezioro Dąbie. Śródlądowe drogi wodne w rejonie Szczecina zaklasyfikowane zostały do najwyższej w Polsce klasy Vb dróg o znaczeniu międzynarodowym.



Rys. nr 8. Szczeciński węzeł wodny. Źródło: Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, <http://www.rzgw.szczecin.pl/administrowane-wody-powierzchniowe>, dostęp: 26.03.2020.

Zaliczenie akwenów szczecińskiego węzła wodnego do klasy dróg wodnych Vb, narzuca parametry jakościowe określone takimi wielkościami, jak: największa długość i szerokość statku lub zestawu, jaka może być dopuszczona na danej drodze wodnej, oraz minimalny prześwit (pionowy i poziomy) pod mostami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną.

Ze względu na ograniczone parametry szlaku żeglownego, zgodnie z obowiązującymi przepisami żegludowymi, statki oraz zestawy pchane i zestawy sprzężone mogą mieć maksymalną szerokość 11,45 m (dla pierwszych dwóch) i 18,0 m dla zestawów sprzężonych przy długości odpowiednio 110,0 m, 156,0 m i 137,0 m. W związku z parametrami mostów ograniczającymi parametry szlaku żeglownego na rzece Parnicy i Przekopie Parnickim oraz na rzece Odrze Zachodniej maksymalna szerokość statków i zestawów ograniczona została do 10,0 m przy maksymalnych długościach odpowiednio 110,0 m i 125,0 m.

2. Trwają prace inwestycyjne w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły, w zakres którego wchodzi m.in. zadanie 1B.5/1, obejmujące budowę przeprawy kolejowej przez rzekę Regalicę. Zawarte porozumienie między Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pozwoli na realizację nowego mostu, z prześwitem 6,20 m powyżej wysokiej wody żeglownej.

3. Utrzymanie Odry Wschodniej i Zachodniej oraz Szczecińskiego Węzła Wodnego (do granic z wodami morskimi) polega głównie na remontach budowli hydrotechnicznych, ubezpieczeniu brzegów i doraźnych robotach pogłębiarskich.

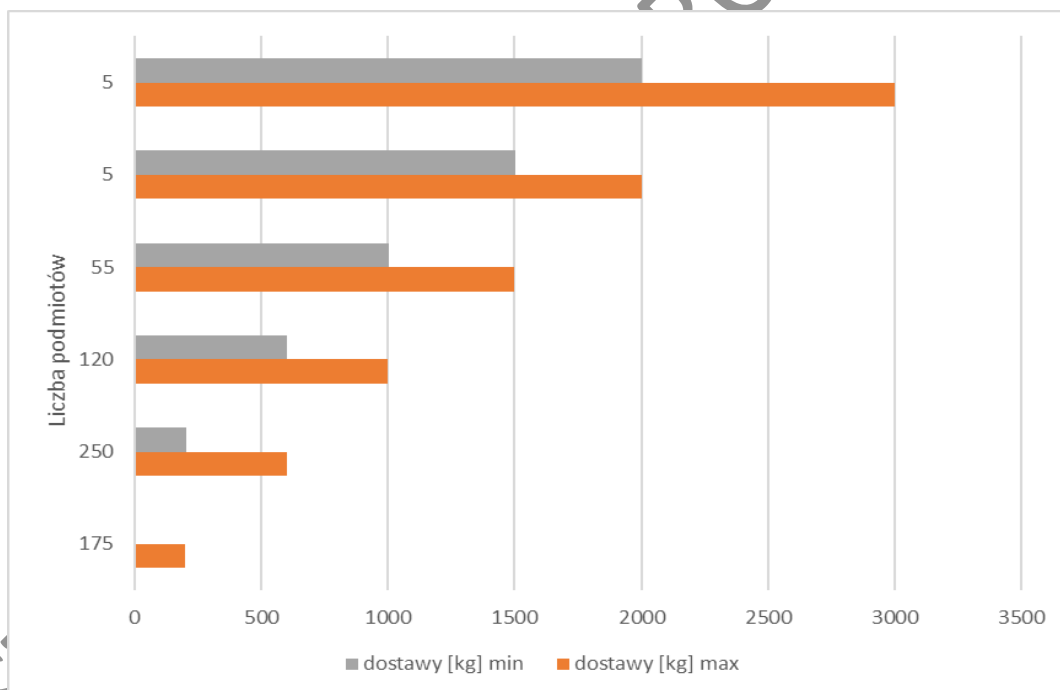
Okresowym utrudnieniem dla żeglugi są też warunki hydro-meteorologiczne – wysokie stany wody (średnioterminowy wskaźnik występowania stanów Wielkiej Wody Żeglownej - WWŻ) wynosi ok. jednego dnia w sezonie nawigacyjnym. Zjawiska lodowe występują corocznie, średnio przez okres półtora miesiąca. Związana z lodami przerwa nawigacyjna trwa średnio 15-20 dni. Oprócz utrudnień nawigacyjnych i hydrometeorologicznych na śródlądowych drogach wodnych na terenie miasta występuje zauważalny deficyt miejsc postojowych dla taboru rzeczno-

## 6. PRZEPŁYWY TOWARÓW

Wraz z rozwojem Szczecina i wzrostem udziału usług w gospodarce rośnie zapotrzebowanie na przewozy towarowe, w znacznej części realizowane transportem samochodowym. W latach 2012-2019 odnotowano zwiększone zapotrzebowanie na przewozy ładunków, których znaczną część generują produkcja, handel i usługi. To sprawia, że wpływ miejskiego transportu towarowego na środowisko miejskie staje się coraz bardziej znaczący.

Około 18% ruchu kołowego na terenie miasta należy do samochodów zajmujących się zaopatrzeniem podmiotów gospodarczych. Kolejne 22% stanowią pojazdy doręczycieli oraz firm spedytorskich obsługujących indywidualnych klientów. Udział tego segmentu transportu będzie się zwiększał z uwagi na rosnącą popularność zakupów przez Internet (*on-line*).

W realizację przewozów w mieście zaangażowane są głównie firmy prywatne. Akademia Morska w Szczecinie przebadła w samym tylko osiedlu Centrum ok. 890 podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w sektorach: handlowo-usługowym, *HoReCa*<sup>12</sup>, zakłady produkcyjne, których funkcjonowanie generuje ruch pojazdów dostawczych. Tylko na odcinku al. Wojska Polskiego od skrzyżowania z ul. Jagiellońską do placu Zgody generowane jest 21,4% ruchu pojazdów towarowych w osiedlu. Badania pokazują, że 175 podmiotów odbiera regularne dostawy nieprzekraczające 200 kg w jednej dostawie, zaś najwięcej podmiotów (250) odbiera dostawy w przedziale od 201-600 kg. Dostawy podmiotów gospodarczych objętych badaniem na obszarze Centrum pokazuje rys. nr 1.



Rys. nr 1. Dostawy podmiotów prowadzących działalność gospodarczą na terenie Centrum. Źródło: oprac. własne na podstawie: Akademia Morska w Szczecinie, Wyniki analizy - Raport wstępny, Projekt GRASS, D3.2.1.,2018.

<sup>12</sup> Segment rynku: hotelarstwo, gastronomia i catering.



**Tabela nr 1. Tygodniowe wielkości dostaw**

Wielkość dostaw	Jednostki handlowe	Sektor HoReCa	Jednostki usługowe	Zakłady produkcyjne
< 200 kg	12%	13%	24%	0%
201 – 600 kg	34%	39%	45%	2%
601 – 1000 kg	38%	22%	23%	5%
1001 – 1500 kg	11%	15%	5%	7%
1501 – 2000 kg	3%	10%	3%	65%
> 2000 kg	2%	1%	0%	21%

Łączna średnia liczba dostaw realizowanych tygodniowo w osiedlu Centrum wynosi 5486, w tym najwięcej z nich dotyczy zaopatrywania jednostek handlowych (2758, średnio na jednostkę przypada 7 dostaw tygodniowo), gdzie największe tygodniowe obciążenie dostawami dotyczy ulic: Wojska Polskiego (680), Piłsudskiego (516), Jagiellońska (518), Wyzwolenia (425), Jana Pawła II (416), Śląska (322).

86 % dostaw realizowanych jest przez samochody o ładowności do 3,5 tony; pozostałe 12% realizują pojazdy o ładowności powyżej 3,5 t do 12 t. Jedynie 2 % dostaw realizowanych jest pojazdami o ładowności ponad 12 t. Największa część dostaw realizowana jest na potrzeby jednostek handlowych, tj. ponad 50% wszystkich dostaw realizowanych w centrum miasta. Największą część dostaw realizowanych transportem własnym podmiotów przypada na: czwartek 27%, poniedziałek 18% oraz piątek 17% dostaw. Największa część dostaw realizowanych transportem obcym przypada na poniedziałek 24%, środę 20%, piątek 20%.

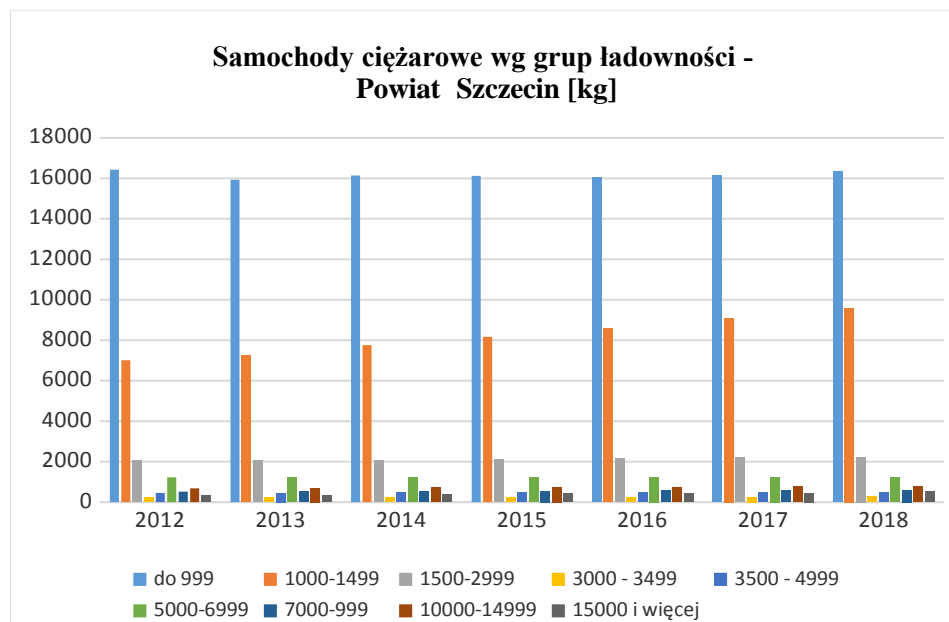
### **6.1. Samochodowy transport towarowy**

W branży logistycznej, w Szczecinie, w okresie ostatnich 10 lat odnotowano rozwój transportu drogowego towarów oraz działalności magazynowej i wspierającej. Wzrosła znacznie liczba pojazdów na jeden tysiąc mieszkańców (z około 150 przed 1989 r. do około 630 aktualnie), rozwijają się usługi transportowe oferowane przez m.in. firmy wynajmujące samochody osobowe lub dostawcze, korporacje taksówkarskie, przedsiębiorstwa przewozowe oraz przeprowadzkowe, firmy działające w sektorze turystyki i przesyłek kurierskich. W roku 2018 roku liczba licencji na taksówki w Szczecinie wyniosła 2440.

W mieście zarejestrowano w 2015 roku pojazdy ciężarowe w liczbie 30 013. W 2018 roku po ulicach miasta jeździ 5630 pojazdów ciężarowych mających 31 lat i starsze (2018), zaś w województwie zachodniopomorskim w 2018 roku zarejestrowanych było 33 292 samochody ciężarowe. Brak drogowej i kolejowej obwodnicy miasta uniemożliwia wyeliminowanie tranzytowego ruchu ciężarowego, a także ograniczenie wewnętrznego ruchu ciężarowego w mieście i strefie podmiejskiej, w tym przewozów towarowych i przewozów materiałów niebezpiecznych przez intensywnie zabudowane obszary miejskie, znacząco obciążającego sieć uliczną. Wzmocniony ruch samochodów ciężarowych obserwuje się na drodze krajowej nr 10, w kierunku portu oraz z terenów Stargardzkiego Parku Przemysłowego. Oczekiwana budowa zachodniego obejścia drogowego Szczecina pozwoli wyeliminować ciężarowy ruch tranzytowy z ulic Szczecina.

Średniorocznie w latach 2012-2019 dokonywano w Szczecinie nowej rejestracji podmiotów gospodarczych w rejestrze REGON kat. H (transport towarowy): 402 podmioty. Najwięcej samochodów ciężarowych mieści się w grupie do 1 t ładowności, tj. 16346 szt. w 2018 r.

Największy przyrost liczby samochodów ciężarowych w Szczecinie (powiat) w latach 2012-2018 nastąpił w grupie samochodów ciężarowych o ładowności 1,0-1,5 t, tj. o 2583 szt. oraz powyżej 15 t (wzrost o 193 szt.).



Rys. nr 2. Samochody ciężarowe wg grup ładowności. Oprac. własne na podstawie BDL, dostęp: 08.05.2020.

Wskaźnik liczby samochodów ciężarowych na 1000 ludności dla powiatu Szczecin wyniósł 91,3 szt. w roku 2018, co oznacza wzrost o 33 % w stosunku do roku 2009. Podatek transportowy w Szczecinie w roku 2019 opłacało łącznie 790 podmiotów (osoby prawne i fizyczne). W marcu 2020 roku zarejestrowanych było 12 samochodów ciężarowych z napędem elektrycznym.

## 6.2. Usługi pocztowe

Rynek usług pocztowych składa się z następujących segmentów: przesyłki kurierskie, usługi powszechne oraz inne usługi pocztowe. Największym operatorem pocztowym na terenie miasta jest Poczta Polska. Alternatywni operatorzy pocztowi na rynku szczecińskim to: DPD Polska sp. z o.o., InPost Paczkomaty sp. z o.o., UPS Polska sp. z o.o., DHL Parcel PL sp. z o.o., FedExExpress Polska sp. z o.o., TNT Express Worldwide (Poland sp. z o.o.), RUCH S.A., PKN „Orlen” S.A. oraz Speedmail sp. z o.o.

W konkurencji o klienta, coraz częściej w ofercie sklepów internetowych i platform E-commerce dostępna jest usługa Odbiór w Punkcie. Poza 70 placówkami Poczta Polska odbiór przesyłek oferowany jest także w miejscach takich, jak: sklepy Żabka, stacje benzynowe Orlen, markety Biedronka, kioski Ruchu, umożliwiając elastyczne godziny odbioru i śledzenie przesyłki online. Funkcjonują ponadto automaty do pocztowej obsługi klientów, w tym 52 paczkomaty Poczty Polskiej, 36 paczkomatów InPost. DHL Parcelshop posiada 185 punktów usługowych w mieście.

Przesyłki kurierskie stanowiły w 2018 roku 19,1% całego wolumenu usług pocztowych na rynku, tworząc aż 49,2% jego wartości, co wynika przede wszystkim z faktu, że jako usługa pocztowa premium charakteryzują się wyższym poziomem cen. Wzrost udziału sektora

przesyłek w segmencie usług pocztowych wynika z silnie zwiększającego się wolumenu transakcji *E-commerce*.

### 6.3. Składowanie i magazynowanie

1. Zasoby rynku szczecińskiego to zarówno duże parki magazynowe, samodzielne obiekty typu BTS, parki o mniejszej powierzchni, jak również małe magazyny miejskie (tzw. SBU – *small business units*). Na koniec III kw. 2020 roku całkowita podaż nowoczesnej powierzchni magazynowej w Szczecinie osiągnęła poziom 762 tys. m<sup>2</sup> plasując region na 7 miejscu spośród 11 głównych rynków magazynowych w Polsce. Pod względem ilości powierzchni Szczecin jest rynkiem porównywalnym do Trójmiasta (208 tys. m<sup>2</sup>) oraz większym od m.in. Krakowa (566 tys. m<sup>2</sup>) i regionu bydgosko-toruńskiego (361 tys. m<sup>2</sup>). Szczecin wyróżnia niski w skali kraju poziom wskaźnika powierzchni niewynajętej (0,7%). W III kw. 2020 całkowite zasoby obejmują 762 000 m<sup>2</sup>, zaś powierzchnie w budowie: 64 500 m<sup>2</sup>.

2. Magazyny wysokiego składowania dopuszcza się m.in. w rejonie Międzyodrza (Ostrów Mieleński - 30 m, Ostrów Grabowski - do 30 m, w rejonie ul. Cłowa/Gdańska), tereny stoczniowe (do 35 m), tereny poprzemysłowe w dzielnicy Północ. Zabudowę produkcyjną, usługową lub składową, w tym lokalizacje magazynów wysokiego składowania ogranicza się w strefie nalotów lotniska w Dąbiu (zgodnie z wymaganiami przepisów o ruchu statków powietrznych oraz w strefach ochrony konserwatorskiej lub strefach ochrony krajobrazu).

### 6.4. Centra logistyczne

Na terenie Szczecina funkcjonują następujące centra logistyczne:

- **Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne** - teren magazynowo-składowy w Porcie Szczecin o pow. 20 ha, z przeznaczeniem na magazyny niskiego i wysokiego składowania, chłodnie, punkty obsługi taboru, zaplecze usługowe dla klientów itp.
- **North-West Logistics Park** - pierwszy w Szczecinie park logistyczny klasy A, zlokalizowany między ul. Lubczyńską i ul. Goleniowską, o pow. 14 ha, przeznaczony pod logistykę, magazynowanie i produkcję, grupuje firmy specjalizujące się w produkcji komponentów dla elektrowni wiatrowych (KK Wind Solutions, InCom, Rohlig Suus Logistics, Greencarrier Freight Services Poland, Shadowline, Ceva Logistics Poland, Kompania Piwowarska, Animex Foods, My Trendy Phone, Żabka Polska, Cubic, PartyDeco, Animex Foods, HTM);
- **Panattoni Park Szczecin** - nowoczesne centrum logistyczne ulokowane w Załomiu, składające się z dwóch budynków magazynowych klasy A o łącznej powierzchni 51 586 m<sup>2</sup> z możliwością dalszej rozbudowy, wyposażone w doki rozładunkowe, bramy wjazdowe z poziomu „0”, obszerne place manewrowe i dodatkowe miejsca parkingowe.
- **Exeter Park Szczecin 2** - nowoczesny kompleks produkcyjno-biurowo-magazynowy, z docelową powierzchnią całkowitą ok. 80 tys. m<sup>2</sup>, zlokalizowany przy ul. Kniewskiej.
- **Park 7r City Flex Szczecin** - park logistyczny o ok. 11 000 m<sup>2</sup> nowoczesnej powierzchni magazynowej, oferujący na wynajem elastyczne moduły o minimalnej powierzchni już od 900 m<sup>2</sup>, mieszczący się prawobrzeżu (os. Majowe), bezpośrednio przy drodze krajowej nr 10, ok. 2 km od autostrady A6.
- **Centrum Logistyczne Freja** – nowe centrum logistyczne w dzielnicy Płonia, na terenie dawnej giełdy samochodowej, uruchomione przez duńską firmę FREJA w 2020 roku, o powierzchni 8 ha., z czego ponad 10 000 m<sup>2</sup> przeznaczono na składowanie palet; parking dla 250 naczep.

Zapotrzebowanie na powierzchnię magazynową w Szczecinie utrzymuje się na wysokim poziomie, centra logistyczne w trakcie realizacji:

- MLP Szczecin - centrum logistyczne na działce o pow. 20 ha, z docelową łączną powierzchnią najmu ok. 60 tys. m<sup>2</sup> na terenie osiedla Drzetowo-Grabowo przy ul. Rugiańskiej
- Panattoni Park Szczecin Trzebusz - centrum logistyczne zlokalizowane przy ul. Cynkowej w sąsiedztwie Specjalnej Strefy Ekonomicznej, o dostępnej łącznej powierzchni ok. 69 000 m<sup>2</sup> pod składowanie i produkcję lekką.

Na terenie SOM funkcjonują następujące centra logistyczne:

- **Waimea Logistic Park Stargard** - centrum logistyczne o łącznej powierzchni zabudowy ok. 80 000 m<sup>2</sup>, w Parku Przemysłowym Nowoczesnych Technologii w Stargardzie, podstrefa Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (teren byłego lotniska Kluczewo); w skład centrum wchodzi 6 nowoczesnych hal klasy A przeznaczonych pod działalność związaną z magazynowaniem, produkcją oraz z obsługą logistyczną.
- **BTS Panattoni Amazon Szczecin** - jest czwartym centrum logistycznym w Polsce amerykańskiego giganta handlu internetowego, wybudowanym w roku 2017 w Kołbaskowie, o powierzchni użytkowej 161,5 tys. m<sup>2</sup> na działce o 29 ha; jeden z najnowocześniejszych obiektów tego typu przeznaczonych do obsługi sprzedaży internetowej;
- **Prologis Park Szczecin** - nowoczesne centrum dystrybucyjne w Goleniowie, przeznaczone pod składowanie i lekką produkcję; nowoczesne magazyny o całkowitej pow. 41 400 m<sup>2</sup>
- **Hala Magazynowa Stobno** - nowoczesny obiekt magazynowy położony w Stobnie k. Szczecina w sąsiedztwie granicy polsko-niemieckiej;
- **BTS Goodman Szczecin - Zalando** - działa od 2017 roku w Gardnie k. Gryfina w strefie przemysłowej; jedno z trzech tego typu obiektów tej firmy w Polsce. Centrum w Gardnie ma 130 tys. m<sup>2</sup> powierzchni i zaliczane jest do największych obiektów logistycznych w Polsce, wyposażone w najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne pod kątem potrzeb rynku e-commerce, w tym dwie pięciopiętrowe wieże wysokiego składowania, które mogą pomieścić do kilkunastu milionów sztuk towaru.
- Inne centra logistyczne to: Mapletree Park Szczecin (Goleniów), Panattoni BTS Hydroline Stargard, 7R BTS Goleniów, Panattoni Park Szczecin (Goleniów), Next Step investments – Goleniów.

Funkcjonujące terminale przeładunkowe:

1. na terenie Szczecina:

- Alfa Terminal Szczecin (ATS) - terminal przeładunkowy ATS, o pow. 50 ha w północnej części Portu Szczecin przy ujściu Odry, w odległości ok. 57,6 km od Morza Bałtyckiego (teren nieistniejącej już Huty Szczecin), pod wyspecjalizowane usługi przeładunkowe, składowania i dodatkowe przy obsłudze ładunków masowych oraz płynnych chemicznych (metanol)
- terminal kontenerowy na Ostrowie Grabowskim, o pow. 33 ha, z możliwością powiększenia terenu do 140 ha.

2. na terenie SOM:

- Terminal LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu na wyspie Wolin, otwarty w 2015 roku, terminal przeładunkowy i regazyfikacyjny skroplonego gazu ziemnego (LNG),

- pozwalający na regazyfikację do 5 mld m<sup>3</sup> gazu ziemnego rocznie, z możliwością zwiększenia zdolności regazyfikacyjnej do 7,5 mld m<sup>3</sup>
- Głębokowodny terminal kontenerowy - projektowana inwestycja, która powstanie po wschodniej stronie falochronu osłaniającego istniejący port zewnętrzny (istniejący Falochron Wschodni), oraz w bezpośrednim sąsiedztwie części lądowej istniejącego terminala LNG. W założeniach projektowych, określających przeładunki na poziomie 1,5 mln TEU<sup>13</sup> rocznie, obsługa ruchu wchodzącego i wychodzącego z terminala w części lądowej odbywać się będzie transportem drogowym i kolejowym.

STUDIUM-PROJEKT ROBOCZY-BPPM

---

<sup>13</sup> *Twenty-foot equivalent unit* – jednostka pojemności odpowiadająca objętości kontenera o długości 20 stóp.

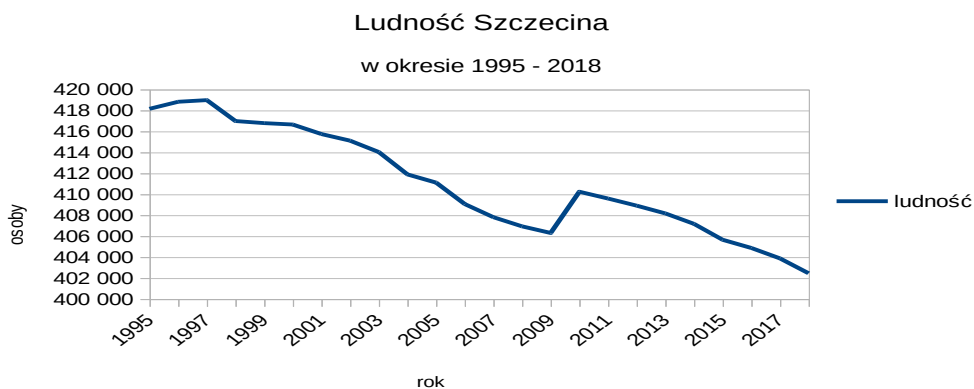
## II. SFERA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA

### 1. DEMOGRAFIA

#### 1.1. Aktualna sytuacja demograficzna Szczecina

Szczecin jest miastem rdzeniowym funkcjonalnego obszaru zurbanizowanego. Pozycja ta powoduje powstawanie różnego rodzaju powiązań w sferze społeczno-gospodarczej, z których najbardziej spektakularne są zależności demograficzne, powstałe jako konsekwencja przemian ustrojowych i uwolnienia rynku nieruchomości.

Wraz z kształtowaniem się tego rynku oraz wzrostem oczekiwań mieszkańców w zakresie jakości życia uwidoczniła się migracja mieszkańców Szczecina do gmin ościennych. Równoległe ma miejsce migracja głównie z obszaru regionu zachodniopomorskiego do Szczecina. Saldo tych migracji jest ujemne, skutkując spadkiem populacji w mieście, przy zachowaniu populacji w obszarze metropolitalnym.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych, marzec 2019.

Analogiczne uwarunkowania populacyjne charakteryzują wszystkie większe polskie aglomeracje, które rejestrują spadek liczby mieszkańców, preferujących zamieszkiwanie na terenach podmiejskich, korzystających jednocześnie z udogodnień, jakie oferuje im aglomeracja, takich jak dostęp do opieki medycznej, szkolnictwa i nauki, kultury, rekreacji i rozrywki oraz miejsc pracy. W większości przypadków migracja następuje przy utrzymaniu dotychczasowego zatrudnienia w obszarze miasta rdzeniowego, co skutkuje spadkiem dochodów aglomeracji przy utrzymywaniu się wszystkich pozostałych obciążeń związanych z obsługą tzw. funkcji metropolitalnych. Niekorzystne, z punktu widzenia Szczecina, procesy demograficzne, uwidaczniają się w coraz większym stopniu i chociaż aglomeracja zyskuje, jako całość dzięki utrzymaniu swojego potencjału ludnościowego i gospodarczego, to w dłuższym horyzoncie czasu będą one powodem coraz większej różnicy pomiędzy rosnącymi potrzebami sfery społecznej i możliwościami ich zaspokojenia.

Liczba ludności w Szczecinie w roku 2018 to 402 465 osób, w tym 191 211 mężczyzn i 211 254 kobiet. Dane statystyczne ilustrują nie tylko ubytek ludności, będący skutkiem migracji wewnętrznych (wewnątrz krajowych), ale unaoczniają także proces starzenia się populacji. Na zjawisko wchodzenia na rynek pracy populacji wyżu demograficznego zwracano wcześniej uwagę w polityce przestrzennej Szczecina przyjętej w roku 2007, zaś

**STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**

w kolejnej edycji tej polityki w 2012 roku uwzględniano także przewidywane szybkie wychodzenie populacji produkcyjnej z rynku pracy.

**Tabela nr 1. Zmiany w czasie struktury wiekowej ludności**

Ludność wg grup wieku	Płeć	1995	2000	2005	2010	2015	2018
ogółem	ogółem	418 156	416 657	411 119	410 245	405 657	402 465
ogółem	mężczyźni	201 128	199 427	195 433	195 439	192 845	191 211
ogółem	kobiety	217 028	217 230	215 686	214 806	212 812	211 254
0-4	ogółem	20 295	17 059	16 362	19 698	17 607	18 843
0-4	mężczyźni	10 437	8 789	8 354	10 110	9 000	9 754
0-4	kobiety	9 858	8 270	8 008	9 588	8 607	9 089
5-9	ogółem	24 537	20 477	16 987	16 242	19 318	18 060
5-9	mężczyźni	12 757	10 543	8 769	8 277	9 953	9 268
5-9	kobiety	11 780	9 934	8 218	7 965	9 365	8 792
10-14	ogółem	31 323	24 199	20 339	16 538	15 941	17 889
10-14	mężczyźni	16 000	12 548	10 456	8 564	8 156	9 217
10-14	kobiety	15 323	11 651	9 883	7 974	7 785	8 672
15-19	ogółem	33 974	33 786	25 674	21 013	18 027	17 165
15-19	mężczyźni	17 138	17 058	13 178	10 799	9 255	8 718
15-19	kobiety	16 836	16 728	12 496	10 214	8 772	8 447
20-24	ogółem	35 585	39 985	37 537	28 331	21 617	19 409
20-24	mężczyźni	17 712	19 878	18 566	14 250	11 020	9 763
20-24	kobiety	17 873	20 107	18 971	14 081	10 597	9 646
25-29	ogółem	26 147	32 443	36 120	35 176	26 928	21 806
25-29	mężczyźni	13 182	16 317	17 873	17 521	13 456	10 938
25-29	kobiety	12 965	16 126	18 247	17 655	13 472	10 868
30-34	ogółem	25 840	25 009	32 268	35 452	36 317	32 571
30-34	mężczyźni	12 909	12 638	16 097	17 661	18 036	16 276
30-34	kobiety	12 931	12 371	16 171	17 791	18 281	16 295
35-39	ogółem	36 035	24 904	24 342	30 858	34 815	36 038
35-39	mężczyźni	17 716	12 441	12 300	15 352	17 392	17 974
35-39	kobiety	18 319	12 463	12 042	15 506	17 423	18 064
40-44	ogółem	40 249	34 485	24 100	23 747	30 101	33 109
40-44	mężczyźni	19 407	16 744	11 994	11 936	14 910	16 388
40-44	kobiety	20 842	17 741	12 106	11 811	15 191	16 721
45-49	ogółem	35 210	38 331	33 228	23 876	23 091	26 145
45-49	mężczyźni	17 091	18 249	15 971	11 816	11 559	13 038
45-49	kobiety	18 119	20 082	17 257	12 060	11 532	13 107
50-54	ogółem	19 359	33 506	36 544	33 020	23 037	21 746

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**

50-54	mężczyźni	9 271	16 012	17 162	15 777	11 252	10 723
50-54	kobiety	10 088	17 494	19 382	17 243	11 785	11 023
55-59	ogółem	21 875	17 956	31 353	35 642	31 505	24 987
55-59	mężczyźni	10 098	8 386	14 658	16 592	14 807	11 824
55-59	kobiety	11 777	9 570	16 695	19 050	16 698	13 163
60-64	ogółem	21 860	20 074	16 475	29 631	33 340	32 110
60-64	mężczyźni	9 674	9 006	7 455	13 619	15 063	14 746
60-64	kobiety	12 186	11 068	9 020	16 012	18 277	17 364
65-69	ogółem	20 055	19 616	17 998	15 279	27 157	30 329
65-69	mężczyźni	8 280	8 268	7 678	6 714	11 994	13 137
65-69	kobiety	11 775	11 348	10 320	8 565	15 163	17 192
70 i więcej	ogółem	25 812	34 827	41 792	45 742	46 856	52 258
70 i więcej	mężczyźni	9 456	12 550	14 922	16 451	16 992	19 447
70 i więcej	kobiety	16 356	22 277	26 870	29 291	29 864	32 811
70-74	ogółem	-	-	16 910	15 924	13 587	19 152
70-74	mężczyźni	-	-	6 719	6 447	5 679	8 125
70-74	kobiety	-	-	10 191	9 477	7 908	11 027
75-79	ogółem	-	-	13 586	13 896	13 587	12 036
75-79	mężczyźni	-	-	4 817	5 148	5 153	4 663
75-79	kobiety	-	-	8 769	8 748	8 434	7 373
80-84	ogółem	-	-	8 007	9 957	10 609	10 919
80-84	mężczyźni	-	-	2 484	3 225	3 630	3 762
80-84	kobiety	-	-	5 523	6 732	6 979	7 157
85 i więcej	ogółem	-	-	3 289	5 965	9 073	10 151
85 i więcej	mężczyźni	-	-	902	1 631	2 530	2 897
85 i więcej	kobiety	-	-	2 387	4 334	6 543	7 254
0-14	ogółem	-	-	-	-	52 866	54 792
0-14	mężczyźni	-	-	-	-	27 109	28 239
0-14	kobiety	-	-	-	-	25 757	26 553

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych, marzec 2019.

Przykładowo, podczas gdy liczba osób w wieku 70 lat i więcej w okresie 1995-2018 podwoiła się, to liczba osób w grupie wiekowej 15-19 lat zmalała o połowę. Populacja weszła w okres starzenia się, a począwszy od 2009 roku zapoczątkowany został proces wychodzenia roczników wyżu demograficznego z rynku pracy. W przestrzeni osiedli Szczecina przyrost liczby ludności odnotowuje się w peryferyjnych osiedlach nowej zabudowy mieszkaniowej jedno i wielorodzinnej. W pozostałych osiedlach, za wyjątkiem osiedli dzielnicy Północ, liczba ludności maleje. Przy granicy administracyjnej Szczecina intensywnie rozwija się zabudowa na terenach podmiejskich gmin: Dobra Szczecińska, Kołbaskowo i Kobylanka.



**STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**

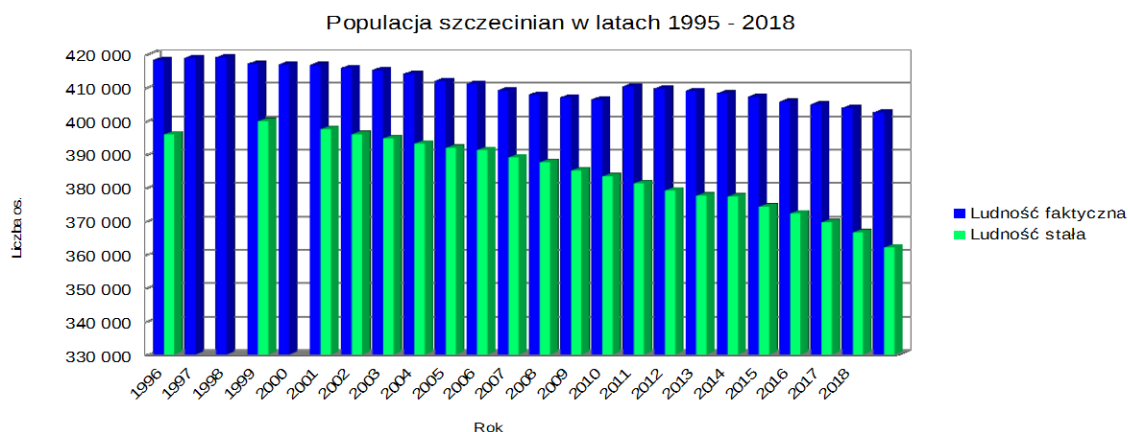
W strukturze demograficznej ludności przeważa liczba osób w wieku produkcyjnym z rosnącym udziałem populacji niemobilnej oraz populacji w wieku poprodukcyjnym. Cechą charakterystyczną procesu migracji wewnątrz miasta jest spadek populacji osiedli o największej gęstości zaludnienia, osiedli zabudowy wielorodzinnej spółdzielczej, ale największe znaczenie ma spadek populacji osiedli śródmiejskich.

**Tabela nr 2. Ubytek ludności stałej w osiedlach śródmiejskich Szczecina w okresie 2000-2019**

Nazwa osiedla	2019	2010	2000	Różnica 2010-2000	Różnica 2019-2000	Zmiana 2010-2000 [%]	Zmiana 2019-2000 [%]
Międzyodrze-Wyspa Pucka	887	1099	1273	-174	-386	-13,7	-30,3
Niebuszewo-Bolinko	19674	22439	25351	-2912	-5677	-11,5	-22,4
<b>Centrum</b>	<b>16667</b>	<b>21052</b>	<b>27453</b>	<b>-6401</b>	<b>-10786</b>	<b>-23,3</b>	<b>-39,3</b>
Drzetowo-Grabowo	15201	17266	18168	-902	-2967	-5,0	-16,3
Łęknio	3074	3500	3722	-222	-648	-6,0	-17,4
Nowe Miasto	8208	8091	8066	25	142	0,3	1,8
Śródmieście-Północ	11108	12518	14655	-2137	-3547	-14,6	-24,2
Stare Miasto	4073	4808	5681	-873	-1608	-15,4	-28,3
Turzyn	17534	20412	22664	-2252	-5130	-9,9	-22,6
Śródmieście-Zachód	13246	15982	18263	-2281	-5017	-12,5	-27,5
<b>Śródmieście razem:</b>	<b>109672</b>	<b>127167</b>	<b>145296</b>	<b>-18129</b>	<b>-35624</b>	<b>-12,5</b>	<b>-24,5</b>
<b>Szczecin</b>	<b>359398</b>	<b>381243</b>	<b>397557</b>	<b>-16314</b>	<b>-38159</b>	<b>-4,1</b>	<b>-9,6</b>

W okresie 1995-2018 zmieniała się znacząco liczba ludności przebywającej czasowo w Szczecinie. Jest to od roku 2003 stała tendencja - **stale maleje liczba ludności stałej, równocześnie rośnie liczba ludności przebywającej czasowo (i ludności przebywającej w Szczecinie bez zameldowania)**. Zjawisko to łagodzi tempo spadku liczby ludności ogółem, ale ze względu na obserwowaną zmienność i bezpośredni związek z witalnością ośrodka wymaga stałej obserwacji. Prawdopodobnie wiąże się z sytuacją na rynku pracy oraz obecnością znacznej wciąż populacji uczniów i studentów, a także z dostępnością usług społecznych oraz sieci miejskich żłobków, przedszkoli i szkół.

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych<sup>14</sup> Terenowego Banku Danych i danych GUS, BDL; dostęp: marzec 2020.

Wraz z urynkowieniem gospodarki rośnie liczba osób świadczących pracę lub korzystających z oferty usługowo-edukacyjnej i naukowej ośrodka metropolitalnego. Udział ludności przebywającej czasowo w Szczecinie to już ponad 40 tysięcy osób, udział imigrantów z innych krajów w tej populacji można szacować na 25% do 30%.

Uznając przemiany demograficzne za determinanty polityki rozwoju Szczecina, w 2007 roku opracowana została kompleksowa Prognoza demograficzna do roku 2040 na potrzeby Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Szczecina 2012.

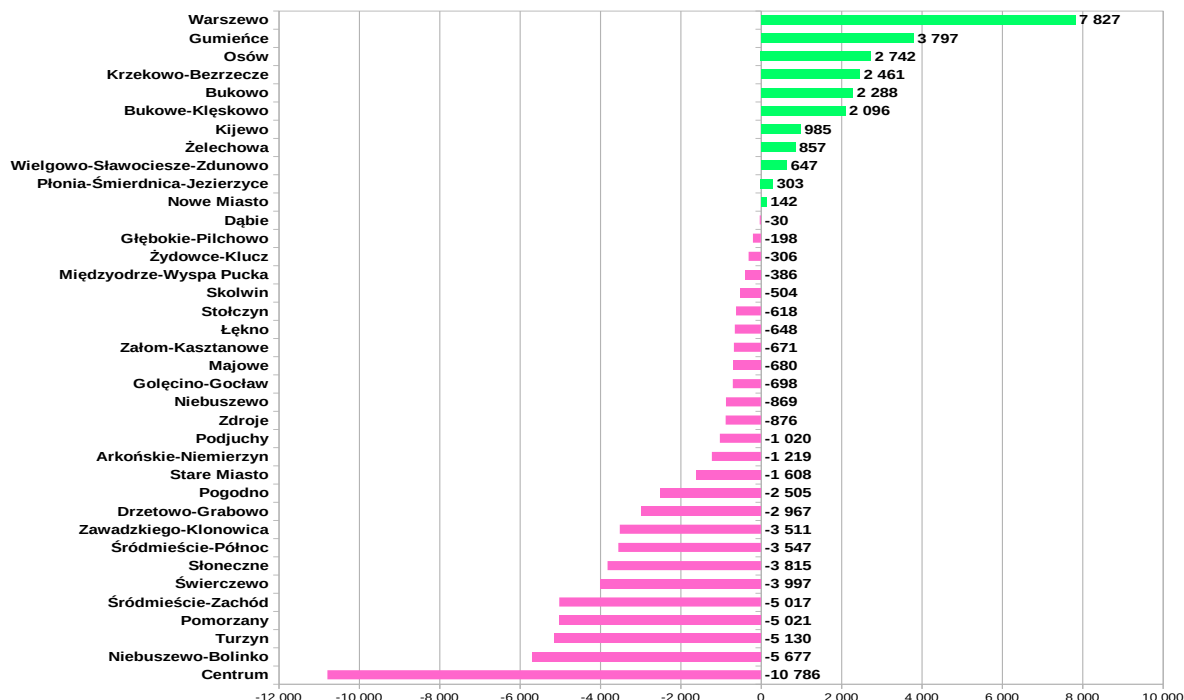
Na potrzeby obecnego Studium, w 2018 roku opracowana została „Analiza migracji i prognoza demograficzna dla Szczecina do roku 2050”, szczegółowo opisująca problematykę przemian demograficznych, zjawiska demograficzne wskazujące obecne i przyszłe tendencje w stanie i strukturze ludności Szczecina oraz migracje w układzie przestrzennym w Szczecinie i w gminach SOM. Opracowanie zawiera także prognozy demograficzne dla Szczecina i dla gmin SOM do 2050 r. Wybrane z przywołanych dokumentów i innych źródeł dane demograficzne Szczecina i jego obszaru funkcjonalnego ilustrują kluczowe zjawiska, będące składową lub podstawą diagnozy strategicznej.

<sup>14</sup> W roku 2011 zauważalny jest skok wartości wynikający ze spisu powszechnego i zmiany metodyki GUS. Przy stałym trendzie dla populacji stałej ujawnia się większy udział ludności przebywającej w Szczecinie czasowo.

# STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.

## Zmiany liczebności populacji osiedli Szczecina

w okresie 2000 - 2019

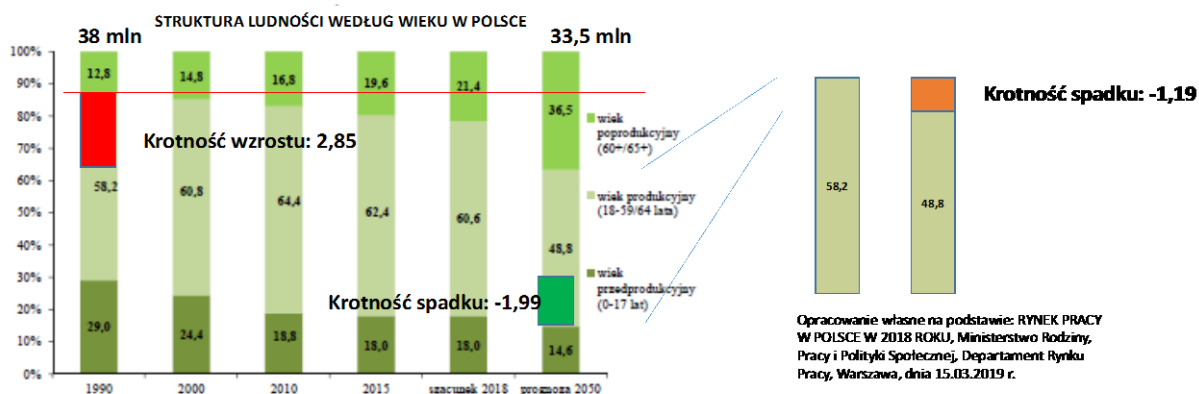


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Terenowego Banku Danych.

## 1.2. Demograficzne uwarunkowania polityki przestrzennej

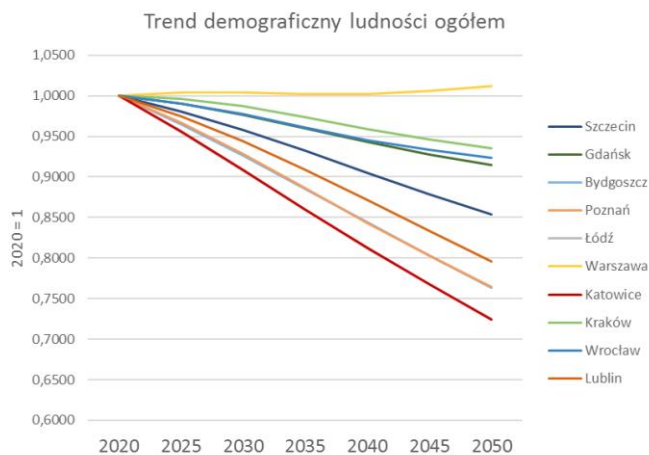
### 1. Populacja Polski i miast metropolitalnych w roku 2050

Obecnie polski rynek pracy otwiera się na imigrację, głównie z kierunku wschodniego. Jest to konieczne, ponieważ od 1990 r. w Polsce, populacja poprodukcyjna wzrośnie do 2050 roku blisko 3 razy, przy równoczesnym spadku populacji przedprodukcyjnej o około 2 razy.



Populacja produkcyjna spadnie o około 20%, z równoczesnym wzrostem udziału populacji produkcyjnej w wieku niemobilnym (45+). Nawet przy aktywnej polityce prorodzinnej państwa, malejąca populacja kobiet w wieku reprodukcyjnym (nawet o około 36%) nie zapewni oczekiwanego wzrostu przyrostu naturalnego. Większego spadku liczebności populacji należy oczekiwać w miastach, przy czym spadek ten w miastach może stanowić

nawet 2/3 spadku ogółem. Struktura wiekowa populacji zamieszkującej w obszarach wiejskich, nawet przy znacznym wzroście migracji do miast, nie zrekompensuje spadku populacji miast. Miasta metropolitalne będą konkurowały o nowych mieszkańców.

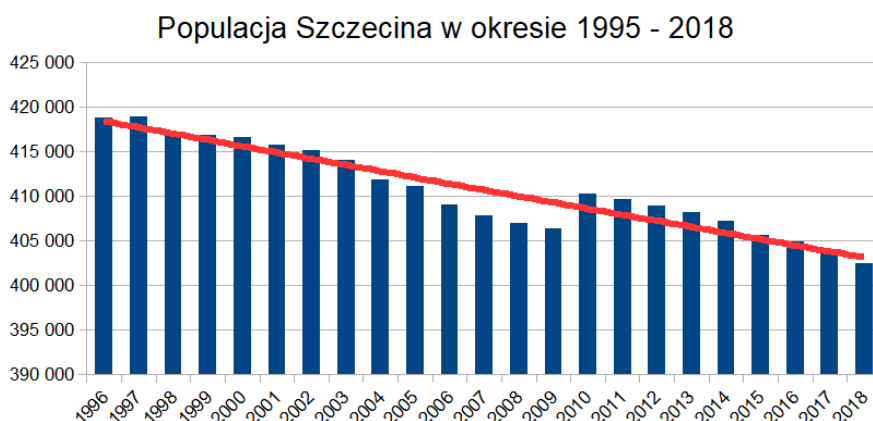


Prognozy dla innych miast metropolitalnych są podobne. Szczecin znajduje się w środku stawki, po: Warszawie, Krakowie, Wrocławiu i Gdańsku. Naturalną tendencją będzie dalsze różnicowanie się siły miast. Miasta o większym potencjale demograficznym będą rozwijały się szybciej od miast o mniejszym potencjale lub tracących ten potencjał. Nadal postępować będzie suburbanizacja podmiejskich terenów wiejskich (udział ludności miast w populacji ogółem spadnie z ok. 60% do 55%).

## 2. Populacja docelowa Szczecina

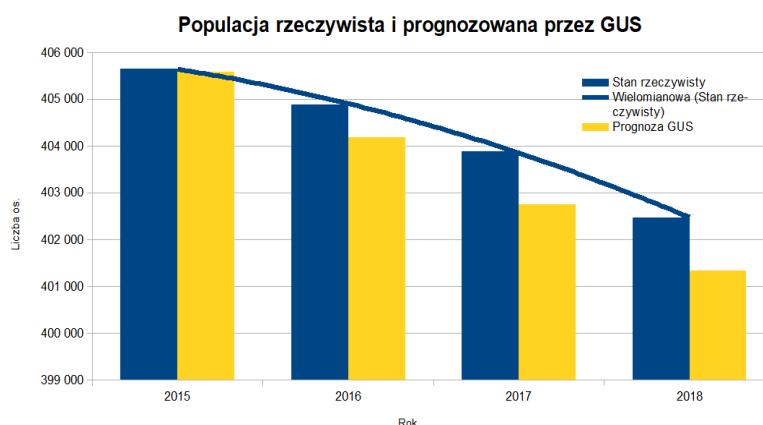
Szczecin jest miastem o czwartej powierzchni w kraju i najniższej wśród miast metropolitalnych gęstości zaludnienia (około 1337 os./km<sup>2</sup>; dla kolejnych miast metropolitalnych jest to około 2000 os./km<sup>2</sup> i więcej), co jest wyzwaniem w zakresie rozwiązań przestrzennych. Udział dużych, zwartych powierzchni lasów i wód powierzchniowych w ogólnej powierzchni miasta powoduje, że większość ludności Szczecina zamieszkuje w granicach obszaru zwartej zabudowy.

Demograficzne uwarunkowania rozwoju Szczecina determinują dane historyczne i wyznaczone przez nie trendy oraz prognozy demograficzne oparte na naszej wiedzy o strukturze populacji, ruchu naturalnym ludności i migracjach. Dane historyczne pozwalają sądzić o kontynuacji trendu spadkowego liczby mieszkańców, znajdującego uzasadnienie w niskim wskaźniku reprodukcji ludności, rosnącej umieralności oraz migracji do obszaru funkcjonalnego, pomimo coraz dłuższego trwania życia oraz preferencji Szczecina, jako celu migracji z obszaru regionu.



Przyszły stan populacji szacowany jest w prognozach GUS. Są to najbardziej wiarygodne spośród dostępnych danych, co nie oznacza ich bezwarunkowego wypełnienia. Wcześniejsze prognozy (do roku 2035), na których oparto założenia polityki przestrzennej Szczecina uchwalonej w 2012 roku nie odzwierciedlały w pełni rzeczywistych zmian ludnościowych. Cechą charakterystyczną prognoz długoterminowych jest zawyżanie szacowanego przyrostu ludności w prognozach budowanych w okresach rosnącej liczby urodzeń (dodatniego przyrostu naturalnego) i zaniżanie oszacowań tych przyrostów w prognozach opartych na trendzie spadkowym przyrostu naturalnego<sup>15</sup>.

Obecnie dostępna prognoza GUS zapowiada zmniejszenie liczby mieszkańców Szczecina do 2050 roku o 16,2%. Jak się ocenia regres ten nie będzie tak głęboki, ponieważ rejestrowana liczebność populacji szczecinian w latach obowiązywania prognozy GUS (2015-2018) jest wyższa od wynikającej z tej prognozy. Już na przestrzeni 4 lat rzeczywista liczba ludności jest wyższa od prognozowanej o 0,28%.



Jeśli odwołać się do linii trendu opartej na stanie rzeczywistym ludności z okresu 2015-2018 roku i trendzie opisanym prognozą GUS, to ta różnica wynosiłaby (na korzyść stanu rzeczywistego) nawet 39,9 tysiąca osób, wskazując na liczbę ludności Szczecina w 2050 roku na poziomie około 379960 osób, przy wyniku z prognozy GUS 340 074 osób. Z kolei,

<sup>15</sup> J. Z. Hozler, Demografia, PWE, Warszawa 1999.

zakładając kontynuację trendu opartego na danych z okresu 1995 do 2018 roku otrzymujemy stan populacji Szczecinian w 2050 na poziomie około 381163 osoby. Opierając się z kolei na modelu zasiedlania wysp Międzyodrza zakładającego sukcesywną, rozłożoną w czasie migrację i dodatkowy przyrost naturalny związany ze strukturą wiekową tej populacji efekt przyrostu urodzeń nowych mieszkańców w okresie 40 lat szacuje się na 30,5 tys. osób.

Przedstawione dane i prognozy pozwalają sformułować następujące tezy:

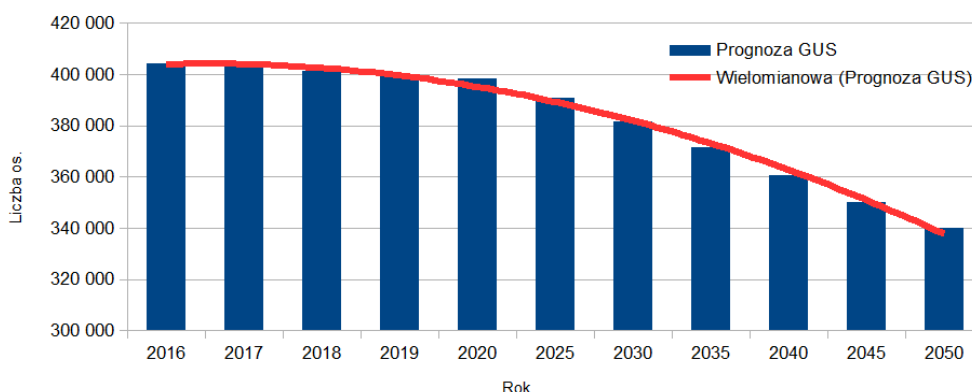
- spadek populacji Szczecina w całym okresie objętym polityką przestrzenną (do 2050 roku) jest nieunikniony
- spadek populacji nie będzie tak głęboki, jak to sugerują wyniki prognoz.

Linia trendu opisującego zmianę populacji Szczecina w badanym okresie mieścić się będzie w korytarzu wyznaczonym wartościami - 401 tysięcy osób w 2018 roku i liczbie mieszkańców w roku 2050 w przedziale pomiędzy 382 tysiące osób (+/- 5%).

Ponadto żadna z analizowanych prognoz nie uwzględniała boomu imigracyjnego, który narasta od około 2015 roku<sup>16</sup>. Jest to dość oczywiste przewidywanie, ponieważ rozwijająca się gospodarka, w sytuacji wychodzenia z rynku pracy populacji wyżu demograficznego i postępującego starzenia się społeczeństwa, zgłasza zapotrzebowanie na pracowników. Sytuacja na rynku pracy uległa diametralnej zmianie, dotychczasowy rynek pracodawcy stał się rynkiem pracownika. W Szczecinie pojawiła się znaczna grupa imigrantów, głównie z kierunku wschodniego (głównie Ukraina, Białoruś, Gruzja). Szacunki dla tej populacji nie są pewne, niemniej jak się ocenia grupa ta już obecnie, liczy około 20% do 25% ludności przebywającej czasowo.

W szczecińskich szkołach podstawowych uczy się już około 1186 dzieci obcokrajowców (rok szkolny 2019/2020, ogółem 1577). Obecna struktura gospodarcza kraju i poziom rozwoju są tu rozstrzygające, pomimo dość szybko rosnącej wydajności pracy luka niedoboru pracowników na rynku pracy będzie wciąż znaczna.

Prognoza demograficzna GUS dla Szczecina



Biorąc pod uwagę tę nową, pod względem natężenia zmian na rynku pracy, sytuację należy również przewidywać znacznie mniejszy spadek liczby ludności w stosunku do przewidywań i oszacowań dokonanych w prognozach. Dane historyczne informują o dwukrotnym wzroście tzw. populacji czasowej. Podczas, gdy na początku lat 2000 liczyła ona około 20 tys. osób, to

<sup>16</sup> Zjawisko to, przewidywane już w Studium z 2012 roku, opisywane było w wielu publikacjach.

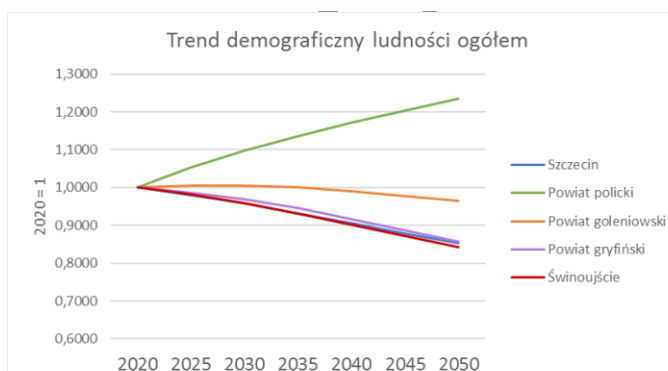
obecnie dane statystyczne pozwalają szacować tę populację na poziomie ponad 40 tys. osób. Populacja ta będzie nadal rosta.

Możliwe do uzyskania dane jakościowe, udostępnione przez firmę Selectiv potwierdzają masowość imigracji z kierunku wschodniego: Ukraina i Białoruś. Liczba zameldowanych w Szczecinie Ukraińców w 2018 wynosiła: 257 osób na stałe i 3832 osób czasowo. Jest to populacja mobilna osób w wieku 21-40 lat (67%), w wieku rozrodczym i najbardziej aktywna, również pod względem wyboru miejsca zatrudnienia. Liczba cudzoziemców mieszkających/przebywających w Szczecinie jest generalnie trudna do określenia. Ogółem jest to około 11 tys. osób - 25% ludności przebywającej czasowo i około 2,75% populacji faktycznej. Około 2050 r. może to być nawet 10%-12% tej populacji.

### 3. Sytuacja demograficzna w SOM

O sile oddziaływania miasta decyduje wartość jego potencjału demograficznego, określa go liczebność populacji, jej cechy i struktura. Zmienność tych wartości w czasie wpływa na wartość własnego potencjału demograficznego, ale o konkurencyjności i szansach rozwoju aglomeracji zdecyduje potencjał łączny miasta i jego otoczenia funkcjonalnego.

W roku 2050 gminy takie, jak: Szczecin, Police, Goleniów, Gryfino i Stare Czarnowo osiągną stan dojrzałości, w którym liczba osób w wieku poprodukcyjnym osiągać będzie swoje maksima (już nie będzie rosła), zacznie nawet spadać tak, jak to ma miejsce w Szczecinie z powodu długotrwałego ujemnego ruchu naturalnego ludności. Gminy Dobra i Kołbaskowo oraz Kobyłanka odnotowywać będą duży wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym.



Tylko w powiecie polickim można oczekiwać przejściowego wzrostu populacji ogółem (o ok. 19 tys. os.). O sytuacji tej rozstrzyga populacja gminy Dobra Szczecińska. Demografię w powiecie goleniowskim poprawiają populacje gmin wiejskich będących poza obszarem funkcjonalnym Szczecina. Podczas, gdy populacja SOM zgodnie z prognozami zmaleje o 8,35%, to populacja powiatów ościennych zmaleje o około 2,05%. O spadku populacji w obszarze metropolitalnym decyduje spadek populacji miasta Szczecin (uwzględniając proces suburbanizacji). Istotą przemian demograficznych, ze wszystkimi ich skutkami, będzie utrzymanie się liczebności populacji w otoczeniu Szczecina, przy równoczesnym spadku liczby mieszkańców w Szczecinie.

## 2. MIESZKALNICTWO

### 2.1. POLITYKA I PROGRAMY MIESZKANIOWE

Gmina jest jednym z głównych właścicieli zasobów mieszkaniowych, obok podmiotów prywatnych, głównie osób fizycznych (w budynkach objętych wspólnotą mieszkaniową lub indywidualnych) i spółdzielni mieszkaniowej. Zadaniem własnym gminy jest tworzenie warunków do zaspokajania potrzeb mieszkaniowych wspólnoty samorządowej. Gmina na zasadach ustawowych ma zapewniać lokale socjalne i lokale zamienne, a także zaspokajać potrzeby mieszkaniowe gospodarstw domowych o niskich dochodach. Cel ten gmina realizuje, wykorzystując swój zasób mieszkaniowy.-

Polityka mieszkaniowa miasta obejmuje obszary działania związane z:

- kształtowaniem infrastruktury towarzyszącej (technicznej i społecznej), niezbędnej do zapewnienia zrównoważonego rozwoju gminy (np. drogi, obiekty oświaty, opieki zdrowotnej itp.)
- planowaniem przestrzennym poprzez ustalanie ograniczeń lub ułatwień dla określonego sposobu wykorzystania terenu, w tym zapewnienia warunków dla rozwoju funkcji chronionych
- utrzymaniem zasobu i zarządzaniem sektorem mieszkań uspołecznionych
- wspieraniem i budowaniem kapitału społecznego, poprzez programy wspierające absolwentów uczelni wyższych wchodzących na rynek pracy
- przeciwdziałaniem wykluczeniu społecznemu
- promowaniem i wspieraniem inwestycji termomodernizacyjnych i remontowych
- rewitalizacją funkcji mieszkaniowych na obszarach objętych LPR
- realizacją programu na rzecz społecznego budownictwa czynszowego.

Realizowany jest Wieloletni Program Gospodarowania Mieszkaniowym Zasobem Gminy Miasta Szczecin (Uchwała nr XXII/502/16 Rady Miasta Szczecin z dnia 6 września 2016 r.), którego celem jest tworzenie warunków do właściwego i sprawnego realizowania ustawowych zadań Gminy w zakresie zaspokajania potrzeb mieszkaniowych gospodarstw domowych o niskich dochodach oraz zapewniania lokali socjalnych i zamiennych. Do priorytetów Programu należy:

- zapewnienie lokali zamiennych osobom wykwaterowanym z budynków mieszkalnych przeznaczonych do rozbioru oraz lokali socjalnych osobom eksmitowanym z zasobów innych właścicieli
- zmniejszenie kosztów utrzymania poprzez poprawę struktury własnościowej nieruchomości, w których znajdują się lokale wchodzące w skład mieszkaniowego zasobu gminy
- sukcesywna poprawa stanu technicznego i standardu lokali mieszkalnych, w szczególności poprzez: wymianę stolarki okiennej, zmianę sposobu ogrzewania, wyposażenie w łazienkę/WC, szczególnie w lokalach zamieszkałych przez rodziny wielodzietne i osoby niepełnosprawne
- sukcesywna poprawa stanu technicznego i standardu budynków komunalnych, w szczególności poprzez: termomodernizacje, remonty dachów, wymianę instalacji elektrycznej, izolacje wodochronne
- optymalizacja i racjonalizacja wynajmu lokali z mieszkaniowego zasobu gminy poprzez dostosowanie wielkości wynajmowanych lokali do potrzeb i możliwości najemców (polityka czynszowa, system zamian itp.).



Gmina kontynuuje programy służące podnoszeniu jakości zamieszkania, w tym remontowe, najemców lokali komunalnych oraz mieszkańców wspólnot mieszkaniowych z udziałem gminy, poprzez:

- Program Małych Ulepszeń, polegający na dofinansowaniu, dokonywanych przez najemców modernizacji mieszkań komunalnych
- Programy: „Zielone Podwórka Szczecina” i „Zielone Przedogródki Szczecina”, polegające na dofinansowaniu działań wspólnot mieszkaniowych w zakresie zagospodarowania terenów gminy przyległych do nieruchomości wspólnych
- Podwyższanie kapitału zakładowego Szczecińskiego Funduszu Pożyczkowego sp. z o.o., udzielającego wspólnotom mieszkaniowym niskooprocentowanych pożyczek na realizację remontów części wspólnych budynków mieszkalnych stanowiących współwłasność gminy lub jednostek organizacyjnych z udziałem gminy.

Liderem w zakresie społecznych programów mieszkaniowych jest Szczeciński TBS, który realizuje szereg projektów współfinansowanych ze środków zewnętrznych, odpowiadających na potrzeby demograficzne, cywilizacyjne, wspierających seniorów i osoby niepełnosprawne, studentów, absolwentów, rodziny młode i wielodzietne, dzieci z pieczy zastępczej. Szczeciński TBS realizuje następujące programy:

1. Dom dla seniora, program realizowany od roku 2015, skierowany do osób starszych, które nie wymagają całodobowej opieki w domach pomocy społecznej lub w innych placówkach społecznych, ale nie mają zdolności zapewnienia sobie stosownych do ich wieku warunków zamieszkania. Dzięki programowi mieszkania i infrastrukturę w nowo wybudowanych i zmodernizowanych budynkach dostosowano do potrzeb osób starszych. Mieszkańcy mają możliwość: korzystania z porad i wsparcia pracowników Miejskiego Ośrodka Pomocy Rodzinie udzielanych w punkcie konsultacyjnym, korzystania z oferty Społecznego Ośrodka Wsparcia Dziennego, korzystania w razie potrzeby ze wsparcia w formie usług opiekuńczych i specjalistycznych oraz korzystania z innych propozycji lub udogodnień, w tym całodobowego monitoringu w ramach zainstalowanego w mieszkaniach systemu opieki domowej. Funkcjonowanie mieszkań wspomaganych jest integralnie związane z programem Społecznego Ośrodka Wsparcia Dziennego - Dzienny Dom Senior WIGOR. Łączna pula mieszkań to 38 lokali, w tym 18 mieszkań jednopokojowych, 19 mieszkań dwupokojowych, 1 mieszkanie trypokojowe. Lokale położone są w nowo wybudowanych i zmodernizowanych budynkach wnętrza śródmiejskiego kwartału ograniczonego ulicą Bohaterów Getta Warszawskiego, Królowej Jadwigi i Aleją Wojska Polskiego. Położenie łączy w sobie możliwość korzystania z dobrze rozwiniętej struktury usługowo-komunikacyjnej, jednocześnie zapewniając zaciszną atmosferę z dala od zgiełku zatłoczonych ulic centrum Miasta.
2. Dzienny Dom Senior WIGOR, funkcjonuje, jako świetlica ze zróżnicowaną ofertą dla różnych grup wiekowych, ze szczególną preferencją potrzeb osób starszych. Seniorom udostępniono infrastrukturę (ok. 200 m<sup>2</sup>) pozwalającą na aktywne spędzanie czasu wolnego, a także zaktywizowanie i zaangażowanie seniorów w działania samopomocowe na rzecz środowiska lokalnego, w tym pomoc pielęgniarce.
3. Standard mieszkań dla osób starszych i niepełnosprawnych - mieszkania specjalnie przystosowane dla osób starszych i niepełnosprawnych, Pierwsze takie lokale w zasobach miasta powstały w ramach projektu „Rewitalizacja Razem”, którym objęty został kwartał 23 w śródmieściu (al. Wojska Polskiego, al. Bohaterów Getta Warszawskiego, ul. Królowej

Jadwigi). Zarówno lokale jak i sam budynek jest w całości przystosowany do potrzeb osób starszych i poruszających się na wózkach inwalidzkich. Teren wewnątrz kwartału 23 zaprojektowano tak, by poruszanie po nim nie sprawiło problemu osobom mniej sprawnym ruchowo - szerokie alejki, wygodne podjazdy.

4. Dom dla studenta, program służący zaspokajaniu potrzeb mieszkaniowych osób wymagających wsparcia, skierowany do studentów szczecińskich uczelni wyższych na stałe mieszkających poza Szczecinem. Mieszkania wytypowane do programu położone są w bezpośrednim sąsiedztwie szczecińskich uczelni, są przystosowane do potrzeb studentów i w pełni wyposażone. Wysokość czynszu w studenckim „M” jest blisko dwukrotnie niższa niż na rynku prywatnym. Umowy najmu zawierane są na cały okres studiów, jednak nie dłużej niż na 6 lat. W 2019 roku Szczecińskie TBS proponowało miejsca w pokojach jedno- lub dwuosobowych w 22 mieszkaniach położonych w lokalizacjach w Śródmieściu, w rejonie ulic: Bohaterów Getta Warszawskiego, Bolesława Śmiałego, Jana Karola Chodkiewicza, Jagiellońskiej, ks. Piotra Ściegiennego oraz al. Wojska Polskiego i al. Piastów. Program pozwala na efektywne wykorzystanie lokali o dużych powierzchniach w zasobie spółki i łagodzenie skutków odpływu ludności z centrum miasta. Program ten realizuje model *co-living* zakładający współdzielenie przestrzeni przez ludzi na tym samym etapie życia, podobnych wartościach, zainteresowaniach, porównywalnym uposażeniu.
5. Dom dla absolwenta, program adresowany do absolwentów wyższych uczelni i szkół ponadgimnazjalnych zatrudnionych lub mających ofertę zatrudnienia w podmiotach działających na terenie miasta w branżach szczególnie istotnych dla rozwoju miasta. Obecnie beneficjentami programu są: informatycy, filolodzy, ekonomiści, fizycy, biotechnolodzy, specjaliści związani z branżą morską oraz medycy. Mieszkania znajdują się między innymi w przebudowanych i zmodernizowanych budynkach Szczecińskiego TBS przy ul. Chodkiewicza 8 i 9 oraz na terenie osiedla mieszkaniowego SIENNO przy ul. Pelikana, Flaminga i Łącznej.
6. Dom dla dziecka, program mieszkaniowy realizowany od roku 2016, skierowany do osób i podmiotów wykonujących zadania pieczy zastępczej. Ma on na celu wspierać dzieci, których rodzice nie mają możliwości zapewnienia opieki i wychowania. Z programu mogą skorzystać osoby lub organizacje pozarządowe, które w formie rodziny zastępczej albo rodzinnego domu dziecka realizują funkcje rodzinnej pieczy zastępczej, zapewniając dzieciom całodobową opiekę i wychowanie. Program stanowi uzupełnienie przewidzianych ustawowo instrumentów pomocowych dla osób realizujących zadania pieczy zastępczej przez stworzenie możliwości zamieszkania w dogodnych warunkach techniczno-funkcjonalnych, wynajmowanych za czynsz społeczny, czyli o umiarkowanej wysokości.
7. Dom na start, program mieszkaniowy realizowany od 2015 roku, skierowany do pełnoletnich wychowanków opuszczających placówki opiekuńczo-wychowawcze oraz usamodzielniających się osób niepełnosprawnych, którzy muszą przystosować się do realiów codziennego, samodzielnego życia oraz sprawnego funkcjonowania w społeczeństwie. Program skierowany jest do wychowanków pieczy zastępczej oraz do osób niepełnosprawnych, które nie ukończyły jeszcze 35 roku życia, są dotknięte niepełnosprawnością, ale zdolne do funkcjonowania w samodzielnych, dostosowanych do ich potrzeb mieszkaniach. Dla wychowanków pieczy zastępczej program ma dwie formy wsparcia dostosowane do dwóch etapów samodzielności. Obie mają postać mieszkania

wspomagane i polegają na: w wariantcie I - możliwości pobytu w mieszkaniu chronionym dalej zwanym inkubatorem (na 3 lata lub do momentu ukończenia nauki i zakłada się, że wychowanek opuszczający „inkubator” przeprowadzi się do swojego samodzielnego mieszkania); w wariantcie II - możliwości uzyskania samodzielnego mieszkania.

8. Nowy Dom, program mieszkaniowy realizowany od 2016 roku, skierowany do najemców komunalnych lub gminnych lokali mieszkalnych posiadających lokale w starych zasobach gminnych lub komunalnych, którzy chcą zamienić swoje mieszkanie na lokal o nowoczesnym standardzie technicznym i funkcjonalnym oraz posiadają zdolność czynszową do opłacania wyższego czynszu komunalnego uwzględniającego ten standard.
9. Duża rodzina, program mieszkaniowy realizowany od 2016 roku, skierowany do rodzin wychowujących czworo i więcej dzieci, które ze względu na sytuację majątkową i możliwości zarobkowe nie są w stanie zapewnić sobie odpowiednich warunków mieszkaniowych we własnym zakresie. Rodziny wielodzietne do udziału w programie są wskazywane przez MOPR w Szczecinie. Program ma za zadanie stworzyć tym rodzinom dobre warunki do życia i rozwoju, zapewniając mieszkania spełniające podstawowe normy powierzchni mieszkalnej oraz wyposażone w łazienkę i WC oraz niezbędne media.
10. Agencja Mieszkaniowa Miasta (AMM) - oferuje pełną informację o dostępnych lokalach oraz programach mieszkaniowych realizowanych przez Szczecin. W AMM można otrzymać aktualne informacje na temat dostępnych mieszkań z zasobu Zarządu Budynków i Lokali Komunalnych, Szczecińskiego TBS i TBS Prawobrzeże.

Prowadzone przez TBS od lat programy mieszkaniowe realizują progresywne pionierskie modele operacyjno-finansowe, aby wyrównać zaniedbania techniczne, szanse i nierówności społeczne. Jednak, w przeliczeniu na liczbę wybudowanych lub dostosowanych lokali mieszkalnych prezentują wciąż niezadowalające rezultaty. Wynika to z ograniczonej dostępności środków, a stosowane modele operacyjno-finansowe wymagają zintegrowania wielu mechanizmów prawnych rozproszonych w odrębnych przepisach.

Najnowszy projekt TBS, w trakcie realizacji, obejmuje kwartał w Śródmieściu nr 36 o pow. 10 ha (al. Wojska Polskiego, al. Bohaterów Getta Warszawskiego, ul. Bł. Królowej Jadwigi, Małkowskiego, Ks. Bogusława). Działania te są ściśle powiązane z planowaną przez miasto rewitalizacją centrum Szczecina, której osią będzie przebudowa al. Wojska Polskiego. Projekt zakłada stworzenie czytelnych przestrzeni publicznych, półpublicznych i prywatnych z zielonym wnętrzem i elementami małej architektury, ograniczenie do minimum ruchu kołowego wewnątrz kwartału z zapewnieniem miejsc rekreacyjnych, odpoczynku dla dzieci i osób starszych, miejsc integracji mieszkańców. Zaplanowano budowę dwupoziomowego parkingu na min. 150 miejsc, żłobek dla min. 20 dzieci, oraz miejsca integrujące dla mieszkańców, a także budowę nowego budynku mieszkalnego z 30 mieszkaniami, przeznaczonymi dla osób starszych, w tym niepełnosprawnych ruchowo oraz jeden lokal dla wychowanków pieczy zastępczej. Znaczącą powierzchnię obszaru przeznaczono na funkcje rekreacyjne. W południowo-wschodniej części kwartału utrzymano ogród sąsiedzki założony przez mieszkańców.

Zaplanowano również działania inwestycyjne w obrębie kwartału nr 33, obejmujące m.in. prace związane z przebudową i modernizacją zespołu oficyn mieszkaniowych przy ul.

Bolesława Śmiałego 34,35 i 36. Łącznie na tym obszarze powstanie 41 mieszkań, w tym 18 przeznaczonych dla osób starszych.

TBS planuje kompleksową przebudowę i modernizację kilku budynków mieszkalnych położonych w śródmieściu, m.in. przy ul. Księcia Bogusława X 47 oraz 49, ul. E. Bałuki 20,21 oraz przy ul. Więckowskiego 5. Łącznie zaplanowano modernizację blisko 100 mieszkań. Projekt zakłada również adaptację poddaszy na cele mieszkalne oraz utworzenie lokali usługowych w parterze budynków. TBS zrealizuje również działania związane z rewitalizacją Starego Dąbia. Inwestycja obejmie m.in. budynki przy ul. Oficerskiej 4,4a, 6,7 i 8, gdzie w ramach nowej zabudowy powstanie 45 nowych mieszkań. Kolejne 21 nowych lokali znajdzie się w budynkach przy ul. Mierniczej 3 i 4.

## 2.2. MIESZKANIOWY ZASÓB GMINY I JEGO STAN

Warunki mieszkaniowe szczecinian systematycznie się poprawiają, jednak pożądanym jest zwiększenie możliwości inwestycyjnych. Zasoby mieszkaniowe gminy według bieżącej ewidencji na koniec 2014 r. liczyły 19 594 mieszkań, co stanowiło ok. 12% ogólnej liczby mieszkań w Szczecinie. Liczba lokali mieszkalnych w zasobie komunalnym gminy zmniejszyła się od 2012 roku z 2639 do 1754 w 2019 r. Największa koncentracja mieszkań komunalnych ma miejsce w dzielnicy Śródmieście.

Liczba mieszkań stanowiących własność gminy systematycznie maleje (sprzedaż dotychczasowym najemcom; rozbiórka zdekapitalizowanych budynków mieszkalnych, zmiana dotychczasowej funkcji mieszkalnej na użytkową) przy jednoczesnym stałym wzroście ogólnej liczby mieszkań w Szczecinie. W dalszym ciągu w Szczecinie istnieje deficyt mieszkań. Udziały własności gminy w strukturach mieszkaniowych kształtują się następująco:

- 70% mieszkań komunalnych znajduje się w budynkach wspólnot mieszkaniowych z udziałem gminy. Najwięcej wspólnot z udziałami gminy (866) znajduje się w budynkach wybudowanych w latach 1900-1945.
- 30% mieszkań komunalnych znajduje się w budynkach stanowiących wyłączną własność gminy, z czego 95% budynków wybudowano przed II wojną światową. Najwięcej budynków pozostających w zasobie gminy powstało w latach 1900-1945.

Postępuje sukcesywne ograniczanie liczby mieszkań komunalnych do wyselekcjonowanego jakościowo zasobu docelowego. Proces jest czasochłonny na skutek rosnących kosztów utrzymania substancji mieszkaniowej stanowiącej, w większości znikomy udział we wspólnotach mieszkaniowych i braku władztwa nad budynkami w których te lokale się znajdują. Sprzedaż lokali mieszkalnych stanowiących znikomy udział we wspólnocie mieszkaniowej i wprowadzanie do wspólnot nowych członków może zwiększyć potencjał modernizacyjny i rewitalizacyjny obszaru.

Lokalami mieszkaniowymi w zasobie gminy zarządzają dwa podmioty, w tym większością mieszkań komunalnych (84,0%) zarządza Zarząd Budynków i Lokali Komunalnych (ZBiLK), pozostałymi (16%) TBS sp. z o.o. W budynkach wspólnot mieszkaniowych z udziałem gminy, gdzie znajduje się 70% lokali komunalnych, zarząd nieruchomością wspólną, zgodnie z decyzją współwłaścicieli, sprawują różne podmioty. Ponadto 121 mieszkań komunalnych położonych w placówkach oświatowych miasta zarządzanych jest przez te placówki. W 2019 roku TBS Prawobrzeże zarządza 426 budynkami, w których w przynajmniej jednym lokalu nie ma wc; 399 lokali, w których nie ma wc, oraz 938 lokali bez łazienek w lokalu. Na koniec roku

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**

2020 prognozuje się liczbę lokali wchodzących w skład mieszkaniowego zasobu gminy na: 13 835, w tym 2330 lokali socjalnych.

**Tabela nr 1. Mieszkaniowy zasób gminy w podziale na podmioty zarządzające lokalami, stan na rok 2019**

Mieszkaniowy zasób gminy	Liczba budynków [szt.]	Liczba mieszkań [szt.]	Powierzchnia mieszkań [m <sup>2</sup> ]
w budynkach stanowiących wyłączną własność Gminy, w tym:	868	5 920	265 919
ZBiLK	500	4 399	193 662
TBSP	345	1 352	65 584
STBS	23	169	6 673
w budynkach wspólnot mieszkaniowych z udziałem gminy, w tym:	2 076	13 674	705 881
ZBiLK	1 736	12 061	617 040
TBSP	244	1 139	58 528
STBS	96	474	30 313
<b>OGÓŁEM:</b>	<b>2 944</b>	<b>19 594</b>	<b>971 800</b>

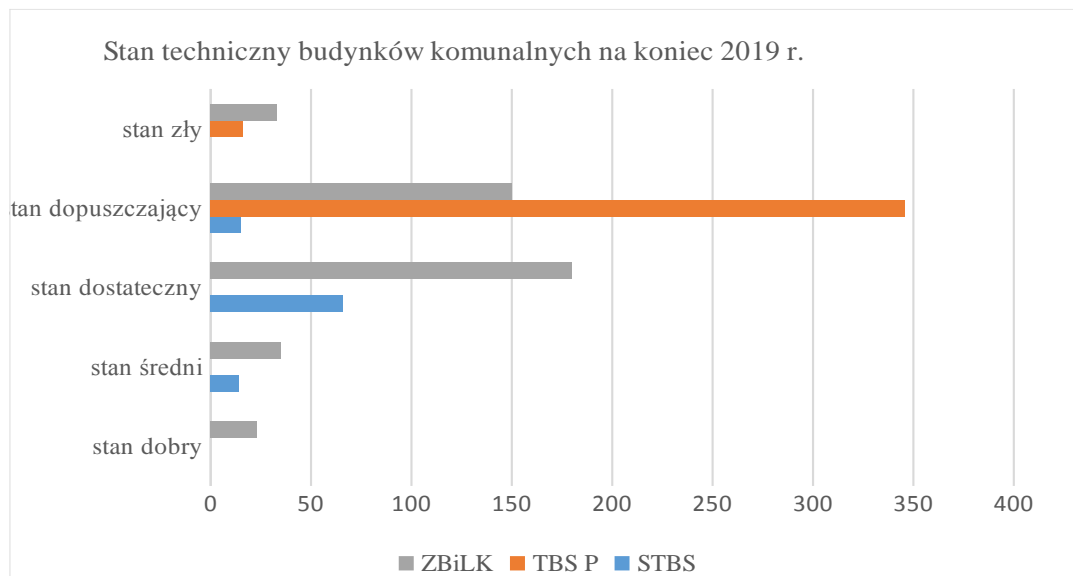


Rys.1. Lokale wchodzące w skład mieszkaniowego zasobu gminy w 2019 roku.

#### Standard i stan techniczny zasobu gminy

Mieszkania i budynki komunalne należą do najstarszych w Szczecinie. Kilkudziesięcioletni okres eksploatacji zabudowy przy niewystarczających nakładach finansowych na remonty i modernizacje (olbrzymie zaległości remontowe z czasów gospodarki sprzed 1990 roku), jest przyczyną złego stanu technicznego i niskiego standardu znacznej części mieszkaniowego zasobu gminy. Największa koncentracja starych zasobów występuje w centrum i w północnej części miasta (Stołczyn, Skolwin).

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**



Rys. 2. Stan techniczny budynków zasobu mieszkaniowego - rok 2019. Oprac. własne na podst. danych Urzędu Miasta Szczecin.

W latach 2010-2019 sukcesywnie wzrastała liczba lokali socjalnych oraz liczba pomieszczeń tymczasowych. Wielkość tego zasobu pod koniec 2019 r. przedstawia tabela nr 2.

**Tabela nr 2. Lokalne socjalne i pomieszczenia tymczasowe w mieście**

Rodzaj lokalu	W budynkach stanowiących wyłączną własność Gminy				W budynkach wspólnot mieszkaniowych z udziałem Gminy				Razem			
	2014		2019		2014		2019		2014		2019	
	[szt.]	[m <sup>2</sup> ]	[szt.]	[m <sup>2</sup> ]	[szt.]	[m <sup>2</sup> ]	[szt.]	[m <sup>2</sup> ]	[szt.]	[m <sup>2</sup> ]	[szt.]	[m <sup>2</sup> ]
Lokale socjalne	615	23 218	917	36 573,97	1 119	48 652	2 038	93 121,1	1 734	71 870	2 955	126 695,07
Pomieszczenia tymczasowe	62	1 172	73	1 338,56	111	2 073	136	2 306,63	173	3 245	209	3 545,19

### 2.3. MIESZKANIOWY ZASÓB NA WOLNYM RYNKU

W Szczecinie nie maleje popyt na mieszkania deweloperskie głównie w zabudowie wielorodzinnej, realizowanej w formie zespołów na terenach poza Śródmieściem (Skolwin, Warszewo, Osów, Bezrzecze, Mierzyn, Kijewo, ) a także w formie zabudowy uzupełniającej w atrakcyjnych lokalizacjach śródmiejskich. Zainteresowanie zabudową jednorodziną utrzymuje się na stałym poziomie. Podstawową wadą realizacji deweloperskich oraz indywidualnych powstających na przedmieściach, jest monofunkcyjność. Niepełny dostęp do usług podstawowych, społecznych, kulturalnych, rekreacyjnych i ogólnomiejskich zwiększa transportochłonność osiedli, powoduje konieczność codziennych podróży, zmniejsza komfort zamieszkania. Inwestycje na terenach poza zwartą zabudową, ubogich w infrastrukturę generują dodatkowe obciążenia dla gminy (zapewnienie transportu publicznego, usług społecznych, infrastruktura techniczna).

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**

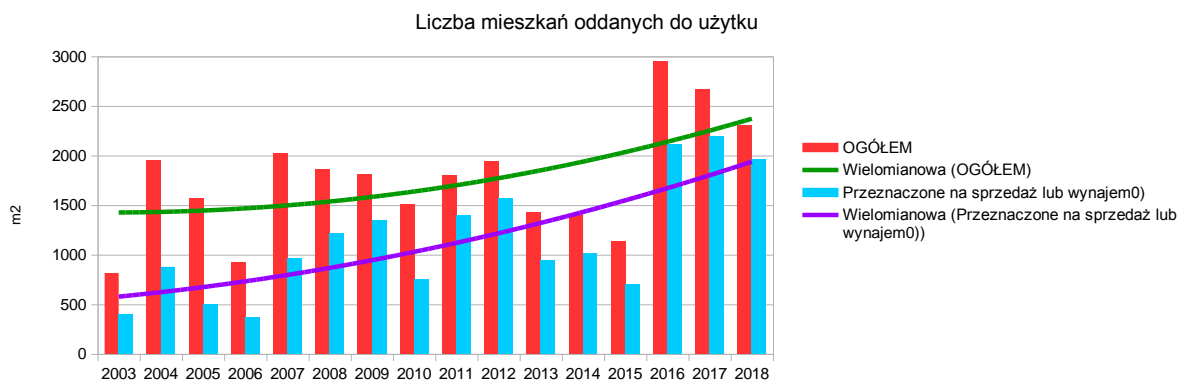
**Tabela nr 3. Wydane decyzje administracyjne**

Lp.	Liczba wydanych decyzji administracyjnych z rozbiem na rodzaj decyzji i przedmiot		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1	Liczba decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego	szt.	109	94	87	76	13	60	77	71
3	Liczba decyzji o warunkach zabudowy dla nowej zabudowy:	szt.	148	85	113	108	31	322	232	
4	mieszkaniowej wielorodzinnej, w tym z usługami	szt.	14	8	20	8	4	48	35	46
5	jednorodzinnej	szt.	71	43	57	48	15	135	113	90
6	Usługowej, w tym garaże	szt.	60	26	35	46	11	81	67	57
7	produkcyjnej	szt.	3	8	1	6	1			
8	Liczba decyzji o pozwoleniu na budowę (łącznie)	szt.	2001	1895	2019	1874	<b>407</b>			
9	Liczba decyzji o pozwoleniu na budowę wydanych na terenach z miejscowym planem	szt.	1080	717	705	944	<b>223</b>			
10	Liczba decyzji o pozwoleniu na budowę wydanych na terenach bez miejscowego planu (na podstawie dwz)	szt.	484	330	335	344	<b>69</b>			

Rok	Decyzje o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego	Decyzje o warunkach zabudowy					Łączna powierzchnia terenów (działek własnościowych lub innych powierzchni), dla których wydano decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu	
		w tym dotyczące zabudowy:					Decyzje o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego	Decyzje o warunkach zabudowy
		Ogółem	Mieszkaniowej wielorodzinnej	Mieszkaniowej jednorodzinnej	Usługowej	Innej		
		Liczba					ha	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2017	60	322	48	135	81	58	72,0	85,9
2018	77	232	35	113	67	17	57,8	49,2
2019	71	237	46	90	57	44	55,1	50,2

W roku 2017 wydano 16 odmownych decyzji o warunkach zabudowy, zaś w roku 2018 wydano 18 negatywnych decyzji o warunkach zabudowy, w tym 1 odmowną decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego. Z kolei w roku 2019 wydano 8 decyzji odmownych, w tym 2 decyzje o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego.

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**



Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań PINB w Szczecinie.

**Tabela nr 5. Mieszkania w budynkach mieszkalnych i o innym przeznaczeniu**

Mieszkania oddane do użytku	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
OGÓŁEM	816	1947	1571	923	2017	1861	1811	1509	1804	1944	1428	1408	1131	2953	2662	2299
I Indywidualne	231	416	375	257	275	229	255	199	348	337	423	343	302	443	388	123
Spółdzielcze	138	409	376	301	299	177	185	76	60	39	59	23	34	48	47	164
Przeznaczone na sprzedaż lub wynajem	397	878	494	365	960	1210	1350	753	1396	1568	946	1012	701	2107	2191	1963
Komunalne	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0
Spółeczne czynszowe	0	244	326	0	483	245	21	481	0	0	0	0	24	325	36	39
Zakładowe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	70	30	0	0



### 3. KAPITAŁ SPOŁECZNY, STAN SPÓJNOŚCI SPOŁECZNEJ

#### 1. Partycypacja publiczna

Prezydent Miasta realizuje politykę rozwoju społeczeństwa obywatelskiego, poprzez włączanie społeczności lokalnych w procesy zarządzania miastem, identyfikując ich najważniejsze problemy i oczekiwania, wzmacniając kompetencje i rolę rad osiedli, monitorując potrzeby organizacji pozarządowych i wspierając je w pozyskiwaniu zewnętrznych źródeł finansowania projektów oraz zachęcając do udziału w partnerstwie publiczno-prywatnym. Celem tych działań jest podniesienie jakości zarządzania miastem i uzyskanie społecznej akceptacji dla działań organów władzy publicznej i zaufania obywateli, jako warunków skuteczności jej działań.

Partycypacja publiczna jest istotnym elementem procesu sporządzania dokumentów planistycznych. Udział społeczny w procedurze planistycznej jest koniecznością w myśl *Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (wraz z późn. zm.)*, która mówi o „zapewnieniu udziału społeczeństwa w pracach nad studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego [...] oraz o zachowaniu i jawności i przejrzystości procedur planistycznych” (art.1. ust. 2 pkt 11 i 12). Partycypacja publiczna jest zatem właściwym narzędziem do poinformowania mieszkańców oraz zaproszenia ich do udziału w dyskusji i tworzenie wspólnej polityki planistycznej.

Miasto Szczecin, jako lider we współpracy z organizacjami pozarządowymi<sup>17</sup>, realizuje działania we współpracy lub na rzecz lokalnych organizacji pozarządowych, mających na celu wspólne angażowanie w partycypację oraz działania na rzecz lokalnych społeczności poprzez organizację wspólnych wydarzeń i projektów III sektora, wspieranie organizacji ubiegających się o środki z programów, w których nie przewidziano prefinansowania (projekt tzw. „wkładów własnych” w trybie konkursu ofert dla organizacji pozarządowych) oraz Szczeciński Fundusz Pożyczkowy dla Organizacji Pozarządowych). Głównymi formami wsparcia udzielanego przez Miasto organizacjom pozarządowym są dotacje oraz przyznanie lokalu na działalność statutową organizacji. W latach 2012-2017 można zaobserwować wzrost aktywności mieszkańców poprzez stały przyrost zarejestrowanych organizacji (2877), a następnie spadek ich liczby w 2018 roku (2358) i stopniowy wzrost w 2019 (2426). W 2020 roku wprowadzono nowe zasady współpracy finansowej z organizacjami pozarządowymi i innymi podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego, w tym elektroniczny generator ofert Witkac, który ma za zadanie ułatwić współpracę urzędu z organizacjami pozarządowymi (Zarządzenie Nr 581/20 Prezydenta Miasta Szczecin).

Miasto stale współpracuje z ponad 300 organizacjami pozarządowymi. Współpraca polega głównie na promowaniu ich działań, organizacji wspólnych przedsięwzięć i realizacji różnych zadań publicznych. Prowadzona przez organizacje pozarządowe działalność stanowi ważne ogniwo wspomagające rozwój miasta, jest także najlepszym sposobem budowania społeczeństwa obywatelskiego i wzbogacenie oferty kulturalnej Szczecina. W Szczecinie organizacje pozarządowe prowadzą działania na wielu polach. Najwięcej organizacji pozarządowych aktywnych jest w sferze sportu, kolejno w kulturze<sup>18</sup>, zdrowia i pomocy

<sup>17</sup> W 2019 roku w konkursie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego Gmina Miasto Szczecin otrzymała tytuł lidera we współpracy z organizacjami pozarządowymi. W Polsce w grudniu 2018 roku zarejestrowano ok. 143 tys. organizacji pozarządowych (wg REGON).

<sup>18</sup> W mieście działa ponad 200 organizacji pozarządowych, które wskazują kulturę i sztukę, jako cel i pole swojej aktywności kierowanej do szerokiego grona odbiorców, organizujące imprezy o randze ogólnopolskiej lub międzynarodowej.

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**

społecznej. Inne wybrane dziedziny aktywności obejmują: oświatę, zagospodarowanie czasu wolnego dzieci i młodzieży, turystykę, bezpieczeństwo. Największe deficyty w działalności III sektora w Szczecinie można odnotować w zakresie rozwoju lokalnego. W szczególności dotyczy to dzielnicy Północ i bezpośrednio przekłada się na niską aktywność obywatelską.

**Tabela nr 1. Zestawienie liczbowe i grupy organizacji pozarządowych zarejestrowanych w Szczecinie w latach 2012-2019**

Zestawienie ilościowe organizacji pozarządowych w latach 2012-2019								
Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Liczba zarejestrowanych organizacji pozarządowych:	2442	2478	2563	2682	2823	2877	2358	2426
a) Stowarzyszenia (posiadające osobowość prawną)	47	38	32	37	27	40	180	25
b) Fundacje wpisane do KRS	34	64	59	48	75	46	133	48
c) Stowarzyszenia zwykłe	30	16	18	19	13	38	61	39
c) Stowarzyszenia kultury fizycznej (nieprowadzące działalności gospodarczej)	7	10	9	4	5	7	7	6
e) Uczniowskie kluby sportowe	5	2	4	2	3	3	1	5
f) Organizacje sportowe, którym KRS nadał osobowość prawną	3	3	6	6	10	10	5	4
g) Oddziały terenowe organizacji, których siedziba zarządu głównego zlokalizowana jest poza Szczecinem	14	4	2	14	2	5	46	3

Miasto zleca organizacjom realizację zadań publicznych, udzielając od 2012 roku wsparcia finansowego poprzez Szczeciński Fundusz Pożyczkowy sp. z o.o., z którego organizacje mogą starać się o uzyskanie jednorazowej pożyczki w wysokości do 100.000 PLN. W celu prowadzenia działalności pożytku publicznego miasto udostępnia organizacjom pozarządowym swoje zasoby lokalowe na warunkach preferencyjnych, w tym w ramach powołanych i działających na terenie miasta inkubatorów: Szczecińskiego Centrum Wspierania Organizacji Pozarządowych „Sektor 3” oraz Szczecińskiego Inkubatora Kultury. Łącznie w latach 2012-2019 przekazano organizacjom pozarządowym 93 lokale użytkowe w celu prowadzenia działalności pożytku publicznego. W latach 2012-2019 udzielono organizacjom pozarządowym 4551 dotacji na łączną kwotę 224 744 096,94 PLN, w łącznej liczbie konkursów 556 (średniorocznie między 65-79 konkursów), oraz w trybie pozakonkursowym udzielono 1188 dotacji na łączną kwotę 7 170 832,3 PLN. Kwota dotacji udzielonych organizacjom pozarządowym w trybie pozakonkursowym konsekwentnie rośnie od roku 2012 - od 493,478,50 PLN do 1 684 294,00 PLN w 2019 roku.

Trwałym elementem partycypacji społecznej w mieście jest budżet obywatelski, zwany również partycypacyjnym. **Szczeciński Budżet Obywatelski (SBO)** jest bezpośrednim źródłem pozyskiwania danych o lokalnych potrzebach mieszkańców w zakresie zagospodarowania przestrzeni, edukacji, kultury, sportu, środowiska, zdrowia. Wnioskowane zadania w ramach SBO pozwalają wskazać do realizacji inwestycje, realizujące, potrzeby społeczne, cywilizacyjne i środowiskowe mieszkańców. SBO to istotne narzędzie w budowaniu zaufania społecznego, które umożliwia mieszkańcom współpracę z władzami miasta.

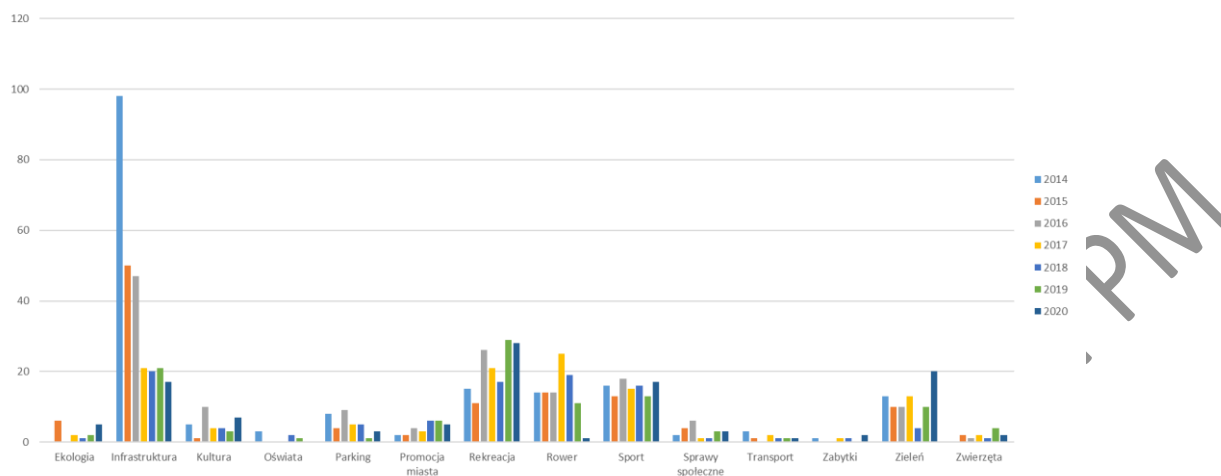
W ramach SBO zrealizowanych zostało ponad **20** projektów za łączną kwotę ponad **15** milionów PLN. Do najważniejszych inwestycji należą m.in. Szczeciński Rower Miejski, rewitalizacja stawu Brodowskiego, remont schroniska dla zwierząt, budowa boisk w formule „Orlik”. Kwota przeznaczana na SBO w Szczecinie systematycznie rośnie – od 5 mln PLN w 2014 roku do 9 mln PLN w 2019 r.. Rozkład dzielnic zamieszkania osób głosujących w SBO dzieli się niemal na cztery równe części, gdzie każda z czterech dzielnic uczestniczy w głosowaniu w równym stopniu. W edycji SBO 2019 odnotowano duży spadek liczby osób głosujących w odniesieniu do rekordowej pod względem frekwencji, edycji SBO w 2015, w której wzięto udział blisko 50 000 szczecinian.

**Tabela nr 2. Liczba projektów SBO w realizacji i zrealizowanych w latach 2014-2019**

Rok SBO	Status wniosku		
	Do realizacji	Zadania w trakcie realizacji	Zrealizowane
2014	2	0	2
2015	9	0	9
2016	8	3	5
2017	13	6	7
2018	13	5	8
2019	13	12	1
<b>RAZEM</b>	<b>58</b>	<b>26</b>	<b>32</b>

W 2020 roku zrealizowano 55,4% projektów, a 44,6% projektów znajduje się w trakcie realizacji.

Rys. 1. Realizacja projektów SBO w latach 2014-2020



Źródło: oprac. własne.

## 2. Konsultacje społeczne

W ramach dostępu do informacji publicznej od 2012 roku urząd miasta prowadzi konsultacje społeczne z mieszkańcami oraz z organizacjami pozarządowymi ([www.bip.szczecin.pl](http://www.bip.szczecin.pl)). W latach 2012-2019 przeprowadzono łącznie 58 konsultacji z mieszkańcami w zakresie infrastruktury drogowej, budżetu miasta, koncepcji zagospodarowania wnętrza kwartałów przy al. Wojska Polskiego, SBO, zmiany granic administracyjnych, uchwały w sprawie inicjatywy lokalnej itp.

Od 2014 roku przeprowadzane są konsultacje społeczne z organizacjami „3 Sektora” dotyczące Programu współpracy Gminy Miasta Szczecin z organizacjami pozarządowymi oraz innymi podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego.

W ramach bezpośrednich spotkań z mieszkańcami realizuje się np. prototypowanie urbanistyczne, czyli testowanie różnych wariantów rozwiązań urbanistycznych i organizacyjnych danego miejsca w realnej przestrzeni. Jest to szczególna forma konsultacji, która wskazuje realne potrzeby użytkowników, zweryfikowane w wyniku eksperymentu (np. prototypowanie przestrzeni placu Orła Białego).

## 3. Aktywność mieszkańców poprzez rady osiedli

Na terenie Szczecina działa 37 osiedli - jednostek pomocniczych gminy. Głównym zadaniem rady osiedla jest reprezentowanie interesów mieszkańców osiedla wobec organów miasta, miejskich jednostek organizacyjnych oraz innych instytucji i organizacji działających na terenie osiedla. Rady zgłaszają wnioski i opiniują projekty plany budżetu miasta, wieloletnie programy inwestycyjne, plany, projekty, zabudowy i zagospodarowania terenu oraz realizację zadań w odniesieniu do terenu osiedla. W latach 2016-2019 z inicjatywy rad osiedli

złożono do budżetu miasta 712 wnioski inwestycyjne, dotyczące głównie inwestycji infrastrukturalnych i społecznych.

#### 4. Aktywność mieszkańców w wyborach lokalnych

Poziom zainteresowania szczecinian wyborami lokalnymi, w tym wyborami do rady miasta i prezydenta miasta, oraz do jednostek pomocniczych, można określić, jako niski do umiarkowanego. W wyborach do rady miasta od roku 2010 można odnotować jedynie w roku 2018 znaczący wzrost frekwencji do 43,15%, z czego największą liczbę głosów oddano w okręgu 4. Średnia wieku kandydatów do rady miasta w wyborach 2018 r. to 45 lat (śr. wieku kobiet 46, śr. wieku mężczyzn 44).

**Tabela nr 3. Aktywność wyborcza mieszkańców**

Lp.	Rok wyborczy	Liczba mandatów do rady miasta	Liczba obwodów	Liczba wyborców	Liczba zarejestr. list kandydatów	Liczba zarejestr. kandydatów	Liczba wydanych kart	Liczba ważnych głosów	Frekwencja %
1	2010	31	206	318 878	46	473	119 414	115 289	37,45
2	2014			310871	18	505	109 944	101708	35,37
3	2018			300 186	31	245	156 152	153 017	43,15

Oprac. własne na podstawie: [www.pkw.gov.pl](http://www.pkw.gov.pl); dostęp: 14.02.2020.

W wyborach do rad osiedli w 2015 roku udział w głosowaniu wzięło jedynie 7,88% uprawnionych, z czego największą frekwencją dotyczyła rada osiedla Międzyodrze-Wyspa Pucka - 31,93%, a najniższą osiedla Śródmieście-Zachód - 1,76%. W wyborach do Sejmu i Senatu (2019) w Szczecinie frekwencja wyniosła 66,5%.

## 4. STAN ZDROWIA PUBLICZNEGO, OCHRONA ZDROWIA, OPIEKA SPOŁECZNA

### 1. STAN ZDROWIA PUBLICZNEGO

Stan zdrowia mieszkańców ma istotne znaczenie dla dobrostanu szczecinian i jego gospodarki. Zdrowie może przyczynić się do pobudzania wzrostu gospodarczego miasta, ponieważ przedłuża okres aktywność na rynku pracy, wydajność w pracy, sprawności i samodzielności. Właściwa diagnoza określająca potrzeby mieszkańców oraz podjęte trafne działania w tym zakresie przez władze samorządowe są podstawą do osiągnięcia korzyści zarówno w skali lokalnej, jak i w wymiarze indywidualnym.

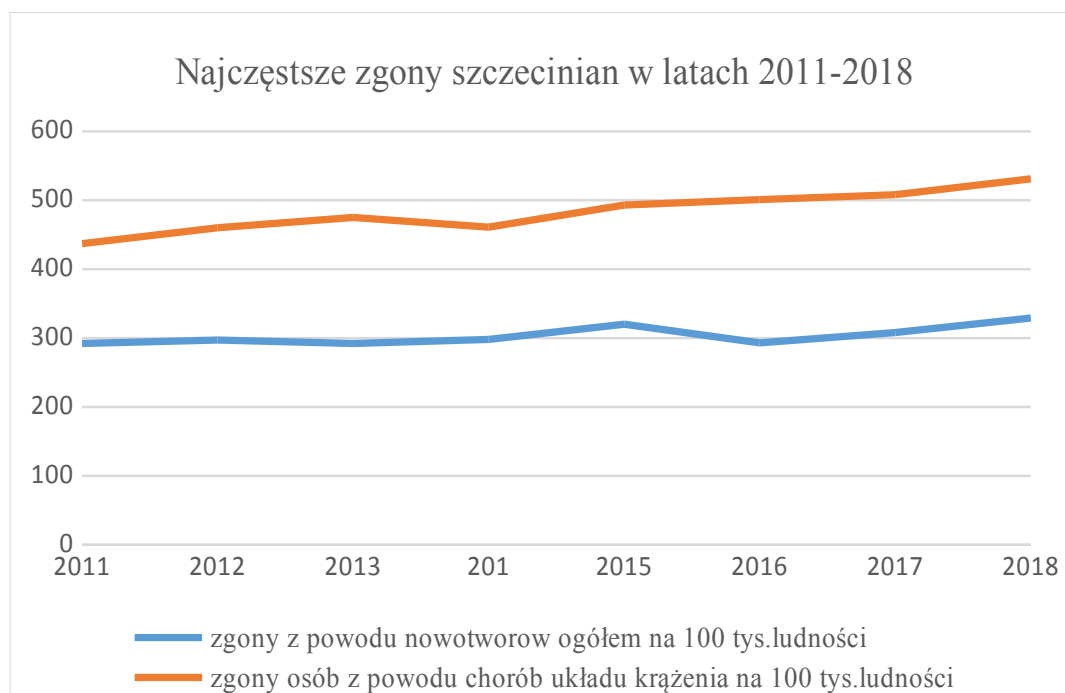
Monitorowanie zdrowia szczecinian stanowi zatem niezbędny element działań strategicznych i operacyjnych na rzecz utrzymania i stałej poprawy zdrowia społeczeństwa. Stan zdrowia, determinujący jakość życia, jest wypadkową wielu czynników, wśród których najistotniejsze są te związane ze stylem życia, w tym również z warunkami życia powiązanych z określonym statusem społeczno-ekonomicznym.

Istotne są kwestie związane z zapewnieniem podstawowej infrastruktury dla utrzymania codziennej aktywności fizycznej biernej i czynnej oraz tworzenie infrastruktury pieszej, rowerowej, możliwościami aktywnego przemieszczania się po mieście, dostępem do terenów zieleni urządzonej, promocją zdrowia i skuteczną realizacją profilaktyki zagrożeń zdrowotnych, a także dostosowaniem zasobów miasta do zmian demograficznych i epidemiologicznych.

W Szczecinie, podobnie jak w całej Polsce, widoczne jest utrzymywanie się kluczowych wyzwań identyfikowanych w obszarze zdrowia, tj.: starzenie się ludności i wzrost zapotrzebowania na usługi opiekuńcze i zdrowotne, problem niewystarczających medycznych zasobów kadrowych, czy narastająca zawodowa luka pokoleniowa, związana ze starzeniem się populacji pracowników systemu ochrony zdrowia. W Szczecinie utrzymuje się wysoki współczynnik zgonów na 1000 ludności -11,39 (za Świnoujście: 11,82) w 2017 roku. Wskaźnik ten będzie rósł w następnych latach z powodów obiektywnych, szybkiego starzenia się populacji. Przeciętna liczba zgonów kształtująca się obecnie na poziomie około 4600 os./rok wzrośnie w kolejnych latach do poziomu około 4900 os./rok. Rosnąć będą także wskaźniki umieralności z powodu chorób, występujących w podeszłym wieku.

Analiza danych długości życia i umieralności szczecinian, wskazuje, że stan zdrowia stopniowo poprawia się, ale na tle ogółu kraju i poszczególnych krajów UE sytuację należy uznać za jeszcze wciąż niezbyt zadowalającą. Analizując strukturę przyczyn zgonów można stwierdzić, że najwyższa liczba zgonów szczecinian następuje z powodu chorób układu krążenia. W mieście z tego powodu w latach 2011-2018 zmarło 13 588 osób (z czego w 2018 roku 531 os.). Drugą, co do wielkości przyczyn zgonów w Szczecinie są od lat choroby nowotworowe, dotyczące szczególnie mężczyzn. W latach 2011-2017 zmarło z tego powodu 8 557 osób (z czego w 2018 r. 329 os.). Z ogólnej liczby zgonów na choroby nowotworowe 97,4% zgonów miało charakter złośliwy (układ oddechowy i klatka piersiowa, narządy trawienne, żeńskie narządy płciowe i nowotwory złośliwe sutka). Współczynnik zachorowalności na nowotwory złośliwe na 100 tys. mężczyzn w województwie zachodniopomorskim w 2017 roku wyniósł 215,5, a kobiet 206,5.

Schemat nr 1. Najczęstsze zgony szczecinian w latach 2011-2018



Największy wzrost zachorowalności w latach 2011-2017 dotyczy chorób układu oddechowego. Ponadto z danych Głównego Inspektoratu Sanitarnego wynika, że w Polsce, w tym również w Szczecinie, wzrasta liczba przypadków zatruc z powodu śmiertelnie niebezpiecznych syntetycznych opioidów i innych narkotyków syntetycznych nowej generacji. Niepokojący jest również wzrost zarejestrowanych w województwie zachodniopomorskim od 2012 roku ok. 200 nowych zachorowań na gruźlicę, z czego połowa to mieszkańcy Szczecina. Wskaźnik zachorowalności na gruźlicę na 100 tys. mieszkańców wynosi 12,3.

W Szczecinie rośnie liczba osób cierpiących z powodu problemów psychicznych związanych z tempem życia, stresem, nieporozumieniami w rodzinie, problemami emocjonalnymi czy finansowymi. Generalnie zwiększa się też liczba osób, które źle oceniają swoją kondycję i odporność psychiczną. Szczególnie niepokojące są próby samobójcze wśród młodych szczecinian. W latach 2016-2019 w Szczecinie średnio 5,3 osób między 7 a 18 rokiem życia, w każdym roku, podjęło taką próbę.

Najczęstszymi zaburzeniami zdrowia psychicznego są: zaburzenia spowodowane używaniem alkoholu oraz substancji psychoaktywnych (11,9%) i uzależnienie od narkotyków (1,4%), zaburzenia nerwicowe (10%), w tym fobie specyficzne i społeczne, zaburzenia nastroju (3,5%), zaburzenia zachowania (3,5%), bezsenność, depresja, zaburzenia somatyczne, ADHD u dzieci i młodzieży (5%), demencja.

Na terenie Szczecina wsparcie w zakresie ochrony zdrowia psychicznego i leczenia uzależnień świadczy ponad 220 organizacji i instytucji, przy czym najwięcej - 62 podmioty działają w zakresie edukacji integracyjnej (m. in. poradnie psychologiczno-pedagogiczne i placówki edukacyjne).

Infrastruktura pomocy społecznej liczy 26 podmiotów; 5 organów administracji publicznej świadczy wsparcie w zakresie zdrowia psychicznego oraz 51 organizacji pozarządowych. W obszarze ochrony zdrowia usługi świadczy 48 podmiotów, w tym podmioty lecznicze, organizacje pozarządowe oraz jednostki miejskie. Na terenie miasta funkcjonuje również 30 grup AA. W Szczecinie znajdują się 2 poradnie zdrowia psychicznego dla dzieci i młodzieży oraz 1 poradnia terapii uzależnienia od substancji psychoaktywnych.

Zasoby instytucjonalne na terenie miasta w zakresie świadczenia psychiatrycznej ambulatoryjnej opieki zdrowotnej obejmują: 14 poradnie zdrowia psychicznego, 3 poradnie terapii uzależnienia od alkoholu i współuzależnienia, 2 poradnie zdrowia psychicznego dla dzieci i młodzieży, 2 poradnie terapii uzależnienia od substancji psychoaktywnych, 2 zespoły leczenia środowiskowego (domowego) i 1 program leczenia substytucyjnego. W zakresie leczenia stacjonarnego psychiatrycznego zasoby obejmują 2 oddziały psychiatryczne dla dorosłych, 1 oddział psychiatryczny dla dzieci i młodzieży, 1 oddział rehabilitacji psychiatrycznej, 1 oddział terapii uzależnień od alkoholu i leczenia alkoholowych zespołów abstynencyjnych. W zakresie psychiatrycznej opieki długoterminowej w Szczecinie znajduje się 1 zakład opiekuńczo-leczniczy. Ponadto do dyspozycji osób z zaburzeniami psychicznymi znajdują się 2 oddziały dzienne, 1 oddział terapii uzależnień od alkoholu, 1 oddział rehabilitacyjny i 1 oddział dzienny leczenia zaburzeń nerwicowych.

W Szczecinie i w województwie zachodniopomorskim nasila się od kilkudziesięciu lat zjawisko niepłodności. Generalnie ogólny współczynnik płodności w województwie zachodniopomorskim wynoszący blisko 38 dzieci na tysiąc kobiet w wieku rozrodczym jest czwartym najniższym w Polsce. Jest to wynik o 2 dzieci na tysiąc kobiet niższy od wartości ogólnopolskiej i zgodnie z założeniami prognozy demograficznej należy oczekiwać jego spadku do 34,2 urodzeń w 2029 r. Na podstawie wyliczeń dla miasta Szczecina, wielkość niepłodnej populacji można szacować na ok. 12 000 par, zaś wielkość populacji wymagającej leczenia metodami IVF/ICSI na 230 par.

Rada Miasta Szczecin uchwaliła Program polityki zdrowotnej - program dofinansowania do leczenia niepłodności metodą zapłodnienia pozaustrojowego na lata 2019-2021 dla mieszkańców Szczecina (kobiety w wieku od 25 do 40 la, mężczyźni od 25 do 55 roku życia), u których stwierdzono niepłodność, a inne możliwości terapeutyczne nie istnieją lub się wyczerpały. Program prowadzony jest przez dwa podmioty: Vitrolive sp. z o.o z siedzibą w Szczecinie i Invicta sp. z o.o w Gdańsku.

W 2019 roku w programie wzięło udział 76 par; wykonano 84 procedury, zakończone 30 stwierdzonymi ciążami klinicznymi. Program dofinansowania zwiększa dostępność do leczenia niepłodności dla mieszkańców Szczecina w zakresie leczenia niepłodności zaawansowanej.

## **2. KONDYCJA ZDROWOTNA MIESZKAŃCÓW, KULTURA FIZYCZNA**

Niska świadomość zdrowotna jest jednym z podstawowych problemów społecznych, skutkuje unikaniem wykonywania podstawowych badań, a w konsekwencji niską wykrywalnością chorób zmniejszającą szanse na całkowite wyleczenie.

W ostatniej dekadzie obserwuje się stały wzrost liczby otyłych szczecinian, w szczególności dzieci i młodzieży. Do zwiększonego przyrostu masy ciała dochodzi zwykle około 8 roku życia i w późniejszym wieku większość dzieci utrzymuje masę ciała na tym samym poziomie w okresie dojrzewania.



Ze współpracy Miasta z organizacjami „3 sektora” wynika, że generalnie niewielu szczecinian wykonuje systematyczne pomiary ciśnienia tętniczego krwi, pomiary wydolności oddechowej czy pomiary masy ciała. Niewiele osób stosuje się do prostych zasad, które mogłyby przyczynić się do poprawy stanu zdrowia i kondycji fizycznej. Mało osób posiada wiedzę dotyczącą głównych przyczyn powstawania poważniejszych dolegliwości zdrowotnych. Szczecińska młodzież posiada niewielki stopień świadomości jak łatwo można doprowadzić do powstania uzależnienia od używek, Internetu itp. Utrwalany niewłaściwy model życia prowadzi do otyłości, zaburzeń snu, alienacji społecznej. Brakuje również wiedzy na temat tego jak udzielać pierwszej pomocy w sytuacjach zagrożenia zdrowia czy życia. Tego typu zaniedbania są przyczyną wielu problemów zdrowotnych i chorób. Nie podejmowanie działań profilaktycznych powoduje, że choroby diagnozowane są zbyt późno, wzrasta odsetek osób, które muszą podejmować leczenie farmakologiczne. Istotne jest prowadzenie działań profilaktycznych i zwiększanie świadomości ludności. W 2018 roku osoby ćwiczące (w klubach) na 1000 mieszkańców do 18 roku życia wynosiła 144.

Tabela nr 3. Profilaktyczne badania lekarskie dzieci i młodzieży w 2017 roku

Wiek	Liczba dzieci podlegających badaniu	Liczba dzieci zbadanych	Odsetek dzieci i młodzieży zbadanych w %
2 lata	13661	9949	72,8
4 lata	13729	8678	63,2
5 lat*	11335	4716	41,6
10 lat	16083	12129	75,4
13 lat	14507	10342	71,3
16 lat	14500	9946	68,6
18-19 lat	22375	13059	58,4

\* (tylko u dziecka nieodbywającego przygotowania przedszkolnego)

Źródło: Informator Statystyczny ochrony zdrowia województwa zachodniopomorskiego za rok 2017.

### 3. STAN INFRASTRUKTURY OCHRONY ZDROWIA (PUBLICZNA I NIEPUBLICZNA) I JEJ DOSTĘPNOŚĆ

Na stan zdrowia mieszkańców ma wpływ efektywność systemu ochrony zdrowia, którego poziom decyduje o jakości kapitału ludzkiego i jakości życia, oraz w znaczący sposób wiąże się z ilością i jakością pracy wykonywanej przez mieszkańców. Wpływa także na poziom wydatków budżetu przeznaczonych na zdrowie publiczne (i odwrotnie poziom inwestycji w ochronę zdrowia wpływa na stan zdrowia ludności). Dostęp społeczeństwa do infrastruktury ochrony zdrowia zależy od liczby instytucji świadczących usługi zdrowotne, ich rozmieszczenia oraz kosztów usług i dostępności specjalistów. Cechy przydatne przy określaniu jakości oferowanych usług to m.in. stan wyposażenia placówek ochrony zdrowia, kwalifikacje personelu medycznego oraz związany z tym poziom i zakres świadczeń, a także czas oczekiwania na usługę.

W Szczecinie koncentruje się znaczny potencjał medyczny, w tym związany z Pomorskim Uniwersytem Medycznym (PUM). Miasto jest medycznym centrum regionu, realizując funkcje o charakterze ponadregionalnym, w tym w pewnych specjalnościach dla całej północno-zachodniej Polski. Uniwersytet posiada: Wydział Medycyny i Stomatologii, Wydział Nauk o Zdrowiu, Wydział Farmacji, Biotechnologii Medycznej i Medycyny Laboratoryjnej. Jednostki wykonujące szeroki zakres procedur specjalistycznych w ramach stacjonarnej i ambulatoryjnej opieki medycznej to: Samodzielny Publiczny Szpital Kliniczny

Nr 1, Samodzielny Publiczny Szpital Kliniczny Nr 2, Uniwersytecka Klinika Stomatologiczna, Centrum Innowacyjne Edukacji Medycznej, Centrum Symulacji Medycznej.

W Szczecinie znajduje się 7 szpitali: 1 szpital III stopnia, 4 szpitale ogólnopolskie, 1 szpital onkologiczny oraz 1 szpital pediatryczny. W mieście zlokalizowanych jest 6 hospicjów i zakłady świadczące usługi pielęgnacyjne.

Odczuwalnym obszarem deficytu jest dynamicznie malejąca liczba lekarzy specjalistów i średniego personelu medycznego przy podnoszonych standardach usług opieki zdrowotnej. Trend rosnącego niedoboru kadry medycznej ma związek ze zmianami demograficznymi, zaniedbaniem szkolnictwa zawodowego, warunkami zatrudnienia oraz emigracją grup zawodowych do innych krajów. Brak dostępu do publicznej placówki ochrony zdrowia generuje rozwój placówek niepublicznych i dalsze pogłębienie nierówności dostępu do tych usług. W 2018 roku przeciętny pobyt chorego mieszkańca w szpitalu wynosił 5,3 dnia. Bardzo niekorzystne jest zjawisko długiego oczekiwania na wizyty u specjalistów i usługi rehabilitacyjne. Liczba lekarzy na 10 tys. ludności wynosi 61 (2018). Średnia liczba mieszkańców przypadających na jedną przychodnię w Szczecinie wynosi 1364.

Liczba pielęgniarek i położnych zarejestrowanych w Okręgowej Izbie Pielęgniarek i Położnych w Szczecinie wynosi aktualnie 2334 os. Rzeczywista liczba pielęgniarek przypadających na 10 tys. mieszkańców wyniosła 76,9. Liczba pracujących położnych przypadających na 10 tys. mieszkańców wynosiła w powiecie polickim: 11,0, a w mieście Szczecinie 7,8.

Liczba pracujących lekarzy dentystów przypadających na 10 tys. mieszkańców w 2017 roku wynosiła w mieście Szczecinie: 9,1.

Zmiany demograficzne i cywilizacyjne generują określone trendy i potrzeby związane z usługami ochrony zdrowia, które w najbliższych latach będą rosnąć. W Szczecinie rynkiem do zaspokojenia jest wciąż leczenie w ramach stacjonarnej i ambulatoryjnej opieki medycznej z zakresu: geriatry, neurologii, nefrologii, ortopedii, chorób miażdżycowych, cukrzycy, itp. To wciąż deficytowe specjalizacje w Szczecinie. Tylko jeden szpital posiada oddział geriatryczny (przy ul. Arkońskiej) i 2 poradnie geriatryczne (Arkońska, Unii Lubelskiej). Wzrosła liczba aptek w Szczecinie. W 2012 roku zarejestrowano 141 aptek, zaś w 2019 r. 154 apteki.

#### **4. INFRASTRUKTURA OPIEKI SPOŁECZNEJ**

Zagrożenie ubóstwem lub wykluczeniem społecznym w Polsce jest obecnie na poziomie niższym od przeciętnego dla UE. Największą poprawę obserwuje się w przypadku dzieci i młodzieży poniżej 18 lat, natomiast brak jest poprawy w przypadku osób najstarszych w wieku 65 lat i więcej, ale również w tej grupie odsetek osób zagrożonych jest niższy od przeciętnego dla krajów UE.

W mieście znajdowało się w 2018 roku 10 placówek stacjonarnej pomocy społecznej, dysponujące 1013 miejscami. Od 2014 roku maleje udział osób korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej w ludności ogółem – 4,3% do 2,7% w 2018 roku. W 2019 roku prowadzonych jest 35 placówek wsparcia dziennego, gdzie zabezpieczono 1125 miejsc dla dzieci i młodzieży z rodzin w kryzysie. W ramach Programu Szczecin Przyjazny Rodzinie, do końca 2019 r. wydano 1 637 Szczecińskich Kart Rodziny oraz 2 344 Szczecińskich Kart Seniora, a liczba Partnerów realizujących program wyniosła na koniec 2019 r. ponad 300 partnerów.

W Szczecinie znajdują się 3 Domy Pomocy Społecznej, które dysponują łącznie 566 miejscami, z czego:

- a) DPS „Dom Kombatanta” ul. Krucza 17, przeznaczony dla osób w podeszłym wieku oraz przewlekłe somatycznie chorych - 241 miejsc
- a) DPS DOM KOMBATANTA I PIONIERA ZIEMI SZCZECIŃSKIEJ, ul. Romera 21-29, przeznaczony dla osób w podeszłym wieku oraz przewlekłe somatycznie chorych - 251 miejsc
- a) DPS ul. Broniewskiego 4/6, przeznaczony dla osób przewlekłe psychicznie chorych - 74 miejsca.

W ramach programu mieszkaniowego DOM DLA SENIORA do końca 2019 roku oddano łącznie 38 lokali mieszkalnych wspomaganych, w pełni wyposażonych dostosowanych do potrzeb osób starszych bez barier architektonicznych. Pierwsze 23 lokale mieszkalne, powstały w ramach programu „Dom dla Seniora” uruchomiono w 2015 roku, a kolejne 15 mieszkań oddano w 2019 roku.

Mieszkania chronione wspierane dla seniorów, prowadzone są przez MOPR. W 2019 roku jest 11 mieszkań przeznaczonych dla łącznie 74 osób, z tego 3 mieszkania (dla 18 osób) zostaną zasiedlone w kolejnym roku. Mieszkania wspomagane oddane do użytku w ramach programu „Dom dla seniora” są elementem polityki mieszkaniowej miasta, natomiast mieszkania chronione/wspierane prowadzone przez MOPR (z zasobów miasta - ZBiLK lub TBS), to program społeczny, oparty na ustawie o pomocy społecznej, a osoby są kierowane do mieszkań chronionych na podstawie decyzji administracyjnej wydanej przez MOPR, z obowiązkiem opłat, jak w przypadku osób kierowanych do DPS. Na koniec marca 2020 r. w mieszkaniach chronionych wspieranych przebywa 46 osób starszych w 8 lokalach mieszkalnych.

W Szczecinie realizowany jest Miejski Program Przeciwdziałania Przemocy w Rodzinie oraz Ochrony Ofiar Przemocy w Rodzinie na lata 2013-2020, którego realizatorami są jednostki pomocy społecznej oraz systemu wsparcia rodziny i pieczy zastępczej, prowadzonej przez miasto i inne podmioty, instytucje wymiaru sprawiedliwości, Policję, Gminną Komisję Rozwiązywania Problemów Alkoholowych, instytucje ochrony zdrowia i oświaty. Szczególną rolę pełni Zespół Interdyscyplinarny ds. Przeciwdziałania Przemocy w Rodzinie, jako koordynator działań na rzecz rozwiązywania problemów przemocy domowej oraz inicjator nowych działań, potrzeb i strategii. Niektóre zadania i usługi wspierające realizację Programu są zlecane organizacjom pozarządowym w trybie ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie.

Zespół określa główne kierunki działań w obszarze przeciwdziałania przemocy, wypracowuje modele i zasady podstawowym działaniem interwencyjnym jest wszczęcie procedury „Niebieskie Karty”<sup>19</sup>. W Szczecinie odnotowuje się wzrost liczby wszczynanych procedur NK na terenie całego miasta, co potwierdza wysoki stopień ujawniania i zgłaszania zjawiska przemocy, co jest wynikiem przeprowadzonych licznych kampanii uświadamiających społeczeństwo o konieczności zgłaszania aktów przemocy (np. kampania „Białej Wstążki”), ustawiczna praca nad przełamywaniem milczenia ofiar przemocy oraz koordynacja działania służb i podwyższanie kompetencji przy rozpoznawaniu zjawiska przemocy w rodzinie. Każda wszczęta procedura ma swoją kontynuację w pracy indywidualnej z osobami doznającymi

<sup>19</sup> Procedura „Niebieskiej karty”, wprowadzona w życie w 2010 roku na mocy ustawy o przeciwdziałaniu przemocy w rodzinie (realnie stosowana w 2012 roku), ma na celu dobro i bezpieczeństwo osób doznających przemocy w rodzinie, ale także skuteczną współpracę przedstawicieli różnych instytucji, które są zobowiązane do reagowania w przypadku wystąpienia przemocy domowej.

przemocy, ale również z osobami stosującymi przemoc. Najwyższa liczba zgłoszeń NK dotyczy Śródmieścia i Zachodu, z tendencją wzrostu porównywalną. Na Północy liczba rośnie z mniejszą dynamiką, na Prawobrzeżu obserwuje się zdecydowanie najwolniejszy przyrost NK.

Generalnie odnotowuje się niski udział sektora Ochrony Zdrowia i GKRPA w wykrywaniu przemocy w rodzinie. Z danych statystycznych wynika, że to głównie Polica podczas przeprowadzania interwencji domowych wszczyna procedurę NK. Ogólna liczba interwencji odnosi się do wszystkich zdarzeń domowych, w tym do konfliktów między członkami rodziny, zakłóceń spoczynku oraz konfliktów między sąsiadami. Osobami, które najczęściej padają ofiarami przemocy domowej są kobiety. Z danych za okres 2016-2018 wynika, że sytuacja ta nie uległa zmianie. Mężczyźni są najczęściej sprawcami przemocy w rodzinie. Wzrosła ilość sprawców przemocy będących pod wpływem alkoholu. Aż 76% kobiet doświadczających przemocy w rodzinie wskazuje, że ich partnerzy - sprawcy przemocy, nadużywają alkoholu; z kolei ze statystyk policyjnych wynika, że blisko 70% sprawców podczas interwencji domowych w związku z przemocą, znajduje się pod wpływem alkoholu. W tym zakresie wzrosła również liczba kobiet będących pod wpływem alkoholu z podejrzeniem stosowania przemocy w rodzinie. Odnotowuje się częściej przemoc stosowaną przez dzieci wobec innych osób. Zjawisko stosowania przemocy w rodzinie, w tym przez dziecko, przekłada się na wzrost liczby udzielanych pomocy psychologiczno-pedagogicznych. Zjawisko dziedziczenia przez dzieci modelu życia w przemocę powinno stanowić element polityki naprawczej.

Miasto Szczecin nie prowadzi specjalistycznych ośrodków wsparcia dla ofiar przemocy w rodzinie. W mieście jest jeden hostel dla osób doświadczających przemocy w rodzinie prowadzonych przez MOPR.

## 5. SPORT MASOWY, INDYWIDUALNY I REKREACJA

### 1. ROLA SPORTU I REKREACJI W ROZWOJU MIASTA

Sportem (zgodnie z ustawą o sporcie) są wszelkie formy aktywności fizycznej, które przez uczestnictwo doraźne lub zorganizowane wpływają na wypracowanie lub poprawienie kondycji fizycznej i psychicznej, rozwój stosunków społecznych lub osiągnięcie wyników sportowych na wszelkich poziomach. Sport wraz z wychowaniem fizycznym i rehabilitacją ruchową składają się na kulturę fizyczną i stanowią składową dobrostanu mieszkańców.

Miasto realizuje następujące zadania ze sfery sportu:

- wspieranie rozwoju kultury fizycznej mieszkańców, oraz działalności stowarzyszeń kultury fizycznej oraz związków sportowych mających siedzibę na terenie miasta Szczecina
- organizacja i nadzór nad działalnością szkół sportowych i oddziałów sportowych
- organizacja i nadzór nad współzawodnictwem sportowego dzieci i młodzieży
- nadzór nad realizacją Programu Morskiej Edukacji Dzieci i Młodzieży
- organizacja i współorganizacja imprez rekreacyjno-sportowych masowych i lokalnych.

Uczestnictwo w sporcie, regularne lub okazjonalne, zwłaszcza w pobliżu miejsca zamieszkania jest kluczem do budowania dobrostanu rozumianego, jako zdrowie fizyczne, psychiczne, spójność społeczna.

W Szczecinie najczęściej realizowanymi formami aktywności fizycznej są: spacerowanie, jazda pojazdami sportowymi i rekreacyjnymi, ćwiczenia na siłowniach plenerowych, *nordic walking*, bieganie i pływanie, fitness, joga, a po nich gry zespołowe: piłka nożna, siatkowa i koszykowa. Wprowadzenie do infrastruktury Szczecina współdzielonych jednośladów (np. Rower Miejski, hulajnogi elektryczne) i dalszy rozwój infrastruktury rowerowej i spacerowej skutkuje: zmniejszeniem transportochłonności, poprawą stanu zdrowia publicznego, obniżeniem kosztów opieki zdrowotnej, obniżaniem emisji cząstek stałych do atmosfery, zmniejszeniem wydatków na komunikację. Infrastruktura sportowa jest stale rozbudowywana w formule swobodnych lokalizacji według potrzeb i możliwości, w zróżnicowanym programie i skali w celu zwiększenia dostępności.

### 2. INFRASTRUKTURA SPORTOWA I REKREACYJNA, JEJ DOSTĘPNOŚĆ

Miejskie przestrzenie, tereny i obiekty sportowe można zasadniczo podzielić na infrastrukturę formalną i nieformalną. Infrastruktura formalna służy rekreacji i aktywności sportowej amatorskiej i kwalifikowanemu uprawianiu sportu. Jest ona wykorzystywana w większym stopniu i lepiej służy zróżnicowanym użytkownikom. W Szczecinie do miejskiej infrastruktury sportowej należą: obiekty MOSRiR w tym Szczeciński Dom Sportu (baseny, hala sportowa, sale sportowe, siłownie, profesjonalna obsługa medyczna i rehabilitacyjna), hala widowiskowo-sportowa, tor kolarski, miejska hala sportowa, stadiony i boiska klubów sportowych, korty tenisowe, inne miejskie obiekty sportowe i rekreacyjne (m.in. osiedlowe, szkolne, pływalnie miejskie, siłownie plenerowe, ścieżki rowerowe, trasy turystyczne skateparki, place zabaw, parki miejskie). Wszystkie obiekty dostępne są dla stowarzyszeń kultury fizycznej i klubów prowadzących zajęcia sportowe. Duże obciążenie wynikające z zapotrzebowania szczecińskich klubów sportowych ogranicza dostępność obiektów dla mieszkańców.

Sport w mieście uprawiany jest także w przestrzeniach nieprzystosowanych do aktywności sportowej i rekreacji (infrastruktura nieformalna): miejskie przestrzenie publiczne, podwórka, place, ulice z wykorzystaniem elementów architektonicznych i małej architektury. W takich przestrzeniach uprawianie sportu nie zawsze jest akceptowane, chociaż coraz

bardziej powszechne (skateboarderzy). Sport uprawiany jest również w przestrzeniach, które w sposób nieformalny, z inicjatywy społecznej, przystosowane zostały na potrzeby poszczególnych aktywności. Główną cechą tej infrastruktury jest jej oddolny charakter. Często są to przestrzenie odzyskane, przywrócone miastu ze stanu zdegradowania, nieużytku, zagospodarowane przez mieszkańców lub subkultury (np. deskorolkowe). Skateparki w nieużytkowanych przestrzeniach pod wiaduktami, ściany wspinaczkowe na nieużytkowanych budynkach lub schronach, „dzikie” tory dla bmx-ów w lasach miejskich. Miejscom tym nadawane jest nowe znaczenie, a użytkownicy utożsamiają się z nimi, wprowadzając np. elementy sztuki ulicznej, *grafitti* czy innych wyznaczników wizualnych, graficznych. Nieformalna infrastruktura sportowa w rozproszonych lokalizacjach w mieście jest intensywnie wykorzystywana przez mieszkańców w różnych grupach wiekowych. Istnienie kolejnych potrzeb mieszkańców w tym zakresie potwierdzają zgłaszane projekty do Szczecińskiego Budżetu Obywatelskiego.

Dla mieszkańców Szczecina, w kontekście infrastruktury sportowo-rekreacyjnej, największe znaczenie mają obiekty i tereny w pobliżu miejsca zamieszkania, ogólnodostępne (bezpłatne), dające możliwość podejmowania różnorodnych aktywności w towarzystwie rodziny lub znajomych, o dowolnej porze.

Analiza przestrzeni miejskiej pod kątem terenów i obiektów sportowych pokazuje, że odczuwany brak infrastruktury, w dużej mierze spowodowany jest jej degradacją lub limitowaniem dostępu dla lokalnych społeczności wynikającym z ograniczeń korzystania z obiektów (np. boiska szkolne po zajęciach lekcyjnych, Orliki, boiska treningowe).

W ostatnich latach w Szczecinie stale rośnie zainteresowanie i możliwości uprawiania sportów wodnych tj. kajakarstwo, żeglarstwo i sporty motorowodne, co jest silnie ugruntowane w kulturze miasta. Estuarium Odry wraz z kanałami i jeziorami jest unikalnym i atrakcyjnym akwenem dla uprawiania sportów wodnych. W granicach miasta funkcjonuje kilkanaście przystani, największe ich zagęszczenie występuje nad jeziorem Dąbie. Miasto wspiera ten rodzaj aktywności, promując jego wyjątkowe walory przyrodnicze i krajobrazowe poprzez udział w wydarzeniach sportowych o randze krajowej i międzynarodowej. Miasto kontynuuje realizację programu „Mare Dambiensis”, rozbudowując sieć zakątków wodnych na wyspach Międzyodrza.

Na Prawobrzeżu od wielu lat funkcjonuje Aeroklub Szczeciński, który umożliwia uprawianie sportów lotniczych. W klubie dostępne są sekcje: szybowcowa, spadochronowa, motolotniowa, modelarska, samolotowa i paralotniowa.

### 3. OBIEKTY SPORTOWE

Baza sportowa Szczecina jest sukcesywnie rozwijana. Nie zaprzestaje się modernizowania istniejącej oraz budowania nowej infrastruktury sportowo-rekreacyjnej. Na obszarach sportowo-rekreacyjnych umożliwia się wprowadzanie nowych usług i urządzeń sportowych, uwzględniając zmieniające się preferencje mieszkańców we wszystkich grupach wiekowych. Rozmieszczenie obiektów sportu jest wciąż nierównomierne.

Większość budowanych obiektów jest finansowana ze środków własnych gminy, w tym w ramach SBO. W ostatnich latach w ramach tej inicjatywy powstały takie obiekty jak: nowoczesne kryte boisko ze sztuczną nawierzchnią zlokalizowane przy ul. Nehringa, a także pełnowymiarowe boisko trawiaste przy ul. Orlej. W chwili obecnej w trakcie realizacji są boiska pełnowymiarowe przy ul. Bandurskiego. W ramach prowadzonych prac modernizowane i remontowane były obiekty zlokalizowane między innymi na os.

Kasztanowym, przy ul. Modrej, ul. Pomarańczowej, ul. Topolowej czy też przy ul. Tenisowej. Częściową modernizację przeszła Hala Miejska przy ul. Twardowskiego oraz hala przy ul. Narutowicza. Funkcjonują profesjonalne obiekty takie jak hala widowiskowo-sportowa oraz zadana hala tenisowa, w której zlokalizowane są trzy korty z nowoczesną nawierzchnią. Aktualnie w trakcie budowy są dwa obiekty sportowo-rekreacyjne o znaczeniu regionalnym i transgranicznym, z których będą mogli korzystać mieszkańcy SOM: Stadion Miejski (piłkarski) wraz z centrum szkolenia dzieci i młodzieży przy ul. Karłowicza i „Fabryka Wody” - wodny park edukacyjny w miejscu dawnego kąpieliska „Gontyna”.

Zarządzaniem i utrzymaniem miejskiej bazy sportowo-rekreacyjnej oraz współpracą z organizacjami pozarządowymi aktywnymi na polu sportu, rekreacji i turystyki zajmuje się Miejski Ośrodek Sportu Rekreacji i Rehabilitacji - jednostka budżetowa miasta Szczecin. Będące w gestii MOSRiR obiekty na prawobrzeżu to boiska piłkarskie wraz z zapleczem. Brak jest w tym rejonie obiektów do uprawiania dyscyplin halowych.

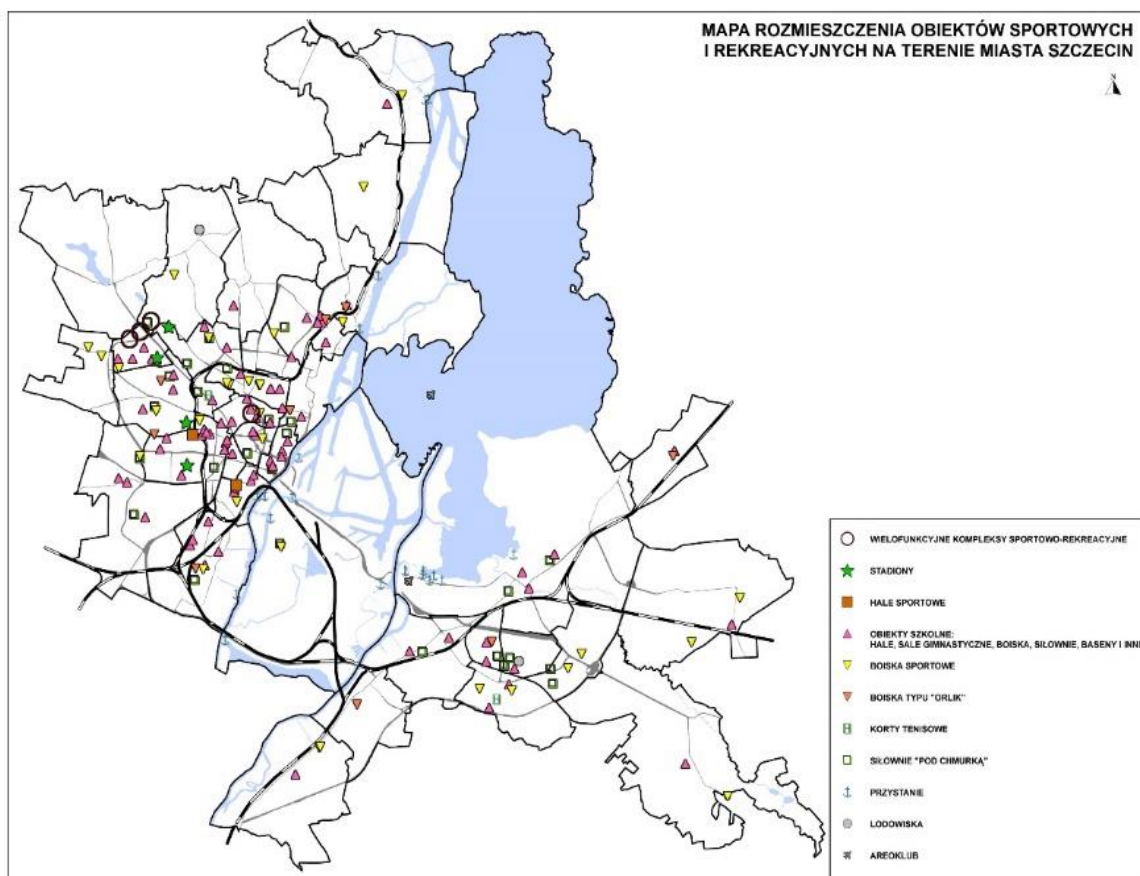
Najwięcej obiektów sportowych znajduje się w osiedlach: Arkońskie-Niemierzyn, Śródmieście-Północ, Turzyn, Nowe i Stare Miasto, najmniej: Bukowo, Gołęcino-Gołców, Warszewo, Żelechowa. Bez obiektów sportowych pozostają osiedla: Głębokie-Pilchowo, Krzekowo-Bezrzecze, Płonia, Śmierdnica, Wielgowo-Sławocieszce, Kijewo. Obciążenie obiektów rozkłada się nierównomiernie, wiele z nich wymaga modernizacji. Stan techniczny obiektów zarządzanych przez MOSRiR jest zróżnicowany – od dostatecznego do bardzo dobrego. Przeważają obiekty w stanie dobrym. W trakcie przebudowy znajduje się stadion miejski przy ul. Twardowskiego 8 oraz obiekt sportowy przy al. Wojska Polskiego 127 (nowa hala z 3 kortami tenisowymi).

Poza obiektami zarządzanymi przez MOSRiR bazę sportową miasta stanowią boiska szkolne, sale gimnastyczne i baseny w szkołach oraz licznie realizowane w ostatnich latach siłownie plenerowe. Istotnym elementem są kompleksy boisk realizowane w ramach programu „Moje boisko - Orlik 2012” oraz budowa i modernizacja osiedlowych i dzielnicowych centrów sportu i rekreacji. Do obiektów spełniających najwyższe wymogi i służących do organizowania dużych imprez należy wybudowany basen olimpijski SDS oraz zrealizowana hala widowiskowo-sportowa.

W trakcie realizacji jest wodny park edukacyjny „Fabryka wody” - inwestycja o regionalnym i transgranicznym zasięgu. Centrum rozrywki, będzie oferować otwartą przestrzeń rekreacyjną z basenami i miejscami wypoczynku, ścieżki edukacyjne oraz laboratoria dla uczniów oraz przestrzeń wystawienniczą, strefę rozrywkową (kręgielnia, bilard), strefę sportową, (ścianka wspinaczkowa, siłownia, korty do *squasha*, lodowisko sezonowe).

Dla masowych imprez sportowych przewidziano lokalizacje: stadion miejski (ul. Karłowicza - mecze piłki nożnej Pogoń Szczecin), hala widowiskowo-sportowa „Netto Arena” (ul. Szafera - mecze piłki ręcznej, koszykówki, futsal, siatkówka) oraz Hala Miejska (ul. Twardowskiego - mecze piłki ręcznej, futsal, siatkówka). Łączna liczba meczów zrealizowanych w mieście w latach 2016-2019 wynosi: 402. Najwięcej wydarzeń sportowych dotyczyło piłki nożnej (75) i piłki ręcznej (62). Średnia liczba kibiców rocznie (Pogoń Szczecin SA) w danym okresie wyniosła ok. 3 800 osób. Dla masowych imprez o charakterze artystyczno-rozrywkowym przewidziano lokalizacje: hala widowiskowo-sportowa „Netto Arena”, Hala SDS, dziedziniec Zamku Książąt Pomorskich, Teatr Letni, Łasztownia, Wały Chrobrego, Jasne Błonia. Średnia liczba imprez tego typu w roku w latach 2013-2019 wynosi 47, w których uczestniczyło średnio ok. 193 101 osób (w skali roku).

Mapa nr 7. Rozmieszczenie obiektów sportowych i rekreacyjnych



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Szczecin, 2020.

Tereny rekreacyjne w lokalizacjach rozproszonych, posiadające wyjątkową urodę miejsca, unikalną funkcję lub szczególne znaczenie dla mieszkańców:

- os. Osów - Gubałówka
- os. Głębokie - kąpielisko Głębokie
- os. Arkońskie-Niemierzyn - Syrenie Stawy, park leśny i kąpielisko Arkonka,
- os. Międzyodrze - wyspy z zakątkami wodnymi, kąpielisko Dziewoklicz z kanałem Odyńca
- os. Zdroje - okolice jeziora Szmaragdowego
- os. Warszewo - zespół krajobrazowy Wodozbiór
- os. Dąbie – jezioro Dąbie z przystaniami żeglarskimi i plażą miejską.

#### 4. ŚCIEŻKI ROWEROWE

Miejskie ścieżki rowerowe na terenie Szczecina mają ponad 135 km (dane z 31.12.2018), a ich liczba i długość systematycznie wzrasta przy okazji przeprowadzania modernizacji i przebudowy ciągów komunikacyjnych na terenie miasta.

Poprzez wprowadzanie ograniczeń parkowania w centrum oraz ustanawianie stref płatnego parkowania i zmianę organizacji ruchu, dąży się do powiązania nowych i istniejących ścieżek w ciągi komunikacyjne usprawniające poruszanie się po mieście pieszo lub alternatywnymi środkami transportu, które jednocześnie mogą być formą aktywności sportowej wykonywanej przy okazji codziennych obowiązków.



Od sierpnia 2014 r. na części obszaru miasta (głównie śródmieście oraz jego obrzeżach) funkcjonuje Szczeciński Rower Miejski, którego zasięg przestrzenny w zakresie lokalizacji stacji jest stopniowo poszerzany. W mieście znajduje się 87 stacji systemu S\_Bikes, w których można korzystać z około 500 rowerów. W 2019 roku rowery miejskie w Szczecinie wypożyczano 410 tys. razy, a w systemie zarejestrowanych jest 47,6 tys. użytkowników. Poza miejskimi drogami rowerowymi wytyczone są trasy rowerowe w miejskich kompleksach leśnych połączone funkcjonalnie z ościennymi gminami.

STUDIUM-PROJEKT ROBOCZY-BPPM

## 6. EDUKACJA I OŚWIATA

### 1. SIEĆ SZCZECIŃSKICH SZKÓŁ I PLACÓWEK OŚWIATOWYCH

#### 1.1. PRZEDSZKOLA, ODDZIAŁY PRZEDSZKOLNE W SZKOŁACH PODSTAWOWYCH ORAZ PUNKTY PRZEDSZKOLNE

Według stanu na 30 września 2020 r. w Szczecinie funkcjonowało łącznie 105 przedszkoli: 53 przedszkola niepubliczne, dotowanych przez Miasto i 52 przedszkola publiczne (w tym 6 filii). Liczba dzieci w przedszkolach publicznych wyniosła 8 257, a w przedszkolach niepublicznych – 2 807. W tym samym czasie w szkołach podstawowych funkcjonowały także oddziały przedszkolne dla dzieci w wieku 3-5(6) realizujące obowiązek rocznego przygotowania przedszkolnego dla 3 620 dzieci. W Szczecinie według stanu na 30 września 2019 r. funkcjonowało także 26 niepublicznych punktów przedszkolnych, w których 435 dzieci realizowało wychowanie przedszkolne. Integralną częścią systemu opieki nad dziećmi, które nie korzystają ze zorganizowanych placówek, jest wsparcie w formie bonów opiekuńczych. W latach 2016-2019, po weryfikacji wniosków, wypłacono 21 722 bonów opiekuńczych - 500 PLN, które objęły wsparciem średnio 453 osoby miesięcznie. Do szczecińskich przedszkoli publicznych, oddziałów przedszkolnych w szkołach podstawowych w roku 2019 uczęszcza łącznie 116 dzieci obcokrajowców. Największą grupę stanowią obywatele Ukrainy. Rozkład szczecińskich szkół i placówek oświatowych w mieście pokazuje rysunek UWARUNKOWAŃ nr 6. **Infrastruktura społeczna.**

#### 1.2. SZKOŁY PODSTAWOWE

Według stanu na 30 września 2019 r. w Szczecinie funkcjonowały 74 szkoły podstawowe: 47 szkół publicznych prowadzonych przez Miasto Szczecin, 4 szkoły publiczne prowadzone przez inny podmiot niż jednostka samorządu terytorialnego oraz 23 szkoły niepubliczne. Obowiązek szkolny w tym typie szkoły realizowało: 29 395 uczniów w szkołach publicznych i 2 941 uczniów w szkołach niepublicznych.

W publicznych szkołach podstawowych działają: 73 oddziały integracyjne (1344 u.), 147 oddziałów sportowych (3317 u.), 16 oddziałów mistrzostwa sportowego (329 u.) oraz 4 oddziały dwujęzyczne (107 u.). W Szczecinie funkcjonuje publiczna, artystyczna szkoła podstawowa - Ogólnokształcąca Szkoła Muzyczna I stopnia im. prof. Marka Jasińskiego, przy ul. Bolesława Śmiałego 42-43z oddziałami dla ok. 500 uczniów realizująca obowiązkowe kształcenie ogólne oraz artystyczne muzyczne. Jedną publiczną szkołą podstawową dla dorosłych Nr 4, przy ul. Małopolskiej 22 (wg stanu na 30.09.2019 - 147 słuchaczy). Szkoły podstawowe sportowe: Zespół Szkół Ogólnokształcących Mistrzostwa Sportowego, Centrum Mistrzostwa Sportowego, Centrum Kształcenia Sportowego.

Szkoły podstawowe przyjmują dzieci cudzoziemców zamieszkujące na terenie gminy - 894 dzieci łącznie w 2019 roku. Najliczniejsza grupa to dzieci pochodzące z Ukrainy i Białorusi. Integracja dzieci ludności napływowej najefektywniej przebiega w przedszkolach i szkołach podstawowych, ze względu na łatwość pokonania bariery językowej. W szkołach podstawowych gmina zapewnia zajęcia wyrównawcze, w tym 2 godziny zajęć dodatkowych z języka polskiego.

#### 1.3. SZKOŁY PONADPODSTAWOWE

Według stanu na 30 września 2019 r. w Szczecinie funkcjonowały łącznie 63 szkoły ponadpodstawowe dla młodzieży: 41 publicznych i 22 niepublicznych. Obowiązek nauki w tych szkołach spełniało łącznie 19 233 uczniów (tabela nr 1). W Szczecinie funkcjonowały

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**

także szkoły ponadpodstawowe, w których osoby dorosłe mogły uzupełnić wykształcenie albo zdobyć lub podnieść swoje kwalifikacje zawodowe. Według stanu na 30 września 2019 r. w tych typach szkół pobierało naukę łącznie 7 327 słuchaczy.

**Tabela nr 1. Słuchacze szkół ponadpodstawowych wg typów szkół (stan na 30 września 2019 r.)**

<b>Typ szkoły ponadpodstawowej dla młodzieży</b>	<b>Liczba szkół</b>	<b>Liczba uczniów</b>
Publiczne licea ogólnokształcące prowadzone przez Miasto	18	8 272
Publiczne licea ogólnokształcące prowadzone przez inne podmioty	1	184
Niepubliczne licea ogólnokształcące	13	1 523
Publiczne technika prowadzone przez Miasto	12	6 272
Publiczne technika prowadzone przez inne podmioty	0	0
Niepubliczne technika	7	1 730
Publiczne branżowe szkoły I stopnia prowadzone przez Miasto	9	806
Publiczne branżowe szkoły I stopnia prowadzone przez inne podmioty	1	349
Niepubliczne branżowe szkoły I stopnia	2	97
<b>Razem</b>	<b>63</b>	<b>19 233</b>
<b>Typ szkoły ponadpodstawowej dla dorosłych</b>	<b>Liczba szkół</b>	<b>Liczba uczniów</b>
Publiczne licea ogólnokształcące dla dorosłych prowadzone przez Miasto	1	0
Niepubliczne licea ogólnokształcące dla dorosłych	7	1 221
Publiczne szkoły policealne prowadzone przez Miasto	1	0
Publiczne szkoły policealne prowadzone przez inne podmioty	0	0
Niepubliczne szkoły policealne	26	6 106
<b>Razem</b>	<b>35</b>	<b>7 327</b>

W Szczecinie znajduje się 55 **szkół średnich**, w tym 27 liceów ogólnokształcących publicznych oraz 22 licea ogólnokształcące niepubliczne o uprawnieniach szkoły publicznej, 1 państwowe liceum sztuk plastycznych, 2 ogólnokształcące szkoły muzyczne, 2 prywatne szkoły muzyczne (1 i 2 stopnia) i 1 niepubliczna ogólnokształcąca szkoła muzyczna; 43 szkoły policealne, w tym 5 szkół niepublicznych i 1 prywatna.

W szczecińskich liceach kontynuuje naukę ok. 40% uczniów spoza Szczecina, dla których uruchomiono internaty na terenie miasta (w budynku Zespołu Szkół nr 2 przy ul. Portowej 21, w budynku przy ul. Twardowskiego 12 dla potrzeb Centrum Mistrzostwa Sportowego, w budynku Centrum Kształcenia Sportowego przy ul. Rydla 49) oraz podjęto decyzje o rozbudowie już istniejących, m.in. w budynku przy ul. Sowińskiego 6 dla potrzeb Zespołu Szkół nr 6, w budynku przy ul. Pokoju 48 dla potrzeb Bursy Szkolnej nr 2 w ZSO nr 7).

Wyniki te oznaczają, że zdawalność języka niemieckiego i hiszpańskiego w latach 2012-2019 znajduje się poniżej 0,75 średniej krajowej. Lepiej kształtuje się zdawalność dwujęzycznej matury z języków: angielskiego i francuskiego – na odpowiednio wysokim poziomie. Od lat wiodącymi liceami z najlepszymi wynikami zdawalności matury dwujęzycznej są: LO XIII oraz II LO. Obserwuje się stopniowy spadek zainteresowania nauką języka niemieckiego, co ma niebagatelne znaczenie dla przyszłości TRMS (tylko 3,6% uczniów wybrało j. niemiecki na maturze 2020).

W roku szkolnym 2019/2020 do szczecińskich liceów uczęszczało 55 obcokrajowców z największym udziałem obywateli Ukrainy. W placówkach oświatowych oraz szkołach i placówkach artystycznych uczyło się łącznie 13 obcokrajowców.

### Szkoły branżowe

Kształcenie branżowe (po zmianach systemu oświaty, od 1 września 2017 r.) prowadzą następujące szkoły: 3-letnia branżowa szkoła I stopnia dla młodzieży (w miejsce dotychczasowej zasadniczej szkoły zawodowej), 5-letnie technikum dla młodzieży. Od 1 września 2020 r. rozpoczyna działalność branżowa szkoła II stopnia, przeznaczona dla absolwentów branżowej szkoły I stopnia.

W Szczecinie znajdują się 22 szkoły branżowe, kształcące młodzież i dorosłych w zawodach o szczególnym znaczeniu dla rozwoju województwa zachodniopomorskiego, umożliwiającym zdobycie zawodu i dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe w następujących branżach: administracyjno-usługowej, budowlanej, mechanicznej, elektryczno-elektronicznej, rolniczo-leśnej, turystyczno-gastronomicznej oraz artystycznej, oraz 20 techników. Wszystkie szczecińskie szkoły zawodowe współpracują z pracodawcami, wykorzystując różne formy: programy stypendialne, umowy patronackie, realizacja praktyk zawodowych, szkolenia dla nauczycieli zawodu, udział pracodawców w targach szkół ponadpodstawowych, itp.

Kształcenie w branżowej szkole I stopnia odbywa się w zawodach jedno kwalifikacyjnych, przy czym większość z nich ma kwalifikację wspólną z zawodem nauczonym na poziomie technikum. W publicznych technikumach prowadzono kształcenie w 47 zawodach, w niepublicznych - w 11 zawodach. W publicznych branżowych szkołach I stopnia prowadzono kształcenie w 28 zawodach, w niepublicznych - w 3 zawodach. W 2019 roku w szkołach zawodowych uczy się 73 cudzoziemców zamieszkujących w Szczecinie, w tym z Ukrainy (67 os.).

Absolwenci branżowej szkoły I stopnia mogą kontynuować naukę w branżowej szkole II stopnia w celu uzyskania dyplomu technika w zawodach wpisanych do klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego, dla których przewidziano kształcenie w tym typie szkoły.

W Szczecinie rozwijana jest edukacja celowana, ukierunkowana na kształcenie specjalistów z szerokimi kompetencjami cyfrowymi (IT) poprzez uruchomienie technikum technologii cyfrowych przy współpracy i wsparciu Parku Technologicznego Pomerania i firm z branży IT oraz kształcenie morskie przy wsparciu Akademii Morskiej w Szczecinie i Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego.

#### 1.4. SZKOŁY I OŚRODKI KSZTAŁCENIA SPECJALNEGO

Kształceniem specjalnym obejmuje się dzieci i młodzież w wieku od 3 lat. Ten typ kształcenia dotyczy uczniów z różnego rodzaju niepełnosprawnościami (uczniowie niesłyszący, słabosłyszący, niewidomi, słabowidzący, z niepełnosprawnością ruchową, z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu lekkim, umiarkowanym lub znacznym, z autyzmem (w tym z afazją), z niepełnosprawnościami sprzężonymi, dzieci i młodzież niedostosowane lub zagrożone niedostosowaniem społecznym, z zaburzeniami w zachowaniu, zagrożonych uzależnieniami, z zaburzeniami psychicznymi i z chorobami przewlekłymi).

Grupa dzieci i młodzieży, o której mowa wyżej, wymaga stosowania specjalnej organizacji nauki i metod pracy, którą w Szczecinie zapewniają następujące szkoły specjalne:

- 10 publicznych szkół podstawowych specjalnych
- 2 licea ogólnokształcące specjalne dla młodzieży niesłyszącej i słabosłyszącej
- 5 branżowych szkół specjalnych I stopnia
- 2 specjalne szkoły przysposabiające do pracy.

W ww. szkołach specjalnych objęto kształceniem specjalnym wychowanków: młodzieżowych ośrodków socjoterapii (2 ośrodki), młodzieżowego ośrodka wychowawczego (1 ośrodek), specjalnych ośrodków szkolno-wychowawczych (3 ośrodki), zespołu szkół specjalnych (1 zespół).

Na terenie miasta działa również 13 niepublicznych ośrodków specjalnych i placówek oświatowo-wychowawczych, realizujących zadania edukacyjne, profilaktyczne, opiekuńcze, prozdrowotne, kulturalne oraz sportowo-rekreacyjne.

W ostatnich latach liczebność uczniów ww. szkół znajduje się na podobnym poziomie lub lekko spadkowym, w związku ze zwiększoną ofertą niepublicznych placówek specjalnych. Szkoły zlokalizowane są w różnych częściach miasta, wszystkie w budynkach wymagających remontu i przystosowania. Żadna z tych nieruchomości nie jest w pełni dostosowana do potrzeb uczniów z niepełnosprawnością ruchową.

#### 1.5. PLACÓWKI OŚWIATOWE ROZWIJAJĄCE ZAINTERESOWANIA I UZDOLNIENIA DZIECI I MŁODZIEŻY W FORMACH SZKOLNYCH I POZASZKOLNYCH

W Szczecinie funkcjonują placówki oświatowe (publiczne i prywatne), rozwijające zainteresowania i uzdolnienia dzieci i młodzieży w formach pozaszkolnych. Do placówek publicznych należą:

- Pałac Młodzieży - Pomorskie Centrum Edukacji, al. Piastów
- Akademia Sztuki, pl. Orła Białego
- Zespół Szkół Sportowych, ul. Małopolska
- Międzyszkolny Ośrodek Sportowy, ul. G. Narutowicza
- Ognisko Pracy Pozaszkolnej Szczeciński Chór Chłopięcy „Słowiki” (ul. Cyryla i Metodego)
- Centrum Żeglarskie, ul. Przestrzenna
- Państwowe Ognisko Baletowe, ul. Henryka Pobożnego
- Państwowa Szkoła Muzyczna I stopnia, al. Wojska Polskiego 115) i jej filia na Prawobrzeżu ul. Portowa
- Ogólnokształcąca Szkoła Muzyczna I stopnia, ul. Bolesława Śmiałego
- Zespół Szkół Muzycznych, ul. Staromłyńska
- niepubliczne przedszkola i szkoły muzyczne ogólnokształcące I stopnia: Promyk, Piwoni
- Prywatna świetlica edukacyjna Akademia Młodego Technika, ul. Szczepowa

- Szczeciński oddział Akademii Twórczego Rozwoju - BYSTRZAK, ul. Duńska.

Szczecińskie uczelnie wyższe biorą udział w podnoszeniu kompetencji niezbędnych na rynku pracy, oferując atrakcyjne sposoby nauczania dla uczniów w wieku 6-16 lat, m.in. Akademii Młodego Naukowca wykraczające poza ramy programów nauczania szkolnego.

## 2. SZKOLNICTWO WYŻSZE

Z perspektywy historycznej okres istnienia uczelni w Szczecinie jest krótki w porównaniu z wielowiekową tradycją akademicką innych ośrodków w Polsce. Zważywszy, że powstawanie i rozwój uczelni w mieście odbywało się w warunkach masowych migracji i odbudowy kraju po II wojnie światowej przy braku miejscowej kadry naukowej i dydaktycznej, a następnie jak w pozostałych dziedzinach życia narażonych na skutki kryzysów okresów przed i po 1989 r., mijające lata można uznać za wielkie dokonanie. Akademickość jest ważnym wyznacznikiem, atutem i zaczynem procesów rozwoju miasta, uczelnie mają istotny wpływ na poziom kapitału ludzkiego, ogólny wizerunek miasta i jego witalność.

W Szczecinie znajduje się 12 szkół wyższych, w tym 4 uniwersytety oraz 7 wyższych szkół niepublicznych. Są to:

- Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny
- Pomorski Uniwersytet Medyczny
- Uniwersytet Szczeciński
- Akademia Morska w Szczecinie
- Akademia Sztuki w Szczecinie
- Szczecińska Szkoła Wyższa Collegium Balticum
- Wyższa Szkoła Administracji Publicznej
- Wyższa Szkoła Humanistyczna TWP
- Wyższa Szkoła Integracji Europejskiej
- Wyższa Szkoła Techniczno-Ekonomiczna
- Zachodniopomorska Szkoła Biznesu
- Wyższa Szkoła techniczno-Ekonomiczna.

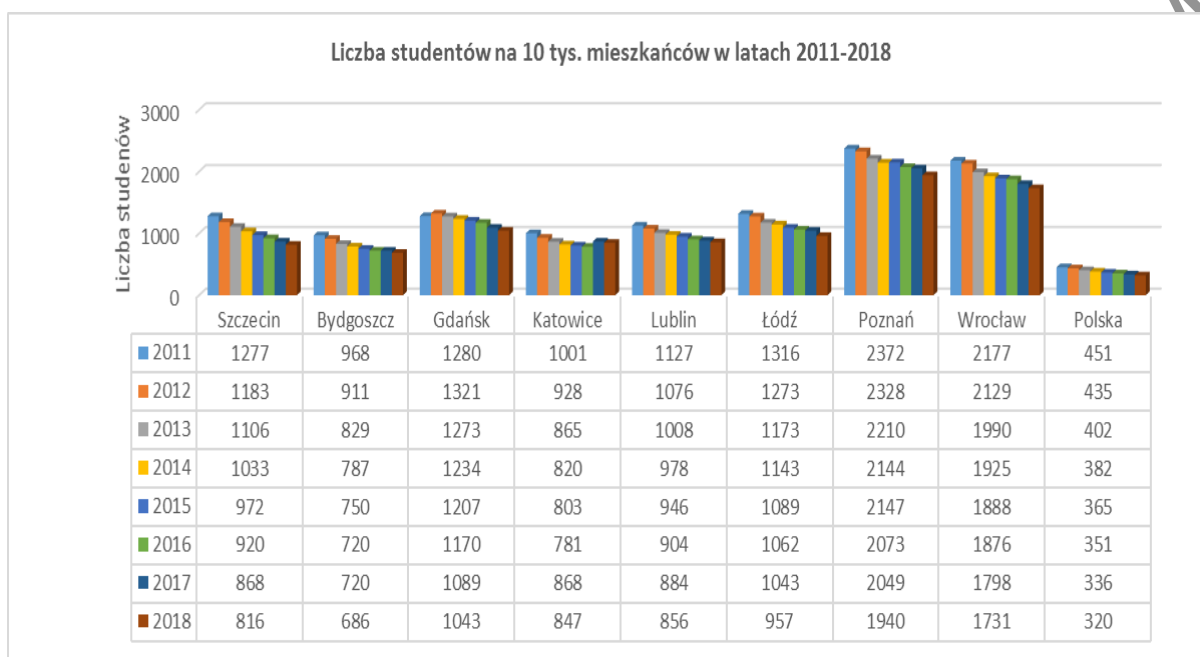
Szczecińskie uczelnie w webometrycznym akademickim rankingu uniwersytetów świata zajmują odległe miejsca. Wyjątkiem jest klasyfikacja kierunku Inżynieria chemiczna na ZUT w czwartej setce na świecie.

W skali Polski Szczecin plasuje się na 7 miejscu pod względem liczby uczelni w roku akademickim 2017/2018, tj. 3% ogółu uczelni w Polsce. Liczba obcokrajowców studiujących na szczecińskich uczelniach w roku akademickim 2018/2019 wynosiła 1 400.

Szczecińskie uczelnie plasują się w pierwszej 50 szkół wyższych w Polsce. Wśród uczelni medycznych PUM plasuje się na 2 miejscu, wśród uczelni technicznych ZUT zajmuje 9 miejsce, wśród uniwersytetów Uniwersytet Szczeciński plasuje się na 17 miejscu, a Akademia Morska klasyfikowana jest na 22 miejscu.

Drastyczny spadek liczby studentów obserwuje się od roku 2007 - z ok. 60 tys. do poziomu ok. 33 tys. w roku akademickim 2017/2018, tj. ok. 2,5% wszystkich studiujących w Polsce. Liczba studentów na 10 tys. mieszkańców w 2018 roku wyniosła: 816 os. z 1277 os w roku 2011. Spadek ten jest bezpośrednim następstwem niekorzystnych tendencji demograficznych, przejawiających się w ogólnym spadku liczby ludności, w szczególności

w grupie wiekowej potencjalnych studentów oraz odpływem młodzieży do innych ośrodków akademickich kraju. Pod względem liczby studentów na tle innych dużych miast wojewódzkich Szczecin nie wypada najlepiej. Dystans w stosunku do Warszawy, Poznania, Krakowa i Wrocławia jest duży, ale należy zaznaczyć, że są to ośrodki akademickie o wieloletnich tradycjach i ugruntowanej pozycji w kraju. Łącznie uczelnie wyższe w Szczecinie zatrudniają 3070 pracowników akademickich i naukowych.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, dostęp: styczeń 2020.

W Szczecinie - mieście położonym na styku granic Polski, Niemiec i Skandynawii, w dalszym ciągu problemem jest umiędzynarodowienie uczelni. Studiuje tu mało obcokrajowców, oferta wymiany międzynarodowej jest ograniczona, kompetencje językowe kadry akademickiej należy ocenić, jako wymagające poprawy.

Miasto Szczecin od lat aktywnie współpracuje ze środowiskiem naukowym uczelni szczecińskich w realizacji programu „Akademicki Szczecin”, polegającego na tworzeniu i wdrażaniu długookresowych dokumentów programowych oraz wypracowanej wspólnie z uczelniami Polityki wspierania rozwoju nauki i szkolnictwa wyższego w tym stypendiów naukowych Prezydenta Szczecina dla studentów i doktorantów.

## 2.1. Potencjał intelektualny i naukowy uniwersytetów

Odsetek studentów na kierunkach ścisłych w ogólnej liczbie studentów studiujących na uczelniach szczecińskich wynosi 23,8% w roku 2018. Liczba absolwentów szkół wyższych na 10 tys. mieszkańców w 2018 roku wyniosła: 190,7; dla porównania w roku 2011 wynosiła 368,5.

1. **Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny** celem działalności Uniwersytetu jest kształcenie oraz prowadzenie badań naukowych w zakresie: nauk technicznych, rolniczych, ekonomicznych, biologicznych, chemicznych i matematycznych. Uniwersytet posiada 10 wydziałów z 47 kierunkami: biotechnologii i hodowli zwierząt; budownictwa

i architektury; ekonomicznym; elektrycznym; informatyki; inżynierii mechanicznej i mechatroniki; kształtowania środowiska i rolnictwa; nauk o żywności i rybactwa; techniki morskiej i transportu oraz technologii i inżynierii chemicznej.

Kadra naukowo-badawcza ZUT liczy: 891 nauczycieli akademickich i pracowników naukowych. **W latach 2012-2019 ZUT uzyskał 687 patentów** i praw ochronnych, wzorów użytkowych, głównie w dziedzinach: inżynierii chemicznej, nauki o żywności, techniki morskiej i transportu, architektury i budownictwa, mechatroniki itd. Tylko w **2018 roku ZUT dokonał 98 zgłoszeń wynalazków i wzorów użytkowych i uzyskał 106 patentów i praw ochronnych** na wzory użytkowe plasując się na **1 miejscu** wśród uczelni wyższych **w Polsce**. ZUT zajął pierwsze miejsce w zestawieniu podmiotów krajowych i zagranicznych, którym udzielono największej liczby patentów na wynalazki w 2019 roku. W opublikowanym w lipcu 2020 roku 21. Rankingu Szkół Wyższych Perspektywy 2020 uczelnia zajęła drugie miejsce w kategorii „Innowacyjność”. Patenty uzyskane w 2019 roku przez ZUT, których autorami są pracownicy naukowcy uniwersytetu dotyczyły m.in. sposobów wytwarzania i modyfikowania różnych materiałów (np. taśm, katalizatorów, folii), konstrukcji mechanicznych w tym mieszadeł do procesów chemicznych, głowic do formowania betonu oraz metod badania materiałów.

W latach 2012-2018 pracownicy ZUT otrzymali łącznie 445 indywidualnych nagród, przyznawanych za działalność naukowo-badawczą. W grudniu 2016 r. Komisja Europejska przyznała ZUT prestiżowe wyróżnienie „*HR Excellence in Research*”, które otrzymują instytucje zapewniające najlepsze warunki pracy naukowcom oraz prowadzące procesy rekrutacyjne zgodnie z wytycznymi Europejskiej Karty Naukowca i Kodeksu Postępowania przy rekrutacji pracowników naukowych<sup>20</sup>. W latach 2011-2019 ZUT zrealizował 639 projektów naukowych, w tym 52 projekty dofinansowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju.

2. **Pomorski Uniwersytet Medyczny w Szczecinie** jest jedną z najstarszych uczelni wyższych w Szczecinie. PUM posiada 3 wydziały: Medycyny i Stomatologii, Farmacji, Biotechnologii Medycznej i Medycyny Laboratoryjnej oraz Wydział Nauk o Zdrowiu i oferuje 14 kierunków studiów. Prowadzi jednolite studia magisterskie, studia I, II i III stopnia, studia podyplomowe. Od 1996 roku kierunek medycyna i stomatologia jest wykładany również w języku angielskim.

Kadra naukowo-dydaktyczna liczy 677 pracowników, w tym 92 profesorów, 98 doktorów habilitowanych i 385 doktorów. PUM utrzymuje kontakty naukowe z renomowanymi ośrodkami zagranicznymi. Szczególne osiągnięcia naukowe PUM odnotowano w genetyce i patologii nowotworowej, a także w badaniach nad komórkami macierzystymi. Do osiągnięć klinicznych należą m.in. zabiegi w zakresie kardiologii inwazyjnej, chirurgii ręki i gastroenterologii. PUM świadczy profesjonalne usługi medyczne w dwóch szpitalach klinicznych: SPSK nr 1 (z oddziałem w Policach) oraz SPSK nr 2.

**W latach 2012-2019 PUM uzyskał 18 patentów i praw ochronnych w zakresie genetyki, dietyki i nowotworów;** uczelnia zrealizowała 81 projektów naukowych.

<sup>20</sup> Europejska Karta Naukowca oraz Kodeks Postępowania przy rekrutacji pracowników naukowych zostały zatwierdzone przez Komisję Europejską w 2005 r. jako ważny krok w kierunku utworzenia Europejskiej Przestrzeni Badawczej. Karta i Kodeks są zbiorem rekomendowanych zasad, które powinny być stosowane przez instytucje badawcze i instytucje finansujące w całej Europie.



### 3. Uniwersytet Szczeciński

Uniwersytet Szczeciński został utworzony w 1984 roku z połączenia Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej oraz Wyższej Szkoły Pedagogicznej. Obecnie jest to największa na Pomorzu Zachodnim, zatrudniająca 1004 nauczycieli akademickich uczelnia wyższa, pełniąca ważną rolę kulturotwórczą w mieście i regionie, na której studiuje ok. 14 tys. studentów. Uczelnia obecnie oferuje ok. 70 kierunków studiów, prowadzonych w systemie stacjonarnym i niestacjonarnym na 7 wydziałach, tj. wydziale nauk ścisłych i przyrodniczych; humanistycznym; nauk społecznych; ekonomii, finansów i zarządzania; kultury fizycznej i zdrowia; prawa i administracji oraz teologicznym. W latach 2012-2019 US uzyskał 6 patentów w zakresie: biologii i nauk matematyczno-fizycznych; uczelnia zrealizowała 232 projekty naukowe.

### 4. Akademia Morska w Szczecinie

Akademia Morska w Szczecinie jest państwową uczelnią techniczną, kontynuatorką tradycji szczecińskich szkół morskich, istniejących w mieście od 1947 roku oraz Wyższej Szkoły Morskiej (2004). AMS kształci kadry oficerskie (nawigatorów i mechaników) zgodnie z wymogami współczesnej floty transportowej i rybackiej, szkoli eksploatacyjne służby armatorskie i portowe floty morskiej oraz śródlądowej na najwyższym światowym poziomie. Edukacja prowadzona jest obecnie na 5 wydziałach: nawigacyjnym, mechanicznym, inżynieryjno-ekonomicznym transportu, mechatroniki i elektroniki oraz informatyki i telekomunikacji na studiach inżynierskich, magisterskich i doktoranckich w języku polskim i angielskim. W gospodarce morskiej akademia jest renomowaną jednostką naukową, w szczególności w zakresie inżynierii ruchu morskiego. Tematyka prac badawczych dotyczy: bezpieczeństwa żeglugi i statku, doskonalenia metod nawigacji w żegludze śródlądowej, rzecznych systemów informacyjnych (RIS), systemów informacji przestrzennej, teledetekcji, analiz obrazów cyfrowych, bezpieczeństwa i ochrony statku i obiektu portowego, eksploatacji rybackiej wybranych rejonów Morza Bałtyckiego. Liczba nauczycieli akademickich i pracowników naukowych wynosi: 239 os. W latach 2012-2019 AMS otrzymała 31 patentów i praw ochronnych w zakresie inżynierii transportu, mechaniki i nawigacji; w latach 2012-2019 Akademia zrealizowała 140 projekty naukowe.

### 5. Akademia Sztuki

Akademia Sztuki w Szczecinie powstała w 2010 roku dzięki połączeniu rozproszonych w poprzednich latach kierunków artystycznych w Szczecinie. W jeden organizm połączono szczecińską Filię Akademii Muzycznej w Poznaniu, Wyższą Szkołę Sztuki Użytkowej w Szczecinie (uczelnia niepubliczna) oraz Katedrę Edukacji Artystycznej Uniwersytetu Szczecińskiego. Akademia Sztuki w Szczecinie jest uczelnią artystyczną, która jako jedyna w Polsce łączy w sobie kształcenie muzyczne (m.in. instrumentalistyka, wokalistyka), edukację artystyczną w zakresie sztuki muzycznej oraz sztuki wizualne (m.in. grafika, architektura wnętrz, nowe media, wzornictwo. Struktura uczelni obejmuje 2 kolegia: Kolegium Sztuk Muzycznych, składający się z 3 wydziałów: edukacji artystycznej, instrumentalnego, wokalnego oraz Kolegium Sztuk Wizualnych z 5 wydziałami: architektury wnętrz, grafiki, malarstwa, sztuki mediów oraz wzornictwa. W cyklu edukacyjnym uczelnia kształci ok. 500 studentów. Liczba nauczycieli akademickich i pracowników naukowych wynosi: 251 os. W latach 2013-2020 uczelnia zrealizowała 48 projektów naukowych, dofinansowanych z różnych źródeł.

### 3. JEDNOSTKI BADAWCZO-ROZWOJOWE

Przy wszystkich głównych szczecińskich uczelniach działają centra innowacji, transferu wiedzy i technologii. W dynamicznie zmieniającej się sytuacji gospodarczej uczelnie wyższe pogłębiają współpracę z otoczeniem gospodarczym. W ten sposób silniej oddziałują na rozwój lokalny i regionalny. Uczelnie i ich jednostki naukowo-badawcze odpowiadają za podaż wiedzy i innowacji w metropolii, tworząc jej potencjał rozwojowy.

#### 1. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny

1.1. **Regionalne Centrum Innowacji i Transferu Technologii (RCliTT)**, jako jednostka ogólnouczelniana przekształcona z Biura Programów Międzynarodowych, funkcjonuje od 1999 r. Główne cele RCliTT obejmują tworzenie kultury innowacji i przedsiębiorczości, inicjowanie i wspieranie współpracy między środowiskiem akademickim a biznesowym, zwiększenie skuteczności procesu udostępniania i wdrażania do gospodarki innowacyjnych technologii, oraz inicjowanie i usprawnianie transferu technologii z sektora badawczo-rozwojowego do gospodarki.

1.2. **Centrum Bioimmobilizacji i Innowacyjnych Materiałów Opakowaniowych (CBIMO)** jest wyodrębnioną jednostką ZUT, funkcjonującą w strukturach Wydziału Nauk o Żywności i Rybactwa. Centrum ściśle współpracuje poza macierzystym z jednostkami innych wydziałów uniwersytetu: z Wydziałem Technologii i Inżynierii Chemicznej, Wydziałem Inżynierii Mechanicznej i Mechatroniki, Wydziałem Kształtowania Środowiska i Rolnictwa, a także z Wydziałem Biotechnologii i Hodowli Zwierząt. CBIMO zatrudnia grupę specjalistów z dziedziny nowoczesnych technik immobilizacji oraz ekspertów z dziedziny innowacyjnych materiałów i nowoczesnych technologii i systemów opakowaniowych. Nowoczesna infrastruktura badawcza Centrum umożliwia prowadzenie badań, a także kształcenie przyszłych pracowników. Jako jednostka samofinansująca, działalność CBIMO opiera głównie na współpracy z partnerami przemysłowymi w ramach realizowanych projektów oraz umów dwustronnych. Wskaźnik liczby patentów i praw ochronnych na wzory użytkowe udzielone przez UPRP podmiotom krajowym wg województw w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców dla województwa zachodniopomorskiego w 2018 roku wynosił: 10,0. W 2018 roku ZUT dokonał 98 zgłoszeń wynalazków i wzorów użytkowych i uzyskał 106 patentów i praw ochronnych na wzory użytkowe plasując się na 1 miejscu wśród uczelni wyższych w Polsce.

#### 2. Akademia Morska w Szczecinie

2.1. **Centrum Transferu Technologii Morskich Akademii Morskiej (CTTM)**, utworzone w grudniu 2010 roku, koncentruje się głównie na branży morskiej. Zadania CTTM obejmują: obsługę procesów komercjalizacji wyników badań naukowych i prac rozwojowych, wykorzystania infrastruktury uczelni, oraz wsparcie realizacji krajowych i międzynarodowych projektów badawczo-rozwojowych (Horyzont 2020, Południowy Bałtyk, Region Morza Bałtyckiego, ERA-NET, Bonus, krajowe i regionalne programy operacyjne).

2.2. **Centrum Innowacji Akademii Morskiej sp. z o.o.**, powołane w 2013 roku wspiera uczelnię w zakresie komercjalizacji wyników badań naukowych i prac rozwojowych, współpracy z biznesem, wspierania transferu wiedzy z uczelni na rynek. Do zadań Centrum należy przede wszystkim komercjalizacja własności przemysłowej, realizacja projektów badawczo-naukowych z dofinansowaniem zewnętrznym. Od marca 2019 roku prowadzona jest realizacja unikatowej w skali kraju inwestycja Akademii Morskiej w Szczecinie, tj.

Akademickie Centrum Eksploatacji Obiektów Pływających, przy ul. Dębogórskiej testujące modele jednostek pływających.

### 3. Uniwersytet Szczeciński

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług US prowadzi Service Inter-Lab - Centrum Transferu Wiedzy i Innowacji dla Sektora Usług, łączące w sobie funkcje jednostki naukowej, placówki edukacyjnej, ośrodka badawczo-rozwojowego, centrum transferu wiedzy i technologii, inkubatora przedsiębiorczości, instytucji otoczenia biznesu.

### 4. PUM

4.1. **Centrum Transferu Technologii (CTTPUM)** jest ogólnouczelnianą jednostką organizacyjną Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego w Szczecinie. Misją CTT PUM jest pobudzenie społeczności akademickiej i przedsiębiorców do wzajemnej współpracy i przedsiębiorczości, promocja potencjału intelektualnego Uniwersytetu, a także zapewnienie korzystnych warunków do transferu wiedzy i technologii z nauki do przemysłu, w zakresie nauk o życiu, w szczególności w zakresie medycyny, biologii medycznej, biotechnologii, stomatologii, nauk o zdrowiu, farmakoekonomiki, ekologii.

4.2. Konsorcjum medyczno-morskie pn. **Centrum Transferu Technologii Uniwersytetu Medycznego i Centrum Innowacji Akademii Morskiej**, realizuje projekt MareMed w ramach programu „Inkubator Innowacyjności” Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Dzięki projektowi konsorcjum zainwestuje, w co najmniej 13 rozwiązań z branży medycznej i morskiej.

### 5. Technopark Pomerania

Technopark Pomerania to zespół obiektów zarządzanych przez **Szczeciński Park Naukowo-Technologiczny**, gdzie realizowane są programy wsparcia rozwoju przedsiębiorstw, wynajem biur oraz świadczenie usług w centrum danych. Technopark Pomerania nie posiada osobowości prawnej, jest nazwą przyjętą dla określenia miejsca i wyróżnienia marki. W celu wzbogacenia oferty Technoparku i uatrakcyjnienia go dla firm współpracuje z innymi instytucjami otoczenia biznesu w regionie oraz branżowymi organizacjami pozarządowymi. Pozostała działalność Spółki koncentruje się na: realizacji projektów współfinansowanych ze środków UE w zakresie szkoleń, edukacji oraz nauki i biznesu, oraz świadczeniu usług doradztwa i konsultingu ICT dla administracji publicznej oraz podmiotów prywatnych.

### 6. Instytuty badawczo-naukowe, jednostki szkoleniowo-doradcze

1. W Szczecinie prowadzą również działalność naukowo-badawczą i doświadczalną:

- Państwowy Instytut Geologiczny w Warszawie – o/Pomorski, ul. Wieniawskiego 20
- Oddział Instytutu Pamięci Narodowej w Szczecinie, ul. K. Janickiego 30
- Instytut Technologiczno-Przyrodniczy Zachodniopomorski Ośrodek Badawczy w Szczecinie, ul. Czesława 9
- Centralny Ośrodek Badania Odmian Roślin Uprawnych – Stacja Doświadczalna Oceny Odmian w Szczecinie Dąbiu, ul. Goleniowska 56a.

2. Wg rejestru instytucji szkoleniowych prowadzonego przez WUP w mieście prowadzi działalność szkoleniowo-doradczą 296 podmiotów (stan z grudnia 2020 r.), w tym m.in.:

- EUROPABIZ.PL Centrum Rozwoju Nauki i Biznesu, ul. Kolumba 88/89 2A

- Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Rozwoju Gospodarczego-Szczecińskie Centrum Przedsiębiorczości, ul. Kolumba 86
- Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej sp. z o.o., pl. Batorego 4
- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Leśnictwa i Drzewnictwa o/Szczecin, ul. Juliusza Słowackiego 2.

STUDIUM-PROJEKT ROBOCZY-BPPM

## 7. KULTURA, PRZEMYSŁY KREATYWNE

Rysunek Studium nr. 6 Infrastruktura społeczna

### 1. PLACÓWKI I INSTYTUCJE KULTURALNE

Szczecin, jako miasto metropolitalne, jest organizatorem 13 instytucji kultury, w tym kilku o znaczeniu ponadregionalnym i transgranicznym, którymi są:

- Filharmonia im. Mieczysława Karłowicza przy ul. Małopolskiej (2014) - nowy ikoniczny budynek z trzema estradami i doskonałą akustyką, zaprojektowany przez barcelońskie Estudio Barozzi Veiga; współprowadzony z Ministrem Kultury i Dziedzictwa Narodowego
- Opera na Zamku
- Ośrodek Teatralny Kana przy pl. Św. Piotra i Pawła, współprowadzony z samorządem województwa zachodniopomorskiego
- Centrum Dialogu PRZEŁOMY na placu Solidarności (2015), będące częścią Muzeum Narodowego
- Muzeum Techniki i Komunikacji - Zajezdnia Sztuki przy ul. Niemierzyńskiej, zaadaptowane z zabytkowej zajezdni tramwajowej, obecnie w trakcie rozbudowy
- Teatr Współczesny przy ul. Wały Chrobrego
- Teatr Lalek Pleciuga przy pl. Teatralnym
- Trafostacja Sztuki przy ul. Św. Ducha (2012), powstała w zabytkowym budynku stacji transformatorowej
- wielofunkcyjny obiekt widowiskowy (hala widowiskowo-sportowa)
- Miejska Biblioteka Publiczna przy ul. Wrońskiego wraz z 34 filiami, w tym Mediateka
- samorządowa instytucja kultury pn. WILLA LENTZA, przy al. Wojska Polskiego – wpisana do rejestru zabytków, odrestaurowana z myślą o organizacji działań artystycznych, kulturalnych i reprezentacyjnych (2020).

Budynki takie jak gmach nowej filharmonii czy Muzeum Dialogu (wielokrotnie nagradzane w plebiscytach i konkursach międzynarodowych i krajowych architektoniczne ikony) przełamały pewne konwencje, stając się znakami rozpoznawczymi w krajobrazie miasta, prawdziwymi brandami na turystycznej mapie Szczecina, Polski i Europy.

Pozostałymi istotnymi obiektami w przestrzeni i funkcjonowaniu miasta, zrealizowanymi w ostatnich latach lub obecnie realizowanymi, są:

- Morskie Centrum Nauki na Łasztowni - obecnie w trakcie budowy, w którym znajdzie swoją siedzibę m.in. muzeum, pracownie naukowe oraz będą organizowane warsztaty związane z tematyką morską (2021)
- willa Lentza przy al. Wojska Polskiego - wpisana do rejestru zabytków, odrestaurowana z myślą o organizacji działań artystycznych, kulturalnych i reprezentacyjnych (2020)
- Dom Kultury KRZEMIENI, nowo powstała w 2019 roku instytucja pełniąca rolę ponadosiedlowego centrum kultury, obejmującego swoim zasięgiem, poza Podjuchami również osiedla Zdroje, Klucz i Żydowce.

Większość instytucji kultury w Szczecinie znajduje się w zaadoptowanych zabytkowych obiektach, które zostały zaadaptowane i dostosowane do nowych funkcji, co ogranicza rozwój placówek. Do takich obiektów należą: Teatr Polski, Teatr Współczesny, Opera na Zamku, Teatr Kana, filie Miejskiej Biblioteki Publicznej.

W obszarze Śródmieścia trwa przebudowa i rozbudowa siedziby Teatru Polskiego, realizowana jest budowa Mediateki na Prawobrzeżu, planuje się budowę obiektów kultury wysokiej, w tym teatru w preferowanych lokalizacjach na Łasztowni lub Śródmieściu.

Występuje potrzeba dalszej koncentracji obiektów kultury skomercjalizowanej (galerie, pracownie rzemiosła artystycznego, wydawnictwa, aktywności kreatywne, animacje itp.), na terenie Starego i Nowego Miasta, w rejonie ulicy Kolumba, w zabytkowych zespołach i obiektach na Łasztowni.

**Podstawowa sieć lokalnych placówek kulturalnych** w ostatnich dekadach została poważnie ograniczona. Aktualnie w Szczecinie funkcjonują: Pałac Młodzieży, 4 domy kultury, obiekty prowadzone przez różne podmioty na zasadach komercyjnych, świadczących usługi edukacji pozaszkolnej, klubowej i kultury fizycznej. Zauważalny obecnie jest trend i oczekiwanie szczecinian na koncentrację osiedlowych centrów wielofunkcyjnych, które zaspakająłoby podstawowe codzienne potrzeby społeczne, hobbyistyczne, kultury fizycznej i duchowej.

#### 1.1. Kina i sale kinowe

Sale kinowe, utrzymywane na zasadach niekomercyjnych, znajdują się na Zamku Książąt Pomorskich - „Kino Zamek” oraz w Klubie Delta, działającym przy Miejskim Ośrodku Kultury w Dąbiu.

W Szczecinie znajdują się 3 wielkopowierzchniowe kina komercyjne: Multikino w Centrum Handlowo-Rozrywkowym Galaxy przy al. Wyzwolenia, Kino Helios w Centrum Handlowo-Rozrywkowym Kupiec przy ul. Bolesława Krzywoustego oraz Kino Helios w Outlet Park Szczecin przy ul. Struga. Przy al. Wojska Polskiego znajduje się niewielkie Kino Pionier, posiadające tytuł najstarszego nieprzerwanie działającego kina na świecie od 1907 roku. Kino posiada 2 sale, jedną główną historyczną i drugą tzw. „kiniarnię”, która jest połączeniem kina i kawiarni, nawiązującą do tego typu obiektów z początku XX w.

#### 1.2. Biblioteki

Książnica Pomorska przy ul. Podgórnej jest centralną biblioteką regionu Pomorza Zachodniego o statusie publiczno-naukowym, w której gromadzone są m.in. zbiory specjalne, w tym dotyczące Pomorza. Filie Miejskiej Biblioteki Publicznej zlokalizowane są w większości dzielnic. Pozostałe to biblioteki przy uczelniach wyższych, m. in. Biblioteka Główna Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego przy al. Powstańców Wielkopolskich, Biblioteka Główna ZUT przy ul. Ku Słońcu, Biblioteka Główna Uniwersytetu Szczecińskiego przy ul. Tarczyńskiego. Istniejąca sieć bibliotek w mieście jest anachroniczna i nieadekwatna do potrzeb mieszkańców. Postępująca degradacja techniczna niektórych lokali i zbyt mała powierzchnia uniemożliwia rozwój filii i tym samym opłacalności ich remontu. Dynamiczny rozwój nowych technologii, zwłaszcza cyfrowych, wymusza na bibliotekach uruchamianie działań innych niż tradycyjne i stałe podnoszenie poziomu atrakcyjności poprzez zwiększanie i bieżące uzupełnianie księgozbiorów, ebooków, audiobooków itd., oraz wzbogacenie oferty programowej biblioteki. Innowacją jest zamówienie książki w sieci z możliwością jej odbioru we wskazanej placówce. Mobilność zamówienia jest szansą zwiększenia czytelnictwa przy racjonalizowaniu kosztów funkcjonowania instytucji biblioteki i odpowiedzią na potrzeby osób starszych.

### 1.3. Teatry (9)

W Szczecinie znajdują się siedziby dużych teatrów tj. Teatr Polski przy ul. Swarozycza, Teatr Współczesny w Budyńku Muzeum Narodowego przy ul. Wały Chrobrego (plus Teatr Mały na Deptaku Bogusława), Teatr Lalek „Pleciuga” przy pl. Teatralnym, Opera na Zamku - Zamek Książąt Pomorskich. Działają też mniejsze teatry nieinstytucjonalne tj. Ośrodek Teatralny Kana przy pl. Św. Piotra i Pawła. We wnętrzu dawnej Bramy Portowej siedzibę ma Teatr Kameralny Szczecińskiego Towarzystwa Przyjaciół Sztuki, Piwnica przy Krypcie na Zamku Książąt Pomorskich. Ponadto na terenie miasta działają różnego rodzaju stowarzyszenia teatralne, korzystające z siedzib innych instytucji, należą do nich m.in. Teatr Nie Ma, Teatr Abanoia.

### 1.4. Domy kultury

Na terenie miasta działa kilkanaście domów kultury, najważniejszymi z nich są: Dom Kultury 13 MUZ przy placu Żołnierza Polskiego, Dom Kultury „Słowianin” przy ul. Korzeniowskiego oraz Miejski Ośrodek Kultury w Dąbiu. Na prawobrzeżu Szczecina powstała druga po Miejskim Ośrodku Kultury w Dąbiu, samodzielna instytucja kultury - Dom Kultury „Krzemień”, wypełniająca lukę kulturalną w tej części miasta. We wrześniu 2020 roku utworzono samorządową instytucję kultury pn. „Willa Lentza”, działającej w formie organizacyjnej właściwej dla ośrodka kultury.

### 1.5. Muzea (11) i galerie sztuki (27)

Muzeum Narodowe z oddziałami i Muzeum Techniki i Komunikacji - Zajezdnia Sztuki przy ul. Niemierzyńskiej to najważniejsze muzea Szczecina. Muzeum Narodowe mieści się w pięciu lokalizacjach: gmach główny Muzeum Narodowego przy ul. Wały Chrobrego, Centrum Dialogu Przełomy na pl. Solidarności, Muzeum Sztuki Współczesnej i Muzeum Tradycji Regionalnych przy ul. Staromłyńskiej, Muzeum Historii Szczecina przy ul. Księcia Mściwoja. Centrum sztuki współczesnej TRAFo Trafostacja Sztuki w Szczecinie przy ul. Św. Ducha organizuje autorskie wystawy, programy badawcze i rezydencyjne, wydawnictwa, spotkania, koncerty, wykłady oraz działalność edukacyjną. W mieście znajduje się jeszcze kilkadziesiąt małych obiektów galeriowych, w tym Galeria Architektów FORMA funkcjonująca w strukturach ZUT pod patronatem Muzeum Narodowego (2006), przy ul. Żołnierskiej, organizująca wystawy o tematyce związanej głównie z szeroko rozumianą twórczością architektoniczną.

W 2018 roku w Trafostacji Sztuki odbyło się ogółem 255 wydarzeń, w których wzięły łącznie 49 493 osoby (2018). W roku 2019 Muzeum Techniki i Komunikacji pozyskało z prywatnych zbiorów największą na świecie kolekcję samochodów i innych urządzeń rodzimej marki Stoewer.

1.6. Szczecińska Agencja Artystyczna (SAA) jest miejską instytucją kultury organizującą wydarzenia o charakterze kulturalnym, artystycznym i rozrywkowym o zróżnicowanej skali zasięgu oraz ofercie gatunkowej. Należą do nich festiwale, koncerty kameralne i masowe, recitale, spektakle teatralne, festyny, pikniki, wystawy, jubileusze i imprezy okolicznościowe. W 2018 roku SAA była organizatorem 174 wydarzeń, w których wzięło łącznie udział 399 340 osób, a także była koordynatorem bądź realizatorem 20 kampanii promocyjnych i partycypacyjnych.

### 1.7. Stowarzyszenia, fundacje, związki twórcze

W Szczecinie istnieje łącznie kilkadziesiąt organizacji związanych z szeroko pojętą kulturą i twórczością artystyczną, działających na rzecz wzbogacenia życia kulturalno-społecznego miasta. Działalność prowadzi ok. 200 organizacji pozarządowych zajmujących się działalnością w sferze kultury. Procentowy udział środków dla NGO w części bieżącej zrealizowanego budżetu miasta - 2,46%. Kwoty przeznaczone na dotacje dla NGO w ramach otwartych konkursów na mieszkańca to 2,5 PLN. Są to organizacje związane ze sztuką, teatrem, kinem, literaturą, muzyką, sportem, architekturą, rzemiosłem artystycznym oraz inne. W otoczeniu formalno-prawnym działalności kultury w Szczecinie funkcjonuje Rada Działalności Pożytku Publicznego. Obecność rady kultury lub innego ciała konsultacyjnego wspierającego komercjalizację kultury mogłaby zapoczątkować myślenie o kulturze, jako o ekonomicznej dźwigni rozwoju miasta jak i całego obszaru metropolitalnego. Na terenie miasta działają liczne stowarzyszenia/ związki twórcze. Do najliczniejszych należą m.in.:

- Zachodniopomorska Izba Inżynierów Budownictwa, ul. Energetyków 9 (5 400 członków)
- Zachodniopomorska Okręgowa Izba Architektów RP, licząca 630 aktywnych członków
- Stowarzyszenie Architektów Polskich - SARP o/Szczecin (175 członków)
- Związek Polskich Artystów Plastyków (ZPAP) - ul. Koński Kierat 14 (126 członków)
- Polska Rada Architektury (35 członków)
- Związek Literatów Polskich Oddział w Szczecinie - (1950), al. Wojska Polskiego 90 (26 członków).

Inne aktywne stowarzyszenia i związki twórcze na terenie miasta obejmują:

- Związek Zawodowy Nauczycieli Akademickich Akademii Sztuki w Szczecinie
- Fundacja Forum Gryf - ul. Niemierzyńska 27b/19
- Fundacja IT - ul. Jagiellońska 67E
- Konsorcjum Europejski Region Kultury Szczecin 2016 (2009)
- Stowarzyszenie Czas Przestrzeń Tożsamość (2004)
- Zachęta Sztuki Współczesnej (2004)
- Stowarzyszenie Twórców i Producentów Sztuki "Szczecińska Sztuka"
- Stowarzyszenie Twórcze Artystów Rzeźbiarzy
- Fundacja Edukacji Artystycznej i Promocji Sztuki PRO ARTE - ul. Kolumba 61
- Fundacja Historii Filozofii Polskiej – ul. Staromłyńska 3/5
- Stowarzyszenie Archeologów Polskich o/Szczecin
- Stowarzyszenie Historyków Sztuki o/Szczecin
- Fundacja na rzecz rozwoju Wydziału Budownictwa i Architektury ZUT
- Zrzeszenie Studentów Polskich Rada Okręgowa w Szczecinie
- Stowarzyszenie Inspiracje Młodych
- Szczecińskie Towarzystwo Miłośników Komunikacji Miejskiej
- Stowarzyszenie Rewaloryzacji Zabytków Sakralnych i Ochrony Dziedzictwa Kulturowego w Szczecinie "Katedra"
- Stowarzyszenie Winda Kreatywnych
- Szczecińskie Towarzystwo Przyjaciół Sztuki
- „Klub Storrady” Stowarzyszenie na rzecz wzbogacania i rozwoju życia kulturalno-społecznego Szczecina (2002)
- Centrum Kultury Euroregionu "Stara Rzeźnia"



- Stowarzyszenie K2 Partners
- Stowarzyszenie Oficyna (2002)
- Studio A4 Spółka projektowa (2002)
- Fundacja Animatica - ul. Kaszubska 4/3
- Fundacja Akademia Muzyki dawnej - ul. Monte Cassino 22a/5
- Fundacja Balet - ul. Leśmiana 7
- Fundacja Mare Articum - ul. Monte Cassino 22a/5
- Pomorskie Towarzystwo Oświatowo - Kulturalne
- Klub Garnizonowy 12 Dywizji Zmechanizowanej
- Fundacja Pod Sukniami
- Stowarzyszenie Aktywności Kulturalnej „Gamba”
- Fundacja Kultury i Sportu Prawobrzeże - ul. Seledynowa 91A
- Stowarzyszenie Make It Funky Production
- Stowarzyszenie Teatr KANA Uniwersytetu Szczecińskiego
- Stowarzyszenie Teatralne "Nie Ma"
- Towarzystwo Kultury Teatralnej, Oddział okręgowy Szczecin
- Stowarzyszenie Uniwersytet Trzeciego Wieku
- Pomorskie Stowarzyszenie Instrumentalistów "Academia"
- Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Jazzowe
- Stowarzyszenie Operahaus
- Fundacja na rzecz Instrumentów Dętych - ul. Piastów 44/8B
- Stowarzyszenie Orkiestra Jazzowa
- Stowarzyszenie Przyjaciół Wilna, Ziemi Wileńskiej, Nowogródzkiej i Polesia - "Świtez"
- Towarzystwo Społeczno-Kulturalne Żydów w Polsce o/Szczecin
- Związek Ukraińców w Polsce Oddział w Szczecinie.

Wśród innych organizacji na uwagę zasługuje FiKa, czyli kameralna klubo-księgarnia przy al. Papieża Jana Pawła II 8, oferująca m.in. kreatywne pomysły zachęcające do czytania, cykle spotkań autorskich, warsztaty, zajęcia, zabawy dla najmłodszych.

#### 1.8. Obiekty sakralne

W Szczecinie funkcjonują kościoły i związki wyznaniowe, w tym:

- Kościół Rzymskokatolicki obrządku łacińskiego
- Polski Autokefaliczny Kościół Prawosławny
- Związek Wyznania Świadców Jehowy
- Kongregacja Wyznania Mojżeszowego
- Kościół Ewangelicko-Augsburski.

Na terenie miasta znajduje się ponad 50 kościołów należących do kościoła rzymsko-katolickiego. Część budynków kościołów stanowią obiekty zabytkowe.

## 2. UCZESTNICTWO W KULTURZE

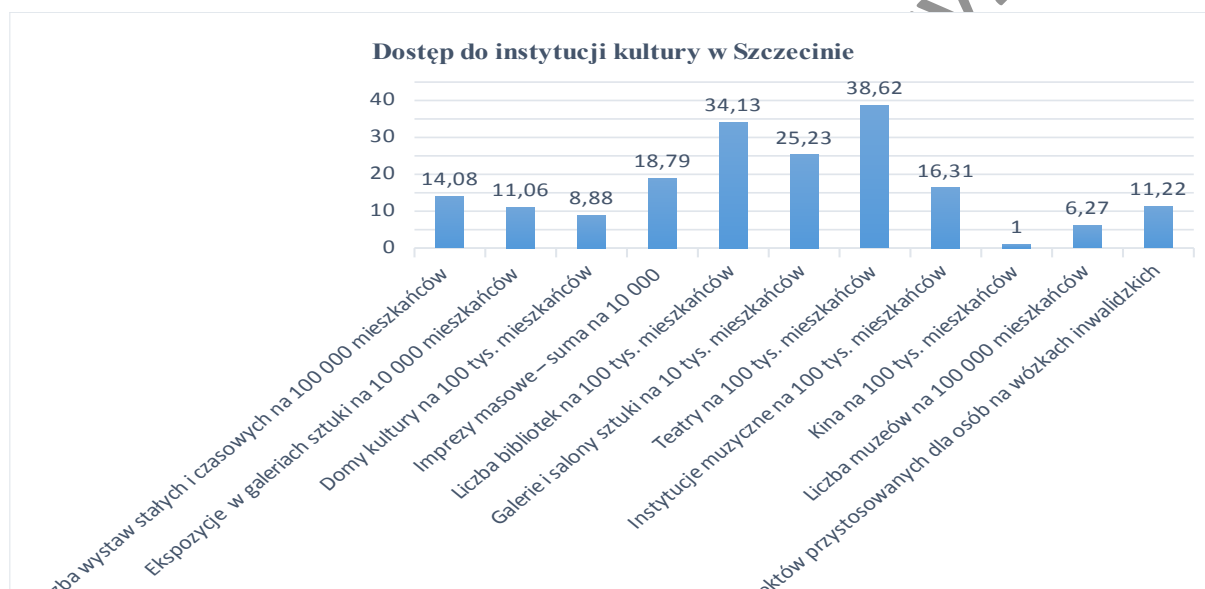
Dla mieszkańców Szczecina udział w życiu kulturalnym wiąże się zarówno z twórczością artystyczną, jak i konsumpcją dóbr publicznych i uczestnictwem w wydarzeniach artystycznych.

W Szczecinie znajdują się 22 instytucje kultury, które odwiedziło 73,1% mieszkańców w ciągu ostatnich dwóch lat. Statystycznie, kobiety (57,9%) częściej niż mężczyźni (42,1%) deklarują

kontakt z instytucjami kultury. Mężczyźni zdecydowanie częściej odwiedzają domy kultury (np. DK DĄBIE 50,0%; DK KLUB SKOLWIN - 47,4%).

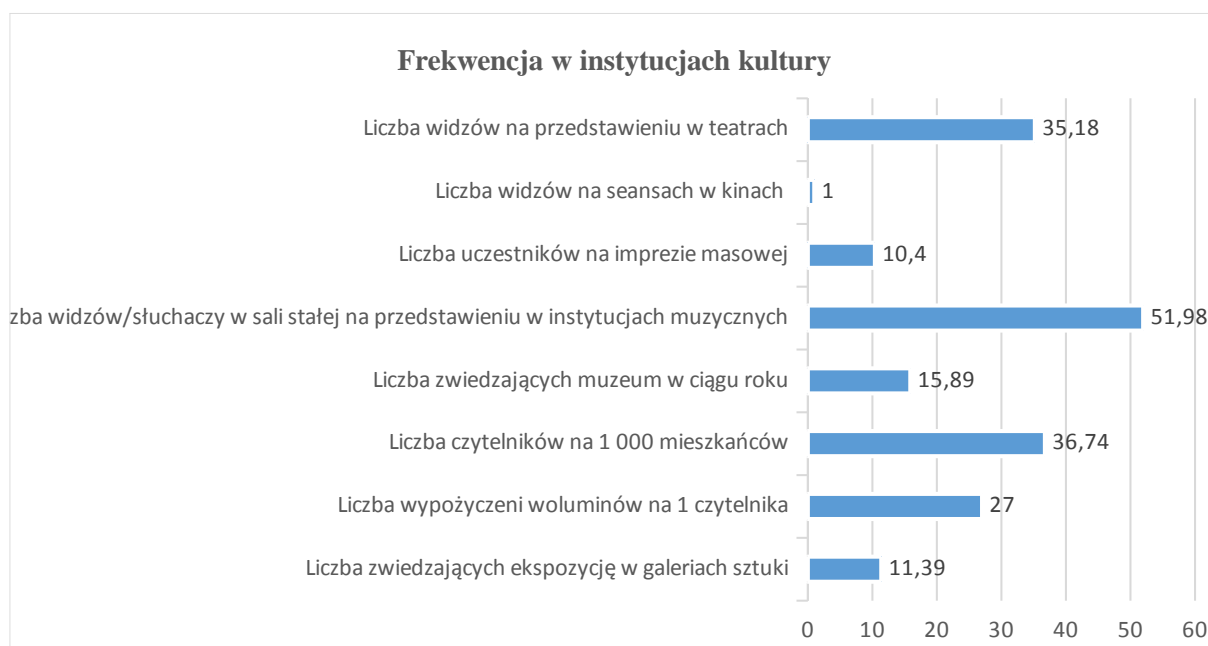
Szczecinianie częściej uczestniczą w wydarzeniach plenerowych lub festynach (66,4%), muzyka na żywo (33,3%), muzea i galerie 23,8 % badanych. Mieszkańcy prawie w połowie przypadków (43,2%) wybierają takie oferty, których odbiorcami mogą być również dzieci i młodzież. Bariery uczestnictwa mieszkańców w kulturze są finanse, w szczególności wysokie ceny biletów na wydarzenia. W odniesieniu do 2017 roku wskaźnik sprzyjania kulturze<sup>21</sup> określony w rankingu miast przez Res Publica im. H. H. Krzeczковского dla Szczecina wynosi: 44,8; zaś liczba mieszkańców przypadających na 12 instytucji kultury w mieście wynosi: 34 133 osób. Wydarzeniem kulturalno-rozrywkowym najczęściej wskazywanym przez szczecinian za wizytówkę miasta są Dni Morza (42,2%) oraz Pyromagic (26,5%).

Rys. nr 1. Dostęp do instytucji kultury w Szczecinie



<sup>21</sup> Zob. Kreatorzy rozwoju kultury miejskiej. Ranking. DNA Miasta, Fundacja Res Publica im. Henryka Krzeczковского, projekt finansowany przez NCK, Narodowe Centrum Kultury, 2017.

Rys. nr 2. Uczestnictwo szczecinian w kulturze - frekwencja w instytucjach kultury



Rys. 1, 2. Źródło: oprac. własne na podstawie wskaźnika sprzyjania kulturze, 2017.

Rośnie popularność miejsc, gdzie zwiększona jest intensywność i atrakcyjność wydarzeń kulturalnych w skali miasta. Taki charakter mają wydarzenia odbywające się na Deptaku Bogusława, w ogrodzie różanym „Różanka”, czy udanie wykreowany wizerunek Klubu 13 Muz i kompleksu obiektów Starej Rzeźni, jako element kreowania miejsca i jego klimatu.

Klimat ten można również kreować poprzez intensywne działania rewitalizacyjne, w tym w sferze kultury, wykorzystując fakt, że Szczecin jest miastem o wysokich walorach historycznych i kulturowych przestrzeni śródmiejskiej. Odtworzenie przestrzeni śródmiejskiej poprzez rewitalizację możliwe jest dzięki zachowanemu porządku przestrzennemu. Równocześnie w mieście występują przestrzenie, które straciły dotychczasową funkcję gospodarczą, co na nie wpłynęło degradująco oraz pogłębiło występujące w obszarze problemy społeczne. Przestrzenie postindustrialne i niedostosowane do pełnionej funkcji obiekty historyczne są spuścizną po okresie transformacji w XX wieku. W przestrzeni miasta można zidentyfikować wiele przykładów udanej renowacji: Trafostacja Sztuki, część obiektów Starej Rzeźni, Hotel „Dana”, d. Dom Handlowy POSEJDON, Fabryka II, dawna elektrownia przy ul. Storrady-Świętosławy, itd. Proces rewitalizacji obiektów postindustrialnych, przy poszanowaniu tradycji miejsca i różnorodności krajobrazu wymaga wielu działań ekonomicznych, społecznych i projektowych i środków finansowych.

Szczecinowi brakuje „dzielnicy kultury”, jako transgranicznego obszaru specjalizacji, w której mogłaby istnieć koncentracja działalności kulturalnej, twórczej i innowacyjnej inicjowanej przez instytucje, podmioty prywatne i mieszkańców.

Lokalnie, na obszarze objętym rewitalizacją niezbędne jest utrzymanie instytucji kultury w obiektach istniejących, o uznanej renomie i tradycji miejsca oraz budowa lub rozbudowa obiektów dla instytucji nieosiadających właściwych siedzib, lub których siedziby nie spełniają wymaganych standardów. Wskazane jest wprowadzanie takiej działalności w obszarze lokalnych centrów usługowych na poziomie osiedli.

### 3. DZIAŁALNOŚĆ MIASTA W SFERZE KULTURY

#### 3.1. Mecenat miasta, upowszechnianie kultury

Działania miasta w sferze kultury to między innymi promowanie wizerunku miasta w oparciu o tradycję, otwartość na kulturę współczesną oraz wartościowe zjawiska artystyczne; współpracę ze środowiskami kulturotwórczymi, organizacjami pozarządowymi i instytucjami realizującymi cele kulturalne, oświatowe i naukowe; wspieranie młodych i utalentowanych artystów; ochrona i rewaloryzacja historycznej struktury przestrzennej miasta, krajobrazu kulturowego oraz zabytków ruchomych i nieruchomych; wspieranie aktywnej działalności kulturalnej i twórczej prowadzonej w szkołach i innych placówkach oświatowo-wychowawczych; wspieranie twórczości artystycznej (Nagroda Artystycznej Miasta Szczecina - od 1991 r. dla twórców i artystów związanych z miastem, Tytułu Mecenas Kultury Szczecin od 1997 r. dla instytucji lub osób wspierających mecenatem przedsięwzięcia kulturalne i artystyczne, Stypendia Twórcze Miasta Szczecin od 2016 r.).

Działalność kulturalna w przestrzeniach publicznych miasta, zwłaszcza reprezentacyjnych, polega na cyklicznie organizowanych koncertach, festiwalach, przedstawieniach ulicznych, corocznych imprezach zbiorowych.

#### 3.2. Wizerunek miasta

Miasto wspiera kulturę wysoką poprzez organizację i finansowanie obiektów kultury i wydarzeń kulturalnych. Wizerunek miasta tworzą wyjątkowe formy architektoniczne obiektów kultury: Filharmonia im. M. Karłowicza, Centrum Dialogu PRZEŁOMY, Morskie Centrum Nauki (w budowie) oraz obiekty o wartościach historycznych: Muzeum Narodowe z oddziałami, Trafostacja Sztuki, Willa Lentza. Istotnym elementem postrzegania miasta, jako ośrodka kultury i atrakcyjnego miejsca do życia, jest działalność popularyzatorska i edukacyjna, promocja wartości historycznych i dziedzictwa kulturowego. W tej dziedzinie ważną rolę odgrywają publikacje i wydawnictwa specjalistyczne, naukowe, popularno-naukowe, turystyczne min.: Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Archiwum Państwowego, Towarzystwa Przyjaciół Książnicy Pomorskiej, a także wydawnictwa prywatne i portal [sedina.pl](http://sedina.pl).

Marka miasta Szczecin *Floating Garden* to długofalowa strategia zarządzania w mieście, integrująca działania wizerunkowe, popularyzatorskie, przestrzenne i ochronę środowiska i zakładająca, że rozwój Szczecina będzie oparty na naturalnych atutach miasta: powrocie centrum nad wodę (nabrzeża Odry, wyspy Międzyodrza), walorach przyrodniczych, krajobrazowych i ekologicznych; połączonych, rozwijanych i wykorzystywanych w zrównoważony sposób, łącząc zalety metropolii i miasta przyjaznego mieszkańcom.

#### 3.3. Edukacja kulturalna i artystyczna

Edukacja osób o szczególnych uzdolnieniach lub zainteresowaniach jest dostępna na każdym etapie kształcenia. Edukacja artystyczna na poziomie szkół podstawowych realizowana jest przez Państwową Szkołę Muzyczną I stopnia oraz funkcjonujące w niektórych szkołach klasy z tzw. innowacjami pedagogicznymi w zakresie klas artystycznych, które realizują autorskie programy w dziedzinie edukacji teatralnej, plastycznej i muzycznej. Na poziomie ponadpodstawowym: Liceum Plastyczne, Zespół Państwowych Szkół Muzycznych oraz Ogólnokształcąca Szkoła Muzyczna II stopnia. Szkolnictwo artystyczne na poziomie wyższym odbywa się w Akademii Sztuki (2010), kształcącej na wydziałach malarstwa i nowych mediów, instrumentalnym, sztuk wizualnych oraz edukacji muzycznej. Uzupełnieniem tego systemu jest pozaszkolna edukacja kulturalna realizowana przez organizacje pozarządowe oraz

samorządowe instytucje kultury, tj. m.in. Fundacja Las Sztuki (różnego rodzaju warsztaty tematyczne dla dzieci i młodzieży), Fundacja Kultury, Sportu i Aktywności Lokalnej Prawobrzeże (pracownie plastyczne, muzyczne dla dzieci i młodzieży, grupy teatralne dla dorosłych, filmowy klub dyskusyjny), Stowarzyszenie OFFicyna (sztuka filmowa i nowe media).

Edukację artystyczną prowadzą miejskie instytucje kultury; uzupełniana przez Program Stypendiów dla uczniów szczecińskich szkół artystycznych oraz pozaszkolną edukację artystyczną, w formie Programu Wspierania Rozwoju Edukacji Artystycznej będącego systemem wspomagania inicjatyw związanych z promocją osiągnięć szkolnictwa artystycznego oraz Akademii Sztuki, współfinansowaniem projektów i imprez kulturalnych. Istotnym segmentem społecznym i jakościowym jest młodzieżowa edukacja kulturalna, realizowana przez podmioty publiczne i prywatne. Do placówek o znaczeniu ogólnomiejskim należy Pałac Młodzieży - Pomorskie Centrum Edukacyjne w Szczecinie z 70-letnią tradycją, w którego pracowniach odbywają się zajęcia edukacyjne, rozwijające pasje i zainteresowania artystyczne, naukowo-techniczne, żeglarskie i sportowe młodych szczecinian. Z oferty Pałacu rocznie korzysta ok. 1500 stałych uczestników.

#### 4. PRZEMYSŁY KREATYWNE I INICJATYWY KREATYWNE

W 2015 roku przy Akademii Sztuki powstało Centrum Przemysłów Kreatywnych, będące jednostką transferu wiedzy i technologii AS, na które składa się 16 profesjonalnych laboratoriów, wiedza i kreatywności naukowców i projektantów AS, których celem jest wspieranie firm oraz instytucji poprzez współtworzenie innowacyjnych rozwiązań i wynajem laboratoriów. Są to:

- laboratorium grafiki bitowej i wektorowej
- laboratorium *Virtual Design*
- laboratorium cyfrowego druku prototypowego
- laboratorium projektowe architektury wnętrz
- laboratorium form przestrzennych 1 i 2
- laboratorium cyfrowego modelowania 2D i 3D
- laboratorium realizacji
- laboratorium technik ceramicznych
- laboratorium obrazu filmowego
- laboratorium postprodukcji filmowej
- laboratorium nagrań dźwiękowych
- laboratorium obrazu i dźwięku
- laboratorium *fashion design*
- laboratorium form złotniczych
- laboratorium serigrafii.

W Szczecinie od 2012 roku istnieje Zachodniopomorski Klaster Przemysłów Kreatywnych, skupiający firmy skupione wokół Północnej Izby Gospodarczej. Tworzy platformę współpracy dla firm i instytucji związanych z sektorem kreatywnym, zrzeszającym zarówno praktyków rynku, jak i jego entuzjastów i prognostyków. W ramach Klastra wypracowywane są niestandardowe przedsięwzięcia, rozwiązania technologiczne, organizacyjne oraz innowacje społeczne, wpływające na lokalny rozwój sektora kreatywnego, wykorzystując potencjał biznesu w dziedzinie animacji cyfrowej, wzornictwa, efektów specjalnych czy multimediiów.

Klaster tworzą firmy z obszaru marketingu, multimediiów, grafiki, projektowania, mediów, architektury, sztuki i kultury.

**INKU Szczeciński Inkubator Kultury**, powołany w 2011 roku jako odpowiedź na potrzeby organizacji trzeciego sektora, tworzy warunki do powstawania i rozwoju inicjatyw społecznych działających w sferze kultury na terenie miasta; prowadzi program „mikorganTy”, skierowany do kreatywnych działaczy społecznych, chcących realizować małe inicjatywy dla lokalnej szczecińskiej społeczności.

Od 2014 roku funkcjonuje na Łasztowni powstałe z inicjatywy prywatnej firmy **Centrum Kultury Euroregionu Stara Rzeźnia**, promujące inicjatywy i przedsięwzięcia związane z kulturą, sztuką i twórczością artystyczną oraz edukacją, oraz upowszechniające portowe i morskie tradycje Szczecina. Centrum promuje też szczecińskie marki - wydawnictwa, publikacje oraz pamiątki tworzone przez lokalnych artystów.

Od 2014 r. przy ul. Chmielewskiego działa Off-Marina Przystań Kultury, miejsce dające możliwość twórczych działań, udostępniania powierzchni wspólnej na potrzeby tzw. coworkingu, skupiająca wszelkiego rodzaju artystów, młodych przedsiębiorców i niezatrudnionych na etacie specjalistów z różnych branż tzw. freelanserów. Jedną z udanych cyklicznych inicjatyw Off-Mariny jest Szczeciński Bazar Smakosza, skupiający lokalnych i regionalnych producentów i wytwórców żywności oraz produktów użytkowych.

W 2017 r. na Wyspie Grodzkiej utworzono Miejską Strefę Letnią, będącą miejscem odpoczynku i rekreacji, gdzie w sezonie letnim odbywają się koncerty, imprezy, pokazy filmowe, wydarzenia sportowe i inne.

W mieście funkcjonują także inicjatywy oddolne - nowe organizacje zakładane przez mieszkańców, zaliczające się do tzw. ruchów miejskich m.in.: Stowarzyszenie Estetycznego i Nowoczesnego Szczecina SENS, Stowarzyszenie Rowerowy Szczecin, Nowy Szczecin, Zielony Szczecin i inne.

W 2018 roku stworzono markę „**Zrobione w Szczecinie**”. Znak graficzny marki został ustalony w drodze konkursu przy udziale Akademii Sztuki w Szczecinie. Marka „Zrobione w Szczecinie”, przyznawana jest przez Gminę Miasto Szczecin oryginalnym szczecińskim produktom lub usługom, wyróżniającym się wysoką jakością oraz kreującym pozytywny wizerunek miasta. Celem marki jest promowanie działań kreatywnych, gospodarczych, proinwestycyjnych i innowacyjnych na terenie miasta, wzmacnianie szczecińskiej tożsamości, patriotyzmu lokalnego oraz rozpoznawalności szczecińskich marek. Budowanie pozytywnego wizerunku miasta, promocja szczecińskich przedsiębiorców i instytucji, wzrost jakości produktów i usług oferowanych w mieście, zwiększenie lojalności klientów wobec lokalnych produktów i usług oraz zwiększenie prestiżu przedsiębiorców, instytucji i innych podmiotów kojarzonych z marką. Procesem przyznawania marki zarządza Agencja Rozwoju Metropolii Szczecińskiej sp. z o.o.

## **8. BEZPIECZEŃSTWO LUDZI I MIENIA**

### **1. STAN BEZPIECZEŃSTWA PUBLICZNEGO**

Zapewnienie realnego bezpieczeństwa mieszkańcom na terenie Szczecina i SOM stanowi efekt zintegrowanego działania (organizacyjnego i technologicznego) powołanych do tego służb: Państwowej Straży Pożarnej, Policji, Straży Miejskiej, Straży Granicznej, profesjonalnych i ochotniczych służb ratowniczych, pogotowia medycznego i technicznego, wyspecjalizowanych organizacji pozarządowych, oraz inicjatyw obywatelskich.

Główną rolą organów samorządu lokalnego są działania zapewniające mieszkańcom spełnienia podstawowych wymogów ochrony przed niebezpieczeństwami (zagrożenia o charakterze naturalnym, jak klęski żywiołowe) i likwidacją ich skutków, działania koordynujące i wspierające w zakresie rejonizacji służb, polityki przestrzennej, zarządzania miastem i współdziałania z miejską jednostką zarządzania kryzysowego.

Prezydent miasta odpowiada za sporządzanie Miejskiego Planu Zarządzania Kryzysowego oraz powołanie Miejskiego Zespołu Zarządzania Kryzysowego.

W ramach struktury miejskiej występuje zróżnicowanie w obrębie poszczególnych dzielnic w zakresie występowania zjawisk patologicznych stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa publicznego i prowadzących do wykluczenia społecznego. Zjawiska te w sposób najbardziej widoczny mają miejsce w dzielnicach Północ oraz Śródmieście. Mieszkańcy tych dzielnic są największymi beneficjentami pomocy społecznej (udział w budżecie pomocy społecznej na poziomie niemal 30%).

W Szczecinie do podstawowych zagrożeń bezpieczeństwa osobistego zalicza się: kradzieże samochodów, pobicia i bójki, napady połączone z rabunkiem i wandalizm. W 2018 roku wskaźnik liczby przestępstw kryminalnych na 1000 mieszkańców wynosił 26, zaś w 2019 roku liczba ta w przeliczeniu na 1000 mieszkańców wyniosła 25. Szczecin generalnie charakteryzuje wysoki stopień wykrywalności przestępstw – 85%.

Straż miejska, funkcjonująca w mieście od roku 1991, wykonuje zadania w zakresie ochrony porządku publicznego wynikające z ustaw i aktów prawa miejscowego oraz inne czynności i zadania określone przez prezydenta miasta.

W ramach wypełniania ustawowych obowiązków, Miasto przyjmuje zawiadomienia o zamiarze zorganizowania zgromadzeń. Z roku na rok rośnie liczba wpływających zawiadomień o organizowanych zgromadzeniach publicznych (roku 2019 wpłynęło 150 zawiadomień). Najczęstsza lokalizacja zgromadzeń w mieście to place: Rodła, Solidarności, Armii Krajowej, Grunwaldzki, Żołnierza, Lotników, Adamowicza, zaś obszary imprez masowych to: Wały Chrobrego, Łasztownia, Jasne Błonia.

### **8.2. JEDNOSTKI RATOWNICZE**

Jednostki Państwowej Straży Pożarnej działają w ramach krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego, który ma na celu ochronę życia, zdrowia, mienia lub środowiska poprzez: walkę z pożarami lub innymi klęskami żywiołowymi, ratownictwo techniczne, ratownictwo chemiczne, ratownictwo ekologiczne, ratownictwo medyczne, współpracę z systemem Państwowego Ratownictwa Medycznego oraz centrami powiadamiania ratunkowego.

Głównymi podmiotami w działaniach ratowniczych są straż pożarna i ratownictwo medyczne. Podmioty specjalizujące się w działaniach ratowniczych to głównie: Policja, Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego, w tym Lotnicze Pogotowie Ratownicze, Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe, Wydział Zarządzania Kryzysowego i Ochrony Ludności Urzędu Miasta Szczecin, Polski Czerwony Krzyż Zachodniopomorski Zarząd Okręgowy i inne

podmioty oraz instytucje ustawowo zobowiązane do takich działań na podstawie przepisów o ochronie zdrowia, prawa energetycznego i in.

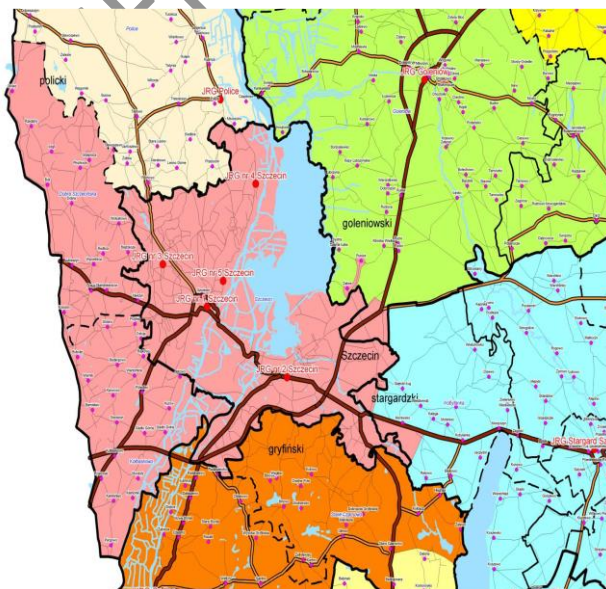
## 1. STRAŻ POŻARNA

Organizacja i koordynacja działań Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego (KSRG) na terenie miasta należy do obowiązków Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej (PSP) w Szczecinie, której podlega 5 jednostek ratowniczo-gaśniczych (JRG): na Lewobrzeżu 4 (ul. Grodzka, ul. Klonowica, ul. Nad Odrą, ul. Firlika) oraz 1 na Prawobrzeżu (ul. Struga).

Podmioty ratownicze SP obejmują: jednostki ratowniczo-gaśnicze, w tym posterunki JRG PSP, jednostki OSP włączone do KSRG, Ochotnicze Straże Pożarne spoza KSRG.

Jednostka JRG5 z lokalizacji Nad Odrą zostanie przeniesiona do nowej siedziby przy ul. Szosa Polska i ul. Policka. Jest to lokalizacja gwarantująca obsługę rejonu działania, zapewniająca krótszy czas dojazdu, bardziej koncentryczna w rejonie jej działania. Po zakończeniu budowy Trasy Północnej, nowa lokalizacja jednostki zagwarantuje bardzo krótki czas dojazdu do zdarzeń w rejonie Niebuszewa i w rejonie śródmiejskim, poprawi warunki jej funkcjonowania i bezpieczeństwo osób i mienia w rejonie działania jednostki i na lewobrzeżu.

Planowane jest przeniesienie jednostki JRG1 z jej ponad stuletniej lokalizacji przy ul. Grodzkiej w rejon ul. 26 kwietnia (przy Wydziale Elektrycznym ZUT). Umożliwi to lepsze koordynowanie działań służb ratowniczych. W nowej siedzibie JRG1 powstaną dobre warunki szkoleniowe, ćwiczebne i warsztatowe dla utrzymania sprzętu. Możliwe będzie zapewnienie miejsca na terenie dla wysoko specjalistycznego sprzętu ratowniczego. Jednostki JRG1 będą miały także szybki dostęp poprzez obwodnicę śródmiejską do rejonów innych jednostek, co znacznie poprawi warunki bezpieczeństwa osób i mienia w lewobrzeżnej części Szczecina.



Rys. nr 1. Lokalizacja JRG PSP i posterunków wraz z zaznaczonymi dla nich obszarami chronionymi. Źródło: Komenda Miejska PSP w Szczecinie, Powiatowy Plan Ratowniczy dla Miasta Szczecin, Szczecin marzec 2018, s. 83.



## 2. POLICJA

W 2019 roku Policja w Szczecinie wszczęła ogółem 10098 postępowań przygotowawczych, co stanowi wzrost o 10,7% w porównaniu do 2018 roku. Jednocześnie znacznie wzrosła wykrywalność przestępstw i w 2019 roku wynosiła 84,9% (w porównaniu do roku 2018 odnotowano wzrost tego wskaźnika o 12,8%). W ocenie stanu bezpieczeństwa ważne są też liczby obrazujące zdarzenia odnotowane w ruchu drogowym. W 2019 roku Policja odnotowała 7 768 kolizji (o 7,89% więcej w porównaniu do roku poprzedniego). Wypadków drogowych, odnotowano 504 (wzrost o 22,63%), w których rany odniosło 581 osób (wzrost o 17%), a śmierć poniosło 19 osób (w roku 2018 - 12 osób).

W zakresie realizacji polityki bezpieczeństwa między innymi w ramach Programu „Bezpieczne Miasto Szczecin” w roku 2019 kontynuowano realizację projektów: wsparcie służb mundurowych, profilaktyka zagrożeń dzieci i młodzieży, bezpieczne akwenty, w tym w akcje edukacyjne „Błękitny Patrol”.

Ponadto prowadzono działania, takie jak: kampanie informacyjno-edukacyjne dla zarządców przystani, żeglarzy, motorowodniaków, szkolenia młodzieży z form i zasad zachowań nad wodą. Wśród imprez edukacyjnych organizowanych w ramach promowania prawidłowych, bezpiecznych zachowań nad wodą wymienić należy: Piknik z WOPR oraz Bezpieczne Bulwary. W 2019 roku odnotowano najwyższą ocenę działalności Policji przez mieszkańców w całej historii prowadzonych badań. Aż 75% respondentów oceniło pracę Policji na najwyższym poziomie, a tylko 15% miało do niej zastrzeżenia.

Od 2016 roku szczecinianie mają możliwość korzystania z narzędzia informatycznego pod nazwą Krajowa Mapa Zagrożeń Bezpieczeństwa (KMZB) - jest to platforma wymiany informacji o zagrożeniach między Policją a społecznościami lokalnymi, umożliwiającą również weryfikację publikowanych przez ośrodki badania opinii publicznej ocen poczucia bezpieczeństwa obywateli z analizami/danymi własnymi Policji.

Społecznym udziałem w budowaniu poczucia bezpieczeństwa i sprawczości jest działająca aplikacja „Alert”, na stronach której zgłaszane są w czasie rzeczywistym zdarzenia, które przez zarządcę aplikacją są weryfikowane i kierowane do odpowiednich służb.

## 3. WOJEWÓDZKA STACJA POGOTOWIA RATUNKOWEGO W SZCZECINIE

Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego w ramach systemu powszechnego ratownictwa medycznego udziela wyjazdowej pomocy medycznej dla mieszkańców Szczecina w ramach dwóch filii, mieszczących się przy al. Wojska Polskiego 92/94 oraz przy ul. Gryfińskiej 2a (Dąbie). Stacja pracuje w systemie całodobowym. Średni czas dojazdu jednostki ratownictwa medycznego do pacjenta wynosi 5 minut 38 sekund. Planowana jest budowa nowej siedziby stacji w rejonie ul. Twardowskiego i ul. 26 kwietnia. Skróci to czas dojazdu do pacjenta w rejonie śródmiejskim i południowo zachodnim, a poprzez lokalizację w rejonie przyszłego węzła obwodnicy śródmiejskiej zapewni bardzo dobre warunki dotarcia do pacjentów na północy Szczecina, gwarantując poprawę warunków funkcjonowania pogotowia ratunkowego i jakość obsługi w trosce o bezpieczeństwo zdrowotne mieszkańców Szczecina.

## 4. SZCZECIŃSKIE WODNE OCHOTNICZE POGOTOWIE RATUNKOWE

Od 2009 roku WOPR w Szczecinie wypełnia misję niesienia pomocy osobom tonącym oraz rozwój i upowszechnianie kultury fizycznej. W mieście znajdują się dwa oddziały: na Lewobrzeżu i Prawobrzeżu, zabezpieczające akwenty i bezpieczeństwo podczas ich użytkowania na terenie Szczecina. WOPR bierze również udział w akcjach ratowniczych

prowadzonych na wodach. WOPR prowadzi działania profilaktyczne na wszystkich kąpieliskach miasta Szczecina: Dziewoklicz, Arkonka, Głębokie oraz Dąbie, w tym szkoli z zakresu udzielania pierwszej pomocy osobom poszkodowanym, z naciskiem na użycie automatycznego defibrylatora zewnętrznego (AED).

### 8.3. OBSZARY SZCZEGÓLNEGO ZAGROŻENIA POWODZIĄ

Na terenie miasta występują obszary szczególnego zagrożenia powodzią, z zagrożeniem zarówno od strony morza jak i od strony rzek (Odra, Regalica, Płonia), dla których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi wynosi 10%, 1% oraz obszary między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym. Na obszarach tych obowiązują zakazy i ograniczenia w zagospodarowaniu wynikające z przepisów odrębnych.

Zagrożenia powodziowe w rejonie Szczecina wynikają między innymi ze względu na usytuowanie terenów miejskich w obrębie dolnego dorzecza rzeki Odry oraz wpływu niekorzystnych wiatrów i sztormów na wybrzeżu. Na obszarze Szczecina występują powodzie: zatorowe, roztopowe (wiosenne), opadowe (letnie), charakteryzujące się tzw. „cofką” czyli wlewaniem się wód morskich do Zalewu Szczecińskiego, jez. Dąbie i dalej w górę Odry oraz zatorowe (zimowe). Szczególnie niebezpieczną sytuacją powodziową może spowodować zjawisko nałożenia się fali powodziowej przemieszczającej się w dół Odry z tzw. „cofką”.

W przeważającej części obszary szczególnego zagrożenia powodzią są to użytki zielone, ogrody działkowe oraz tereny portowe i przemysłowe. Tereny zamieszkane to obszary położone w okolicach jeziora Dąbie Małe, wzdłuż rzeki Odra Zachodnia, a także na Międzyodrzu-Wyspa Pucka. Obszary te częściowo chronione są wałami przeciwpowodziowymi, których stan techniczny wymaga systematycznych modernizacji. Teren Wyspy Puckiej wskazuje się jako obszar szczególnego zagrożenia powodziowego 1%, ponieważ wały przeciwpowodziowe nie chronią wyspy na całym jej obwodzie - brak jest stałego zabezpieczenia w rejonie ulicy Marynarskiej. Z analiz zagrożenia powodzią wykonanych przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie (obecnie Wody Polskie) dla obszaru Wyspy Puckiej wynika, że kluczowym zagrożeniem dla wyspy, z uwagi na charakter gruntu, jest możliwość przerwania wału przeciwpowodziowego w przypadku wezbrania sztormowego, spowodowanego tzw. cofką wiatrową.

Teren Wyspy Puckiej zamieszkuje aktualnie około 300 mieszkańców stałych. W rejonie ul. Przemysłowej i części osiedla Dąbie liczba zamieszkujących na terenach zagrożonych wynosi ok. 220 osób. Ewakuacja ludności byłaby przewidywana w przypadku prognozowanego długotrwałego utrzymywania się bardzo wysokich stanów wody w oparciu o procedury ewakuacji przewidziane w Miejskim Planie Zarządzania Kryzysowego.

Średni wieloletni poziom wód rzeki Odry wynosi 515 cm. Najwyższy odnotowany poziom wody wystąpił dwukrotnie: w 1850 i 1946 roku i wynosił 1,69 m n.p.m., co odpowiada stanowi 680 cm na wodowskaziu usytuowanym przy Moście Długim. Najniższy poziom wynosił 0,77 m n.p.m. (434 cm), został odnotowany dwukrotnie: w 1988 i 1993 r. W czasie powodzi w lipcu 1997 r. poziom Odry w Szczecinie osiągnął stan ostrzegawczy wynoszący wówczas 560 cm. Obecnie dla wodowskazu przy Moście Długim stan ostrzegawczy to 570 cm, a stan alarmowy to 600 cm.

Ryzyko powodziowe jest okresowo weryfikowane. Można oczekiwać wzrostu tego ryzyka w związku z pogłębieniem toru wodnego i stale rosnącym poziomem wód w Bałtyku.

#### 8.4. SYSTEM MONITOROWANIA I WCZESNEGO OSTRZEGANIA

Zakresy monitorowania zagrożeń w Szczecinie odpowiadają kompetencjom służb ratowniczych:

- Komendant Miejski Państwowej Straży Pożarnej w Szczecinie monitoruje możliwości wystąpienia pożaru, powodzi, skażenia chemicznego wód śródlądowych, gleby i powietrza; wystąpienia awarii w zakładzie chemicznym, w bazie paliw płynnych; wystąpienia skutków ekstremalnych warunków pogodowych.
- Komendant Miejski Policji w Szczecinie prowadzi monitorowanie, analizowanie i prognozowanie zagrożeń w zakresie: możliwości wystąpienia naruszeń bezpieczeństwa i porządku publicznego, niebędących zamachem terrorystycznym; możliwości wystąpienia zamachu terrorystycznego; oraz możliwości wystąpienia niepokojów społecznych.
- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie prowadzi monitorowanie i prognozowanie zagrożeń w zakresie możliwości wystąpienia skażenia chemicznego wód śródlądowych, gleby i powietrza; możliwości wystąpienia zakażenia ludzi; skażenia radiacyjnego; skażenia biologicznego.
- Powiatowy Lekarz Weterynarii w Szczecinie prowadzi monitorowanie i prognozowanie zagrożeń w zakresie możliwości wystąpienia zakażenia zwierząt.
- Zakład Wodociągów i Kanalizacji sp. z o.o. w Szczecinie prowadzi monitorowanie i prognozowanie zagrożeń w zakresie: możliwości wystąpienia skażenia sieci wodociągowej.

W Szczecinie zanotowano w centrum powiadamiania ratunkowego w 2017 roku łącznie 1 021 041 połączeń dla numeru alarmowego 112, przy czym najwięcej połączeń alarmowych zarejestrowano między godz. 13.00-19.00. Centrum powiadamiania ratunkowego przekazuje informacje o zdarzeniach alarmowych często jednocześnie do więcej niż jednej służby.

Obecnie na terenie miasta funkcjonuje system monitoringu wizyjnego obejmujący główne węzły i ciągi komunikacyjne, kluczowe obiekty sportowe oraz obiekty administracji publicznej. W 2020 roku rozpoczęto rozbudowę systemu monitoringu wizyjnego miasta wraz z systemem inteligentnej analizy obrazu (z podsystemami rozpoznawania tablic rejestracyjnych, identyfikacji rodzaju pojazdu, analizy płynności ruchu, analizy zgromadzeń, itp.), oraz potrzeba zainstalowania na terenie miasta kamer w 97 miejscach, głównie na skrzyżowaniach ulic, głównych drogach wjazdowych i wyjazdowych do/z miasta oraz w innych miejscach istotnych z punktu zachowania bezpieczeństwa mieszkańców.

Rozbudowa miasta, zwłaszcza na obrzeżach, wymaga ciągłych inwestycji w system ostrzegania i alarmowania oraz lokalizacji nowych syren alarmowych. Rozbudowa systemu wczesnego ostrzegania i systemu alarmowania szczecinian, obejmująca swoim zasięgiem całe miasto będzie również przydatna dla mieszkańców gmin sąsiednich.

#### 8.5. BEZPIECZEŃSTWO CYFROWE I DOSTĘP DO SIECI

Nadal występuje potrzeba rozbudowy usług cyfrowych w mieście. Obok usługi Administracja on-line, funkcjonuje na stronach internetowych miasta „Portal BEZPIECZNI RAZEM” ([www.pbr.szczecin.pl](http://www.pbr.szczecin.pl)), będący elektroniczną platformą społecznościową i edukacyjną z systemami informacyjnymi, dostępem do zasobów poświęconej szeroko rozumianemu bezpieczeństwu, umożliwiającą szybki kontakt ze służbami. Portal ten jest siostrzanym projektem Portalu Edukacyjnego, stanowiący jego uzupełnienie i podstawowe źródło informacji o tematyce bezpieczeństwa. Jego celem jest rozwój aplikacji i systemów

informatycznych dla sektora publicznego oraz wzrost usług publicznych świadczonych drogą elektroniczną w sferze bezpieczeństwa.

Planowana jest budowa „Portalu Mieszkańca”, skupiającego ważne usługi świadczone przez Miasto. Obecnie na terenie miasta działa ok. 450 miejskich hot-spotów w ponad 200 lokalizacjach, nie licząc tych tworzonych przez lokalnych dostawców usług cyfrowych oraz punktów dostępu do Internetu w środkach komunikacji miejskiej uruchomionych przez ZDiTM. Strefy WI-FI znajdują się we wszystkich publicznych szczecińskich szkołach i placówkach szkolno-wychowawczych umożliwiając darmowy dostęp do Internetu dla uczniów oraz kadry nauczycielskiej. Ponadto strefy znajdują się siedzibach rad osiedli, obiektach usług publicznych, kultury, administracji i głównych przestrzeniach publicznych. W ramach projektu "Aktywnie i interaktywnie w Lasach Miejskich Szczecina", uruchomiany jest sezonowo od kwietnia do października dostęp do bezprzewodowego Internetu w następujących lokalizacjach:

- Lewobrzeże: Kąpielisko Głębokie, Centrum Informacji Turystycznej i Przyrodniczej Lasów Miejskich Szczecina wraz z Edukacyjną Pracownią Przyrodniczą, otoczenie Stawu Uroczysko, Polana Sportowa, Polana Biała, Ścieżka Edukacyjna, Polana Miodowa
- Prawobrzeże: Polana Widok, otoczenie Zajazdu Szmaragd, Polana Słoneczna, Szczecińskie Centrum Informacji Turystycznej "Szmaragdowe-Zdroje", polana z psim wybiegiem przy ul. Kopalnianej.

Komenda Miejska Policji w Szczecinie od 2013 roku realizuje nagrodzony przez Europejską Sieć Zapobiegania Przestępczości (EUCPN) program pn. „Cyberdżungla”, skierowany do dzieci, ich opiekunów oraz nauczycieli. Celem jest budowanie świadomości o zagrożeniach i sposobach korzystania z Internetu, zmniejszenie liczby czynów karalnych popełnianych przez nieletnich przy użyciu Internetu oraz liczby nieletnich ofiar przestępstw w Internecie. W latach 2013-2019 w ramach programu odbyło się 371 spotkań z uczniami i nauczycielami szczecińskich szkół.

## 9. BUDOWANIE BEZPIECZEŃSTWA W DOBIE ZMIAN KLIMATYCZNYCH

Największym wyzwaniem przyszłych dekad dla Szczecina jest budowanie odporności miasta na zmiany klimatu i wdrożenie zmian w zarządzaniu infrastrukturą miasta, w tym gospodarki o obiegu zamkniętym, jak i skuteczne prowadzenie polityki klimatycznej, która może służyć ograniczeniu ryzyka klimatycznego dla zdrowia i życia mieszkańców oraz rozwoju społeczno-gospodarczego miasta. Priorytetem powinno być bezpieczne i zdrowe środowisko miejskie, którego warunkiem jest zachowanie struktur i funkcji przyrodniczych. Narastającym problemem z zakresu ochrony środowiska i zdrowia jest hałas, oddziaływanie pól elektromagnetycznych.

Wśród najważniejszych zagrożeń dla Szczecina można wskazać: zagrożenia meteorologiczne, jak: częstsze ekstremalne wartości temperatury (rosnąca liczba dni i nocy tropikalnych), zwiększona intensywność jednostkowych opadów atmosferycznych, wzrost częstotliwości i intensywności wichur, występowanie mgieł; zagrożenia biologiczne (rozwój groźnych mikroorganizmów i insektów, wprowadzanie gatunków obcych flory i fauny); zagrożenia hydrologiczne (powodzie, cofki, sztormy, w tym tzw. biały szkwał, zwiększone zniszczenia powodowane przez: sptyw fali wezbraniowej wód opadowych, wichury i huragany, podtopienia i ryzyko powodzi, biologiczne i pogodowe szkody w uprawach itp.), oraz

zagrożenia klimatologiczne (niedobory zasobów wód śródlądowych, częstsze występowanie susz, zwiększone ryzyko pożarów lasów, fale upałów, wyspy ciepła).

Szczecin może być narażony na czynniki środowiskowe (w znaczeniu środowiska przyrodniczego i warunków życia ludzi), jak: zanik bioróżnorodności biologicznej, okresowy deficyt wody, spadek opłacalności produkcji rolniczej, długotrwałe przerwy w dostawie energii, szkody i degradacja zasobów przyrodniczych (np.: w lasach), rosnąca presja na ekosystemy prowadząca do zakłócenia równowagi biologicznej, niekorzystne zmiany warunków hydrologicznych (szczególnie wód podziemnych), eutrofizację, okresowe problemy z zaopatrzeniem w wodę, zdrowotne zagrożenia zdrowia i życia związane ze zjawiskiem występowania miejskich wysp ciepła.

Mieszkańcy posiadają relatywnie słabą świadomość narastania zagrożeń klimatycznych, nie widząc powiązania zmian klimatu z działaniami własnymi oraz z powodu niewystarczającej edukacji i upowszechnienia proekologicznych, codziennych działań i nawyków.

W działaniach publicznych większe znaczenie przywiązuje się do: tzw. zielonych zamówień publicznych, partnerstwa publiczno-prywatnego w działaniach prośrodowiskowych oraz uwzględniania w miejskich projektach inwestycyjnych analizy ryzyka klimatycznego (rezyliencji na zmiany klimatu).

Przewiduje się szybki wzrost zapotrzebowania na gromadzenie danych środowiskowych oraz wykorzystania systemów informatycznych do zarządzania. Prowadzenie polityki klimatycznej wymaga wykorzystania systemów informacyjnych (zbiorów danych i metod ich przetwarzania w celach zarządczych), w tym w zakresie zarządzania zielenią w mieście (optymalna lokalizacja i dobór gatunków), a także włączenie mieszkańców w zwiększanie zasobu zielonej infrastruktury.

Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wspiera samorządy zaangażowane w proces podnoszenia odporności miast w ramach Programu priorytetowego pn. „Adaptacja do zmian klimatu oraz ograniczanie skutków zagrożeń środowiska”, mającego na celu podniesienie poziomu ochrony przed skutkami zmian klimatu i zagrożeń naturalnych oraz poważnych awarii, usprawnienie usuwania ich skutków oraz wzmocnienie wybranych elementów zarządzania środowiskiem.

## **10. RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII PRZEMYSŁOWEJ**

Awarie lub katastrofy przemysłowe (tzw. nadzwyczajne zagrożenia środowiska) mogące wystąpić w transporcie towarowym albo na terenie zakładów wytwarzających lub wykorzystujących w produkcji i magazynujących niebezpieczne materiały i substancje chemiczne są najczęściej spowodowane błędem ludzkim. W dalszej kolejności powodowane są niedostatkami techniki lub technologii albo stanem technicznym instalacji. Zagrożenie o charakterze stałym, w zależności od nagromadzenia materiałów niebezpiecznych (pojemności: zbiorników, magazynów lub instalacji) ogranicza się do terenu zakładu, strefy przemysłowej (o ile została utworzona) lub występuje w rejonach bezpośrednio przyległych do tych zakładów. Ryzyko wystąpienia nadzwyczajnych zagrożeń środowiska w Szczecinie jest niewielkie, związane jest z kolejowym transportem towarowym i w niewielkiej dziedzinie: produkcji, składów i magazynów.

Na terenie miasta znajdują się zakłady przemysłowe, w których magazynowane są niebezpieczne substancje chemiczne, w tym Toksyczne Środki Przemysłowe (TSP). Zakłady przemysłowe magazynujące niebezpieczne substancje zlokalizowane są głównie na obszarze Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. i na terenie nadodrzańskim

w północnej części miasta. Wśród najważniejszych można wymienić: Terminal Przeładunkowy Zakładów Chemicznych BALTCHEM S.A., Fosfan S.A., Zakłady Mięsne AGRYF sp. z o.o., Baza Przeładunkowa Asfaltów i Olejów Transformatorowych NYNAS sp. z o.o.

Transport materiałów niebezpiecznych stwarza największe zagrożenie w przypadku obszarów gęsto zaludnionych, szczególnie w centrum miasta. Najbardziej zagrożone są trasy kolejowe i stacje na liniach kolejowych: Stargard-Police (linia przebiegająca przez centrum Szczecina) i linia kolejowa Mieszkowice-Szczecin Port Centralny, którymi transportuje się: paliwa, amoniak, kwas siarkowy czy kwas fosforowy. Do najbardziej zagrożonych stacji rozrządowych można zaliczyć: Szczecin Dąbie, Szczecin Port Centralny czy Szczecin Gumieńce. Transport drogowy, z wykorzystaniem cystern samochodowych z TSP, realizowany jest w ramach dwóch wariantów: na trasach długich dla zamówień jednorazowych, mniejszych od pojemności kolejowych (max. do 40 T.) i na trasach krótkich w obrocie hurtowym i jednostkowym do poszczególnych odbiorców.

STUDIUM-PROJEKT ROBOCZY-BRPM

## 9. INNOWACYJNE ROZWIĄZANIA W MIEŚCIE

W latach 2012-2020 miasto Szczecin podejmowało szereg przedsięwzięć w zakresie wdrażania inteligentnych i pilotażowych rozwiązań technologicznych w ramach koncepcji SMART CITY, mających na celu: wzmacnianie odporności miasta na zmiany klimatu, zwiększenie niskoemisyjności, energooszczędności, funkcjonalności miasta m.in. w zakresie transportu publicznego i indywidualnego, podniesienie jakości życia mieszkańców, wsparcie procesów rewitalizacyjnych w wybranych dzielnicach miasta oraz przeciwdziałanie procesom depopulacji i suburbanizacji.

Inteligentne rozwiązania inicjują jednocześnie zmiany strukturalne: społeczne (zachowania i potrzeby), technologiczne i organizacyjne. Są one realizowane głównie w dziedzinach takich jak: budownictwo, informacja i usługi, komunikacja, nauka i edukacja:

1. Innowacje w budownictwie mieszkaniowym i użyteczności publicznej, polegające na wdrażaniu projektów ukierunkowanych na energooszczędność, termomodernizację zasobu komunalnego i obiektów użyteczności publicznej, wspieraniu termorenowacji obiektów prywatnych; budowa nowych energooszczędnych obiektów oświatowych; zintegrowane rozwiązania energetyczne (elektryczne i termiczne); równoważenie produkcji energii odnawialnej i bilansów energetycznych budynków usług publicznych; programy polityki rodzinnej („Szczecin przyjazny rodzinie”), program zielone podwórka, przedogródki; programy mieszkaniowe celowane (mieszkania chronione, mieszkania dla absolwenta, medyków itd.)
2. E-usługi dla mieszkańców, obniżające transportochłonność i usprawniające przepływ informacji i usług m.in.: rozwój aplikacji smart np. Alert Szczecin, E-Cmentarze, Metropolitalny Portal Edukacyjny, Mobilna Karta Miejska Szczecin, e-Urząd i płatności on-line za czynności urzędowe; Portal Bezpieczni Razem; portal Szczecin.eu i Wiadomości Szczecin; Portal Systemu Informacji Przestrzennej Miasta Szczecin dla mieszkańców; sieciowe wypożyczalnie książek poza biblioteką przynależności czytelnika; budowa własnych sieci światłowodowych w mieście; e-Ośrodek; call center Urzędu Miasta; videotransmisje sesji rady miasta
3. Innowacje w zakresie zrównoważonego transportu, wprowadzono w kilku grupach działań:
  - a. *na rzecz podnoszenia jakości i bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego:* wprowadzenie systemu ITS (Inteligentny System Transportowy) - zarządzanie ruchem miejskim, przebudowa skrzyżowań, akomodacyjna sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniach; buspasy i wspólne przystanki tramwajowo-autobusowe; listwy LED przed przejściami dla pieszych, zintegrowane przystanki wyposażone w parkingi: Park&Ride, Kiss&Ride lub Bike&Ride
  - b. *telematyczne rozwiązania logistyczne,* zwiększające efektywność transportu publicznego - Centralny System Zarządzania Komunikacją Miejską, w tym System Optymalizacji Sieci Komunikacyjnej, System Zarządzania Flotą, System Lokalizacji Pojazdów Technicznych, wraz z aplikacjami umożliwiającymi otrzymywanie informacji na smartfona, bezgotówkowe płatności w transporcie; systemy kart miejskich (Szczecińska Karta Aglomeracyjna, Szczecińska Karta Turystyczna); elektroniczne bilety jednorazowe i okresowe zintegrowane z systemem Karty Strefowej w Strefie Płatnego Parkowania, usługę „Transport na żądanie”, uzupełniającą regularną komunikację miejską; nowoczesne technologie na przystankach autobusowych (Wi-Fi, zasilanie solarne); współdzielenie transportu publicznego z gminami ościennymi

- poprzez realizowanie umów komunikacyjnych z przyległymi gminami (Dobra, Police, Kołbaskowo, Gryfino (linia autobusowa nr 1 na trasie Szczecin-Gryfino-Dolna Odra)
- c. *rozwiązania obniżające emisyjność transportu* - wymiana wyeksploatowanego, tradycyjnego taboru autobusowego na elektryczny lub hybrydowy, miejski program elektromobilności, system S-Bike („rower miejski”); skutery i hulajnogi elektryczne; ekrany dźwiękochłonne, nowoczesne nawierzchnie, zielone torowiska
  - d. *rozwiązania podnoszące efektywność i niskoemisyjność transportu indywidualnego: carsharing*, stacje ładowania w mieście.
4. Rozwiązania w zakresie logistyki miejskiej - dywersyfikacja systemów i sposobów dostawy towarów dla odbiorców indywidualnych (paczkomaty, banki odbioru przesyłek i towarów, bezpośredni zakup z magazynu i dostawa do domu, itp.), usługa rower *cargo* do realizacji dostaw; *carsharing* i *carpooling* na terenie SOM; energooszczędne, inteligentne systemy załadunkowe; dostawy przez aplikacje np. UberEats i Glovo; wagi miejskie w ulicach w celu kontroli dopuszczalnych nacisków na oś pojazdów; sieć ekoportów w zarządzaniu odpadami komunalnymi
  5. Rozwiązania w zakresie adaptacji do zmian klimatu, wdrożenie pilotażowego monitoringu miejskiej wyspy ciepła pod kątem praktycznej realizacji Planu Adaptacji do zmian klimatu dla Szczecina; cykliczne pomiary zanieczyszczeń powietrza; videomonitoring przestrzeni miejskich oraz w budynkach użyteczności publicznej; wdrożenie Systemu informacji publicznej o warunkach pogodowych i nagłych zjawiskach; mapy awarii sieci infrastruktury); wdrożenie inteligentnych ulicznych systemów oświetleniowych; zastosowanie kogeneracji w ciepłownictwie; farmy fotowoltaiczne (Miedwie, Pompownia, oczyszczalnia ścieków Pomorzany), EcoGenerator
  6. Innowacje w nauce i edukacji, polegające na rozwijaniu nowoczesnych metod nauczania z wykorzystaniem narzędzi cyfrowych w procesie dydaktycznym, umożliwiającym prowadzenie zajęć w wirtualnej rzeczywistości (*WebQuest*; metody waloryzacyjne, projekt badawczy, gry dydaktyczne; nauczanie hybrydowe); Centrum E-learningu Akademii Morskiej w Szczecinie zapewniające dostęp do nowych technologii w nauce i w pracy dydaktycznej, międzynarodowy program IB PYP (*Primary Years Programme*) dla dzieci od 3 do 12 lat, rozwijający kreatywność, wrażliwość, odpowiedzialność oraz myślenie krytyczne
  7. Innowacje w badaniach naukowych, obejmują głównie nowoczesną infrastrukturę badawczą, umożliwiającą prowadzenie badań w sferze biogospodarki, gospodarki morskiej, inżynierii chemicznej, usług i innych, a także kształcenie przyszłych pracowników na europejskim poziomie (*Regionalne Centrum Innowacji i Transferu Technologii ZUT; Centrum Bioimmobilizacji i Innowacyjnych Materiałów Opakowaniowych (CBIMO) ZUT*). Rozwijane są inicjatywy klastrowe, prowadzące działania na rzecz łączenia nauki i biznesu we wspólnych działaniach projektowo-badawczych (Zachodniopomorski Klaster Chemiczny „Zielona Chemia” - Krajowy Klaster Kluczowy w Polsce, centra transferu wiedzy, technologii i innowacji, o funkcji ośrodka badawczo-rozwojowego, inkubatora przedsiębiorczości i placówki edukacyjnej (Centrum Transferu Wiedzy i Innowacji dla Sektora Usług Uniwersytetu Szczecińskiego (Service Inter-Lab) przy ul. Cukrowej 12; Centrum Transferu Wiedzy i Technologii US przy ul. Mickiewicza 64; Centrum Transferu Technologii Morskich Akademii Morskiej).
  8. Innowacje społeczne – Jadłodzielnia, dzielenie się dobrami np. “książka na wynos”, wymiana ubrań “Swap Party”, galeria “Szpargalek”, Szczecińska Liga Superbohaterów,



niezależne serwisy informacyjne (Infoludek.pl, wSzczecinie.pl; Wspieram.To (największy w Polsce serwis crowdfundingowy); platforma Pomagamy.im

9. Organizacja przestrzeni publicznej - "Katalog mebli miejskich miasta Szczecin", "Katalog nawierzchni miasta Szczecin" - narzędzia porządkujące przestrzenie publiczne w mieście i służące uzyskaniu spójności estetycznej.
10. Innowacje w sferze zarządzania miastem, w tym narzędzia finansowe, pozwalające na zintegrowane planowanie strategiczne i realizację inwestycji gminnych w obszarze funkcjonalnym - Zintegrowane Inwestycje Terytorialne; wdrożenie elektronicznego zasobu danych finansowych miasta - ZSI-FK, zawierającego agregowane dane finansowe i umożliwiający sprawne planowanie budżetowe, Centrum Usług Wspólnych; System Informacji Miejskiej (SIM).

STUDIUM-PROJEKT ROBOCZY-BPPM

## 10. STAN BAZY EKONOMICZNEJ

### 1. SFERA GOSPODARCZA, RYNEK PRACY I BILANS POTRZEB TERENOWYCH (ZAPOTRZEBOWANIE NA TERENY PRODUKCJI, SKŁADÓW I USŁUG)

#### 1.1. Rynek pracy i struktura gospodarcza Szczecina

W ujęciu historycznym Szczecin miał bardzo ograniczone warunki do rozwoju gospodarki z uwagi na status twierdzy (do 1872). Miasto liczyło niespełna 76 tys. mieszkańców. Dynamicznie zaczął rozwijać się przemysł oparty na surowcach lokalnych i w dziedzinach niewymagających bezpośredniego zaplecza naukowego, technicznego i technologicznego. Powstawały głównie miejsca pracy dla robotników w: stoczniach, cementowniach, papierniach, przemyśle włókienniczym i konfekcyjnym, hucie, zakładach chemicznych, produkcji maszyn do szycia, rowerów, samochodów i konstrukcji stalowych. W mieście o tradycjach garnizonowych powstawały głównie miejsca pracy dla robotników. Rozwój transportu kolejowego szczególnie kolei obwodowej, przebiegającej przez dzielnice: Pomorzany, Turzyn, Pogodno, Łękno, Niebuszewo, Dżetowo, Gołęcino, Goćław, Stołczyn i Skolwin przyczynił się do podniesienia atrakcyjności miasta i jego konkurencyjności.

W okresie powojennym polska administracja podjęła wyzwania modernizacji gospodarki miasta, podtrzymując robotniczy charakter Szczecina. Rozwijano przemysł: stocznioowy, odzieżowy, spożywczy, chemiczny (nawozowy), papierniczy, hutniczy i maszynowy wspierane przez rozwój uczelni technicznych i zaplecza badawczo-rozwojowego dla produkcji statków. Towarzyszyły tym procesom korzystne przemiany demograficzne - wzrost populacji w ciągu 40 lat do ponad 400 tys. mieszkańców.

Przebieg rozwoju Szczecina i kształtu jego struktury gospodarczej, w sytuacji przebudowy systemu polityczno-gospodarczego po 1989 roku skutkowało upadkiem lub likwidacją przedsiębiorstw państwowych, prowadząc do likwidacji głównie robotniczych miejsc pracy. Bliskość granicy w pierwszych, trudnych latach transformacji gospodarki, pozwoliła zachować miastu witalność dzięki aktywności lokalnych przedsiębiorców. Bardzo dynamicznie rozwinął się rynek usług i przygraniczny handel. W sferze produkcji nastąpiły równie dynamiczne zmiany: upadłości, likwidacje a także powstawanie nowych podmiotów. Przekształcenia te nie doprowadziły do odtworzenia wcześniejszej skali produkcji w ujęciu branżowym, jak i klas wielkości podmiotów. Istniejące warunki lokalizacyjne i majątkowe sprzyjają odtwarzaniu działalności o profilu zbliżonym do przedtransformacyjnego. Unowocześnienie gospodarki Szczecina wymaga kontynuacji przekształceń na rynku pracy, wzmocnienia powiązań i wsparcia w tworzeniu miejsc pracy w dziedzinach zaliczanych do zaawansowanej technicznie, technologicznie i organizacyjnie innowacyjnej gospodarki. Położenie Szczecina u ujścia Odry i w powiązaniu z Bałtykiem pozwala utrzymać gospodarkę morską i znaczenie Szczecina jako węzła w korytarzu transportowym na osi północ-południe oraz na osi Szczecin-Berlin.

Zwiększył się znacznie udział usług zarówno ogólnospołecznych, jak i związanych z obsługą podmiotów gospodarczych. Skutkowało to zmianami struktury rynku pracy, doprowadzając do powstania ponad 50 tys. podmiotów gospodarczych działających w skali mikro (do 9 zatrudnionych). Od 2009 roku obserwuje się szybko postępujące starzenie się populacji w wieku produkcyjnym, co w warunkach obserwowanego od 2015 roku przyspieszenia gospodarczego doprowadziło do spektakularnego spadku stopy bezrobocia.

W świetle obserwowanych trendów w bliskim i dalszym otoczeniu oraz aktualnego stanu gospodarki miasta do najważniejszych problemów mających wpływ na rynek pracy, należy zaliczyć pozyskiwanie nowych mieszkańców i pracowników. Rosnąca obecność nowej

niejednorodnej populacji będąca efektem rosnącej liczby imigrantów (aktualnie ok. 3% populacji, przy przewidywanym ich udziale w 2050 r. na poziomie co najmniej 12%) może skutkować zaburzeniami integracji i identyfikacji lokalnej. Już obecnie notowany jest spadek liczby ludności stałej i coraz bardziej niekorzystna struktura wiekowa (populacja poprodukcyjna rośnie i stanowić będzie, co najmniej 1/3 ludności).

Migracja wewnątrzmijska i do obszaru funkcjonalnego prowadzi do wyludniania się centrum, przy jednoczesnym oczekiwaniu wyposażenia przedmieść w odpowiednią infrastrukturę usługową i techniczną. Pochodną struktury gospodarczej, odziedziczonej z okresu przed 1989 r. jest częściowe niedostosowanie zasobów pracy do potrzeb unowocześniającej się gospodarki, m.in. z powodu wysokiej mediany wieku pracowników i niedostosowania ich kwalifikacji do nowych i szybko zmieniających się potrzeb rynku.

W relacji do dużych przedsiębiorstw, zbyt dużo jest firm mikro (do 9 zatrudnionych), a zbyt mało małych (do 50 zatrudnionych) i średnich. W tej sytuacji, kluczowe dla kontynuacji wzrostu gospodarczego jest zwiększanie udziału w rynku dużych (powyżej 250 zatrudnionych) i wielkich przedsiębiorstw (powyżej 500 i 1000 zatrudnionych), poprzez łańcuchy zależności stworzą one warunki do powstawania podmiotów z niższych klas.

W Szczecinie, w 2019 roku funkcjonowało ogółem ponad 69 tys. podmiotów. W okresie ostatnich blisko trzydziestu lat zlikwidowana została praktycznie własność państwowa. Wzrost liczby firm ogółem wynika z bardzo wysokiej aktywności mieszkańców (mierzonej liczbą podmiotów na 1000 mieszkańców), wzrosła głównie liczba firm mikro. Nastąpił prawie dziewięciokrotny wzrost liczby spółek typu joint venture. Liczba firm działających na prawie spółek handlowych (głównie spółki akcyjne i spółki z o.o.) wzrosła ponad osiem razy. Na uwagę zasługuje również aktywność mieszkańców w sferze organizacji pozarządowych - w tej grupie wzrost jest blisko stukrotny.

**Tabela nr 1. Zestawienie porównawcze – zmiany w okresie dwudziestolecia: 1991-2010-2019**

Wyszczególnienie	1991	2010	2019
LICZBA Firm ogółem	26133	65 761	69163
<b>STRUKTURA firm:</b>			
Sektor publiczny	525	1 796	1689
Sektor prywatny	<b>25608</b>	<b>63 965</b>	<b>66285</b>
spółki joint ventures	202	1 955	1838
mikro (do 9 zatrudnionych)	24031	47 880	66939
Przedsiębiorstwa państwowe	135	5	2
zakłady fundacji	6	176	540
sektor prywatny - stowarzyszenia i organizacje społeczne	0	1102	1441
sektor prywatny - spółki handlowe	1002	6 639	8647
Bezrobocie [%]	7	9,6	2,4

Zródło: Urząd Statystyczny w Szczecinie, dostęp: 16/04/2020.

Liczba pracujących ogółem w mieście w 2017 r., w których są ujęci pracownicy sieci handlowych to 172 102 osób<sup>22</sup>, z czego 118 473 osób<sup>23</sup> to zatrudnieni łącznie z rolnictwem

<sup>22</sup> Bez pracujących w jednostkach budżetowych działających w zakresie obrony narodowej i bezpieczeństwa publicznego.

<sup>23</sup> Bez pracujących w jednostkach budżetowych działających w zakresie obrony narodowej i bezpieczeństwa publicznego i duchownych.

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**

indywidualnym i pracującymi w organizacjach, fundacjach, związkach, bez podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących do 9 osób (w 2018 r. było to 121,6 tys. osób).

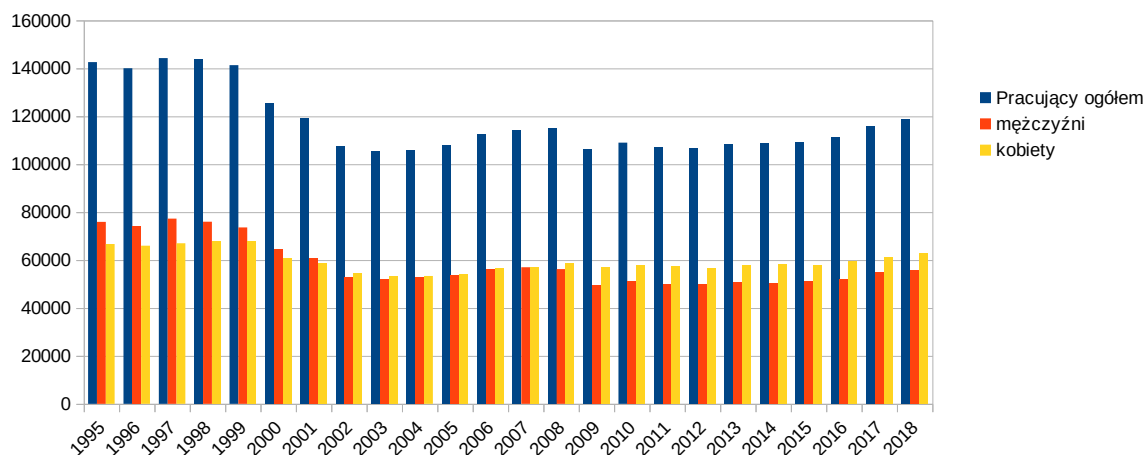
**Tabela nr 2. Liczba podmiotów gospodarczych w sekcjach PKD 2007**

Szczecin	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ogółem	64373	65761	65134	66106	67292	67316	67989	68839	69769	69055	69 163
Sekcja A	384	408	399	412	433	380	381	397	396	385	395
Sekcja B	35	34	37	38	39	37	38	39	38	33	30
Sekcja C	5061	5178	5152	5280	5425	5442	5516	5534	5676	5452	5 502
Sekcja D	156	175	202	229	298	320	339	359	358	352	366
Sekcja E	133	139	134	151	159	164	173	167	169	155	159
Sekcja F	7501	7693	7712	7878	7853	7701	7764	7868	8025	8033	8 371
Sekcja G	16021	16198	15654	15528	15494	15246	15058	14843	14602	13753	12 875
Sekcja H	5375	5309	5066	4986	4950	4821	4841	4882	4993	4976	4 929
Sekcja I	1814	1872	1880	1916	1949	1975	2007	2030	2026	2044	2 072
Sekcja J	1642	1791	1872	1983	2133	2314	2414	2572	2697	2874	3 009
Sekcja K	2317	2344	2283	2212	2265	2189	2122	2072	2056	2009	1 958
Sekcja L	4492	4624	4735	4770	4862	4931	5018	5126	5280	5330	5 426
Sekcja M	6921	7129	7091	7210	7420	7549	7728	7964	8093	8184	8 153
Sekcja N	2255	2303	2332	2401	2563	2634	2679	2771	2789	2810	2 882
Sekcja O	108	106	104	102	102	101	103	103	102	101	102
Sekcja P	1622	1698	1733	2040	2115	2105	2121	2116	2096	2177	2 230
Sekcja Q	4069	4171	4167	4247	4387	4484	4640	4768	4879	5009	5 148
Sekcja R	963	968	968	991	1014	1018	1027	1054	1082	1062	1 052
Sekcje S i T	3498	3615	3607	3726	3825	3898	3954	3991	4138	3983	4 107
Sekcja U	6	6	6	6	6	7	7	6	6	6	5

Źródło: Bank Danych Lokalnych, dostęp: 17/04/2020.

W ciągu ostatnich 24 lat, po okresie spadku zatrudnienia do 2000 roku i wzrastającej liczbie bezrobotnych, sytuacja na rynku pracy systematycznie poprawiała się, aż do kryzysu w roku 2008. Po okresie stagnacji wzrost zatrudnienia następuje od roku 2015. Stopa bezrobocia spadła do nienotowanego wcześniej poziomu 2,4%. Wskazuje to na deficyt siły roboczej, co potwierdzają dane o szybkim wzroście populacji ludności czasowej, w której coraz większą grupę stanowią imigranci. Zmianom struktury zatrudnienia towarzyszy zmiana struktury i liczby podmiotów gospodarczych. Proces ten zilustrowano prezentując zmianę liczby podmiotów w sekcjach PKD oraz zmianę procentową tych podmiotów w okresie ostatnich 11 lat.

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**

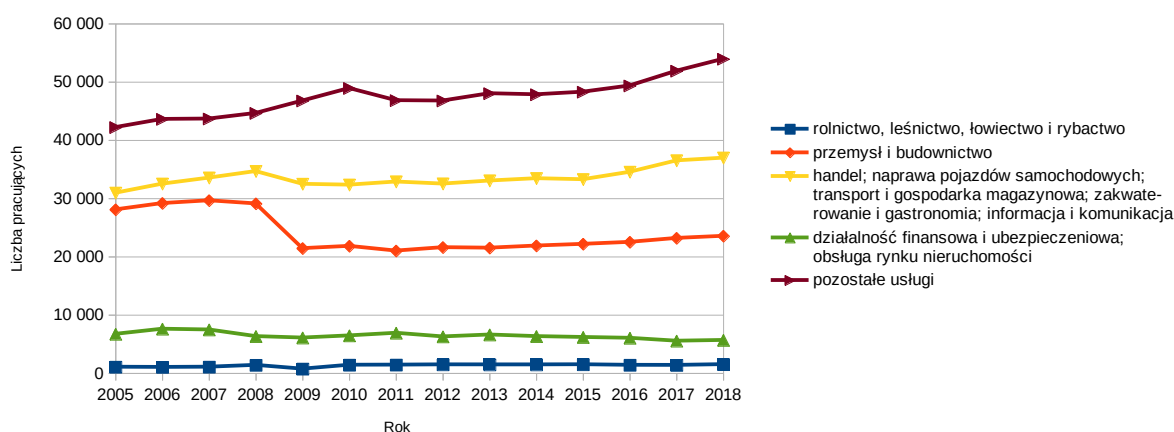


Źródło: BDL, dostęp: 16/04/2020. Dane dotyczą zatrudnienia w firmach zatrudniających powyżej 9 zatrudnionych.

Zmiany struktury gospodarki są korzystne: rośnie liczba osób zatrudnionych w usługach, w tym w usługach świadczonych na rzecz ludności w opiece zdrowotnej i pomocy społecznej oraz edukacji; spada natomiast liczba zatrudnionych w przemyśle i budownictwie przy równoczesnym wzroście liczby podmiotów, co można zinterpretować jako wzrost wydajności pracy na jednego zatrudnionego, świadczący o unowocześnianiu się gospodarki.

Podstawowe ograniczenia rynku pracy wynikają z obecnej struktury wielkości podmiotów. Dominują podmioty mikro i małe, w części powstałe na bazie zlikwidowanych lub sprywatyzowanych zakładów państwowych. W warunkach trwającej wciąż transformacji gospodarki miasta i obserwowanej, korzystnej dywersyfikacji rynku pracy powstały różne organizacje przedsiębiorców (np. izby przemysłowe) i zawiązki klastrów, które ze względu na krótki okres ich funkcjonowania są w fazie organizacji i konsolidacji.

Struktura zatrudnienia



Źródło: BDL, dostęp: 17/04/2020.

Analizując stan i strukturę gospodarki miasta wykonano także analizy przestrzennego rozmieszczenia przedsiębiorstw począwszy od podmiotów mikro do dużych. Na mapie nr 1 poniżej zilustrowano rozkład przestrzenny przedsiębiorstw zatrudniających 10 i więcej pracowników z uwzględnieniem klas ich wielkości. Dane z rejestru REGON po uwzględnieniu

danych o zatrudnieniu pozwoliły zobrazować na mapie rynek pracy ogółem, w podziale na osiedla i w rejonach komunikacyjnych. Wykonano także analizę przestrzennych zależności pomiędzy obszarami produkcji i składów oraz usług, uzbrojenia tych obszarów w infrastrukturę inżynierską i komunikacyjną. Przedmiotem analiz były także obszary styku funkcji chronionych z obszarami będącymi, zgodnie z mapą użytkowania, obszarami produkcji, składów i usług. Brano pod uwagę rezerwy terenowe dedykowane w obecnie obowiązującym Studium działalności komercyjnej i z przeznaczeniem na cele ogólnospołeczne.

**Tabela 3. Liczba osób zatrudnionych ogółem w podmiotach zatrudniających 10 i więcej pracowników**

Powiat m. Szczecin	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ogółem	107480	110918	109025	108622	110622	110962	111379	113821	118473	121609
Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	741	1416	1428	1477	1468	1474	1492	1399	1381	1 510
Przemysł i budownictwo	21424	21820	21002	21591	21501	21876	22166	22497	23177	23 542
Handel; naprawa pojazdów samochodowych; transport i gospodarka magazynowa; zakwaterowanie i gastronomia; informacja i komunikacja	32476	32329	32865	32516	33039	33443	33262	34537	36491	36 959
Działalność finansowa i ubezpieczeniowa; obsługa rynku nieruchomości	6079	6444	6902	6268	6597	6330	6172	6040	5541	5 668
Pozostałe usługi	46760	48909	46828	46770	48017	47839	48278	49312	51883	53 930

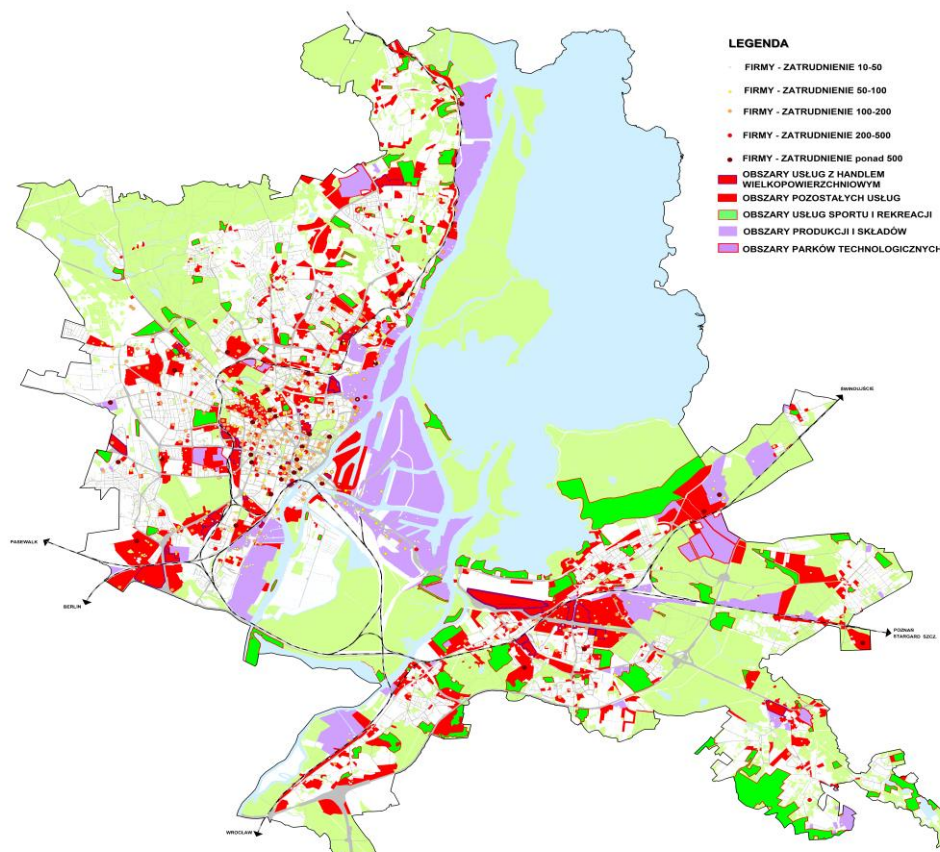
Źródło: BDL, dostęp: 17/04/2020.

Analizą przestrzennego rozkładu firm i siły roboczej objęto populację aktywnych jednostek gospodarczych (firm) wyodrębnionych spośród wszystkich jednostek zarejestrowanych w Szczecinie w systemie REGON.

Analiza map przestrzennej koncentracji przedsiębiorstw w Szczecinie pozwala sformułować następujące wnioski:

1. Nie ma wyraźnego rozdziału pomiędzy miejscem prowadzenia działalności gospodarczej, a miejscem zamieszkania. Działalność nieuciążliwa (w odbiorze społecznym i w kategoriach prawnych) jest lokowana również w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej.
2. Średnia gęstość rozmieszczenia firm odnoszona do liczby mieszkańców jest podobna w całej aglomeracji, o czym rozstrzygają firmy mikro. Im większa gęstość zaludnienia, tym więcej firm mikro. Nie można wskazać obszarów, które wyróżnia ponadprzeciętna aktywność mieszkańców na tle pozostałych. Sytuacja ta odzwierciedla strukturę gospodarki zdominowaną przez firmy mikro. Firmy zatrudniające powyżej 10 pracowników koncentrują się w śródmieściu i w rejonie wielkich osiedli mieszkaniowych Prawobrzeża.
3. Tereny produkcji i składów oraz usług wskazane w polityce przestrzennej miasta, w znacznej części wykorzystywane są ekstensywnie lub stanowią rezerwę dla nowej lub przenoszonej działalności gospodarczej. Tereny te wykorzystywane są również przez firmy posiadające swoją siedzibę poza tymi obszarami, co ze względu na brak odpowiednich informacji nie mogło być uwzględnione.

**STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**



Mapa nr 1. rozkładu przestrzennego podmiotów gospodarczych w Szczecinie. Oprac. wł. na podstawie rejestru REGON, z uwzględnieniem klas wielkości podmiotów w podziale na klasy pod względem wielkości zatrudnienia.

Ważnym elementem rozwoju Szczecina jest współpraca z samorządami w obszarze metropolitalnym, w tym wspólna promocja ofert inwestycyjnych. Uzasadnieniem dla takich działań jest również brak możliwości lokowania w granicach Szczecina produkcji wymagającej dużych terenów (50 ha i więcej), które to możliwości oferują tylko parki przemysłowe w SOM.

**Tabela nr 4. Jednostki gospodarcze w Szczecinie według klas wielkości**

Klasy wielkości	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ogółem	65761	65134	66106	67292	67316	67989	68839	69769	69055
0 - 9	63286	62656	63655	64808	64824	65496	66341	67280	66765
10 - 49	1998	2006	1993	2035	2046	2051	2065	2063	1875
50 - 249	407	405	395	386	384	380	373	366	355
250 - 999	59	56	53	52	51	52	50	50	50
1000 i więcej	11	11	10	11	11	10	10	10	10

Źródło: Bank Danych Lokalnych, dostęp: 18/04/2020.

Koncentracja działalności produkcyjnej w Szczecinie i w granicach SOM ma ważne znaczenie dla rozwoju lokalnego rynku pracy. Sfery B&R oraz szczecińskiego ośrodka akademickiego to

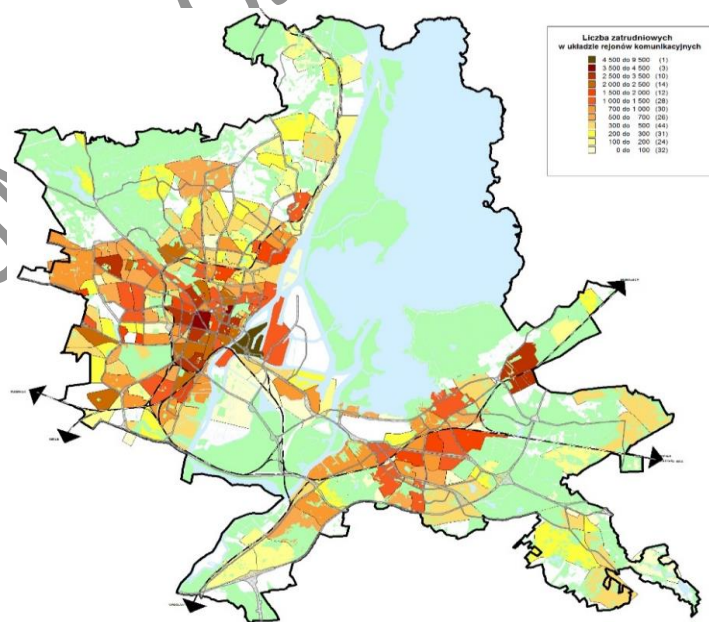


klustry działające w regionie, i chociaż są w początkowym stadium wzrostu, stają się ważnym narzędziem realizacji strategii Szczecina i zwiększania funkcjonalno-przestrzennej spójności SOM.

W wyniku współpracy przedsiębiorców, szkół wyższych i samorządów powstało wiele inicjatyw klastrowych. W regionie funkcjonuje aktualnie 17 klastrów i inicjatyw klastrowych<sup>24</sup>:

- Zachodniopomorski Klaster Spożywczy (Szczecin)
- Szczeciński Klaster Meblowy (Szczecinek)
- Klaster Chemiczny Zielona Chemia (Szczecin)
- Zachodniopomorski Klaster Morski (Szczecin)
- Zachodniopomorski Klaster Budowlany (Szczecin)
- Zachodniopomorski Klaster Medyczny i Synergia (Szczecin)
- Bałtycki Klaster sEaNergia (Kołobrzeg)
- Polski Klaster Żeglarski (Szczecin)
- Klaster Morski Pomorza Zachodniego (Szczecin)
- Transgraniczny Klaster Szlak wodny Berlin-Szczecin-Bałtyk (Szczecin)
- Klaster Firm Informatycznych - Klaster ICT Pomorze Zachodnie (Szczecin)
- Zachodniopomorski Klaster Przemysłów Kreatywnych (Szczecin)
- Klaster Metalowy Metalika (Szczecin)
- Centrum Klasteringu (przy RCIiT w Zachodniopomorskim Uniwersytecie Technologicznym w Szczecinie)
- Klaster eBiznesu Pomorza Zachodniego (handel elektroniczny) (Goleniów)
- Zachodniopomorski Klaster Wsparcia Rozwoju i Biznesu (PIG) (Szczecin)
- Klaster Praktyki Zarządzania Procesowego (PIG).

Mapa 8. Rozmieszczenie miejsc pracy w rejonach komunikacyjnych.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Rejestru REGON i danych o zatrudnieniu.

<sup>24</sup> Więcej: <http://eregion.wzp.pl/obszary/klustry>.

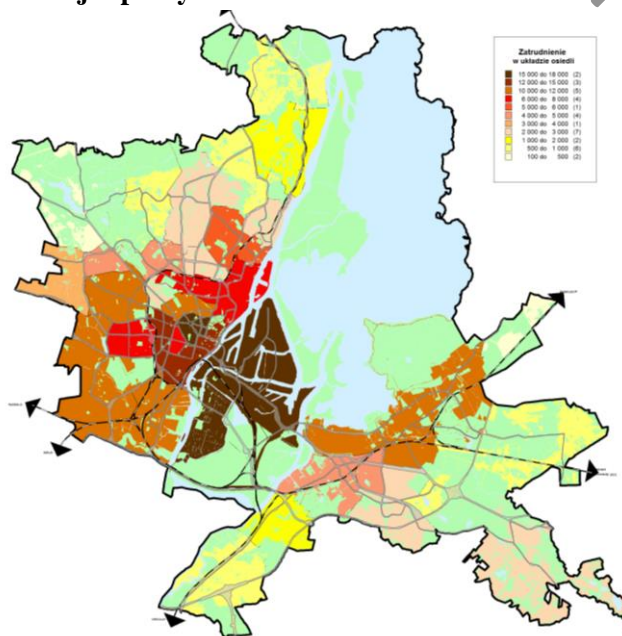


Zachodniopomorskie firmy mają wysoki potencjał kooperacyjny. Dominacja w strukturze podmiotów gospodarczych mikro- i małych przedsiębiorstw oraz brak stabilizującego wpływu średnich i dużych firm na lokalny i regionalny rynek pracy nie sprzyja tworzeniu silnych powiązań współpracy i struktur klastrów.

Analiza przestrzennego rozmieszczenia podmiotów o obecnej lub potencjalnej przynależności do klastrów prowadzi do wniosków:

1. Firmy o profilu działalności mieszczącym się w formule klastra rozmieszczone są w przestrzeni w sposób swobodny, tylko w przypadku klastra morskiego znaczna część firm średnich i dużych zlokalizowana jest na terenach mających powiązania z wodą, w obszarach produkcji i składów, w granicach Portu Morskiego Szczecin-Świnoujście.
2. Branże gospodarki, w których działają klastry reprezentowane są przez podmioty, których oddziaływanie na otoczenie (tereny mieszkaniowe lub tereny przyrodnicze) nie rodzi konfliktów, podmioty duże zlokalizowane są na terenach przemysłowych lub portowych.

Mapa 9. Rozmieszczenie miejsc pracy w osiedlach.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Rejestru REGON i danych o zatrudnieniu.

Szczecin posiada w swojej ofercie wolne tereny inwestycyjne, w których mogą osiedlać się firmy produkcyjne, jedynym ograniczeniem może być wielkość działki. (i znaczące negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym na warunki życia ludzi.

Nie zidentyfikowano klastrów zorientowanych na wspólne działanie międzybranżowe (rozproszone lub ograniczone do konkretnego obszaru), co mogłoby poprzez znacznie szersze i zintegrowane podejście biznesowe wzmacniać pozycję rynkową szczecińskich (działających na obszarze SOM) przedsiębiorstw i ich innowacyjności, służąc w ten sposób również promocji i pozycjonowaniu Szczecina.

Analiza przestrzennego rozmieszczenia miejsc pracy w osiedlach wskazuje na ich koncentrację w obszarze śródmiejskim, jak również w obszarach intensywnego zagospodarowania w obrębie dzielnic (np. osiedla spółdzielcze). Przedstawienie rozkładu

miejsc pracy w rejonach komunikacyjnych uwypukla specyfikę rozkładu miejsc pracy w ramach osiedli obszaru śródmiejskiego, ich koncentrację w konkretnych rejonach komunikacyjnych w mieście. Dane o rozmieszczeniu siły roboczej są wykorzystywane w prognozach komunikacyjnych.

STUDIUM-PROJEKT ROBOCZY-BPPM

## 11. HANDEL I WIELKOPOWIERZCHNIOWE OBIEKTY HANDLOWE

### 11.1. Usługi handlu, charakterystyka ogólna

Zagadnienie kształtowania sieci handlowej sprowadzone jest w Ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w części dotyczącej kształtowania polityki przestrzennej, do wyznaczenia na mapie KIERUNKÓW obszarów rozmieszczenia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup>.

Problematyka handlu jest segmentem bilansowania zapotrzebowania na usługi. Miasto cechuje zróżnicowane rozmieszczenie obiektów handlowych., Tylko 60% obiektów obsługuje populację trzy tysiące i więcej mieszkańców. Obiekty zlokalizowane peryferyjnie lub przy granicy miasta, dzięki dostępności transportem publicznym i prywatnym, powstały z uwzględnieniem obsługi mieszkańców gmin ościennych. Niektóre wyposażone w przestrzenie wspólne i zróżnicowaną ofertę usługowo-handlową współtworzą sieć lokalnych centrów usługowych. Dodatkowa analiza powierzchni obiektów o przeznaczeniu handlowo-usługowym w Szczecinie przeprowadzona na podstawie ewidencji gruntów i budynków prowadzi do następujących wniosków:

1. W Szczecinie ma miejsce bardzo duże zróżnicowanie dostępności powierzchni handlowo-usługowych dla mieszkańców, od 0,29 m<sup>2</sup>/mieszk. do 32,30 m<sup>2</sup>/mieszk.
2. Przeciętnie w mieście na mieszkańca przypada 4,52 m<sup>2</sup> (brutto) powierzchni handlowo-usługowych. Pozwala to szacować zapotrzebowanie na tę powierzchnię w obszarach rozwoju zabudowy na około 406,8 tys. m<sup>2</sup> powierzchni zabudowy, co odpowiada ok. 101,7 ha terenów przeznaczanych na ten cel.
3. Mediana dla powierzchni zabudowy budynkami handlowo-usługowymi wynosi 1,85 m<sup>2</sup>/mieszkańca.

Prywatny charakter handlu i jego specyfika (konkurowanie o klienta przez sieci handlowe korzystającego coraz częściej z innych form handlu) powodują, że co do zasady usługi handlu nie powinny być limitowane poprzez arbitralne wskazywanie konkretnych lokalizacji, tym bardziej, jeśli miałyby to dotyczyć obiektów o niewielkich powierzchniach sprzedaży. Małe obiekty handlu detalicznego powinny powstawać na zasadach komercyjnych w oparciu o doświadczenie i wiedzę przedsiębiorców o specyfice rynku i zachowaniach klientów. Dostrzegając deficyt dostępności usług handlu, w obszarze miasta limituje się ich lokalizacje tylko w ograniczonym zakresie, utrzymując już istniejące, ukształtowane obszary koncentracji handlu i usług, albo wskazując obszary, gdzie w ramach rozwoju zabudowy celowe jest wykreowanie lokalnego centrum handlowo-usługowego. Lokalizacja nowych, mniejszych jednostek handlu i usług zawsze będzie pochodną popytu generowanego przez obszar zabudowy i jego bliskie otoczenie, a nie tylko wielością możliwości lokalizacyjnych. Potwierdza to praktyka urbanistyczna, tj. doświadczenie wynikające z dwóch poprzednich okresów realizacji polityki przestrzennej Szczecina, Studium z lat 2007 i 2012.

W przypadku jednostek handlu o dużej skali działania, obsługujących bardzo dużą populację klientów, mamy do czynienia z tzw. wielkopowierzchniowymi obiektami handlowymi (WOH), o których lokalizacji rozstrzyga się w polityce przestrzennej.

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**

**Tabela nr 5. Zestawienie powierzchni zabudowy o charakterze handlowo-usługowym w osiedlach Szczecina, na podstawie ewidencji gruntów i budynków (stan na koniec 2019 r.)**

NAZWA	Mieszkańcy ogółem	Gęstość zaludnienia	Powierzchnie zabudowy handlowo-usługowej	Handel na mieszkańca
Podjuchy	8314	1621	14721	1,77
Słoneczne	12529	8762	82555	6,59
Wielgowo-Sławociesz-Zdunowo	3904	300	2260	0,58
Załom-Kasztanowe	834	190	1233	1,48
Zdroje	8324	1297	64608	7,76
Kijewo	3429	864	8761	2,55
Majowe	7085	3729	123194	17,39
Dąbie	12690	157	120427	9,49
Żydowce-Klucz	2239	217	2752	1,23
Bukowe-Kłęskowo	14195	3093	10429	0,73
Płonia-Śmierdnica-Jezierzyce	4016	233	21644	5,39
Golecino-Gocław	3048	298	5641	1,85
Niebuszewo	16885	10359	30663	1,82
Warszewo	10930	1508	16430	1,50
Żelechowa	14384	3765	28331	1,97
Skolwin	2922	232	850	0,29
Stołczyn	4189	334	4882	1,17
Bukowo	4619	960	4857	1,05
Centrum	15794	15334	225721	14,29
Drzetowo-Grabowo	22341	5714	22603	1,01
Niebuszewo-Bolinko	19674	10991	25518	1,30
Nowe Miasto	8208	4717	43452	5,29
Stare Miasto	4073	3703	27944	6,86
Turzyn	17534	11168	115595	6,59
Śródmieście-Północ	8807	6246	12714	1,44
Śródmieście-Zachód	13246	24992	20763	1,57
Łęknio	3074	3074	6175	2,01
Międzyodrze-Wyspa Pucka	887	28	28651	32,30
Arkońskie-Niemierzyn	11245	4427	24394	2,17
Gumieńce	22042	2115	168625	7,65
Głębokie-Pilchowo	1152	92	1363	1,18
Osów	4366	536	2081	0,48
Pogodno	23176	5531	21117	0,91
Zawadzkiego-Klonowica	11472	7261	12135	1,06
Świerczewo	15259	6254	50960	3,34
Krzekowo-Bezrzecze	4443	1163	25225	5,68
Pomorzany	19455	2760	145018	7,45

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**

**11.2. Istniejące wielkopowierzchniowe obiekty handlowe**

Zestawienie istniejących wielkopowierzchniowych obiektów handlowych obrazuje ich koncentrację przestrzenną.

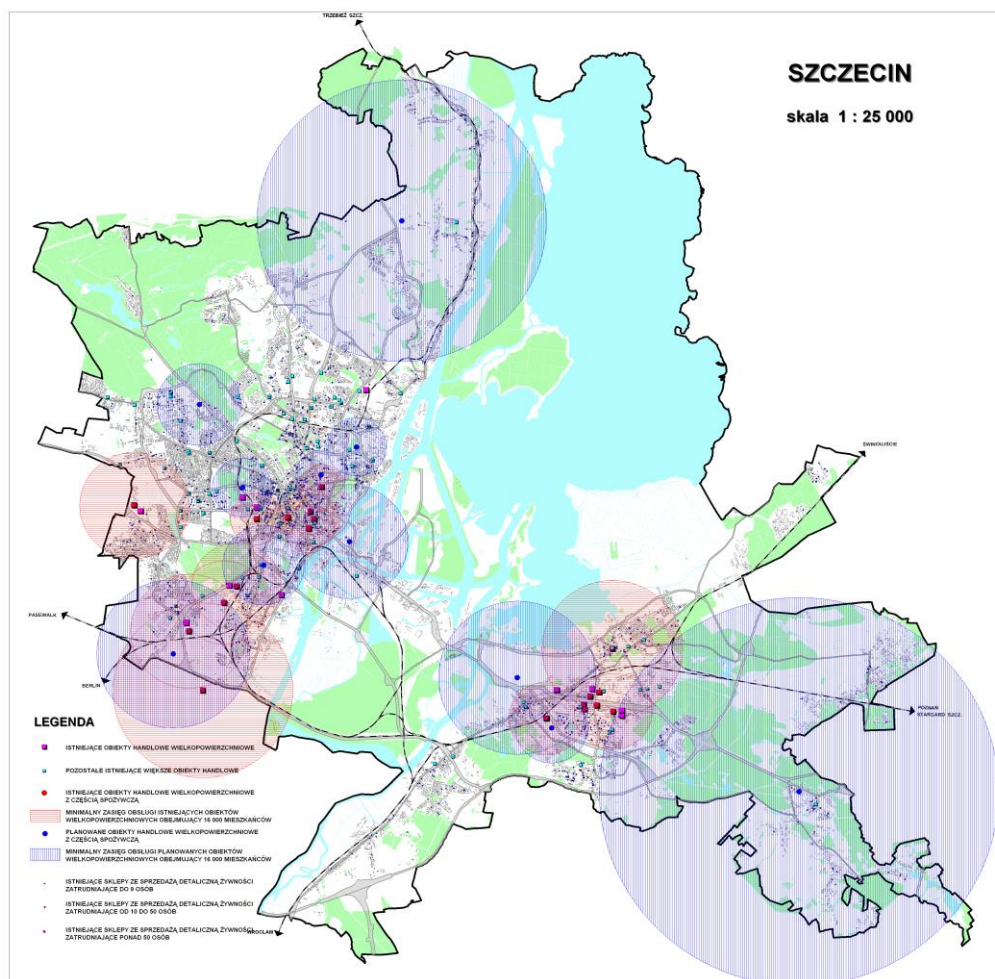
**Tabela nr 6. Istniejące WOH w Szczecinie - stan 2019**

Lp.	Nazwa	Adres	Rodzaj	Pow. działki [m <sup>2</sup> ]	Pow. zabudowy [m <sup>2</sup> ]
<b>Śródmieście - Zachód</b>					
1	Ster - Castorama	ul. Ku Słońcu	CH - galeria	124 455	Ster - 35 282, Castorama - 13 358
2	Makro	ul. Południowa	CH - wielobranżowe	71 831	Makro - 19 961
3	Castorama	ul. Południowa	CH - budowlane	23 678	Castorama - 11 586
4	Molo - Komfort	ul. Milczańska - Białowieska	CH	60 936	Molo - 24 486 Komfort - 2 922
5	Tesco	ul. Milczańska - Białowieska	CH	44 757	Tesco - 11 897
6	Carrefour – Turzyn	ul. Boh. Warszawy - 26 Kwietnia	CH - galeria	89 756	Carrefour – 23191
7	Turzyn II	ul. Boh. Warszawy - 26 Kwietnia	CH	25 050	8 625
8	Węglobud	ul. Boh. Warszawy - 26 Kwietnia	CH - budowlane	17 738	4 412
9	Domar	ul. Twardowskiego	CM	22 256	6 653
10	Platan	ul. Jagiellońska	CM	10 421	3 686
11	Helios	ul. Krzywoustego	CH - galeria	3 567	3 658
12	Kaskada	ul. Bałuki	CH - galeria	22 039	21 600
13	Posejdon	ul. Niepodległości - Partyzantów	CH - galeria	7 036 (teren elementarny)	6 663
14	Galaxy	ul. Wyzwolenia - Malczewskiego	CH - galeria	30 678	28 335
15	Fala	ul. Wyzwolenia	CH - galeria	4 442	4 442
<b>Północ</b>					
16	Leroy Merlin	ul. Obotrycka	Market budowlany	30038	9219
17	Dom Handlowy „Odzieżowiec”	Al. Niepodległości 18-22	Centrum handlowo-usługowe	2844	2264
18	Sklep Meblowy „Domar” Materiały budowlane „Bechcicki”	ul. Tama Pomorzańska 17c	Centrum handlowo-usługowe	11445	4844
<b>Prawobrzeże</b>					
19	Top Shopping	ul. Hangarowa 13	CH - meblowe	75 540	11 091
20	Wiosenna Struga	ul. A. Struga 29	CH	86 194	15 784
21	Gryf	ul. A. Struga 31	CH - galeria	163 971	53 219
22	Outlet Park	ul. Struga 42	CH - galeria	67 524	32 720
23	Auchan	ul. Struga 36	CH	33 881	12 814
24	Słoneczne	ul. Struga 18	CH	7 682	2 948
25	Helios	ul. Rydla 52	CH	31 139	9 874
26	Selgros	ul. Walecznych 67	CH - częściowo niezrealizowane	125 536	16 192

\* CH- centrum handlowe; CM – centrum meblowe

Korzystne zmiany formuły handlu prowadzonego przez kupców i właścicieli małych sklepów, współpracujących w formule targowiska lub podobnej, na zorganizowaną w obiekcie, są reprezentowane przez: kompleks handlowo-usługowy KUPIEC z kinem HELIOS, w miejsce parterowych pawilonów handlowych; centrum handlowo-usługowe TURZYN II wraz z zapleczem parkingowym, na miejscu targowiska. Transformacje te były również korzystne z punktu widzenia jakości przestrzeni miejskiej (publicznej), krajobrazu miejskiego i dostępności oraz oferty handlu i usług dla mieszkańców.

Mapa nr 10. Istniejące WOH w Szczecinie - stan 2019.



Źródło: oprac. wł.

### 11.3. Targowiska

Targowiska pełnią w Szczecinie rolę lokalnych, osiedlowych centrów handlowo-usługowych. Mają duże znaczenie, szczególnie w zakresie drobnego handlu owocowo-warzywnego, zdrowej żywności, obuwiem i odzieżą, artykułami użytkowymi (tekstylne, chemiczne), a także gastronomii i drobnych usług dla mieszkańców, niedostępnych w handlu sieciowym i wielkopowierzchniowym.

Jakość przestrzeni sprzedażowej targowisk jest coraz wyższa. Rozstrzygnięcie o dalszym funkcjonowaniu targowisk, ich przeniesieniu, albo likwidacji uzależnia się od: zmiany rozmieszczenia ludności związane z rozwojem zabudowy i migracjami, przekształcenia

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN  
TOM I UWARUNKOWANIA – CZ. I, CZ. II.**

układu komunikacyjnego i lokalizacji węzłów przesiadkowych, zmiany rozkładu przestrzennego miejsc pracy, konkurencyjności handlu detalicznego oraz zmiany zwyczajów klientów, (np. zakupy przez Internet, dostawy do domu). Lokalizacja części targowisk ma charakter tymczasowy.

**Tabela nr 7. Targowiska działające w Szczecinie - stan 2019**

Lp.	Nazwa	Adres	Pow. działki [m <sup>2</sup> ]	Uwagi
<b>Śródmieście - Zachód</b>				
R-1	Turzyn - rynek	ul. Bohaterów Warszawy	12 896	Istniejący rynek do zachowania – pierwszy w Szczecinie ryneček z długą historią i tradycją, obecnie zadaszony, uregulowany
R-2	Pogodno - rynek	ul. Mickiewicza	5982	Istniejący rynek do zachowania
R-3	Manhattan - rynek	ul. Staszica	13 226	Funkcjonuje, do całościowej lub częściowej likwidacji (zlokalizowany jest w terenie przeznaczonym na drogę)
R-4	Kilińskiego - rynek	ul. Wyzwolenia	4353	Istniejący rynek do zachowania,
R-5	Zawadzkiego - rynek	ul. Zawadzkiego	3126	Istniejący rynek do zachowania
<b>Północ</b>				
R-6	Centrum Handlowe Wilcza	ul. Wilcza	5135	Istniejący rynek do zachowania
<b>Prawobrzeże</b>				
R-7	Podjuchy	Plac Wolności 1-2	5000	Istniejący rynek do relokacji poza teren przeznaczony na drogę
R-8	Zdroje (Lidl)	ul. Młodzieży Polskiej 26b	6140	Funkcjonujące
R-9	Słoneczne - Jasna	ul. Jasna 15	4197	Funkcjonujące
R-10	Słoneczne (Helios)	ul. Rydła 50-51	3458	Funkcjonujące
R-11	Dąbie	ul. Dziennikarska 15	2551	Zlikwidowany, przewidziana relokacja w rejon ul. Chorwackiej

\* TM - targowisko miejskie

**Tabela nr 9. Przenoszone targowiska miejskie**

P15	Targowisko Dąbie	ul. Chorwacka, ul. Helska	Targowisko miejskie	4600
P16	Targowisko Podjuchy	ul. Metalowa	Targowisko miejskie	6000

Targowiska pełnią istotną rolę w zakresie obsługi mieszkańców prawobrzeżnych osiedli mieszkaniowych. Nowe lokalizacje targowisk przenoszonych są łatwo dostępne, bez bezpośredniego sąsiedztwa z zabudową mieszkaniową, co umożliwi wprowadzenie zróżnicowanej oferty handlu i usług, w tym sprzedaży sezonowych produktów spożywczych bezpośrednio od lokalnego producenta w formule dogodnej dla klienta.



**SYNTEZA UWARUNKOWAŃ  
I  
DIAGNOZA  
Z  
ATLASEM MAP SZCZECINA**

STUDIUM - PROJEKT PROBOCZY-BPPM



## CZĘŚĆ III – SYNTEZA UWARUNKOWAŃ I DIAGNOZA

Ilustrację tekstu Syntezy uwarunkowań i Diagnozy stanowią mapy UWARUNKOWAŃ:

- Mapa 1. Struktura funkcjonalno-przestrzenna
- Mapa 2. Środowisko miasta
- Mapa 3. Krajobraz kulturowy
- Mapa 4. Systemy komunikacji
- Mapa 5. Infrastruktura techniczna
- Mapa 6. Infrastruktura społeczna

Atlas map analitycznych umieszczony na końcu Syntezy Uwarunkowań i Diagnozy

1. Jednobręby – sposób podziału obszaru miasta na rejony służące prezentacji danych geoprzestrzennych
2. Jednobręby w których występuje zabudowa zwarta
3. Jednobręby z udziałem zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej do ogólnej zabudowy mieszkaniowej
- 3a. Jednobręby z udziałem zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej do ogólnej zabudowy mieszkaniowej
- 3b. Jednobręby z udziałem zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej do ogólnej zabudowy mieszkaniowej
4. Jednobręby w zasięgu dojścia pieszego do lokalnych centrów usługowych
5. Tereny zieleni ogólnodostępnej wraz z terenami ogrodów działkowych na tle obszaru zwartej zabudowy
6. Mapa dostępności pieszej do zieleni ogólnomiejskiej
- 6a. Jednobręby o największych powierzchniach zieleni ogólnodostępnej
7. Mapa dostępności pieszej do Podstawowej Opieki Zdrowotnej
- 7a. Rozkład liczby mieszkańców poza zasięgiem dojścia 500 m od Podstawowej Opieki Zdrowotnej
- 7b. Rozkład liczby mieszkańców poza zasięgiem dojścia 1500 m od Podstawowej Opieki Zdrowotnej
8. Jednobręby z siedzibami zarejestrowanych firm zatrudniających powyżej 50 pracowników
9. Jednobręby w zasięgu dojścia pieszego do przystanków komunikacji miejskiej
- 9a. Mapa dostępności pieszej do transportu kolejowego (SKM)
10. Jednobręby w zasięgu sieci wodociągowej
11. Jednobręby w zasięgu sieci kanalizacyjnej
12. Jednobręby w zasięgu sieci ciepłej
13. Relacja średniej ceny gruntu w osiedlach
14. Rozkład przestrzenny projektów realizowanych oraz poddanych głosowaniu w ramach szczecińskiego Budżetu Obywatelskiego w latach 2014-2020
15. Waloryzacja terenów wynikająca z typów zabudowy, dostępności do usług, zieleni oraz infrastruktury technicznej
16. Waloryzacja terenów wynikająca z położenia w obrębie zwartej zabudowy, miejsc pracy, transportu publicznego
17. Waloryzacja terenów wynikająca z dostępności infrastruktury
18. Waloryzacja terenów wynikająca z typu zabudowy, dostępności do usług, zieleni, miejsc pracy oraz infrastruktury

## Spis treści

1. WPROWADZENIE.....	4
2. SYNTEZA UWARUNKOWAŃ ROZWOJOWYCH SZCZECINA I JEGO OTOCZENIA FUNKCJONALNEGO .....	4
2.1. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE .....	4
2.2. SYNTEZA UWARUNKOWAŃ ROZWOJOWYCH SOM .....	6
2.3. UWARUNKOWANIA LOKALNE .....	7
<b>I. SFERA PRZESTRZENNO-EKOLOGICZNA.....</b>	<b>7</b>
1. JAKOŚĆ ŚRODOWISKA MIEJSKIEGO I INFRASTRUKTURY.....	7
2. SYSTEM TRANSPORTOWY .....	15
3. STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA .....	19
<b>II. SFERA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA .....</b>	<b>30</b>
1. SCENARIUSZ ZMIAN POTENCJAŁU DEMOGRAFICZNEGO SZCZECINA I JEGO OTOCZENIA FUNKCJONALNEGO (SOM) .....	39
2. ZAPOTRZEBOWANIE NA POWIERZCHNIĘ UŻYTKOWĄ MIESZKAŃ .....	42
3. BILANS CHŁONNOŚCI TERENÓW MIESZKANIOWYCH WSKAZANYCH W STUDIUM I W PLANACH MIEJSCOWYCH .....	45
4. BILANS CHŁONNOŚCI I ZAPOTRZEBOWANIE NA TERENY PRODUKCJI, SKŁADÓW I USŁUG .....	51
5. BUDŻETOWANIE POLITYKI PRZESTRZENNEJ .....	55
5.1. Wynik budżetowania polityki przestrzennej.....	55
5.2. Uwzględnione potrzeby inwestycyjne.....	56
5.3. Bilans możliwości sfinansowania przez gminę budowy sieci komunikacyjnej i infrastruktury technicznej oraz społecznej.....	57
6. PODSUMOWANIE BILANSU POTRZEB I MOŻLIWOŚCI ORAZ UWARUNKOWAŃ PRZESTRZENNYCH .....	59
7. DOCELOWA STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA STUDIUM 2021. 65 ATLAS MAP SZCZECINA .....	69

## 1. WPROWADZENIE

1. Synteza Uwarunkowań i Diagnoza, pełni równocześnie funkcję diagnozy strategicznej, ma na celu wskazanie relacji funkcjonalno-przestrzennych i organizacyjnych we wskazanych sferach funkcjonowania miasta, aby docelowo zintegrowane stanowiły kierunkową i spójną wizję rozwoju jednocześnie realizując cele ogólnospołeczne:
  - wyższa jakość życia i usług społecznych
  - zasobooszczędność, funkcjonalność i skuteczność zarządcza
  - wyższa odporność na zjawiska kryzysowe i zarządzanie ryzykiem
  - integracja społeczna i otwartość na zmiany
  - wzmacnianie gospodarki w procesach modernizacji, wzrostu, dywersyfikacji i innowacji
  - poszanowanie środowiska i wzmacnianie jego samo regeneracji, odporność na zmiany klimatu i niedobory energii (transformacja energetyczna).
2. Synteza uwarunkowań przedstawiona w rozdziale 2 wraz ze scenariuszem zmian potencjału demograficznego Szczecina i jego otoczenia funkcjonalnego (rozdział 3) pozwala przejść do części bilansowej, w której zweryfikowano potrzeby i możliwości rozwoju Szczecina. W dalszej części potrzeby rozwojowe skonfrontowane zostały z możliwościami sfinansowania infrastruktury technicznej, komunikacyjnej i społecznej wymaganej dla realizacji polityki rozwoju, a w końcowej części określone zostały wytyczne dla części kierunkowej Studium.

## 2. SYNTEZA UWARUNKOWAŃ ROZWOJOWYCH SZCZECINA I JEGO OTOCZENIA FUNKCJONALNEGO

### 2.1. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE

#### 1. Procesy globalne i polityka regionalna Unii Europejskiej

Wśród procesów globalnych o podstawowym znaczeniu należy wskazać:

- reorientację gospodarki światowej i przesuwanie się jej centrów w kierunku krajów Azji
- przybierające na sile kryzysy demograficzne i migracyjne
- kryzys zatrudnienia, szczególnie młodych osób, w związku z postępującą cyfryzacją i spadkiem zapotrzebowania na prace proste i powtarzalne, co pogłębia nierówności społeczne
- nierównomierny dostęp do zasobów surowcowych i ubóstwo energetyczne
- zagrożenia dla bioróżnorodności, narastająca inwazyjność gatunków obcych w środowisku kosztem gatunków rodzimych
- uwalnianie do środowiska energii, substancji szkodliwych i odpadów.

Kluczowe megatrendy zidentyfikowane i kształtujące rozwój społeczno-gospodarczy Unii Europejskiej również w najbliższych dekadach to:

- starzejąca się ludność Europy i fragmentacja społeczeństw, w tym pogłębianie się nierówności społecznych i niekorzystna ewolucja postaw społecznych
- spowolniona innowacyjność gospodarki europejskiej
- proces globalizacji i neutralizacja niekorzystnych skutków globalizacji
- postępująca metropolizacja przestrzeni europejskiej i jej silniejsze usieciowienie
- konieczność ukierunkowania terytorialnego długookresowych wyzwań i działań poprzez minimalizację negatywnego oddziaływania przestrzennego i środowiskowego

- wysokie prawdopodobieństwo zwiększania się różnicowań regionalnych w całej UE
- zwiększająca się konkurencyjność między układami terytorialnymi (grupy państw, państwa, regiony miasta, gminy), które stały się uczestnikami gry rynkowej
- zmiany klimatyczne i podatność regionów europejskich na zmieniające się warunki środowiska
- nieprzewidywalne pandemie.

## 2. Krajowa polityka rozwoju

Krajowa polityka rozwoju lokuje Szczecin w systemie wzajemnie powiązanych działań zapewniających trwały i zrównoważony rozwój kraju. Realizowana jest poprzez wdrażanie unijnych rozporządzeń dla polityki spójności [aktualnie na lata 2021-2027], w tym Umowę Partnerstwa, oraz wdrażanie Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, Krajowej Polityki Miejskiej i programów rozwoju. Sposób zarządzania funduszami europejskimi z budżetu UE ma duży wpływ na rozwój miasta poprzez alokację środków wsparcia na realizację zadań własnych i kluczowych inwestycji miejskich.

Wśród problemów ogólnych związanych z rozwojem miast wskazuje się:

- przemiany technologiczne i organizacyjne w przemyśle
- zaniedbania w zakresie utrzymania i odnowy infrastruktury technicznej i mieszkaniowej
- problemy społeczne tj.: bezrobocie, ubóstwo, patologie społeczne, rozpad więzi społecznych i rodzinnych, migracje za pracą
- potrzebę rewitalizacji znacznych obszarów miast, z których połowa (przeciętnie w kraju) obejmuje stare dzielnice śródmiejskie
- zanieczyszczenie powietrza będące wynikiem użytkowania przestarzałych źródeł ciepła
- suburbanizacja i związane z nią niekontrolowane rozprzestrzenianie zabudowy.

Wśród czynników hamujących rozwój miast wojewódzkich wskazuje się:

- ograniczone uczestnictwo w europejskiej sieci powiązań transportowych i funkcjonalnych
- słabość ośrodków naukowych i badawczych
- ograniczoną dostępność transportową wewnątrz miejskich obszarów funkcjonalnych
- niezadawalającą jakość środowiska
- niską efektywność zarządzania strategicznego i niewystarczający stopień współpracy sąsiadujących JST (m.in. w ograniczaniu ekspansji na obszary niezabudowane oraz w realizacji strategii niskoemisyjnych i adaptacji do zmian klimatu, organizacji transportu zbiorowego, wspólnej infrastruktury technicznej).

Polityka miejska wobec obszarów metropolitalnych ze względu na ważność podejmowanych wyzwań będzie kontynuowana i w podobny sposób koncentrować się będzie m.in. na:

- wsparciu miejskich strategii niskoemisyjnych oraz strategii ZIT w zakresie reindustrializacji, elektromobilności, ochrony środowiska i tworzenia warunków dla przyciągania zaawansowanych produktowo inwestycji (zeroemisyjny transport publiczny, efektywność energetyczna, współpraca nauki z przedsiębiorstwami, itp.)
- racjonalnej urbanizacji w obszarach metropolitalnych miast, w zakresie wspólnego planowania inwestycji, rozbudowy i modernizacji sieci transportowych, planowania przestrzennego, w tym polityki w zakresie wykorzystania terenów pod różne formy zabudowy, działalności gospodarczej i ochrony terenów, dostępu do usług (szkoły, przedszkola, transport publiczny, itp.)
- powtórnyemu wykorzystaniu terenów zdegradowanych.

Duże znaczenie będzie miało przygotowywanie specjalnych programów dla aglomeracji borykających się ze szczególnie znaczącymi problemami strukturalnymi.

## 2.2. SYNTEZA UWARUNKOWAŃ ROZWOJOWYCH SOM

### *Ważniejsze działania, procesy i ograniczenia rozwojowe SOM, mające wpływ na rozwój miasta, kształtujące miasto*

1. Szczeciński Obszar Metropolitalny (SOM) jest metropolią europejską. Miastem rdzeniowym SOM jest Szczecin, nadgraniczne miasto, wymagające wsparcia procesu integracji z europejskim systemem osadniczym poprzez wzmocnienie powiązań funkcjonalnych, poprawę dostępności w różnych skalach przestrzennych i podniesienie konkurencyjności.
2. Ważniejsze działania, procesy i ograniczenia rozwojowe na obszarze SOM mające wpływ na rozwój miasta rdzeniowego:
  - procesy migracyjne i demograficzne, szczególnie w Szczecinie i w gminach Dobra, Kołbaskowo i Kobylanka, skutkujące wzrostem liczby mieszkańców w osiedlach peryferyjnych i na obszarach podmiejskich; Szczecin jest atrakcyjnym ośrodkiem i rynkiem pracy dla ludności regionu zachodniopomorskiego
  - niekontrolowana suburbanizacja, przy granicach gmin sąsiednich, na obszary rolnicze wyłączane z produkcji rolnej w celu realizacji zabudowy mieszkaniowej
  - inwestowanie w rozwój systemu transportu metropolitalnego opartego na kolei metropolitalnej i komunikacji autobusowej, niewykorzystane warunki rozwoju komunikacji wodnej; działania na rzecz rozwoju kluczowej infrastruktury technicznej, w tym dostępności zewnętrznej SOM (dotyczy infrastruktury korytarzowej łączącej centra wzrostu SOM z otoczeniem)
  - rosnące znaczenie nowoczesnych usług w zarządzaniu miastem i w sektorze przedsiębiorstw w Szczecinie, charakteryzująca miasta metropolitalne; partnerska konsolidacja potrzeb z zakresu usług publicznych i społecznych zapewniająca ich rozwój i dostępność
  - przestrzenna transformacja gospodarcza, migracja i lokowanie przetwórstwa przemysłowego i usług na rzecz produkcji w obszarze funkcjonalnym, krystalizowanie się specjalizacji funkcjonalnej ośrodków w ramach SOM; wzmocnianie komplementarności produkcji i usług, konsolidacja i rozwój klastrów, powiązanie sfery nauki z gospodarką, wspieranie przedsiębiorczości i działań innowacyjnych; zwiększający się potencjał przygranicznego położenia, w tym w sektorze turystyki
  - współpraca gmin obszaru funkcjonalnego Szczecina zinstytucjonalizowana w ramach Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM), wymagająca wzmocnienia w zakresie pojawiających się konfliktów przestrzennych, funkcjonalnych, wspólnego uruchamiania rozwiązań ułatwiających mieszkańcom korzystanie z oferty poszczególnych gmin czy obniżających koszty oferowanych usług publicznych
  - Ochrona powiązań ekologicznych i obszarów o wysokich walorach przyrodniczych stanowiących korytarze ekologiczne, ochrona zlewni
  - Konsolidacja interesów SOM w zakresie transportu morskiego i żeglugi śródlądowej oraz zarządzanie ryzykiem powodziowym (zagadnienie rozwoju portów, utrzymania torów żeglugowych, budowy infrastruktury i nabrzeży portów i przystani, gospodarowania na obszarach objętych ryzykiem powodziowym, lądowej dostępności portów itp.).

## 2.3. UWARUNKOWANIA LOKALNE

### I. SFERA PRZESTRZENNO-EKOLOGICZNA

#### 1. JAKOŚĆ ŚRODOWISKA MIEJSKIEGO I INFRASTRUKTURY

Ilustrację tekstu rozdziału stanowią mapy UWARUNKOWAŃ:

Mapa 1. Struktura funkcjonalno-przestrzenna

Mapa 2. Środowisko miasta

Mapa 5. Infrastruktura techniczna

Atlas map analitycznych umieszczony na końcu Syntezy uwarunkowań i diagnozy:

Mapa 5. Tereny zieleni ogólnodostępnej wraz z terenami ogrodów działkowych na tle obszaru zwartej zabudowy

Mapa 6. Mapa dostępności pieszej do zieleni ogólnodostępnej

Mapa 6a. Jednobrzeży o największych powierzchniach zieleni ogólnodostępnej

Mapa 10. Jednobrzeży w zasięgu sieci wodociągowej

Mapa 11. Jednobrzeży w zasięgu sieci kanalizacyjnej

Mapa 12. Jednobrzeży w zasięgu sieci ciepłej

**Jakość biosfery: gleba, układ hydrologiczny, powietrze, flora i fauna oraz integralność ekologiczna**

1. Szczecin cechuje znaczna różnorodność środowiska, typów krajobrazu, występujących gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Pozytywne, skumulowane efekty ochrony i utrzymania dobrego stanu środowiska, w tym integralności ekologicznej, mogą zostać osiągnięte w skoordynowanym i kompleksowym zarządzaniu środowiskiem w obszarze funkcjonalnym Szczecina. Wspólne zadania obejmują: zahamowanie tempa zubażania bioróżnorodności, zwiększanie odporności na zmiany klimatyczne, ograniczanie emisyjności, powstrzymanie porzucania rolniczych form użytkowania ziemi oraz postępującej urbanizacji na terenach nieprzekształconych antropogenicznie.
2. Najcenniejsze pod względem przyrodniczym obszary w mieście, objęte są różnymi formami ochrony o randze europejskiej, krajowej i lokalnej. Przenikają one wraz z terenami puszczy: Wkrzańskiej, Goleniowskiej i Bukowej strukturę przestrzenną Szczecina. Wraz ze wzrostem gęstości zabudowy te naturalne relacje i zależności pomiędzy zabudową a terenami atrakcyjnymi pod względem przyrodniczym bywają zakłócone. Integralność ekologiczna obszarów zurbanizowanych z istniejącymi terenami zieleni naturalnej i półnaturalnej utrzymywana jest m.in. poprzez tereny sportowo-rekreacyjne, ogrody działkowe, parki, skwery, zieleńce, charakterystyczne dla Szczecina obsadzenia przyuliczne i ogrody przydomowe.
3. Rozwiązania wymaga zachowanie i utrzymanie istniejących cennych przyrodniczo terenów oraz powiązań ekologicznych, łączących Wzgórza Warszawskie i Bukowe z Doliną Odry poprzez wyznaczenie nowych obszarów chronionych, terenów zieleni ogólnodostępnej i odpowiedniego udziału powierzchni biologicznie czynnej w zabudowie indywidualnej.
4. Tereny zieleni naturalnej i półnaturalnej występujące na obrzeżach Szczecina są przede wszystkim nośnikami bioróżnorodności, ale zapewniają także dobrą kondycję całego środowiska miejskiego. Powinny – wraz z pozostałymi elementami zieleni miejskiej – tworzyć spójny, komplementarny system. Wyraźne osłabienie integralności osnowy przyrodniczej miasta występuje w obszarze śródmiejskim, gdzie należy zastosować różnorodne działania inwestycyjne i pielęgnacyjne wspomagające budowanie spójności ekologicznej. W tym obszarze zieleń powinna podlegać szczególnej ochronie, pielęgnacji i systemowemu powiększaniu zasobu. Podczas modernizacji układów drogowych należy

- utrzymywać istniejące nasadzenia przyuliczne, a ewentualna wymiana drzewostanu powinna stanowić realną kompensację („drzewo za drzewo”) w najbliższym sąsiedztwie lub w osiedlu.
5. Problemem w Szczecinie są powierzchnie zasklepione uniemożliwiające naturalną vegetację roślin i retencjonowanie wody w glebie. Obecność odpowiednio dobranej zieleni w przestrzeni miejskiej podnosi jej atrakcyjność i warunki życia mieszkańców. Kumulacja działań w postaci wprowadzania zieleni miejskiej i zieleni indywidualnej oraz przywracania udziału powierzchni biologicznie czynnej, przyniosłaby efekty zauważalne w skali miasta (np. złagodzenie oddziaływania wysp ciepła, zwiększenie dostępności zieleni).
  6. Niezbędnym narzędziem do prawidłowego kształtowania terenów zieleni i ich dostępności w mieście jest spójny system zarządzania, który pozwala koordynować planowane działania urbanistyczne z ochroną przyrody i pielęgnacją zieleni w połączeniu z edukacją społeczeństwa w zakresie ochrony i roli miejskich ekosystemów.
  7. Ogrody działkowe stanowią prawie 4 % powierzchni miasta. Rozkład przestrzenny ogrodów w osiedlach pokazano na mapie zieleni ogólnodostępnej, jako znaczący udział terenów zieleni rekreacyjnej zorganizowanej. Stanowią one zaplecze rekreacyjne dla bardzo dużej liczby ich użytkowników (nawet 20% stałych mieszkańców) z ograniczeniem dostępności dla pozostałych mieszkańców. W 2020 roku ogrody działkowe stały się ponownie popularnym miejscem spędzania wolnego czasu w plenerze.
  8. Problem kształtowania krajobrazu, ochrony walorów szaty roślinnej oraz powiązanego z nią świata zwierząt dotyczy strefy podmiejskiej, gdzie powstająca, w części bezplanowa zabudowa utrudnia właściwe kształtowanie środowiska, funkcjonowanie ekosystemów i gatunków siedlisk naturalnych i półnaturalnych. Zespoły zabudowy mieszkaniowej są realizowane na pierwotnym podziale porolniczym, co ogranicza m.in. wykształcenie przestrzeni wspólnych, w tym zieleni rekreacyjnej. Problem zmiany przeznaczenia gruntów użytkowanych wcześniej rolniczo pojawia się w osiedlach: Jezierzycze, Śmierdnica, Stołczyn i Skolwin, gdzie właściciele gruntów wywierają silny wpływ na samorząd oczekując usankcjonowania zabudowy tych terenów.
  9. Obszarowe zlewanie się zabudowy mieszkaniowej, zwłaszcza na granicy z gminami Dobra, Kołbaskowo, Goleniów, przyczyniło się do fragmentacji lub zaniku terenów otwartych, stanowiących naturalne bufony pomiędzy zabudową gmin sąsiadujących służące obiegowi organizmów żywych i regeneracji powietrza.
  10. W obszarze miasta, szczególnie północnej części lewobrzeża, zlokalizowane są osuwiska i tereny zagrożone ruchami masowymi, których aktywność przy niestabilnych warunkach pogodowych i ingerencji człowieka, może spowodować utratę życia lub zdrowia, straty gospodarcze w zakresie infrastruktury i zabudowy. Na tych terenach oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie wymagane będą rozstrzygnięcia planistyczne, w tym ograniczenia lokalizacji zabudowy i zagospodarowania terenu.
  11. Szczecin jest miastem o bogatej i urozmaiconej sieci wodnej, która wraz z gruntami pod wodami, stanowi około 24% jego powierzchni. W ciągu ostatnich dekad wiele cieków, zbiorników wodnych i rowów melioracyjnych uległo degradacji na skutek ingerencji człowieka, braku bieżącego utrzymania i zmian środowiskowych. Rozstrzygnięć wymaga zagospodarowanie i ochrona poszczególnych zlewni wód powierzchniowych. Dotyczy to głównie sieci hydrograficznej północnych dzielnic Szczecina, rzeki Bukowa oraz prawobrzeżnych cieków i zbiorników wodnych: Chełszczaça, Płonia, Żołnierska Struga. Właściwe kształtowanie funkcji i zagospodarowania tych terenów, w tym ograniczeń, złagodzi skutki zmian klimatycznych i wpływ zasklepienia terenów, poprawi warunki

wegetacji roślin, zwiększy naturalną retencję w zlewni, złagodzi skutki okresowego przesuszania gleby. Należy dążyć do ograniczenia presji budowlanej i ochrony wód powierzchniowych i podziemnych przed migracją substancji zanieczyszczających.

12. Potrzebne są systemowe rozwiązania w zakresie retencji wody, w tym wyznaczenie obszarów i budowa zbiorników retencyjnych, które zatrzymują wodę opadową z deszczy nawalnych i wprowadzają ją powtórnie do naturalnego obiegu, oraz skoordynowane działania obejmujące instytucje, jednostki gospodarcze oraz indywidualnych użytkowników terenu.

#### *Warunki klimatyczne, przewietrzanie miasta, zanieczyszczenie powietrza*

13. W Szczecinie funkcjonuje rozbudowany system przewietrzania, składający się z obszarów regeneracji powietrza, korytarza przewietrzania w postaci Odry oraz mniejszych klinów napowietrzających. Najważniejszą rolę w tym systemie odgrywają duże powierzchnie pokryte roślinnością, a także wody powierzchniowe. Wyraźne osłabienie przewietrzania następuje w śródmieściu, gdzie przepływ powietrza utrudnia zwarta kwartałowa zabudowa, obudowująca promienisty układ ulic. Zabudowa północnych części miasta, ogranicza wnikanie zregenerowanego przez Puszcę Wkrzańską powietrza do centrum miasta. Rozwijająca się zabudowa w otoczeniu funkcjonalnym Szczecina, zwłaszcza na granicy z gminami Dobra, Kołbaskowo, Goleniów generuje transport na kierunku dom-praca-dom, co istotnie wpływa na pogorszenie jakości powietrza. W zidentyfikowanych korytarzach przewiduje się podejmowanie działań planistycznych i inwestycyjnych w celu utrzymania i wzmocnienia zdolności przewietrzania i regeneracji powietrza np. wyposażenie w zieleni, parametry zabudowy i określenie funkcji współrealizujących założony cel.
14. Obszary śródmiejskiej zabudowy XIX wiecznej i na dawnych terenach rolnych (Wielgowo, Sławocieszce, Jezierzycy, Stołczyn, Skolwin, Osów, Warszewo) pozostające poza zasięgiem sieci ciepłej i gazowej wymagają systemowych działań z zakresu rozwiązań technicznych i zagospodarowania przestrzeni, służących zmniejszeniu emisji i poprawiających warunki rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń.
15. Ogrody działkowe pełnią istotną rolę w utrzymaniu integralności ekologicznej i przepływu powietrza i jednocześnie są źródłem zanieczyszczeń uwalnianych do atmosfery, gleby i wód. Wymagane jest kompleksowe uporządkowanie gospodarki odpadami i emisji zanieczyszczeń powietrza w tych obszarach. Problem częściowo wynika ze zjawiska całorocznego zamieszkiwania na terenach ogrodów działkowych.
16. Rozwijanie i wzmacnianie ekstensywnej turystyki i rekreacji lądowej oraz wodnej przy zachowaniu reżimu ochrony przyrody (np. kontynuacja formuły zakątków wodnych, plaż miejskich, lokalnych marin) przyniesie korzyści gospodarcze i społeczne przy zachowaniu walorów przyrodniczych.
17. Ograniczenie powierzchni aktywnych biologicznie na rzecz nieprzepuszczalnych w obszarach lewobrzeżnego Śródmieścia i Starego Dąbia wraz ze skutkami zmian klimatycznych, wpłynęło na wytworzenie się miejskich wysp ciepła. Najważniejszymi zadaniami w tych strefach jest: obniżenie pojemności cieplnej powierzchni zabudowanej, wzrost wilgotności powietrza oraz podniesienie jakości powietrza poprzez m.in. wyposażenie struktury zabudowy w elementy zieleni (w tym nowoczesne formy), ochrona i przywracanie powierzchni biologicznie czynnej, a także działania techniczne z zakresu organizacji ruchu.



### *Zanieczyszczenie powietrza przez produkcję, usługi, wyspy ciepła*

18. Najbardziej niekorzystny wpływ na stan czystości powietrza ma emisja zanieczyszczeń sektora komunalno-bytowego i sektora transportu. Uciążliwość usług i działalności produkcyjnej jest stosunkowo niewielka, podlega restrykcyjnym normom emisyjnym, sprowadza się do emisji punktowej i związanej z transportem.
19. Efekt występowania w Szczecinie wysp ciepła został zobrazowany na mapach UWARUNKOWAŃ. Jest to zjawisko typowe do zwartych obszarów zabudowy dużych miast, metodą łagodzenia tej uciążliwości będą działania w zakresie rozwoju błękitno-zielonej infrastruktury i modernizacji przestrzeni publicznych poprzez takie działania jak: zmiana nawierzchni, nasadzenia zieleni ulicznej itp.

### *Warunki akustyczne*

20. Klimat akustyczny Szczecina kształtuje użytkowanie: sieci drogowej, tramwajowej i kolejowej oraz przemysł i pozostała działalność wytwórcza i usługowa. Hałas drogowy jest źródłem największych uciążliwości. Na terenie Szczecina zidentyfikowano obszary, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego. Położone są one w sąsiedztwie głównych tras komunikacyjnych, np. ul. Szosa Stargardzka, Mieszka I, Cukrowa, Ku Słońcu, al. Wojska Polskiego.
21. Sieć komunikacji miejskiej w Szczecinie tworzy komunikacja tramwajowa, autobusowa i kolejowa (rozszerzona po modernizacji układu w ramach realizacji ZIT). Przekroczenia hałasu tramwajowego odnotowane zostały w obrębie torowisk zlokalizowanych wzdłuż ulic: Mickiewicza, Ksawerego Druckiego-Lubeckiego, Zygmunta Chmielewskiego, Parkowej, Kolumba, al. Powstańców Wielkopolskich. Przekroczenia norm akustycznych dla hałasu tramwajowego są nie większe niż 5 dB, kształtują się na poziomie zbliżonym do przekroczeń dla hałasu kolejowego.
22. Uciążliwości akustyczne związane z przemysłem i działalnością usługową mogą występować w bezpośrednim sąsiedztwie tych przedsiębiorstw, w pobliżu parkingów, przy szpitalach i obiektach edukacyjnych oraz przy obiektach handlowych; przekroczenia poziomów dopuszczalnych w strefach podlegających ochronie akustycznej osiągają zazwyczaj wartości mniejsze niż 5dB.
23. Szczególnym przypadkiem uciążliwości akustycznych jest obszar śródmiejskiej zabudowy wielofunkcyjnej, w szczególności obszar centrum, Starego Miasta, gdzie funkcje wielkomiejskie mogą generować hałas całą dobę i może to być przedmiotem napięć społecznych.

### *Gospodarowanie wodami opadowymi i roztopowymi w zlewniach*

24. Szczecin potrzebuje jednolitego, rozdzielczego systemu gospodarki wodami opadowymi i roztopowymi. Istniejący system retencji jest niewystarczający. W mieście funkcjonuje zarówno kanalizacja ogólnospławna, jak i rozdzielcza (pełna i niepełna) w różnych konfiguracjach zlewni. Sieć kanalizacji deszczowej odprowadza wody opadowe i roztopowe do wód powierzchniowych: rowów, kanałów i cieków oraz do kanalizacji ogólnospławnej. Głównymi odbiornikami wód opadowych i roztopowych z miasta są wody powierzchniowe w zlewni rzeki Odry i jeziora Dąbie.
25. W związku z postępującą urbanizacją terenów przeznaczonych pod zabudowę przybywa urządzeń wodnomelioracyjnych, którym należy przywrócić sprawność techniczną, tj. przede wszystkim północnych osiedli Szczecina (Skolwin, Stołczyn, Warszewo) i terenów na Prawobrzeżu (Wielgowo i Sławocieszce) oraz gmin ościennych położonych w obszarach zlewni, które podlegają silnej urbanizacji na terenach porolniczych.

26. W gospodarce wodami opadowymi i roztopowymi uwarunkowania stanowią:

- częściowy brak rozdzielczego systemu kanalizacji deszczowej powodujący odprowadzenie wód deszczowych do kanalizacji ogólnospławnej (Lewobrzeże)
- lokalny brak kanalizacji deszczowej, na terenach o niekorzystnych warunkach gruntowych skutkuje koniecznością stosowania indywidualnych rozwiązań zagospodarowania wód opadowych
- postępująca urbanizacja terenów porolniczych, skutkująca zwiększeniem spływów powierzchniowych, a w konsekwencji występowaniem lokalnych podtopień
- rozproszenie działań mało- i wielkoskalowych na rzecz podnoszenia zdolności retencyjnej obszaru, utrudniające prowadzenie zrównoważonej gospodarki wodami opadowymi i niwelowanie niedoborów w zakresie sieci technicznych i budowli hydrotechnicznych
- brak aktualnej ewidencji urządzeń wodnomelioracyjnych i drenaży, nieuporządkowany stan własności utrudniający bieżącą konserwację i skuteczne zarządzanie systemem
- brak kompleksowej i spójnej polityki gospodarowania wodami opadowymi i roztopowymi dla miasta i gmin ościennych w zlewniach, rozproszona odpowiedzialność za poszczególne elementy systemu, zależność Szczecina od stanu gospodarowania wodami w gminach sąsiednich i odczuwanie jego skutków (głównie gmina Dobra, Kołbaskowo)
- rosnąca częstotliwość deszczy nawalnych wymagająca zastosowania rozwiązań spłaszczających falę wezbraniową i umożliwiających odbiór gwałtownych zrzutów wód opadowych bez zagrożeń dla życia i mienia.

#### *Sieć wodno-kanalizacyjna - jej dostępność i wykorzystanie*

27. System wodociągowy Szczecina gwarantuje zaspokojenie aktualnego i przewidywanego zapotrzebowania na wodę do celów komunalnych i gospodarczych.

28. Uwarunkowania związane z infrastrukturą techniczną systemu zaopatrzenia w wodę to:

- brak deficytów wody na terenie miasta, rezerwy zapewniające możliwość przyłączenia do sieci wodociągowej również odbiorców z gmin sąsiednich, co powinno stanowić element polityki rozwoju obszaru funkcjonalnego Szczecina
- rozległość systemu obejmująca prawie cały obszar gminy
- poprawa ciągłości dostawy wody dzięki bieżącej modernizacji i rozbudowie systemu wodociągowego
- ryzyko wystąpienia ograniczeń dostaw wody w przypadku zanieczyszczenia wód jeziora Miedwie lub wód w jego zlewni.

29. Na terenie miasta występuje zarówno kanalizacja ogólnospławna (głównie w starszych, centralnych osiedlach), jak i rozdzielcza (pełna i niepełna) w różnych konfiguracjach zlewni. Głównymi odbiornikami ścieków z miasta są oczyszczalnie ścieków: POMORZANY i ZDROJE.

30. Uwarunkowania funkcjonowania i rozbudowy systemu gospodarki ściekowej to:

- zbyt niska gęstość zabudowy oraz jej oddalenie od istniejących i projektowanych systemów kanalizacyjnych, zwłaszcza w peryferyjnych osiedlach miasta i na jego granicy, co obniża sprawność technologiczną i efektywność systemu
- najwyższe, w stosunku do pozostałego uzbrojenia, koszty realizacji i funkcjonowania systemu odprowadzania i oczyszczania ścieków
- odprowadzenie wód deszczowych do kanalizacji ogólnospławnej, co w czasie opadów deszczu oraz roztopów powoduje nawet trzykrotny wzrost ilości ścieków dopływających do oczyszczalni - to podnosi koszty końcowe oczyszczania ścieków
- brak rezerw czynnych oczyszczalni ścieków, konieczność ich rozbudowy
- sukcesywny wzrost ilości ścieków odprowadzanych do kanalizacji pomimo sukcesywnego wzrostu opłat za odprowadzenie ścieków w latach 2012-2019 i spadku liczby ludności

- problem ścieków bytowych na obszarach nieskanalizowanych, w tym m.in. na terenach ogrodów działkowych oraz na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią np. ogrody działkowe na Wyspie Puckiej.

### **Gospodarowanie odpadami**

31. Uwarunkowania związane z systemem gospodarki odpadami to:

- kompleksowe i komplementarne systemy gospodarowania odpadami, różnorodne formy zbiórki i selekcji zapewniają skuteczną gospodarkę odpadami i jej funkcjonalność
- gmina posiada własną niezależną instalację do unieszkodliwiania odpadów komunalnych - EcoGenerator Zakład Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów
- gmina nie posiada instalacji do unieszkodliwiania odpadów medycznych, weterynaryjnych oraz niebezpiecznych, co znacząco podnosi koszty utylizacji tych odpadów
- kontynuuje się rozbudowę sieci ekoportów
- duży udział gospodarstw domowych segregujących odpady, widoczny wzrost liczby użytkowników ekoportów - to efekt mechanizmów ekonomicznych wprowadzonych przez gminę i wzrost świadomości mieszkańców
- wciąż znaczny odsetek mieszkańców deklarujących nieselektywną zbiórkę odpadów
- prowadzenie pionierskich działań z zakresu zorganizowanego recydingu prosumenckiego - projekty: *Jadłodzielnie*, *Galeria Szpargatek* i inne formy współdzielenia produktów wtórnych
- utrudnienia w zabudowie wielorodzinnej spółdzielczej oraz w budynkach wysokich, gdzie koszty gromadzenia odpadów rozkładają się na dużą liczbę mieszkańców
- ograniczenia przestrzenne i organizacyjne do zbiórki odpadów, w tym selektywnej, w obszarze zabudowy śródmiejskiej i Starego Miasta - brak przestrzeni i konsolidacji działań wspólnot mieszkaniowych w tym zakresie
- porzucanie odpadów w miejscach publicznych (np. parki, lasy), nadal istniejący problem podrzucania odpadów z zabudowy jednorodzinnej lub zabudowy rekreacyjnej.

32. Największym wyzwaniem dla Szczecina jest dążenie do gospodarki o obiegu zamkniętym.

### **Gaz**

33. System gazowniczy miasta gwarantuje zaspokojenie aktualnego zapotrzebowania na gaz oraz stabilność dostaw do odbiorców. Stan techniczny sieci gazowych jest dobry, co jest efektem sukcesywnej modernizacji i rozbudowy systemu.

34. Uwarunkowania związane z infrastrukturą techniczną systemu gazowniczego to:

- znaczny udział stalowej sieci gazowej, zwłaszcza w przypadku sieci magistralnych
- układ sieci gazowej magistralnej średniego ciśnienia, wynikający z kierunków zasilania Szczecina w gaz i przestrzennego rozmieszczenia stacji redukcyjno-pomiarowych będących niezbędną częścią infrastruktury gazowniczego
- ograniczenia wynikające ze stref kontrolowanych dla sieci gazowych, wynikające z przepisów odrębnych.

### **Gospodarowanie energią ciepłą i elektryczną – jej dostępność i potrzeby przekształceń infrastruktury**

35. Stan techniczny sieci ciepłej należy uznać za dobry. Uwarunkowania związane z infrastrukturą techniczną systemu ciepłowniczego to:

- niezawodność dostaw ciepła oraz rozwój sieci ciepłowniczej i związane z nim ograniczanie niskiej emisji, zwłaszcza w obszarach zabudowy w centrum miasta

- zwiększanie udziału odnawialnych źródeł energii w produkcji ciepła, w tym funkcjonowanie w systemie ciepłym miasta EcoGeneratora - Zakładu Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów, znaczącego źródła energii cieplnej i elektrycznej
  - poprawa efektywności energetycznej systemu dzięki modernizacji i rozbudowie systemu ciepłowniczego, kontynuacja wymiany sieci na preizolowane; pozostaje wciąż duży udział sieci przesyłowej, która wymaga modernizacji i wyeliminowania odcinków napowietrznych
  - ograniczony zasięg sieci ciepłowniczej na terenie miasta, relatywnie wysokie koszty przyłączenia do sieci ciepłej, brak mechanizmów zachęt i konkurencyjności sieci ciepłowniczej w stosunku do źródeł indywidualnych
  - brak całościowego programu modernizacji i przyłączeń do sieci ciepłowniczej, zsynchronizowanego z innymi programami, np. programem rewitalizacji; rewitalizacji Śródmieścia nie towarzyszą przyłączenia do sieci z uwagi na brak korelacji z indywidualnymi remontami i modernizacjami, również ze względu na koszt przyłączeń lub istniejące rozwiązania indywidualne
  - niewielki udział energii pozyskiwanej z OZE w produkcji energii ogółem, w tym rozwiązań bazujących na lokalnych mikro sieciach z magazynowaniem energii, a także rozwiązań opartych na kogeneracyjnych systemach geotermalnych, pomimo korzystnych warunków geologicznych miasta.
36. Nadal wzrasta zapotrzebowanie na energię elektryczną, co wynika z postępu technologicznego, zmian cywilizacyjnych i klimatycznych, m.in. wymiana taboru tramwajowego wymaga gęstszej sieci stacji prostownikowych.
37. W systemie sieci elektroenergetycznych miasta brak jest (szczególnie w Śródmieściu) stacji elektroenergetycznych wysokiego napięcia (WN/SN). Ze względu na istniejące zagospodarowanie miasta stacje lokalizowane w Śródmieściu winny być zasilane liniami kablowymi wysokiego napięcia. Niewystarczający jest rozwój pierścieniowych układów zasilania, niewrażliwych na brak zasilania w energię systemów sterujących, co w przypadku wystąpienia poważnej awarii może skutkować zanikiem dopływu energii elektrycznej do dużych obszarów miasta.
38. Sieci dystrybucyjne operatora systemu dystrybucyjnego na terenie miasta pracują głównie jako sieci zamknięte. Dąży się do zapewnienia pierścieniowego zasilania miasta i indywidualnych odbiorców.

#### **OZE w infrastrukturze miasta**

39. Na terenie miasta, zgodnie z obowiązującymi przepisami, istnieje możliwość przyłączania źródeł wytwórczych energii elektrycznej do sieci elektroenergetycznej. Techniczne możliwości przyłączania tych urządzeń i inwestycje niezbędne do realizacji ich przyłączenia do sieci elektroenergetycznej, określane są każdorazowo indywidualnie dla poszczególnych inwestycji.
40. Koszty realizacji infrastruktury pozyskiwania energii ze źródeł odnawialnych stale spadają. Poważnym problemem technicznym jest zapewnienie ciągłości dostaw, na obecnym etapie gwarantowanej tylko przez scentralizowane systemy wytwarzania energii z paliw kopalnych. W tej sytuacji wymagane jest zapewnienie warunków dla wzrostu udziału energii pochodzącej z OZE oraz do funkcjonowania zawodowej i komunalnej energetyki opartej na paliwach tradycyjnych lub paliwach alternatywnych. Pozwoli to zapewnić bezpieczeństwo i elastyczność systemową i da odbiorcom pewność zaopatrzenia w ciepło, chłód i energię elektryczną.
41. Ograniczeniem rozpowszechniania źródeł OZE jest niska świadomość potrzeby zmiany źródeł zasilania i jej korzystnego wpływu na jakość życia, jak również ograniczone

możliwości kapitałowe wspólnot mieszkaniowych i podmiotów gospodarczych w zestawieniu z innymi podstawowymi potrzebami inwestycyjnymi.

42. Na terenie miasta występują warunki do eksploatacji instalacji wykorzystujących energię: słońca, powietrza, wiatru, wody, ziemi i biomasy. Uwarunkowania:

- energia powietrza i wiatru, ze względów krajobrazowych i środowiskowych może być pozyskiwana tylko z instalacji o niewielkich mocach, głównie z siłowni o pionowej osi wirnika, instalacji wentylacyjnych nawiewno-wywiewnych lub pomp ciepła
- energia słoneczna może być pozyskiwana z ograniczeniami do stosunkowo niewielkich instalacji w zabudowie mieszkaniowej (warunki nasłonecznienia głównie połaci dachowych), a na terenach peryferyjnych miasta wielkość fotowoltaicznych źródeł energii może być znaczna, ograniczana względami środowiskowymi (np. obszary Natura 2000)
- wytwarzanie energii i ciepła z biomasy wymaga szczególnych rygorów produkcyjnych i generuje uciążliwości (scentralizowaną produkcją energii i ciepła z biomasy zajmuje się Elektrociepłownia Szczecin)
- przez obszar miasta przepływa wiele małych rzek uchodzących pośrednio bądź bezpośrednio do Odry; wykorzystanie wody do produkcji energii jest możliwe i ma silnie ugruntowaną tradycję elektrowni wodnych w przedwojennym Szczecinie, jednak związane jest z ingerencją w ekosystem i całkowitą lub częściową blokadą ruchu wodnego, a także uzależnione jest od warunków wodnych na rzece tj. poziomem wody i przepływem wody, zapewnieniem przepławek dla ryb itp.
- Szczecin znajduje się w obszarze o dobrych warunkach geotermalnych, temperatura wód podziemnych (na mniejszych głębokościach charakteryzujących się znacznym zasoleniem) wynosi 60-80 °C; oprócz wykorzystania do produkcji energii, najbardziej efektywne jest pozyskiwanie energii geotermalnej do produkcji ciepła i energii elektrycznej w skojarzeniu, z wykorzystaniem ciepła odpadowego w celach rekreacyjnych.

43. Zasadnicze uwarunkowania możliwości produkcji energii z OZE stanowią:

- brak możliwości stabilizowania dostaw energii ze źródeł odnawialnych (zależnych od warunków pogodowych) i niewystarczające przygotowanie sieci i infrastruktury elektroenergetycznej do jej odbioru i przesyłu
- ograniczenia finansowe dywersyfikacji źródeł energii i kategorii prosumentów energii OZE
- wstępuje potrzeba systemowego wzmacniania dywersyfikacji źródeł energii i rozproszenia małych instalacji i mikroinstalacji, tak aby docelowo w układzie lokalnym mogły się wzajemnie bilansować potrzeby energetycznych odbiorców (tworzenie prosumenckich mikrosieci i inteligentnej sieci elektroenergetycznej); duże obszary zabudowy i ich rozproszenie na terenie miasta stanowi pozytywne uwarunkowanie do dywersyfikacji źródeł energii i źródeł finansowania inwestycji w tym zakresie.

#### **Potrzeby telekomunikacyjne**

44. Wyzwaniem dla Szczecina jest rozwój technologii 5G, która stwarza nowe technologiczno-organizacyjne możliwości dla rozwoju miasta inteligentnego, opartego na zrównoważonym zarządzaniu danymi i zasobami w czasie rzeczywistym poprzez Internet Rzeczy (IoT), w tym nowoczesnego transportu publicznego i sterowania ruchem, całego spektrum usług publicznych, komercyjnych i indywidualnych (np. optymalizacji i kontroli procesów w sferze komunalnej i gospodarczej, zapewnienie bezpieczeństwa publicznego i pogodowego, monitorowanie i świadczenie usług pomocy i opieki społecznej oraz zdrowotnej).

45. Ubocznym skutkiem funkcjonowania sieci 5G jest zwiększona obecność i oddziaływanie pól elektromagnetycznych związane z większą, w stosunku do obecnie funkcjonujących sieci, gęstością rozmieszczenia punktów dostępowych (np. w budynkach), co może ograniczać



swobodę kształtowania infrastruktury niezbędnej do funkcjonowania sieci 5G. Wpływ na politykę przestrzenną może pojawiać się w sytuacji zamiaru lokalizowania większych gabarytowo anten na budynkach lub ich elewacjach. Ograniczeniem w rozwoju sieci 5G mogą być także konflikty społeczne i protesty mieszkańców obawiających się wystąpienia niekorzystnego oddziaływania na zdrowie pól o wysokiej częstotliwości.

46. Podejmowana w interesie publicznym ochrona krajobrazu kulturowego i ekspozycji zabytków wymaga regulacji lokalizacyjnych dla infrastruktury telekomunikacyjnej zarówno w krajobrazie naturalnym jak i w obszarach intensywnej urbanizacji.

## 2. SYSTEM TRANSPORTOWY

Ilustrację tekstu stanowią mapy UWARUNKOWAŃ:

Mapa 1. Struktura funkcjonalno-przestrzenna

Mapa 4. Systemy komunikacji

Atlas map analitycznych umieszczony na końcu Syntezy uwarunkowań i diagnozy:

Mapa 9. Jednobręby w zasięgu dojścia pieszego do przystanków komunikacji miejskiej

Mapa 9a. Mapa dostępności pieszej do transportu kolejowego (SKM)

### Układ drogowy

1. W zakresie zewnętrznych połączeń drogowych, konieczne jest zapewnienie drogowych układów obwodowych Szczecina, umożliwiających wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miasta, a także ograniczenie przewozów towarowych i przewozów materiałów niebezpiecznych przez intensywnie zabudowane obszary miejskie. Ulice w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich nie posiadają parametrów odpowiadających wymaganym przez rozporządzenie klasom, pomimo dużego udziału ulic dwujezdniowych (m.in. ul. Ku Słońcu, ul. Mieszka I, al. Piastów, ul. Narutowicza) posiadają one zbyt często rozmieszczone skrzyżowania i służą bezpośredniej obsłudze przyległych nieruchomości. Modernizacja odcinków ulic, leżących w ciągach istniejących dróg krajowych na obszarze Śródmieścia będzie wywoływała uciążliwość dla przyległej zabudowy. Rozwiązania wymagać będzie połączenie układu ulicznego miasta z planowaną obwodnicą zachodnią, w szczególności drogi krajowej nr 10 oraz północnego i północno-zachodniego kierunku.
2. Promienisty układ ulic wychodzących ze śródmieścia powoduje, że większość połączeń międzydzielnicowych odbywa się poprzez centralne rejony miasta, co ma znaczący wpływ na pogarszającą się obsługę dzielnicy Północ. Na znacznej części sieci ulicznej miasta występują zakłócenia ruchu, a strefa występowania tego zjawiska ulega ciąglemu rozszerzaniu.
3. Należy kontynuować budowę układu obwodowego strefy śródmiejskiej (nakładanie się ruchu międzydzielnicowego na ruch lokalny) w celu podniesienia sprawności układu drogowego strefy śródmiejskiej - zjawisko kongestii, co będzie miało bezpośredni wpływ na punktualność komunikacji zbiorowej.
4. Analiza porównawcza rzeczywistych klas dróg i ulic sieci drogowej Szczecina, należącej do układu podstawowego, z przypisanymi im klasami, przeprowadzona w oparciu o kryteria takie, jak: odległości pomiędzy skrzyżowaniami, powiązania, dostępność oraz przebieg drogi w planie miasta wykazała, że 70% z nich nie spełnia kryterium funkcjonalnego w zakresie swojej klasy.
5. Należy kontynuować budowę nowych przepraw mostowych. Rozległa struktura przestrzenna Szczecina i podział miasta na prawo- i lewobrzeże z rzeką i wyspami pomiędzy oraz mała liczba przepraw mostowych obniżają sprawność podróży pomiędzy dzielnicami.

6. Na części tras o podstawowym znaczeniu dla funkcjonowania miasta w wyniku budowy nowych lub przebudowy istniejących odcinków układu drogowego nastąpi znacząca poprawa warunków ruchu. Dotyczy to między innymi: autostrady A6 z węzłami drogowymi Szczecin Kijewo oraz Rzęsnica, skrzyżowania ul. F. Krygiera z ul. Granitową z odcinkiem drogi w kierunku autostrady A6, odcinka trasy obwodowej od ul. Arkońskiej do al. Wojska Polskiego czy układu drogowego w rejonie Międzyodrza związanego z obsługą portu.

#### *Transport kolejowy*

7. W zakresie zewnętrznych połączeń kolejowych, konieczne jest zapewnienie kolejowego układu obwodowego, który umożliwiłby eliminację przewozu ładunków niebezpiecznych, głównie do/z Polic, przez miasto.
8. Istotną potrzebą w funkcjonowaniu szczecińskiego węzła kolejowego jest łącznica między stacją Szczecin Podjuchy, a posterunkiem odgałęźnym Dziewoklicz, umożliwiającej bezpośrednie przejazdy pociągów towarowych z linii Wrocław Główny-Szczecin Główny w kierunku stacji Szczecin Gumieńce.
9. Szczeciński węzeł kolejowy oddziela śródmiejską część miasta i osiedla na zewnątrz węzła. Należy dążyć do integracji komunikacyjnej miasta po obu stronach linii kolejowych, obejmując zarówno komunikację samochodową, komunikację pieszą, jak i rowerową.
10. Konieczne jest utrzymanie infrastruktury kolejowej (nie zawsze we władaniu PKP) obsługującej tereny portowe i stoczniowe oraz tereny produkcji, składów i usług, gdzie mają miejsce znaczące działania logistyczne, wymagane są dostawy lub ekspedycja dużych mas towarowych oraz zapewnienie warunków dla funkcjonowania węzłów przeładunkowych (np. Dunikowo, w rejonie: Szczecin Port Centralny, Wiosenna-Pomorska, Trzebusz, EC Pomorzany).

#### *Miejska komunikacja zbiorowa*

11. Miejska komunikacja zbiorowa w Szczecinie w ostatnich latach traciła na znaczeniu, w wyniku czego „przesunięta” została na pozycję środka uzupełniającego przewozy pasażerskie i konkuruje z dominującym transportem indywidualnym. Na duży udział transportu prywatnego z pewnością ma wpływ wzrost liczby posiadaczy samochodów osobowych, w części związany z migracją na tereny peryferyjne względem centrum, a także stosunkowo „łatwe” i szybkie osiągnięcie celów podróży.
12. Osiedla mieszkaniowe na peryferiach miasta wymagają dalszej poprawy w zakresie dostępności transportu publicznego w obsłudze komunikacyjnej.
13. Następuje konsekwentna i sukcesywna wymiana taboru autobusowego na elektryczny w ramach wdrażanego przez miasto programu rozwoju elektromobilności.
14. Należy kontynuować podnoszenie dostępności infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Przyjęto „Plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania w Gminie Miasto Szczecin” zgodnie z art. 62 Ustawy z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. 2020 poz. 908 z późn. zm.).

#### *Trasy rowerowe i ruch pieszy*

15. W ostatnich latach część ulic śródmieścia zostało objętych projektami przebudowy w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu i stworzenia przestrzeni przyjaznej dla ruchu pieszych i rowerzystów. Są to między innymi odcinek ul. Jagiellońskiej z placem Zamenhofs, odcinek ul. Księcia Bogusława X, ul. Małkowskiego, ul. Królowej Jadwigi. W pasach drogowych pojawiły się elementy małej architektury oraz zieleń, zmianie uległa organizacja ruchu.

Planowane są lub trwają kolejne przebudowy ulic m.in. w ramach zadania „Modernizacja chodników i nawierzchni dróg w kwartale ulic: Śmiałego, Ściegiennego, Pocztowa, Żółkiewskiego, Chodkiewicza”, al. Wojska Polskiego (część pomiędzy placem Szarych Szeregów a placem Zwycięstwa).

16. Stopniowo wprowadzane są zmiany w organizacji ruchu oraz w zagospodarowaniu w obszarze śródmiejskiej zabudowy, Starego Miasta (np. poprzedzone prototypowaniem), mające na celu: podniesienie bezpieczeństwa, czytelnej segregacji przestrzeni ulicy dla poszczególnych użytkowników, przywrócenie przestrzeni mieszkańcom poruszającym się pieszo. W przestrzeni ulicznej należy kontynuować rozwiązania podnoszące swobodę dla ruchu pieszego, organizacji ogródków gastronomicznych i innych aktywności poprzez m.in. zwężanie pasów ruchu, okolicznościowe zamykanie ulic dla ruchu samochodowego (np. al. Papieża Jana Pawła II, ul. Rayskiego, ul. Jagiellońska).
17. Indywidualny transport typu UTO (urządzenia transportu indywidualnego: rowery, hulajnogi itp.) mają już znaczący udział w pracy przewozowej miasta, jako podsystem. Są one sprawnymi i nieemisyjnymi środkami lokomocji, co wpływa na ich rosnącą popularność i stały się uzupełnieniem oferty komunikacji miejskiej.
18. Istniejące trasy rowerowe w mieście nie tworzą w pełni spójnego systemu. Są to często, szczególnie na obszarze centrum miasta, pojedyncze niepołączone funkcjonalnie ze sobą odcinki. Istniejącą sieć miejskich tras rowerowych uzupełniają wytyczone drogi rowerowe w miejskich kompleksach leśnych oraz biegnące po wałach przeciwpowodziowych, łączące się z drogami rowerowymi w ościennych gminach. Trasy te służą rekreacji, w niewielkiej części dojazdom do pracy, lecz nie mają znaczenia w systemie transportowym miasta. Zasadne jest przygotowanie międzyosiedlowych tras rowerowych umożliwiających dojazdy do pracy itp.
19. Wymiany taboru i podniesienie sprawności działania wymaga systemu roweru miejskiego. Zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców wskazane są uzupełnienia systemu o rower cargo i rower elektryczny.
20. W podejmowanych pracach modernizacyjnych należy kontynuować wyposażenie przestrzeni komunikacyjnych w rozwiązania stanowiące ułatwienia dla osób ze szczególnymi potrzebami oraz meble miejskie i infrastrukturę podnoszącą bezpieczeństwo.
21. Występuje potrzeba integracji pieszej i rowerowej osiedli zlokalizowanych wzdłuż pierścienia linii kolejowej. Bezkolizyjne przekroczenia linii kolejowej piesze i rowerowe znacząco poprawią dostęp mieszkańców do obszaru śródmieścia przy utrzymaniu niskiej emisji. Nieformalne przejścia zostały zidentyfikowane w poszczególnych osiedlach i stanowią punkt odniesienia potrzeb mieszkańców.

#### **Transport indywidualny i parkowanie**

22. Konieczne jest dalsze równoważenie różnych potrzeb użytkowników przestrzeni miejskiej oraz łagodzenie konfliktów wynikających z zachowań komunikacyjnych kierowców. Obszar miasta w poprzednich edycjach Studium został podzielony na strefy z ustaloną hierarchią dla poszczególnych środków transportu, z założeniem ograniczenia roli samochodowej komunikacji indywidualnej w obsłudze centrum miasta.
23. Doświadczenia krajów europejskich, w których rozwój motoryzacji nastąpił dużo wcześniej wykazały, że pełne zaspokojenie potrzeb parkingowych, szczególnie w obszarach centrów miast, przy wysokim wskaźniku motoryzacji (641 s.o./1000 mieszkańców) jest niemożliwe, a ich zaspokajanie generuje kolejne potrzeby i napięcia. Mając na względzie uwarunkowania przestrzenne (dobrą dostępność transportu zbiorowego: bliskość przystanków i częstotliwość kursowania) oraz politykę miasta zakładającą ograniczenia roli



- komunikacji indywidualnej w obsłudze centrum miasta, nie należy dążyć do zaspokajania potrzeb parkingowych związanych z dojazdami do pracy, usług i handlu w pełnym zakresie.
24. Elementami składowymi skutecznego zarządzania potrzebami parkingowymi w strefie Śródmieścia są: ustalanie opłat za parkowanie na drogach publicznych, budowa parkingów naziemnych i podziemnych oraz polityka P&R powiązana z polityką rozwoju transportu publicznego, w tym polityką taryfową.
25. Integralnym elementem polityki transportowej i parkingowej miasta i obszaru funkcjonalnego są lokalizowane na jego obrzeżach, szczególnie w obszarach zwartej zabudowy, przekraczającej granice miasta, parkingi w systemie Park&Ride. W celu przejęcia przez transport publiczny jak największej części pasażerów pojazdów indywidualnych z osiedli peryferyjnych i gmin ościennych, lokalizowane przy pętłach autobusowych, tramwajowych lub sklepach wielkopowierzchniowych zlokalizowanych przy przystankach transportu zbiorowego.
26. Należy kontynuować działania porządkowe i przyjmować docelowe rozwiązania na przestrzeniach zajętych obecnie przez substandardowe obiekty garażowania indywidualnego, szczególnie w obszarze śródmiejskim. Należy zaplanować efektywne zagospodarowanie, zabudowę tych przestrzeni m.in. na cele parkingowe i ogólnomiejskie w estetycznej oprawie architektonicznej.

#### Transport towarowy

27. Rozwiązań wymagają zagadnienia związane z przepływem towarów w mieście i dotyczą:
- dostępu drogowego do portu od południa
  - obsługi drogowej terenów produkcyjnych, logistycznych nad Odrą w północnych osiedlach miasta
  - uciążliwości transportu ciężarowego w centrum miasta powodowanej między innymi przez ruch tranzytowy na kierunku do Polic. Należy domknąć obwodnicę śródmiejską do ul. Tama Pomorzańska i przeanalizować możliwości zmiany hierarchii dróg tj. wskazania alternatywnego przebiegu DW115 i DK10.
28. Przewiduje się, że sieć punktów odbioru przesyłek będzie ulegać dalszej rozbudowie i zagęszczeniu, powinna współtworzyć sieć lokalnych centrów usługowych.
29. Rynek magazynowy w Szczecinie charakteryzuje wysoki popyt na zróżnicowane usługi magazynowe: zautomatyzowane powierzchnie magazynowe, magazyny wysokiego składowania, usługi handlu wielokanałowego i magazyny typu *LAST MILE*, huby kurierskie i magazyny typu *BIG-BOX*. Rynek magazynowy dostosowuje się do potrzeb handlu, w którym coraz większe znaczenie zyskują zakupy dokonywane za pośrednictwem Internetu, taką formą handlu są również zainteresowane sieci handlowe (na zasadach konkurencji i w celu podtrzymania funkcjonowania własnej sieci sklepów).

#### Drogi wodne

30. Aktualny stan zabudowy hydrotechnicznej i drogi wodnej śródlądowej na odcinku Szczecin-Kostrzyn nie pozwala na pełne wykorzystanie możliwości transportowych Odry. Ograniczenia parametru głębokościowego na szlakach żeglugowych w rejonie Szczecina oraz ograniczenia w zakresie prześwitu pionowego i poziomego pod mostami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną, utrudniają, a niekiedy całkowicie uniemożliwiają funkcjonowanie żeglugi śródlądowej w ruchu lokalnym, tranzytowym w połączeniach zespołu portów Szczecin-Świnoujście, z krajowymi i europejskimi śródlądowymi drogami wodnymi.

31. Aktualnie realizowana jest inwestycja polegająca na pogłębieniu do 12,5 metra i poszerzeniu w dnio do 110 metrów morskiego toru wodnego Świnoujście-Szczecin, co znacząco poprawi warunki bezpieczeństwa, dostęp do portu i jego efektywność transportową i zdolności przeładunkowe. Za tymi zmianami jakościowymi i ilościowymi będzie musiała nadążyć obsługa transportowa od strony lądu (drogowa i kolejowa) oraz żegluga śródlądowa.
32. Obecnie realizowany jest przez PGW Wody Polskie Projekt Ochrony Przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry i Wisły, w ramach którego w obszarze Szczecina planowane są:
- przebudowa mostu kolejowego na Regalicy w celu zapewnienia minimalnego prześwitu
  - budowa infrastruktury cumowniczo-postojowej dla lodołamaczy, w Podjuchach
  - pogłębienie toru wodnego na jeziorze Dąbie, co umożliwi prowadzenie zimowej osłony przeciwlodowej.
33. Kontynuuje się rozwój żeglugi pasażerskiej i turystyki wodnej poprzez rozwój marin i przystani jachtowych, dostosowywanie do potrzeb w tej dziedzinie nabrzeży (wyposażonych w infrastrukturę), przystanków dla żeglugi pasażerskiej, w tym w rejonie węzłów przesiadkowych, również komunikacji wodnej (śródmiejskiej, Szczecin-Trzebież, Szczecin-Świnoujście, Szczecin-Stepnica, rejsy wycieczkowe itp.). Kontynuowane będzie wyposażanie akwenów w tzw. zakątki wodne (miejsca schronienia i odpoczynku dla wodniaków) oraz turystyczne zagospodarowanie rzeki Płoni (turystyka kajakowa). Tworzone będą także warunki dla funkcjonowania rybactwa śródlądowego (w tym utrzymania bazy rybackiej), wędkowania sportowego itp.

### 3. STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA

Ilustrację tekstu stanowią mapy UWARUNKOWAŃ:

- Mapa 1. Struktura funkcjonalno-przestrzenna
- Mapa 2. Środowisko miasta
- Mapa 3. Krajobraz kulturowy
- Mapa 4. Systemy komunikacji
- Mapa 5. Infrastruktura techniczna
- Mapa 6. Infrastruktura społeczna

Atlas map analitycznych umieszczony na końcu Syntezy uwarunkowań i diagnozy:

- Mapa 2. Jednobręby w których występuje zwarta zabudowa
- Mapa 3. Jednobręby z udziałem zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej do ogólnej zabudowy mieszkaniowej
- Mapa 3a. Jednobręby z udziałem zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej do ogólnej zabudowy mieszkaniowej
- Mapa 4. Jednobręby w zasięgu dojścia pieszego do lokalnych centrów usługowych
- Mapa 5. Tereny zieleni ogólnodostępnej wraz z terenami ogrodów działkowych na tle obszaru zwartej zabudowy
- Mapa 6. Mapa dostępności pieszej do zieleni ogólnomiejskie
- Mapa 6a. Jednobręby o największych powierzchniach zieleni ogólnodostępnej
- Mapa 7. Mapa dostępności pieszej do Podstawowej Opieki Zdrowotnej
- Mapa 7a. Rozkład liczby mieszkańców znajdujących się poza zasięgiem dojścia 500 m od Podstawowej Opieki Zdrowotnej
- Mapa 7b. Rozkład liczby mieszkańców znajdujących się poza zasięgiem 1500m od Podstawowej Opieki Zdrowotnej
- Mapa 8. Jednobręby z siedzibami zarejestrowanych firm zatrudniających powyżej 50 pracowników

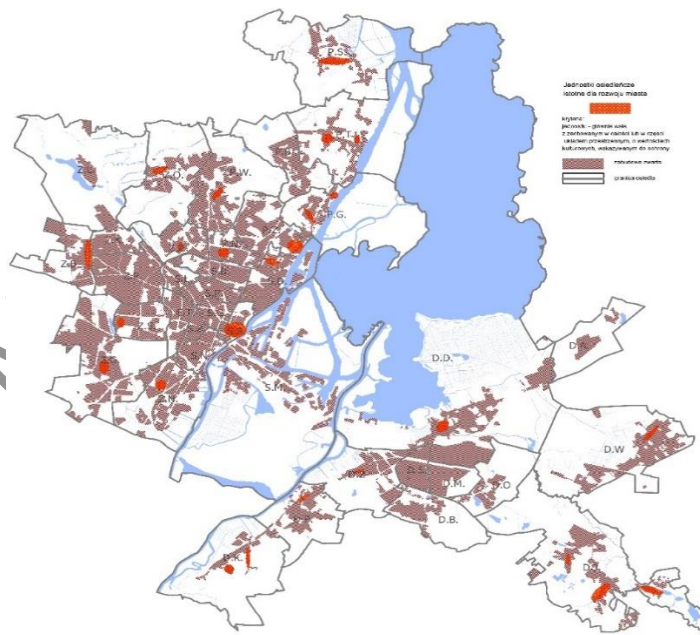
- Mapa 9. Jednobręby w zasięgu dojazdu pieszego do przystanków komunikacji miejskiej  
Mapa 9a. Mapa dostępności pieszej do transportu kolejowego (SKM)

### Rozwój struktury funkcjonalno-przestrzennej

#### Krajobraz miasta, ochrona dziedzictwa kulturowego, model funkcjonalno-przestrzenny

1. Podstawowa struktura funkcjonalno-przestrzenna Szczecina została zdeterminowana obronnym charakterem miasta twierdzy z licznymi ograniczeniami rozwojowymi. Po zmianie statusu miasta w 1783 r. nastąpiła ekspansja i dynamiczny rozwój zabudowy poza granice dzieł twierdzy (np. rejon Pogodna). Istotniejsze zmiany i obecny kształt struktury zabudowy i zagospodarowania terenów miasta jest konsekwencją zniszczeń wojennych. Po II wojnie światowej odtworzono ze zniszczeń część zabudowy historycznej a także powstało nowe zagospodarowanie zmieniające układ przestrzenny, integrację wewnętrzną i powiązania z otoczeniem. Aktualny obszar miasta to efekt rozwoju przestrzennego miast Szczecin i Dąbie oraz podszczecińskich wsi, które w konsekwencji zlały się w zróżnicowaną strukturę miejską. Potencjałem miasta i jednocześnie zobowiązaniem do ochrony jest ogromny zasób struktur zabytkowych (dwa miasta, układy dawnych wsi, osiedla willowe, obszar zachowanego historycznego śródmieścia z zabudową kamienicową obrzeżną, historyczne fronty wodne, zespoły i infrastruktura przemysłowa). Utrzymanie w należytym stanie i funkcjonalności struktur znajdujących się w zasobie gminy lub zasobach prywatnych stanowi poważne wyzwanie finansowe i organizacyjne, podejmowane m.in. w ramach programu rewitalizacji.

#### Mapa nr 1. Jednostki osadnicze.



2. W okresie od 1989 roku (po przemianach ustrojowych w Polsce) rozwój układu przestrzennego Szczecina realizowany jest w warunkach gry rynkowej i zmiennych warunkach prawno-gospodarczych. Kontrolę nad procesami inwestycyjnymi, w tym również w zakresie mieszkalnictwa, pozwalają zapewnić plany miejscowe, które regulują zasady zabudowy i zagospodarowania terenów inwestycyjnych, uwzględniając lokalne uwarunkowania

i powiązania planowanych funkcji w odniesieniu do potrzeb osiedla, dzielnicy czy całego miasta. Priorytetem jest dążenie do uchwalania planów miejscowych dla całego obszaru miasta (aktualne pokrycie powierzchni miasta planami to około 60%), co pozwoli na ograniczenie inwestycji powstających w oparciu o przepisy odrębne.

3. Kontynuuje się ochronę fizjonomicznej różnorodności zespołów i lokalne modele funkcjonalno-przestrzenne zespołów zabudowy i zagospodarowania m.in. śródmiejską zabudowę kwartałową zwartą wytyczoną na podstawie ogólnomiejskich osi kompozycyjnych i przeciętą układami alejowymi, układy staromiejskie tj. Stare Miasto i Stare Dąbie, dawne wsie tj. Krzekowo, Osów, Warszewo, Skolwin, Płonia, Jezierzycy, Śmierdnica, zespoły zabudowy w formule miasto-ogród tj. Pogodno, Głębokie, Gumieńce, Podjuchy, Żydowce, kompleksy historycznej zabudowy przemysłowej i portowej np. Łasztownia, ulica Kolumba, papiernia Skolwin.
4. Układy przestrzenne zabudowy o wartościach historycznych i krajobrazowych przedstawiono na mapach UWARUNKOWAŃ. Należy kontynuować ich ochronę poprzez plany miejscowe, szczególnie tam gdzie występuje duża presja inwestycyjna i zagęszczanie zabudowy zaburzające oryginalne wartości zespołów m.in. Krzekowo, Warszewo, Gumieńce, Pogodno, Łętko, Głębokie. Szczególnej kontroli i wyhamowaniu powinny podlegać próby lokalizacji nowej zabudowy wielorodzinnej na wyburzeniach oryginalnej zabudowy jednorodzinnej.
5. Niektóre obszary i obiekty o wartościach zabytkowych będą wymagały, w uzgodnieniu ze służbami konserwatorskimi, rewizji programu ochrony konserwatorskiej, dyspozycji planistycznych i uruchomienia mechanizmów wsparcia ochrony. Dotyczy to obszarów i obiektów zabytkowych, które pomimo obowiązujących planów miejscowych i prób sprzedaży nie znalazły docelowych właścicieli, a stan zachowania substancji zabytkowej pogarsza się. Są to np. teren Zielonego dworu, budynek cynkowni przy ul. Dębogórskiej, zabudowa ul. Kolumba, rzeźnia miejska na Łasztowni itp.
6. Staromiejskie układy Szczecina i Dąbia będą nadal pełnić szczególną rolę ośrodków wielofunkcyjnych w układzie dwubiegunowym lewo- i prawobrzeża, odbudowanych na historycznych układach przestrzennych. Centrum na lewym brzegu Odry zakreślone, jako Śródmieście, Stare Miasto i Łasztownia w dalszym ciągu pozostaje bezkonkurencyjne pod względem koncentracji instytucji i usług o znaczeniu ogólnomiejskim oraz dla obszaru funkcjonalnego, transgranicznego regionu metropolitalnego i kraju. Polityka serca miasta na tym terenie będzie utrzymywana i potrzebuje dalszego rozwoju i wypełnienia tkanki miejskiej nowym zagospodarowaniem. Centrum na prawym brzegu skoncentrowane na Starym Dąbiu, będzie realizować w głównej mierze zadania dzielnicowe Prawobrzeża z uwzględnieniem specyfiki ponadlokalnej położenia nad Jeziorem Dąbie.
7. W modelu funkcjonalno-przestrzennym Szczecina zakłada się naturalną koncentrację usług i intensywną zabudowę wielofunkcyjną w strefie centrum na lewobrzeżnej części i na prawobrzeżnej części w klinie ul. Struga, z obniżaniem parametrów zabudowy w kierunkach granic miasta z lokalnymi enklawami intensywnej zabudowy (np. os. Reda, Pomorzany, Majowe, Bukowe, Książąt Pomorskich). Koncentracja zabudowy, z lokalnym dopuszczeniem zabudowy wielorodzinnej niskiej intensywności, będzie kontynuowana przede wszystkim wzdłuż korytarzy transportowych, w otoczeniu węzłów przesiadkowych i przystanków transportu publicznego, przy jednoczesnym utrzymaniu komfortu życia mieszkańców.
8. Należy kontynuować model funkcjonalno-przestrzenny miasta z autonomicznymi funkcjonalnie dzielnicami i osiedlami posiadającymi lokalne centra usługowe realizujące codzienne potrzeby podstawowe zapewniając spójność przestrzenną i obniżając transportochłonności.

9. Należy kontynuować zagospodarowanie i zabudowę terenów nadwodnych centrum miasta, wzdłuż bulwarów śródmiejskich i pozostałych osiedli tj.: Drzetowo-Grabowo, Gołęcino-Goćław, Stołczyn, Dąbie w skali odpowiedniej do stwierdzonych wartości przestrzennych i pełniących funkcji. W zagospodarowaniu należy uwzględnić szlak punktów widokowych istotnych w skali miasta, otwierających panoramę na Międzyodrzu i jezioro Dąbie.
10. Stare Miasto Szczecin, Stare Dąbie oraz wyspy Międzyodrza: Łasztownia, Wyspa Grodzka, Kępa Parnicka, wymagają kompleksowych i komplementarnych przekształceń, rewitalizacji, reurbanizacji. Kontynuacja transformacji tych obszarów miasta pozwoli zrealizować ideę miasta zwarteo i może odwrócić trend ucieczki mieszkańców z centrum wskazując nową jakość z obszarach wyposażonych w infrastrukturę.
11. Szczecin posiada unikalny krajobraz kulturowy, na który składają się zarówno historyczny obszar starego miasta, obiekty zabytkowe oraz zespoły zróżnicowanej sieci osadniczej wchodzącej w skład miasta jak i urozmaiconą rzeźbą terenu doliny Odry, obecność cieków i zbiorników wodnych oraz bogata i różnorodna przyroda (w tym obszary Natura 2000).
12. Na podstawie eksperckich opracowań i analiz własnych ustala się zasadnicze uwarunkowania krajobrazu centrum miasta. Najcenniejsze elementy krajobrazu centrum miasta i zidentyfikowane zagrożenia dla ich ekspozycji to:
  - panoramy nadrzeczne, w których eksponowane są historyczne obiekty i założenia urbanistyczne. Widoki rozpościerają się z nabrzeży wysp Międzyodrza-Łasztowni, Wyspy Grodzkiej, Kępy Parnickiej oraz północnej części Wyspy Zielonej. Warunki naturalne związane z topografią terenu i południowo-wschodnią wystawą słoneczną sprawiają, że lewobrzeżna sylweta miasta jest dobrze widoczna. Przedpole widokowe rzeki zapewnia odpowiedni dystans ekspozycji. Zidentyfikowane główne zagrożenia dla panoram nadrzecznych to: nowe obiekty wysokie i wysokościowe eksponowane ponad linię sylwetową, przeskalowana zabudowa przedpola widokowego oraz skarpy nadodrzańskie blokująca widoczność na historyczne dominanty oraz zaburzająca ich dotychczasową dominację, rozproszenie zabudowy wysokościowej.
  - wnętrza krajobrazowe Cmentarza Centralnego i Jasnych Błoni. Oba są rozległymi symetrycznie zakomponowanymi wnętrzami wyznaczonymi przez ściany drzew, które kierują wzrok w stronę zamknięcia widokowego. Na końcu 1,5 kilometrowej osi cmentarza znajduje się kaplica, a założenie Jasnych Błoni wieńczy budynek Urzędu Miejskiego. Są to przestrzenie o wybitnej wartości krajobrazowej, wymagające bezwzględnej ochrony tła ekspozycji. Zidentyfikowane główne zagrożenia to: nowa zabudowa wybijająca się ponad linię drzew, a w szczególności w sposób zaburzający symetrię zamknięć widokowych.
  - struktura śródmiejska: zwarta zabudowa historyczna z przełomu XIX i XX wieku o wysokiej intensywności z dobrze wyodrębnionymi wnętrzami ulicznymi i placami. Do najlepiej rozpoznawalnych elementów struktury śródmiejskiej należą place gwieździste i tzw. „złoty szlak” – aleja prowadząca z obszaru staromiejskiego, zwieńczona budynkiem Urzędu Miasta i założeniem Jasnych Błoni. Szerokie aleje i rozległe place są często obsadzone drzewami, tworząc charakterystyczny krajobraz śródmiejski. Na narożnikach, przy skrzyżowaniach, osie ulic są także akcentowane subdominantami (np. niewielkimi wieżyczkami). W tym fragmencie Szczecina znajdują się także nieliczne, późniejsze budynki wymagające obniżenia. Zidentyfikowane główne zagrożenia to: nowa zabudowa niedostosowana do skali kontekstu lub zaburzająca kompozycję urbanistyczną poprzez zmianę linii zabudowy, zasady lokalizacji dominant i subdominant na zamknięciach widokowych ważnych osi ulicznych (itp.), błędne dostosowanie wysokości nowej

zabudowy do obiektów, które nie są elementem pierwotnej struktury urbanistycznej (obiekt w przyszłości do obniżenia).

13. Na podstawie przeprowadzonych analiz ustala się zasadnicze kierunki ochrony i kształtowania krajobrazu centrum miasta:

- ochrona tła ekspozycji panoram nadrzecznych - Ścisłą ochroną obejmuje się widoki na lewobrzeżną część miasta obserwowaną z zachodniej części Łasztowni na odcinku między Mostem Długim a tzw. „dźwigozaurami” oraz fragment ciągu widokowego na Trasie Zamkowej od Morskiego Centrum Nauki do połowy przeprawy mostowej nad rzeką. Planowane obiekty wysokie i wysokościowe należy weryfikować pod kątem widoczności w tle wskazanych ekspozycji
- rozbudowa szczecińskiego Podzamcza do rzeki, oparta na historycznej siatce ulic oraz proporcjach urbanistycznych dawnej zabudowy - Odtworzenie przedwojennego układu przestrzennego w znaczący sposób zmieni ekspozycje panoramiczne z Łasztowni na stare miasto (na odcinku pomiędzy Mostem Długim a Planowanym Mostem Kłodnym i Trasą Zamkową). Historyczne dominanty, jak Zamek Książąt Pomorskich i Katedra, będą w mniejszym stopniu widoczne, głównie w osiach ulic, ale otrzymają w widokach sylwetę właściwą podbudowę. Zabieg ten przywróci dominację przestrzenną wyróżnionych obiektów
- ochrona tła ekspozycji wewnątrz krajobrazowych Cmentarza Centralnego oraz Jasnych Błoni
- koncentracja zabudowy wysokiej i wysokościowej - Utrzymuje się dyspozycję koncentracji nowych dominant jako uzupełnienie pierzei Alei Wyzwolenie na odcinku między Placem Rodła (budynek PAZIM) a wieżowcem Hanza Tower
- podkreślanie zamknięć osiowych i narożników ulic w obszarze śródmieścia
- kształtowanie zabudowy w ramach skarpy nadodrzańskiej - wzdłuż wypiętrzenia lewobrzeżnej części miasta (strefa „E” ochrony ekspozycji) planowane obiekty powinny być podporządkowane skalą istniejącej zabudowie. Nie powinno się w tym pasie lokalizować zabudowy wysokiej. Obszary te stanowią naturalne przedpole dla ekspozycji historycznych sylwet z dominantami
- kształtowanie zabudowy w obniżeniach terenu (w nieckach) - nie zaleca się lokalizacji obiektów wysokich i wysokościowych np. w niecce niebuszewskiej
- kształtowanie obszarów wysp Międzyodrza (Łasztownia, Kępa Parnicka, Wyspa Zielona). Zgodnie z planami miejscowymi dla tych obszarów zaleca się lokalizację intensywnej zabudowy śródmiejskiej. Na obszarze Łasztowni nie przewiduje się lokalizacji zabudowy wysokiej i wysokościowej, za wyjątkiem terenów wymagających zaakcentowania ze względów kompozycyjnych np. cypel wyspy. Przewidzianą zabudowę wysoką na terenie wysp należy kształtować w zwartych zespołach z zachowaniem zasad kompozycji urbanistycznej (akcentowanie osi i zamknięć widokowych). Dla właściwego oddziaływania zabudowy w krajobrazie istotne jest zachowanie smukłych proporcji dominant oraz stopniowego zmniejszania kubatur obiektów wraz wysokością - subdominant.

#### **Wybrane miary jakości życia w mieście**

14. Polityka przestrzenna wiąże się ze wszystkimi aspektami życia. Przeanalizowano i zilustrowano na dołączonych do Diagnozy mapach i wprowadzono i skomentowano w kartach osiedli (Tom III) wybrane parametry jakościowe i wskaźniki diagnostyczne:

- udział obszaru zwartej zabudowy w osiedlu
- udział zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w stosunku do ogólnej zabudowy mieszkaniowej



- udział zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w stosunku do ogólnej zabudowy mieszkaniowej
  - udział w osiedlu budynków wyższych niż 5 kondygnacji w stosunku do liczby ogólnej budynków w osiedlu, co obrazuje fizjonomię i intensywność zabudowy
  - lokalne centra usługowe i ocena stopnia ich funkcjonalnego wykształcenia i dostępności
  - wyposażenie osiedla w usługi społeczne, w tym dostęp do zoz
  - ocenę dostępu do zieleni ogólnodostępnej w osiedlu
  - udział pow. objętej różnymi formami ochrony krajobrazu kulturowego
  - udział zwartej zabudowy osiedla w zasięgu komunikacji publicznej mierzony promieniem dojścia pieszego do przystanku 500 m
  - dostępność pieszego do transportu kolejowego (SKM)
  - dostępność miejsc postojowych w odniesieniu do trzech planistycznych stref parkowania o odmiennych zasadach bilansowania potrzeb parkingowych.
- Ponadto zidentyfikowano: ograniczenia, zagrożenia i potrzeby dla osiedla, które wymagają kierunkowych dyspozycji.

15. Zniwelowania różnic w zakresie jakości życia wymagają osiedla peryferyjne względem centrum Szczecina. Przeznaczenie części gruntów w tych osiedlach pod zabudowę nie spowoduje ich szybkiego zasiedlania, z uwagi na oddalenie tych osiedli w sensie przestrzennym od centrum miasta i występujące ograniczenia społeczne.

16. Szczecin będąc miastem rdzeniowym obszaru funkcjonalnego, w okresie nadchodzących trzydziestu lat doświadczy migracji powrotnych do centrum głównie z gmin Dobra, Kołbaskowo i Kobylanka. Prawdopodobieństwo migracji powrotnych w poszukiwaniu dostępności pieszej usług, kontaktów społecznych, niższych kosztów i uciążliwości życia będzie rosło wraz z wiekiem tych populacji.

#### **Obszar zwartej zabudowy i suburbanizacja**

17. Obszar zwartej zabudowy zajmuje 27% (8 tys. ha) powierzchni Szczecina i zlewa się w jedną całość ze zwartą zabudową na terenie gmin: Dobra, Kołbaskowo i w znacznie mniejszej skali na styku z gminami: Police, Goleniów. Obszar zwartej zabudowy gmin sąsiednich bezpośrednio przylegający do obszaru zwartej zabudowy Szczecina, odpowiada 3,3% (1 tys. ha) powierzchni administracyjnej Szczecina (nie wliczono miasta Police) w przeliczeniu na mieszkańców odpowiada to nawet 25% ludności Szczecina.

18. Obowiązującymi planami miejscowymi objęto dotąd ok. 72% obszaru zwartej zabudowy i około 48,3% obszaru poza zwartą zabudową (łącznie 60% powierzchni administracyjnej).

19. Migracje wewnętrzne na obrzeża i poza granicę gminy skutkują spadkiem populacji ludności w śródmieściu, co przekłada się na osłabienie potencjału modernizacyjnego zabudowy w centrum i mniejsze nakłady na utrzymanie w dobrym stanie technicznym zabudowy mieszkaniowej.

20. Obszar zwartej zabudowy Szczecina na styku z gminami sąsiednimi to zazwyczaj monofunkcyjne struktury mieszkaniowe jednorodzinne i wielorodzinne, niewyposażone w stopniu wystarczającym w usługi podstawowe, infrastrukturę komunikacyjną i inżynierską, co generuje ruch do centrum miasta.

21. Część terenów o predyspozycji rolniczej wyłączana jest z użytkowania w oczekiwaniu na możliwość zabudowy - dotyczy to terenów Północy i Prawobrzeża w Szczecinie. W gminach Dobra i Kołbaskowo proces ten potwierdzają dane i obrazują zdjęcia satelitarne. Pozwala to wskazać najbardziej prawdopodobne obszary dalszej ekspansji zabudowy w tych gminach.

22. Utrzymuje się presja na zabudowę terenów, które nie mogą z przyczyn bezpieczeństwa osób i mienia stanowić terenów zabudowy mieszkaniowej lub usługowej na stały pobyt ludzi np. tereny w sąsiedztwie osuwisk, obszary szczególnego zagrożenia powodzią.
23. Polityka przestrzenna wiąże samorząd tylko przy sporządzaniu planów miejscowych, dlatego jej dyspozycje, o ile mają być skuteczne, powinny być uwzględniane również w obszarze: zarządzania strategicznego, planowania inwestycyjnego i polityki informacyjnej miasta. Do istotnych zaleceń należy:
- informowanie o długich terminach realizacji infrastruktury technicznej i komunikacyjnej (np. co najmniej 10 lub 20 lat) wynikających ze skali potrzeb i ograniczonego budżetu.
  - nadanie preferencji powiększaniu obszaru zwartej zabudowy poprzez rozwój infrastruktury, w tym uwzględniając zbrojenie terenów będących już w zasięgu usług publicznych
  - wpływanie na decyzje zakupu mieszkania poprzez informowanie o kosztach bieżących utrzymania oraz długoterminowych społecznych kosztach i skutkach wyboru lokalizacji zamieszkania na terenach peryferyjnych, bez dostępu do infrastruktury i podstawowych usług
  - współpraca z podmiotami realizującymi inwestycje w zakresie budowania przez nich infrastruktury technicznej i społecznej, zwiększonej partycypacji oraz zbrojenia w pierwszej kolejności terenów położonych w zasięgu usług publicznych
  - zapewnienie pokrycia mpzp terenów rozwojowych, wskazywanych pod zabudowę
  - elementem promocji i polityki miasta może być zachęcanie na terenach peryferyjnych, wyłączonych z produkcji rolnej, do lokalizowania odnawialnych źródeł energii w postaci farm fotowoltaicznych, produkcji biomasy lub produkcji żywności na potrzeby miasta dążąc do samowystarczalności energetycznej i żywieniowej.

#### **Mieszkalnictwo i jego wyposażenie**

24. Wśród najważniejszych miar jakości życia należy wskazać warunki życia w miejscu zamieszkania, poza standardem wykonania i wyposażenia mieszkań kształtowane przez intensywność i preferowane parametry<sup>1</sup> zabudowy obejmujące:
- dla osiedlowej zabudowy wielorodzinnej niskiej intensywności: minimum 30% powierzchni biologicznie czynnej, standardowo wyposażane w tereny zabaw dla dzieci i tereny rekreacji oraz zbilansowanie stanowisk postojowych przy zapewnieniu dostępności ogólnej ich części na powierzchni terenu, przy sugerowanym wskaźniku liczby takich stanowisk na poziomie 1,6 stanowiska/ mieszkanie (dla nowych realizacji poza śródmieściem)
  - w zabudowie jednorodzinnej dla każdej działki: uwzględnianie potrzeb w zakresie utrzymania niezbędnego zasobu zieleni (np. w SZM co najmniej 50% powierzchni biologicznie czynnej) oraz pełnego zagospodarowania wód opadowych (optymalnie: uniezależnienie działki od kanalizacji deszczowej), warunkom tym odpowiadają działki o powierzchni większej od obecnej ich przeciętnej powierzchni, należy zachęcać do dokonywania podziałów, optymalnie na działki 800 m<sup>2</sup> do 1000 m<sup>2</sup> i większe
  - swobodny dostęp do otoczenia zabudowy (terenów osiedlowych), jej integrujące społecznie urządzenie bez groźby osiedli, z wyjątkiem niewielkich skupisk domów (np. jednorodzinnych) obsługiwanych przez drogę wewnętrzną z placem do zawracania, zapewnienie dostępności w zasięgu dojścia pieszego podstawowych usług osiedlowych, terenów rekreacyjnych, placów zabaw i terenów zieleni.

---

<sup>1</sup> Obecnie przeciętny szczeciński budynek w zabudowie wielorodzinnej posiada 4 kondygnacje i 30 mieszkań, a w zabudowie jednorodzinnej jest to budynek jednorodzinny na działce 600 m<sup>2</sup>.



25. Szczecin, doświadcza deficytu mieszkań przy pozornej dostępności mieszkań na wolnym rynku. Ubóstwo mieszkaniowe jest skutkiem: deficytu mieszkań dla osób średnio i nisko uposażonych, niskiej jakości mieszkań (nowobudowanych i istniejących, zlokalizowanych w strukturach historycznych), zadłużenia lokatorskiego, zaniedbań remontowo-modernizacyjnych z okresu przed 1989 r. Z upływem czasu coraz silniej ujawniać się będzie rozdźwięk pomiędzy bieżącymi potrzebami remontowymi a możliwościami ich pokrycia z funduszu wspólnot mieszkaniowych.
26. W Szczecinie utrzymuje się wysoki wskaźnik przeludnienia mieszkań – w polskich miastach nawet ok. 40% mieszkań. Za podstawowe warunki mieszkaniowe, stosowane m.in. przez UN Habitat, uznaje się sytuację, w której mieszkanie wyposażone jest we wszystkie instalacje i każde gospodarstwo domowe zamieszkuje samodzielnie, dysponując co najmniej jednym pokojem (sypialnią).
27. Rynek mieszkaniowy w Szczecinie charakteryzują:
- średnia powierzchnia mieszkania 63,9 m<sup>2</sup> (2014), rosnąca liniowo od kilkunastu lat (ok. 59 m<sup>2</sup> w 2002 r.)
  - bardzo zróżnicowana powierzchnia mieszkań w osiedlach, ich nierównomierny rozkład w przestrzeni miasta, w 2018 roku w osiedlu Osów o przewadze zabudowy jednorodzinnej wynosiła - 125,72 m<sup>2</sup>, w osiedlu Warszewo o większym udziale zabudowy wielorodzinnej - 81,60 m<sup>2</sup> i w osiedlu Pomorzany o starszych i spółdzielczych zasobach tylko - 47,40 m<sup>2</sup>
  - rosnące oczekiwania co do jakości i wyposażenia terenu mieszkaniowego, decyzje lokalizacyjne zaczęły warunkować: dostęp do usług podstawowych i zaspokajanie podstawowych potrzeb dzieci i osób starszych; zgłoszone projekty SBO uwidoczniają potrzeby w zakresie: wspólnych przestrzeni rekreacyjnych i ich wyposażenia, infrastruktury dostępu itp.
  - brak możliwości kształtowania jakości zasobu przedwojennej zabudowy wielorodzinnej, będącej w większości własnością wspólnot mieszkaniowych; zabudowę tę charakteryzuje zły stan techniczny i wysoka energochłonność przy jednoczesnym braku środków na jej odnowę; sytuacja własnościowa blokuje rozwiązywanie podstawowych problemów technicznych zabudowy, np. możliwość podłączenia budynku do ciepła systemowego
  - zjawisko ubóstwa energetycznego występujące w związku z polityką ochrony środowiska UE, problem ograniczeń emisyjnych rosnących szybciej od możliwości sprostania im przez część gospodarstw domowych
  - brak mechanizmów finansowych na rynku mieszkaniowym, umożliwiających uzyskanie prawa do lokalu na poziomie dostępności cenowej odpowiedniej dla różnych grup społecznych, w tym dla ludności przebywającej czasowo (ścieżki dojścia do własności lokalu lub coraz częściej jego wynajmu).
28. Rosną koszty końcowe utrzymania mieszkań (koszty stałe mieszkańca), na co składają się między innymi: niska efektywność energetyczna zabudowy (historycznej i współczesnej), szybko starzejąca się substancja deweloperska, brak energooszczędnych rozwiązań i nawyków mieszkańców, kosztochłonne odległości zabudowy od centrum społeczno-gospodarczego.
29. Ważne jest, co najmniej utrzymanie dotychczasowego udziału budownictwa społecznego, które w Szczecinie legitymuje się rozwiązaniami mieszkaniowymi o wysokiej jakości społecznej. Realizacje powinny w pierwszej kolejności stanowić wypełnienie obszaru zwartej zabudowy, z uwzględnieniem dostępności usług społecznych.
30. W ramach normalizacji rynku mieszkaniowego niezbędne jest poszerzenie oferty mieszkaniowej dla seniorów i wchodzącego na rynek pracy młodego, mobilnego pokolenia. Obie te grupy potrzebują mieszkań z pełną infrastrukturą i usługami towarzyszącymi oraz

bogată strukturą sprzyjającą interakcjom społecznym. Seniorzy dodatkowo oczekują zapewnienia bezpieczeństwa i interwencyjnego dyskretnego wsparcia. Wypełnienie tej luki poprzez bogatą ofertę mieszkań na wynajem może zachęcić do osiedlania się w mieście i migracji powrotne do Szczecina.

31. Jakość życia w Szczecinie kształtowana poprzez parametry zabudowy wpływa bezpośrednio na zjawisko migracji z regionu do Szczecina i migracji powrotnych z funkcjonalnego otoczenia miasta. Warunki akomodacji, dostępność mieszkań i warunki integracji z mieszkańcami, ich otwartość na zmiany i na nowych mieszkańców przyczynią się zwiększenia liczby ludności napływowej osiedlającej się na stałe.

#### *Lokalne centra usługowe, ich dostępność i stopień wykształcenia*

32. Lokalne centra usługowe rozwijające się w obszarach koncentracji zabudowy wielorodzinnej (ich dostępność), skupiające usługi podstawowe są miarą jakości życia. Wraz ze wzrostem intensywności zabudowy zwiększa się udział miejsc pracy związanych z zaspokajaniem potrzeb ogólnomiejskich lub z działalnością gospodarczą. Takie centra zaspokajają zapotrzebowanie na pracę mieszkańcom osiedla, dzięki temu są rejonami komunikacyjnymi niebędącymi istotnymi generatorami ruchu. Centra o korzystnej relacji miejsc pracy do liczby mieszkańców w rejonie wykształciły się w tzw. starych osiedlach (np. os. Zawadzkiego). Osiedla nowej zabudowy, szczególnie deweloperskiej, dopiero się kształtują i wymagają wsparcia oraz utrzymania rezerw terenowych przeznaczanych na cele usług, w tym na usługi społeczne.

33. W strukturze miasta zidentyfikowano lokalne centra usługowe o różnym stopniu wykształcenia (słabo wykształcone - do wykształcenia, częściowo wykształcone - do wzmocnienia, dobrze wykształcone - do utrzymania), które mają istotny wpływ na funkcjonowanie zespołów zabudowy i wywołują skutki środowiskowe dla miasta. Do oceny stopnia ich funkcjonalnego wykształcenia przyjęto kryteria:

- lokalne centrum tworzą co najmniej trzy zróżnicowane usługi zaspokajające podstawowe codzienne potrzeby lub funkcje występujące w bezpośrednim sąsiedztwie lub zlokalizowane względem siebie w dystansie nie większym niż 150 m dojazdu
- nie wykazuje się lokalnych centrów w obszarze wielofunkcyjnej zabudowy śródmiejskiej
- zwaloryzowano funkcjonalność centrów i ich rolę w obniżaniu transportochłonności osiedla; przyjęto kryteria identyfikujące i oceniające: brak - do wykształcenia, słabo wykształcone (3-5 usług/mało zróżnicowane) - do uczytelnienia, wzmocnienia i rozbudowy, wykształcone (powyżej 5 usług/średnio zróżnicowane) - do wzmocnienia i rozbudowy, dobrze wykształcone (powyżej 15 usług, mocno zróżnicowane) - do utrzymania i dalszej rozbudowy według potrzeb.

34. Rozkład przestrzenny centrów znacząco rozgęszcza się lub jest ich brak w osiedlach peryferyjnych miasta tam, gdzie występuje największa presja inwestycyjna na budownictwo mieszkaniowe. Należy zmniejszać nierówności w wyposażeniu centrów, ich dysfunkcje i ograniczenia m.in. poprzez uzupełnianie zabudowy mieszkaniowej w infrastrukturę społeczną (m.in. usługi, tereny zieleni urządzonej), a na pozostałych terenach dążąc do rozwoju budownictwa mieszkaniowego łącznie z usługami, zgodnie z zasadą realizacji polityki mieszkaniowej miasta.

35. Lokalne centrum usługowe docelowo powinno stanowić wielofunkcyjną przestrzeń publiczną służącą wzmocnieniu więzi społecznych, odpowiadającą potrzebom lokalnej społeczności, z wyposażeniem w usługi podstawowe oraz społeczne, mieć w zasięgu dostępności pieszej przystanek transportu publicznego, lokalny punkt odbioru towarów i przesyłek itp.

36. Nieruchomości z zasobu gminny winny współrealizować wyżej wymienione cele w obszarach zidentyfikowanych jako centra słabo lub częściowo wykształcone i w obszarach wskazanych do strukturalnych przekształceń np. rewitalizacji, Obszarze Strategicznej Interwencji.

*Przestrzenie publiczne, zieleni ogólnodostępna, ich jakość i dostępność*

37. Przestrzenie publiczne o kluczowym znaczeniu dla kształtowania postaw, wartości i aktywności obywatelskich można skategoryzować, jako przestrzenie reprezentacyjne o znaczeniu wizerunkowym (obszar staromiejski, kwartałowej zabudowy śródmiejskiej, i wyspa Łasztownia) oraz pozostałe obszary o funkcjonalnej przynależności do:

- terenów zieleni o dostępności zilustrowanej w ATLASIE Szczecina, jak: parki, skwery, ogrody
- terenów osiedlowych o znaczeniu dla wspólnot lokalnych, w tym osiedli zabudowy spółdzielczej
- terenów sportu i rekreacji, ogólnodostępnych boisk, placów zabaw, terenów nadwodnych, w tym portów i przystani, kąpielisk, tereny imprez masowych itp.
- terenów lasów komunalnych wyposażonych w obiekty i urządzenia służące rekreacji z bogatą ofertą ścieżek i szlaków powiązanych z kompleksami leśnymi w sąsiedztwie Szczecina
- pozostałych terenów o dostępie publicznym, jak ulice, place, nabrzeża, których estetyzacja i sanitacja oraz wyposażenie w meble uliczne wyznaczają podstawowe odczucia przyjazności przestrzeni i więzi społecznej.

38. Największy udział w projektach SBO, wyrażających potrzeby mieszkańców, mają zgłoszenia projektów realizacji przestrzeni wspólnych i ich wyposażenia, szczególnie przestrzeni rekreacyjnych. Projekty, również te nie przyjęte do realizacji, są monitorowane i analizowane pod kątem ich społecznej ważności i potrzeby realizacji, projekty o większej skali rozważane są w ramach prac nad polityką przestrzenną lub na etapie sporządzania mpzp. Dąży się do stworzenia sieci lokalnych przestrzeni publicznych, o rozproszonym ale równomiernym rozkładzie, realizującym potrzebę dostępności, również z uwzględnieniem relacji do liczby mieszkańców i ich rozkładu w mieście.

39. Szczególnej uwagi i doposażenia wymagają nowopowstałe zespoły mieszkaniowe wielorodzinne lub jednorodzinne zrealizowane w formule deweloperskiej, gdzie występuje deficyt przestrzeni wspólnych. Prowadzi to do alienacji mieszkańców, ogranicza ich aktywność i jest destrukcyjne dla najmłodszych pokoleń. Dotyczy to osiedli dzielnicy Północ i obrzeżnych osiedli dzielnicy Prawobrzeże oraz monofunkcyjnych przygranicznych osiedli powstałych w ościennych gminach obszaru funkcjonalnego.

40. Dalsza poprawa infrastrukturalna przestrzeni publicznych i ich dostępność komunikacyjna są niezbędne dla podniesienia jakości życia w mieście. To szczególne zadanie w obszarze Śródmieścia, Starego Miasta Szczecin, Starego Miasta Dąbie i na obszarze Łasztowni.

41. Badając dostęp do zieleni ogólnodostępnej i jej udział w powierzchni osiedla, na mapach zamieszczonych w Diagnozie wskazano obszary bez dostępu do zieleni. Są to przed wszystkim fragmenty osiedli Centrum, Stołczyn, Krzekowo-Bezrzecze, Gumieńce. Przyjęto następujące kryteria identyfikujące i oceniające dostęp do terenów zieleni, będące jednocześnie zaleceniami do poszukiwania możliwości ich powiększenia:

- dla obszaru w pierścieniu obwodnicy śródmiejskiej i szczecińskiego węzła kolejowego (SKM) dostęp wystarczający określa odległość dojścia pieszego do terenu zieleni ogólnodostępnej ok. 300 m (3 - 5 minut)

- dla obszaru poza śródmieściem, na zewnątrz pierścienia obwodnicy śródmiejskiej i szczecińskiego węzła kolejowego (SKM), dostęp wystarczający określa odległość dojścia pieszego do terenu zieleni ogólnodostępnej ok. 500 m (do 10 minut)
- dla obszarów, gdzie odległość dojścia pieszego do zieleni ogólnodostępnej nie spełnia powyższych kryteriów występuje potrzeba wykształcenia terenów zieleni o formie do ustalenia w planie miejscowym
- identyfikowano tereny: minimalna powierzchnia terenu zieleni - 0,2 ha (2 000 m), minimalna szerokość - 5 m
- Zasób tworzą: tereny zieleni urządzonej (parki, skwery, tereny zielone wewnątrz zespołów mieszkaniowych, tereny zieleni w pasach drogowych spełniające kryteria powierzchni i szerokości, nieczynne cmentarze, cmentarz Centralny), zieleń naturalna i lasy w granicach miasta; do zasobu ogólnodostępnej zieleni rekreacyjnej nie wliczono wysp Międzyodrza z uwagi na ich ograniczoną dostępność drogą wodną.

STUDIUM - PROJEKT ROBOCZY - BRPM

## II. SFERA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA

Zagadnienia ilustrują mapy UWARUNKOWAŃ:

Mapa 1. Struktura funkcjonalno-przestrzenna

Mapa 4. Systemy komunikacji

Mapa 6. Infrastruktura społeczna

Atlas map analitycznych umieszczony na końcu Syntezy uwarunkowań i diagnozy:

Mapa 4. Jednობрэбы w zasięgu dojścia pieszego do lokalnych centrów usługowych

Mapa 5. Tereny zieleni ogólnodostępnej wraz z terenami ogrodów działkowych na tle obszaru zwartej zabudowy

Mapa 6. Mapa dostępności pieszej do zieleni ogólnomiejskiej

Mapa 6a. Jednობрэбы o największych powierzchniach zieleni ogólnodostępnej

Mapa 7. Mapa dostępności pieszej do Podstawowej Opieki Zdrowotnej

Mapa 7a. Rozkład liczby mieszkańców znajdujących się poza zasięgiem dojścia 500 m od Podstawowej Opieki Zdrowotnej

Mapa 7b. Rozkład liczby mieszkańców znajdujących się poza zasięgiem 1500 m od Podstawowej Opieki Zdrowotnej

Mapa 8. Jednობрэбы z siedzibami zarejestrowanych firm zatrudniających powyżej 50 pracowników

Mapa 9. Jednობрэбы w zasięgu dojścia pieszego do przystanków komunikacji miejskiej

Mapa 9a. Mapa dostępności pieszej do transportu kolejowego (SKM)

Mapa 14. Rozkład przestrzenny projektów realizowanych w ramach Szczecińskiego Budżetu Obywatelskiego w latach 2014-2020

### *Miasto, jako wspólnota, Spójność społeczna*

1. Cechą charakterystyczną Szczecina, podobnie jak innych dużych miast w Polsce, jest osłabienie relacji, więzi społecznych i sąsiedzkich wynikające m.in. z gromadzenia się jednostek zabudowy, alienacji powodowanej zmianą tempa i trybu życia oraz brakiem poczucia bezpieczeństwa. Należy przeciwdziałać tym zjawiskom poprzez:

- zakaz gromadzenia zespołów mieszkaniowych i organizowania ich większych zespołów wokół „ślepych dróg wewnętrznych”, ma to szczególne znaczenie w osiedlach obszaru śródmiejskiego, gdzie ograniczana jest dostępność do przestrzeni wspólnych, nie funkcjonują skróty piesze
- dążenie do różnicowania w jednym zespole typów zabudowy mieszkaniowej i jego wyposażenia
- wykształcanie przestrzeni wspólnych w ramach lokalnych zespołów mieszkaniowych z ich wyposażeniem rekreacyjnym uwzględniającym różne grupy wiekowe.

2. Od roku 2012 wyraźnie wzrasta udział organizacji pozarządowych uczestniczących w życiu miasta, w 2019 odnotowano 2426 organizacji pozarządowych. To bardzo dobry trend, ujawniający wschodzący sektor w rozwoju postindustrialnej gospodarki. Największe deficyty w działalności III sektora w Szczecinie można odnotować w zakresie rozwoju lokalnego dzielnicy Północ, co bezpośrednio przekłada się na niską aktywność obywatelską i udział w SBO.

3. Skuteczność i efektywność współpracy na linii władze miasta - mieszkańcy są zależne od sprawnego przepływu informacji w mieście. W sferze przestrzennej oznacza to potrzebę wzmocnienia/wykształcania lokalnych centrów usługowych z aktywną radą osiedla, jako dwukierunkowym kanałem dystrybucji informacji, zgłaszanych innowacji i projektów, konsultacji, współdecydowania o rozwoju osiedla. W kartach poszczególnych osiedli

zidentyfikowano przestrzenne: potrzeby, zagrożenia, zadania strategiczne, które powinny być przedmiotem aktywności mieszkańców w ramach SBO.

4. Do budowania dialogu społecznego, badania opinii i sondowania potrzeb lokalnych oraz zarządzania potrzebami i niwelowania konfliktów społecznych, niezbędne jest dalsze wykorzystywanie instrumentów konsultacyjnych i partycypacyjnych, tj. Biuro Dialogu Obywatelskiego, Rady Osiedli, konsultacje publiczne, prototypowanie urbanistyczne i in.
5. Osiągnięcie większej skuteczności sondowania potrzeb i ich zaspokajania w ramach SBO wymaga zoptymalizowania procesu decyzyjnego poprzez np. grupowanie zagadnień tematycznie: infrastruktura zieleni, mobilność, przestrzenie publiczne itp. Pomocne mogą tu być zadania strategiczne dla osiedli zdefiniowane w Kierunkach (w kartach osiedli). Realizacja wybranych projektów w tym procesie jest gwarancją powodzenia kolejnych edycji SBO i wyposażania miasta zgodnie z przyjętą przez samorząd polityką przestrzenną.
6. Zauważalny jest znaczny spadek liczby rodzin korzystających z pomocy społecznej MOPR z powodu ubóstwa, bezrobocia, bezradności w sprawach opiekuńczo-wychowawczych i prowadzeniu gospodarstwa domowego. Widoczny jest spadek liczby rodzin z dziećmi i rodzin niepełnych. Nieznacznie wzrosła natomiast liczba rodzin emerytów i rencistów oraz rodzin wielodzietnych z dziećmi w liczbie 6 i więcej. Powodem spadku liczby rodzin z dziećmi korzystających z pomocy MOPR upatruje się w pracy socjalnej, mającej na celu aktywizację rodziców, jak również w realizacji ustawy z dnia 11 lutego 2016 r. pomoc państwa w wychowywaniu dzieci.

#### **Zdrowie publiczne, stan i dostępność do podstawowej opieki medycznej**

7. W Szczecinie koncentruje się znaczny potencjał medyczny, w tym związany z Pomorskim Uniwersytetem Medycznym (PUM). Miasto jest medycznym centrum regionu, realizując funkcje ośrodka regionalnego i ponadregionalnego, w tym specjalistycznego dla całej północno-zachodniej Polski i dla całej Polski w zakresie chirurgii ręki.
8. Rozmieszczenie przestrzenne usług w ramach ZOZ jest nierównomierne. Znaczna potrzeba tego rodzaju usług występuje na północy i na prawobrzeżu Szczecina, zapotrzebowanie to można szacować na około 10 nowych zakładów opieki zdrowotnej w celu uzyskania równomierności dostępu na poziomie średniej miejskiej, tj. wskaźnika 5000 mieszkańców na jeden ZOZ.
9. Potrzeby związane z usługami ochrony zdrowia w Szczecinie utrzymują się (są niezaspokojone) w stacjonarnej i ambulatoryjnej opiece medycznej z zakresu: geriatrici, neurologii, nefrologii, zwyrodnieniowe stawów i kręgosłupa, chorób miażdżycowych, cukrzycy, zdrowia psychicznego. To wciąż deficytowe specjalizacje w Szczecinie.
10. Trend rosnącego niedoboru kadry medycznej i okołomedycznej (lekarzy specjalistów oraz personelu medycznego średniego szczebla) ma związek ze zmianami demograficznymi, starzeniem się populacji i rosnącym zapotrzebowaniem na usługi opiekuńcze i zdrowotne, niewystarczającym otwarciem rynku pracy i wsparcia dla szkolnictwa zawodowego, w tym na poziomie akademickim.
11. Stan zdrowia szczecinian stopniowo poprawia się, ale na tle kraju i krajów UE sytuacja jest wciąż niezbyt zadowalająca. Najwyższa liczba zgonów szczecinian następuje z powodu chorób układu krążenia, chorób nowotworowych, chorób układów oddechowego i trawiennego.
12. Z powodów zdrowotnych i ekologicznych oczekiwanym i koniecznym działaniem jest poprawa stanu czystości powietrza realizowana między innymi poprzez: przyłączanie gospodarstw domowych do sieci c.o., upowszechnianie rozwiązań przyjaznych dla



środowiska i kontrolowanie jakości spalanych paliw, powiązane z działaniami mającymi na celu zwiększanie odporności miasta na zmiany klimatu.

13. W zakresie ochrony zdrowia psychicznego i zapobiegania zaburzeniom psychicznym, szczecinianie mają dostęp do wielostronnej i powszechnie dostępnej opieki zdrowotnej i innych form opieki i pomocy, niezbędnych do życia w środowisku rodzinnym i społecznym. Wobec rosnących zagrożeń dla dzieci i młodzieży niezbędna jest poprawa dostępności i funkcjonalności psychiatrii dziecięcej.
14. Jednym z podstawowych problemów społecznych w mieście jest niska świadomość zdrowotna, która powiązana z brakiem programów badań przesiewowych i badań podstawowych prowadzi do niskiej wykrywalności chorób.
15. Budowanie odporności zdrowotnej mieszkańców musi być oparte na edukacji i upowszechnianiu profilaktyki w tym podnoszenia kondycji fizycznej i psychicznej oraz na wzmacnianiu integracji społecznej i wzajemnego wsparcia. W wymiarze przestrzennym oznacza to:
  - wspieranie różnorodnych form i powstawania lokalnych obiektów opieki zdrowia, ochrony i utrwalania ich lokalizacji np. poprzez prawo miejscowe
  - doposażanie miasta w infrastrukturę społeczną na poziomie lokalnym/osiedlowym, dzielnicowym i miejskim wyczynowym, specjalistycznym.

#### **Edukacja i opieka nad dziećmi – jakość i dostęp**

16. Wobec stałości głównego trendu demograficznego w już okresie 2020-2025 uwidoczni się w większym wymiarze stały spadek liczby dzieci. Spadkowy charakter trendu i wyprzedzająca informacja o liczbie urodzeń powinny determinować politykę oświatową (szacowanie potrzebnej liczby miejsc w szkołach, lokalizację i liczbę szkół). Konieczne jest stworzenie warunków do asymilacji ludności napływowej i ich dzieci, pełnego uczestniczenia w kształceniu i w życiu społecznym i kulturze.
17. Bieżące monitorowanie liczby urodzeń i przestrzennych rozkładów demograficznych, pozwalają na dokonanie rekonstrukcji sieci szkół (wytypowanie placówek do modernizacji, rozbudowy, wygaszania lub ich adaptacji na inne cele publiczne i społeczne). W połączeniu z prowadzoną polityką jakości kształcenia można wypracować efektywny, dostępny i jakościowy (liczba dzieci w oddziale) model szkolnictwa w mieście oraz obszarze funkcjonalnym. Pozwoli to na budowanie marki szkół w osiedlach zmniejszając transportochłonność, ponieważ codzienne dowozy dzieci do renomowanych szkół są istotnym generatorem ruchu samochodowego w mieście.
18. W sytuacji spadku populacji studentów i spadku liczebności oddziałów w szkołach wszystkich typów, niezbędne jest współdziałanie szkół wyższych ze szkołami podstawowymi i średnimi, nie tylko w celu podniesienia ogólnego poziomu nauczania, ale również wspierania rozwoju dzieci uzdolnionych i zwiększenia wskaźnika kontynuacji kształcenia w tych szkołach wyższych.
19. Istniejąca w mieście liczba liceów ogólnokształcących jest wystarczająca dla zapewnienia docelowo i w okresie przejściowym odpowiednich warunków kształcenia. Konieczne jest przygotowanie planu adaptacji na inne cele nieprzydatnych obiektów szkolnych, w tym przekształcania szkół w związku z przesuwaniem się okresowego wzrostu liczby urodzeń (np. szkoły podstawowe na szkoły średnie i odwrotnie).
20. Konieczne są działania przygotowujące nauczycieli do nowych wyzwań rynku pracy (nabywania nowych kompetencji lub zmiany zawodu). Szczególnego wysiłku wymaga wsparcie nauczycieli w ich przygotowaniu do korzystania z nowoczesnych narzędzi i programów edukacji w tym edukacji zdalnej, jak również doposażenie szkół

- i w odpowiedni sprzęt w celu zapewnienia wszystkim uczniom równego dostępu do edukacji.
21. Niezbędne jest doposażenie i wsparcie infrastruktury dydaktyczno-rehabilitacyjnej szkół i ośrodków kształcenia specjalnego.
  22. Niezbędna jest edukacja obywatelska i ekologiczna w celu współtworzenia miasta odpornego. Wyzwaniem w zakresie edukacji oraz wychowania dzieci i młodzieży jest opracowanie miejskich działań w zakresie gospodarowania wodami opadowymi, utrzymania i kształtowania zieleni, ochrony bioróżnorodności i gospodarowania odpadami.
  23. Liczba miejsc w przedszkolach i żłobkach powinna być również monitorowana i konfrontowana z potrzebami, pozostawiając margines dla działalności komercyjnej w tym obszarze. Liczba dzieci w tych grupach wiekowych również będzie maleć. O lokalizacji żłobków powinny przesądzać: łatwość dojazdu (w tym w bliskości głównych tras komunikujących osiedla peryferyjne z obszarem śródmiejskim) oraz gęstość zaludnienia w otoczeniu (w tym bliskość lokalnych centrów usług).

**Szkolnictwo zawodowe i wyższe - jakość bazy intelektualno-ekonomicznej i dostęp**

24. Miasto musi nadal tworzyć warunki do budowania społeczeństwa wiedzy, wspierać prace naukowe studentów i doktorantów, zapobiegać odpływowi z terenu miasta młodych zdolnych absolwentów szkół wyższych i naukowców oraz służyć pomocą w pozyskaniu dla szczecińskiego środowiska naukowego kadr spoza miasta, wspierać rozwój potencjału intelektualnego uczelni.
25. Wśród uczelni szczecińskich ZUT zajmuje od 2018 roku pozycję lidera w zestawieniach podmiotów krajowych i zagranicznych, którym udzielono największą liczbę patentów. To obszar wymagający wsparcia poprzez transfer technologii, stwarzanie warunków do rozwoju start-up'ów i osiedlania się w Szczecinie absolwentów.
26. W celu zwiększenia potencjału naukowo-badawczego miasta należy stworzyć instytuty badawcze największych polskich publicznych instytucji naukowych. Istnieją warunki dla powołania Instytutu Probiotyki lub jednostki o podobnym profilu wykorzystującej w swoich pracach endogeniczne zasoby regionu. Wobec wyjątkowych warunków poligonowych, powietrznych i wodnych możliwe jest powstanie uczelni wojskowej. W świetle planów rozwoju OZE w Polsce i rozwiniętego zaplecza produkcyjnego w obszarze funkcjonalnym istnieją warunki do powstania jednostki specjalizującej się w OZE. W SOM działa Klaster Drzewny, funkcjonuje bardzo duża liczba firm działających w branży leśnej i drzewnej, to doskonałe zaplecze dla powstania jednostki badawczo-rozwojowej w tej dziedzinie. Tradycyjną dziedziną jest w Szczecinie produkcja statków i konstrukcji pływających, rozwinięta jest produkcja jachtów, co tworzy bardzo dobre warunki do wzmocnienia tej dziedziny poprzez prace badawczo-rozwojowe ZUT.
27. W sferze zasobu nieruchomości uczelni wyższych obserwowana ekonomizacja polegająca na koncentracji dotychczas rozproszonych lokalizacji wydziałów uczelni. Następuje trend relokacji i powrotu do centrum miasta. Takie działania podejmuje ZUT i Uniwersytet Szczeciński.
28. Można wskazać dwie grupy zawodów, mających znaczenie dla rozwoju gospodarczego miasta (poza standardowym zapotrzebowaniem na pracowników w budownictwie, handlu, gastronomii i usługach na rzecz ludności). Pierwsza grupa to zawody techniczne, np. automatyka, obsługa robotów i maszyn numerycznych, elektronika i optoelektronika itp. Druga grupa to zawody medyczne i paramedyczne.
29. Szkolnictwo zawodowe powinno być rozwijane, co najmniej w specjalnościach deficytowych np. usług opiekuńczych, medycznych, rehabilitacyjnych, pedagogicznych,



pielęgniarskich. Zwiększenie grupy populacji poprodukcyjnej pogłębi jeszcze popyt na te zawody. Oferta powinna być atrakcyjna dla młodych kobiet migrujących do Szczecina. We wskazanych dziedzinach pogłębia się luka pokoleniowa na rynku pracy przy równoczesnym wzroście zapotrzebowania na te usługi w mieście i otoczeniu, również transgranicznym. Ważna rola przypada tu PUM w zakresie współpracy ze szkołami średnimi.

30. Odtworzenie kształcenia zawodowego w zawodach technicznych przygotowującego do konkurencyjności na rynku pracy w zawodach technicznych, wymaga współpracy z uczelniami technicznymi gwarantującymi wykwalifikowaną kadrę nauczycielską, i dostęp do wyposażenia technicznego absolwentów szkół technicznych charakteryzuje znacznie większa zdolność do kontynuacji kształcenia i dostosowywania się do potrzeb rynku pracy, mają możliwość zatrudnienia w przemyśle.

#### *Rekreacja, turystyka, czas wolny (infrastruktura aktywności fizycznej biernej i czynnej) - jakość i dostęp*

31. Lokalna infrastruktura sportowa w mieście, jest stałym elementem polityki przestrzennej w celu zwiększenia jej dostępności i zasięgu, zwłaszcza w pobliżu miejsca zamieszkania.
32. Występujące w przestrzeniach publicznych funkcje sportowe i rekreacyjne najczęściej są spójne przestrzennie z systemem tras rowerowych lub spacerowych poza ścisłym centrum miasta. Rozmieszczenie sieci obiektów sportu i rekreacji jest nierównomierne i wymaga rozbudowy. W większym wymiarze powinna być udostępniana szkolna baza sportowa wraz z podnoszeniem jej jakości.
33. Rezerwy terenowe na cele związane z rekreacją i czynną aktywnością fizyczną powinny być podtrzymane na zasadach ekstensywnego zagospodarowania i dobrego wyposażenia w infrastrukturę socjalną.
34. Warunki do uprawiania sportów i rekreacji powinny umożliwiać koncentrację infrastruktury dedykowanej konkretnym dziedzinom sportu (w postaci ośrodków sportu, boisk, stadionów, marin, przystani, centrów sportu dla dzieci, młodzieży i osób niepełnosprawnych i in.), jak również stwarzać warunki do przygotowania zróżnicowanej i atrakcyjnej formy aktywnego spędzania czasu (np. sport wyczynowy i amatorski, sporty wodne w powiązaniu z innymi formami sportów uprawianych na lądzie itp.).

#### *Kultura, religia (transgraniczność, wielokulturowość, kreatywność, innowacyjność, wzbogacenie intelektualne), ludność napływowa w przestrzeni miasta*

35. Szczecin posiada znaczący zasób kulturowy, w tym zabytki mających ogromne, wizerunkowe znaczenie dla środowiska i krajobrazu kulturowego miasta.
36. Niezbędne jest utrzymanie i wsparcie instytucji kultury w obiektach istniejących, szczególnie zabytkowych, o uznanej renomie i tradycji miejsca oraz kontynuacja promocji tradycji morskiej miasta i szeroko pojętej etnologii, historii naturalnej i przyrody.
37. Szczecin posiada lokalizacje, w których prowadzona jest działalność kulturalna, twórcza i innowacyjna. Należy kontynuować i wzbogacać ofertę kulturalną poprzez umożliwienie funkcjonowania m.in. galerii, pracowni rzemiosła artystycznego, kreowania przestrzeni poprzez wprowadzenie innowacji i usług kreatywnych, które w naturalny sposób kształtowałyby centrum miasta i wzbogacałyby ofertę dla mieszkańców miasta.
38. Na poziomie osiedli i lokalnych centrów usługowych występuje niedobór usług kultury, które mogą aktywować i integrować lokalną społeczność. Zauważalny jest trend i oczekiwanie szczecinian na tworzenie osiedlowych centrów wielofunkcyjnych, które

zaspakajałyby podstawowe codzienne potrzeby kultury, rekreacji i sportu, a także potrzeby społeczne.

39. Istniejąca sieć bibliotek w mieście wymaga reorganizacji. Warunki lokalowe i techniczne niektórych lokali uniemożliwiają rozwój filii. Dynamiczny rozwój nowych technologii, stwarza nowe możliwości funkcjonowania bibliotek oraz nowe oczekiwania wzbogacenia oferty o zdalny dostęp do księgozbiorów oraz podnoszenie atrakcyjności i dostępu do zbiorów.
40. Wielokulturowość jest wpisana w historię miasta. Obecność nowych kultur, jako efekt procesów migracji należy uznać za zjawiska pozytywne, które należy wspierać. Sprzyjają asymilacji społecznej i wzbogacają również w sferze kultury.

**Internet: dostęp i umiejętności cyfrowe (e-administracja, informacja, komunikacja, rozrywka i kultura, nauka)**

41. Miasto przykłada uwagę do edukacji i rozwoju usług zdalnych służących zwiększeniu dostępności usług publicznych i bezpieczeństwa mieszkańców, dostrzegając konieczność wspierania rozwoju umiejętności cyfrowych szczecinian, w tym seniorów.
42. Rozwijane będą miejskie usługi cyfrowe dla mieszkańców, w tym e-administracja, miejskie hot-spoty itp., które obniżają transportochłonność, usprawniają przepływ informacji i usług, wzmacniają funkcjonalność i skuteczność relacji społecznych.
43. Konieczna staje się cyfryzacja dostępu do informacji, edukacji, nauki i obsługi obiektów publicznych, wdrażanie mechanizmów wiążących naukę z oświatą, naukę z klastrami i organizacjami branżowymi działającymi w regionie.

**Bezpieczeństwo ludzi i mienia**

44. W polityce przestrzennej i na poziomie mpzp uwzględnia się zagadnienia związane z rozwojem infrastruktury bezpieczeństwa (np. oświetlenie parków, ulic, budowa chodników i ścieżek rowerowych, funkcjonowanie infrastruktury społecznej i in.), monitoringu i współdziałania służb.
45. Konieczne jest przeorganizowanie ruchu transportu towarowego kołowego, które pozwoli ograniczyć lub wykluczyć transport ciężki i materiałów niebezpiecznych z centrum miasta. Rozwiązaniem systemowym jest obwodnica Szczecina realizowana jako odcinek drogi krajowej S6 również obwodnica śródmiejska dla ruchu tranzytowego z kierunku Polic.
46. Na terenie Szczecina występują obszary szczególnego zagrożenia powodzią 1% i 10%. Obszar z tzw. wodą 10-letnią (10%) objęty jest zakazem zabudowy, co wprowadza znaczące zmiany w zainwestowaniu terenów, szczególnie objętych już planami zagospodarowania. Obszary szczególnego zagrożenia powodzią częściowo chronione są wałami przeciwpowodziowymi (Wyspa Pucka), których stan techniczny wymaga systematycznych modernizacji. Ze względu na wysokie zagrożenie dla bezpieczeństwa osób i mienia oraz kosztochłonność ochrony należy utrzymać i rozwijać funkcję ogrodów działkowych na Wyspie Puckiej.
47. Jednostki ratownicze posiadają nieefektywne z punktu widzenia potrzeb lokalizacje, które mają wpływ na skuteczność działania służb i czas dotarcia do zdarzenia. Obecne lokalizacje jednostek straży pożarnej i pogotowia posiadają ograniczone możliwości inwestycyjne np. ul. Grodzka, ul. Nad Odrą, al. Wojska Polskiego. Konieczna jest ich relokacja w celu poprawy zaplecza warsztatowo-garażowego i magazynowego oraz warunków do przeprowadzania szkoleń (własnych i z partycypacją społeczną) i treningów. Kluczowa jest poprawa dojazdu do zdarzenia w krótkim czasie w ramach obsługiwanego rejonu oraz poprawa możliwości współdziałania z pozostałymi rejonami. W ramach mpzp wskazano lokalizację dla JRG-4 (ul.

Policka) zlokalizowana centralnie w rejonie, dostęp poprzez obwodnice śródmiejską i Trasę Północną. Planuje się relokację JRG-1 z ul. Grodzkiej do lokalizacji przy ul. 26 Kwietnia i centralnej stacji pogotowia ratunkowego do lokalizacji przy ul. Twardowskiego, z bezpośrednim dostępem do węzła obwodnicy śródmiejskiej i kilkuminutowym dostępem do zabudowy śródmiejskiej.

48. Należy kontynuować rozbudowę systemu monitoringu wizyjnego miasta wraz z systemem inteligentnej analizy obrazu m.in. na skrzyżowaniach ulic, głównych drogach wjazdowych i wyjazdowych do/z miasta oraz w innych miejscach istotnych z punktu zachowania bezpieczeństwa mieszkańców.
49. Niezbędna jest modernizacja i rozbudowa (zwłaszcza na obrzeżach miasta) systemu wczesnego ostrzegania i systemu alarmowania mieszkańców Szczecina.
50. Konieczna jest poprawa cyfryzacji przedsiębiorstw i cyfrowych usług publicznych oraz kontynuacja rozbudowy miejskiej sieci światłowodowej i bezprzewodowej obsługującej jednostki oświaty i pomocy społecznej, oferująca mieszkańcom dostęp do szybkiego Internetu.

#### *Praca, profil rynku pracy – specjalizacje i deficyty*

##### *Tereny w typie zabudowy: produkcja, składy i usługi, w tym usługi handlu*

51. O rozwoju każdej jednostki gospodarczej decyduje dynamiczna równowaga pomiędzy podażą zasobów pracy, a popytem na pracę podmiotów gospodarczych. W przypadku Szczecina (i miast metropolitalnych w Polsce) zasoby pracy wyczerpują się w związku z wychodzeniem z rynku pracy roczników wyżu powojennego. Duży udział populacji niemobilnej pracowników jest dodatkową barierą ograniczającą elastyczność rynku pracy i jego zdolność dostosowawczą do modernizującej się gospodarki.
52. Stronę popytową charakteryzuje coraz lepsza organizacja pracy i utecniczenie stanowisk pracy. Wzrost wydajności nie rekompensuje jednak zapotrzebowania na pracowników.
53. Istniejące warunki lokalizacyjne i majątkowe sprzyjają odtwarzaniu działalności gospodarczej, w tym produkcyjnej. Dużego wysiłku i współpracy z ośrodkami akademickimi wymaga uruchomienie podmiotów działających w wysoko rentownych branżach dotychczas nieobecnych w Szczecinie i jego obszarze funkcjonalnym.
54. Do najważniejszych problemów mających wpływ na rynek pracy, należy zaliczyć pozyskiwanie nowych mieszkańców i pracowników, w tym w związku z rosnącymi zobowiązaniami publiczno-opiekuńczymi wynikającymi ze zmian demograficznych. Zobowiązania te będą skutkować rozwojem zaspokajającego nowe potrzeby segmentu usług publicznych i komercyjnych. Impulsy rozwojowe tego typu pojawią się we wszystkich dużych aglomeracjach miejskich w Polsce.
55. Problemem jest częściowe niedostosowanie zasobów pracy do potrzeb unowocześniającej się gospodarki. Pracownikom zlikwidowanych dużych przedsiębiorstw państwowych trudno jest dopasować się do nowych wymagań rynku, do wykorzystywania i obsługi nowej techniki. Jest to grupa pracowników niemobilnych, która będzie obecna na rynku jeszcze przez około 10 do 15 lat. Konieczny jest wysiłek w zakresie nowoczesnego kształcenia zawodowego i doskonalenia zawodowego grupy niemobilnej. Zagadnieniem istotnym jest pozyskiwanie ludności napływowej o wysokich kwalifikacjach.
56. Zmiany struktury gospodarki są korzystne: rośnie liczba osób zatrudnionych w usługach, w tym w usługach świadczonych na rzecz ludności w opiece zdrowotnej i pomocy społecznej oraz edukacji; spada natomiast liczba zatrudnionych w przemyśle i budownictwie przy równoczesnym wzroście liczby podmiotów ogółem.

57. Podstawowe ograniczenia rynku pracy wynikają z obecnej struktury wielkości podmiotów. Dominują podmioty mikro i małe, w części powstałe na bazie zlikwidowanych lub sprywatyzowanych zakładów państwowych.
58. Wykonana w ramach prac nad Studium analiza map przestrzennej koncentracji przedsiębiorstw w Szczecinie potwierdza brak wyraźnego rozdziału pomiędzy miejscem prowadzenia działalności gospodarczej przez firmy mikro, a miejscem zamieszkania. Firmy zatrudniające powyżej 10 osób koncentrują się w śródmieściu i w rejonie drugiego centrum - Prawobrzeża.
59. Wzmacnianie specjalizacji metropolii daje szansę na wykształcenie trwałego rynku pracy w segmentach wymagających wysokich kwalifikacji. Już obecnie w wiodących gospodarkach spada popyt na prace proste i powtarzalne, poszukiwane są osoby o wysokich kwalifikacjach i innowatorzy, co prowadzi do wzrostu bezrobocia wchodzących na rynek pracy ludzi młodych o niskich kwalifikacjach. Sektory strategiczne (kluczowe branże w większości nieobecne w Szczecinie) to:
- Sektor produkcji środków transportu (np. e-busy, pojazdy szynowe, statki specjalistyczne)
  - Elektronika profesjonalna (np. inteligentne liczniki energii, falowniki, ładowarki do samochodów, sensory)
  - Sektor specjalistycznych technologii teleinformatycznych (np. fintech, automatyka maszyn i budynków, cyberbezpieczeństwo, gry komputerowe, bioinformatyka)
  - Sektor lotniczo-kosmiczny (np. drony, elementy satelitów)
  - Sektor produkcji leków, wyrobów medycznych i nowoczesnych usług medycznych (np. e-medycyna, wyroby medyczne, terapie, leki biopodobne)
  - Sektor systemów wydobywczych (np. inteligentna kopalnia), energetyka
  - Sektor odzysku materiałowego surowców
  - Sektor ekobudownictwa (np. budynki pasywne, pikoenergetyka, budownictwo drewniane)
  - Sektor żywności wysokiej jakości
  - Biotechnologie
  - Usługi finansowe.
60. Szczecin wciąż nie wykorzystuje dostatecznie potencjału lokalizacji Kwatery Głównej Wielonarodowego Korpusu Północ-Wschód NATO. To szansa na umiędzynarodowienie gospodarcze Szczecina, przyciągnięcie inwestycji i instytucji zagranicznych, tworzenie konkurencyjnego obszaru funkcjonalnego. Poligony drawskie stanowią doskonałe zaplecze do rozwoju bazy i szkolnictwa branżowego, a Szczecin mógłby kontynuować silną tradycję ośrodka wojskowego.
61. Wyzwaniem dla Szczecina będzie wykorzystanie nadchodzących przełomów technologicznych, obserwowanych głównie w metropoliach, które wg prognoz rozwiną się znacznie do 2030 roku, tj. Internet rzeczy, akwizycja i kontrolowanie danych, połączenie przedmiotów z Internetem, chmury obliczeniowe, inteligentna mobilność, modelowanie i rozszerzona rzeczywistość (wirtualna), jako codzienne narzędzie projektowania w szerokim spektrum dziedzin (tj. infrastruktura, pojazdy i statki powietrzne, prognozowania zmian klimatu, operacje utrzymania pokoju, wszechobecne czujniki zarządzające urządzeniami komunikacyjnymi).
62. Wzrost gospodarczy wymaga podążania za liderami rewolucji cyfrowej, innowacji technicznych i przemysłowych. Podstawowe znaczenie będzie miało zapewnienie podmiotom gospodarczym warunków do prowadzenia badań na najwyższym poziomie i łatwiejszego wchodzenia na rynek. Już dzisiaj możliwości rozwoju miasta w tych dziedzinach daje wykorzystanie potencjału zgromadzonego w Technoparku Pomorza.

63. Szczecin musi włączyć się aktywniej w europejski obszar badań i innowacji poprzez innowacyjne inwestycje i mobilność naukowców szczecińskich uczelni wyższych, usieciwienie współpracy międzysektorowej. Szansą dla miasta jest wykorzystanie połączenia potencjału nano- i biotechnologii z technologią informacyjną. Należy kontynuować rozwój biologii syntetycznej, produkcji biomateriałów, zastępowania produktów chemicznych opartych na nieodnawialnych zasobach przez zasoby odnawialne (biopaliwa, w tym wodór).
64. Nadal nie jest dostatecznie wykorzystywany potencjał PUM w powiązaniu ze szkolnictwem zawodowym niższego szczebla, dającym szansę zatrudnienia. W Szczecinie istnieją dobre warunki do rozwoju specjalistycznej służby zdrowia, działającej na zasadach komercyjnych, w dziedzinach zaawansowanych procedur medycznych, poprawy stanu i jakości życia, rehabilitacji itp.

#### *Handel i wielkopowierzchniowe obiekty handlowe*

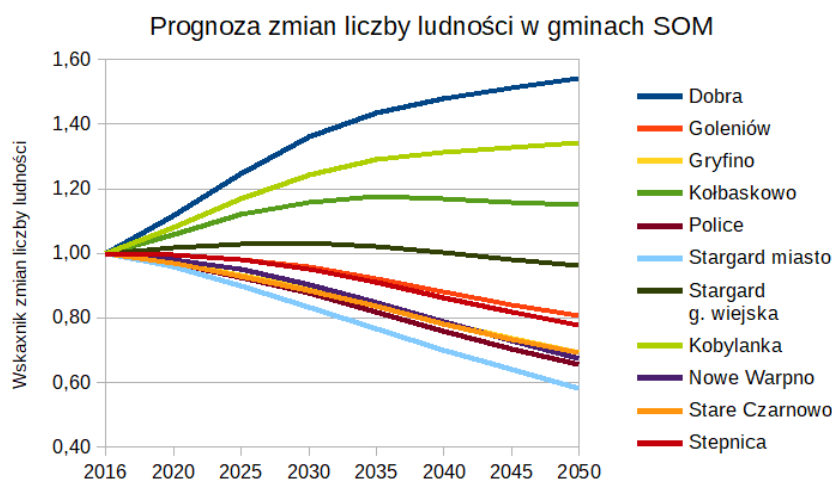
65. W Szczecinie występuje przestrzenna nierównowaga w dostępie do usług handlu w obszarze miasta, obok istniejących obszarów koncentracji handlu i usług, wskazuje się nowe obszary, gdzie celowe jest wykreowanie lokalnego centrum handlowo-usługowego. Usługi handlu mogą być lokowane, jako lokalizacje wolno stojące lub jako usługi wbudowane w obszarach zabudowy mieszkaniowej.
66. Zapotrzebowanie na powierzchnię handlowo-usługową w obszarach rozwoju zabudowy szacuje się na około 406,8 tys. m<sup>2</sup> powierzchni zabudowy, co odpowiada ok. 101,7 ha terenów przeznaczonych na ten cel. Jeśli przyjąć wskaźnik 10-15 m<sup>2</sup> na mieszkańca praktykowany w innych miastach, to deficyt usług podstawowych można szacować od 160 do 330 ha. Dane te ilustrują brak narzędzi do analizy potrzeb w tym typie zabudowy, zważając na dynamikę zmian wiodących gospodarek, uzasadniają konieczność wskazywania większych rezerw terenowych.
67. Oferta handlowa i jakość przestrzeni sprzedażowej targowisk ewoluuje, jest coraz wyższa formą organizacji handlu, podążając za rosnącymi wymaganiami klientów. Lokalizacje substandardowe jak np. w Dąbiu uległy wygaszeniu i oczekuje się wznowienia działalności w przestrzeni o wyższej jakości obsługi klientów. Lokalizacja części targowisk ma charakter tymczasowy, co ma związek z planowaną budową układu komunikacyjnego.
68. Stałą tendencją jest rosnąca popularność produktów związanych z lokalną wytwórczością, produktów ekologicznych i regionalnych. W tym segmencie rynku handlu i usług będzie rosła liczba podmiotów oraz częstotliwość imprez związanych z promocją takich towarów i ich wytwórców. Stwarzanie warunków dla rozwoju tego segmentu rynku i oferowania w Szczecinie produktów regionalnych jest jednym z zadań miasta, co wiąże się z utrzymaniem i udostępnianiem przez miasto terenów dla takiej działalności oraz udostępnianiem przestrzeni publicznych dla organizowania imprez w rodzaju: festynów, jarmarków, targów itp.
69. Atrakcyjność rynku dużego miasta jakim jest Szczecin i jego otoczenie funkcjonalne (łącznie blisko 700 tys. mieszkańców) oraz trendy w rozwoju handlu potwierdzają potrzebę posiadania przez miasto oferty dla lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych. Należy podtrzymać/dopuszczać lokalizacje wskazane w obowiązującym Studium 2012. Lokalizacje WOH zostaną przedstawione na mapie Kierunków.
70. Dynamika zachowań rynku handlu i usług wymagają utrzymania przez miasto bogatej oferty terenowej, zróżnicowanej pod kątem oferowanych powierzchni zabudowy, jak i przestrzennego rozmieszczenia takich terenów. Oferta powinna umożliwiać powstawanie handlu i usług w obszarach zabudowanych lub w ich bliskości w przestrzeniach



osiedlowych, w obszarach węzłów komunikacyjnych, na styku z obszarem funkcjonalnym, jak i w centrum.

## 1. SCENARIUSZ ZMIAN POTENCJAŁU DEMOGRAFICZNEGO SZCZECINA I JEGO OTOCZENIA FUNKCJONALNEGO (SOM)

1. Pomimo korzystniejszych prognoz demograficznych dla powiatów sąsiadujących ze Szczecinem, sytuacja demograficzna gmin je tworzących, ich potencjał demograficzny kształtował się będzie bardzo różnie.

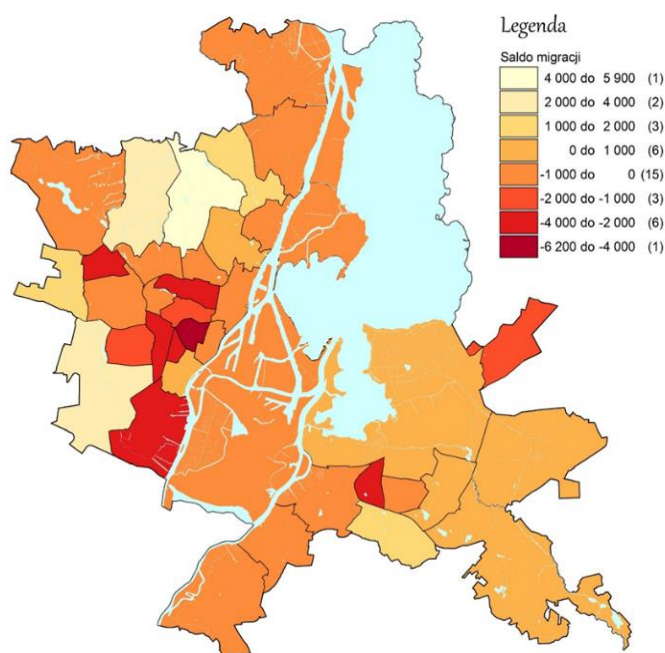


Rysunek 1, Prognoza zmian liczby ludności w gminach SOM. Źródło: opracowanie własne na podstawie prognozy Uniwersytetu Szczecińskiego z 2018 r.

Gminy, które w prognozowanym okresie zwiększą swój potencjał demograficzny to: Dobra, Kołbaskowo i Kobylanka. W pozostałych gminach liczba ludności będzie sukcesywnie malała.

2. Powiązania funkcjonalno-przestrzenne Szczecina z gminami Dobra i Kołbaskowo jeszcze bardziej się wzmocnią, w tym w sferze gospodarczej. Gminy te nadal będą celem migracji mieszkańców Szczecina przy sukcesywnie malejącej skali migracji. Postęp w integracji dokonywał się będzie ze względów społecznych i finansowych umożliwiając rozwiązanie narastających problemów związanych z transportem i korzystaniem z miejskich usług społecznych.
3. W latach 2035-2050 można oczekiwać umocnienia się trendu powrotów do Szczecina. Znacznie wyższy i rosnący poziom usług społecznych w Szczecinie wzmocni ruch powrotny do Szczecina. Migracje w ramach SOM będą miały coraz mniejsze znaczenie, utrzymując się na kierunku zachodnim, w znacznie mniejszym zakresie do Kobylanki i Goleniowa - tu głównie w związku z potrzebami rynku pracy.
4. Wyzwania w zakresie oświaty będą bardzo duże w całym obszarze SOM, podczas gdy w części gmin, w tym w Szczecinie, spadać będzie liczba dzieci, to w gminach Dobra, Kołbaskowo i Kobylanka pojawi się ich więcej. Długoterminowo liczba dzieci będzie również się zmniejszać. Mieszkańcy tych gmin będą wykorzystywali uwalniające się zasoby oświaty w Szczecinie - można oczekiwać również migracji powrotnej, aby zapewnić dzieciom wysoki standard kształcenia i możliwość lepszego startu życiowego.

5. Zasobem ludności w wieku produkcyjnym, w coraz większym stopniu, w miarę dochodzenia do 2050 roku będzie gmina: Dobra, Kołbaskowo, Kobylanka i gmina wiejska Stargard. Na pozostałym obszarze odnotowane zostaną mniejsze lub większe ubytki tej populacji.
6. Schemat przemian demograficznych miasta (widoczny niżej) przyjęty na podstawie analizy prognoz demograficznych, struktury wiekowej populacji, przewidywań co do wzrostu liczby urodzeń, skali i kierunków migracji oraz uwarunkowań przestrzennych zakłada, że ludność Szczecina, w stosunku do danych z roku bazowego 2018, zmieni się w horyzoncie czasu prognozowania rozwoju (30 lat), co najwyżej o 5%, osiągając w roku 2050 liczebność nie mniejszą niż 380 tys. osób.



Schemat 2. Przemiany demograficzne miasta. Źródło: opracowanie własne.

7. Wraz ze starzeniem się społeczeństwa, przy utrzymującym się wzroście gospodarczym, rośnie zapotrzebowanie na pracowników. Zapotrzebowanie to zostanie pokryte przez ludność napływową. Z jednej strony będą to powroty Polaków z zagranicy, a z drugiej strony będzie to imigracja z innych krajów. Na mapie zobrazowano największe salda migracji ludności zameldowanej na pobyt stały, ogółem w latach 2003-2016 w osiedlach w Szczecinie (osoby). Są to osiedla, gdzie bardziej prawdopodobny jest napływ migracyjny ludności (Centrum, Turzyn, Śródmieście-Zachód, Śródmieście-Północ, Niebuszewo-Bolinko, Pogodno i Pomorzany).
8. Migracje wewnątrzmijskie w okresie 1990-2018 to nominalnie około 16 tys. osób pozwala to przewidywać kontynuację tego trendu w okresie do 2050 roku na zbliżonym poziomie. Rozstrzygającym będzie trend główny opisany w prognozie dla ludności stałej oraz migracje wewnętrzne i zagraniczne, które będą się nasilać dość szybko. Decydującą będzie tu presja migracyjna i luka na rynku pracy związana z rozwojem gospodarczym. Prognozy migracji wewnątrzmijskich, wewnątrzosiedlowych, są obarczone niepewnością nie tylko zachowań ludności (moda, prestiż miejsca, cena nieruchomości gruntowych), ale również rozwoju infrastruktury, stanu władania gruntami, stanu gospodarki, podaży mieszkań na rynku wtórnym i innych ekonomicznych walorów przestrzeni. Z przestrzennego punktu widzenia

- wymagać to będzie utrzymania rozproszonych rezerw na cele społeczne (publiczne) we wszystkich dzielnicach, ale szczególnie w osiedlach rozwoju zabudowy mieszkaniowej, głównie na zachodzie i północy lewobrzeża.
9. Zapotrzebowanie na nowych pracowników powinno pojawić się w kontekście reaktywacji produkcji m.in. na terenach stoczniowych oraz pogłębienia toru wodnego do 12,5 m, czego bezpośrednim skutkiem będzie możliwość zawijania do portu w Szczecinie znacznie większych jednostek morskich. W efekcie wzrośnie zapotrzebowanie na pracę i wzrosną potrzeby przewozowe, co przyczyni się do rozwoju usług logistycznych.
  10. Zmieniać się będzie struktura gospodarki, bardziej zdywersyfikowany rynek pracy, z coraz większym udziałem innowacyjnych pod względem techniki, technologii i organizacji pracy podmiotów gospodarczych służyć będzie absorpcji absolwentów szkół technicznych i szkół wyższych oraz pozyskaniu nowych mieszkańców.
  11. Trwający trend wzrostu populacji seniorów powinien skutkować proporcjonalnym wzrostem wysoce pracochłonnego segmentu usług opiekuńczych, co znacząco wpłynie na rynek pracy, w tym ofertę usług opiekuńczych obsługujących obszar funkcjonalny i TRMS.
  12. Niezależnie od tych procesów rosnać będzie zapotrzebowanie na usługi związane z ochroną i poprawą zdrowia, sportem i rekreacją. Uwzględniając kontynuację wzrostu gospodarczego przewiduje się wzrost zapotrzebowania na usługi ogólnospołeczne związane z rosnącą mobilnością i aktywnością mieszkańców.
  13. Wzrost znaczenia Szczecina, jako ośrodka akademickiego sprzyjać będzie konkurowaniu o studentów i pozyskiwaniu spośród absolwentów nowych mieszkańców. Procesom tym towarzyszyć będzie również powrót do Szczecina osób z jego obszaru funkcjonalnego, pragnących w wieku poprodukcyjnym mieć lepszy dostęp do usług społecznych.
  14. Populacja Szczecina zmniejszy się w znacznie mniejszym stopniu, niż wynikałoby to z długoterminowych prognoz demograficznych. O ile prognozy mogły być uznane za w miarę stabilne w okresie do 2009-2010 roku, to punkt przełamania, tj. przewagi wychodzących z rynku pracy w stosunku do wchodzących na ten rynek wyznaczył odmienną sytuację. Nierównowaga na rynku pracy musi być pokryta ludnością napływową (trend uwidoczny po 2014 roku), jeśli gospodarka Szczecina i SOM ma się rozwijać; dotyczy to także utrzymania na oczekiwanym poziomie usług społecznych związanych z zaopatrzeniem populacji tzw. trzeciego wieku.
  15. Główny trend demograficzny (prognoza dla ludności stałej) zostanie utrzymany, rosnać będzie natomiast udział tzw. populacji zmiennej, będzie to również wyzwaniem dla sfery społecznej, w związku z potrzebą integracji ludności napływowej i zachęceniem jej do osiedlania się na pobyt stały.
  16. Wzrost ludności napływowej, wzorem innych miast, osiedlających się w rejonach o dobrej dostępności rynku pracy i o relatywnie niskich kosztach utrzymania (osiedla śródmiejskiej zabudowy kwartałowej i osiedla zabudowy spółdzielczej) złagodzi problemy utrzymania pustoszejącej infrastruktury społecznej (szkoły itp.).
  17. Rosnąć będzie mobilność mieszkańców, co może być szansą na przyspieszony rozwój demograficzny, ale również ryzykiem utraty części najbardziej aktywnego społeczeństwa.
  18. Niezależnie od przyjętego scenariusza zmian potencjału demograficznego Szczecina, przy szacowaniu zapotrzebowania na powierzchnie użytkową mieszkań, zastosowano podejście ostrożnościowe. Za punkt wyjścia przyjęto prognozę GUS z 2014 roku z przewidywaną liczbą ludności w 2050 roku na poziomie około 340 tysięcy. Takie podejście uwzględnia **niepewność prognoz**, pozwala oczekiwać, że przyjęta w Studium podaż terenów mieszkaniowych jest **lepszą odpowiedzią na szacunki rzeczywistego zapotrzebowania na lokale mieszkalne**. Studium jest dokumentem krocącym (1998, 2005, 2012 i obecna



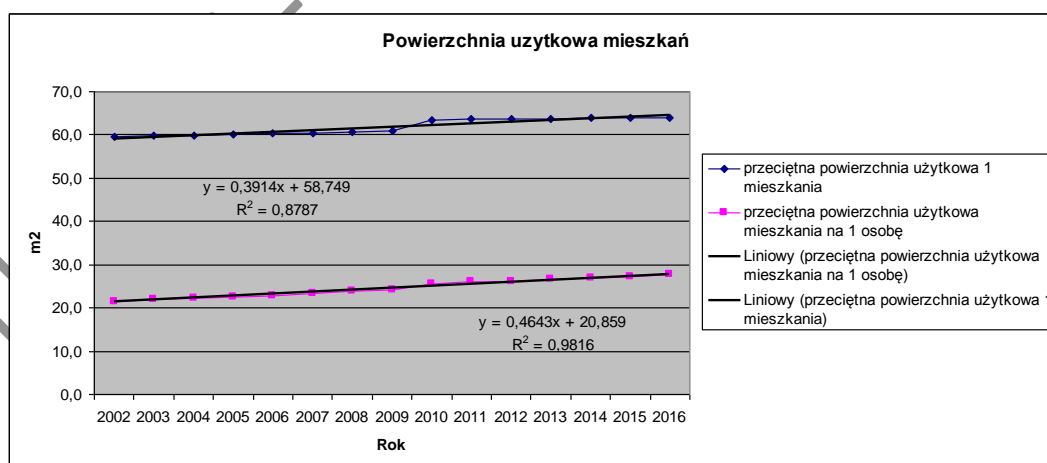
aktualizacja 2021). Jego kolejna nowelizacja pozwoli zweryfikować obecne założenia i wypracować zasady i kierunki polityki przestrzennej na kolejne okresy prognostyczne.

## **2. ZAPOTRZEBOWANIE NA POWIERZCHNIĘ UŻYTKOWĄ MIESZKAŃ**

1. Możliwości przestrzenne rozwoju zabudowy sprawdzone zostały przyjmując za stan odniesienia ustaloną w obowiązującym Studium strukturę funkcjonalno-przestrzenną, wyznaczając w ten sposób ramy jej dopuszczalnych korekt.
2. W Szczecinie mieszkania budowane są w większości na zasadach komercyjnych nie stanowiąc obciążenia dla budżetu miasta. Mieszkania na potrzeby własne samorządu pozyskiwane są w ramach współdziałania z Towarzystwami Budownictwa Społecznego (STBS i TBS Prawobrzeże).
3. Oszacowanie zapotrzebowania na nową zabudowę, wyrażone w ilości powierzchni użytkowej zabudowy w podziale na funkcje zabudowy, w przypadku zabudowy mieszkaniowej jedno i wielorodzinnej zostało oparte na przesłankach demograficznych oraz społecznych, szczegółowe analizy zamieszczono w materiałach planistycznych w opracowaniu BPPM „Zapotrzebowanie na powierzchnię użytkową mieszkań”. Drogą szacowania liczebności gospodarstw domowych i ich liczby oraz parametrów jakości życia, wyrażonych powierzchnią użytkową mieszkań i powierzchnią przypadającą na mieszkańca, oszacowano docelowe potrzeby mieszkaniowe w horyzoncie roku 2050. Tak ustalone zapotrzebowanie skonfrontowane zostało z danymi statystycznymi Eurostatu i Banku Danych Lokalnych (BDL) dla krajów i miast, prowadząc do ustalenia budowanej na racjonalnych przesłankach luki na rynku nieruchomości mieszkaniowych i powierzchni użytkowej mieszkań.
4. Szczególną specyfikę posiada obszar śródmiejski Szczecina z koncentracją wyeksploatowanej kwartałowej zabudowy historycznej, w tym kilku tysięcy niesamodzielnych pod względem wyposażenia mieszkań, dotknięty widoczną depopulacją i wymagający pilnych działań rewitalizacyjnych. Dotyczy to nie tylko wprowadzania zabudowy uzupełniającej, ale przede wszystkim kompleksowych remontów i przebudowy substancji mieszkaniowej, w tym działań systemowych w zakresie infrastruktury. Skutkiem tych działań będzie spadek liczby mieszkań w związku z przebudową mieszkań substandardowych (niesamodzielnych pod względem wyposażenia), wyburzeniami oficyn w celu wytworzenia wewnątrz bardziej przyjaznych dla mieszkańców, wyposażonych w tereny zieleni i rekreacji oraz stworzenia przestrzeni do parkowania samochodów. W części będą to przekształcenia prowadzące do powstania zabudowy apartamentowej o bardzo wysokim standardzie. Z drugiej strony w obszarze Starego Miasta i Międzyodrza może powstać równoważąca te ubytki liczba mieszkań. Jest to przesłanka do wyłączenia tego obszaru z bilansu, jako objętego status quo pod względem zwiększeń i zmniejszeń liczby mieszkań. Stosując podejście ostrożnościowe nie dokonuje się takiego wyłączenia, chociaż pozwalałoby to skutecznie zwiększyć zapotrzebowanie na mieszkania.
5. Kluczem do szacowania potrzeb jest określenie luki podaży mieszkań na rynku nieruchomości Szczecina oraz stałe trendy i stwierdzone deficyty ujęte w tabeli nr 1.

Stale trendy w czasie	Stwierdzone deficyty
wzrost przeciętnej powierzchni użytkowej mieszkań (wraz ze wzrostem zamożności rośnie zapotrzebowanie na większe mieszkania)	50% liczby mieszkań w Polsce nie spełnia standardów jakości życia w UE
wzrost przeciętnej powierzchni użytkowej mieszkania na osobę (mniejsze rodziny w większych mieszkaniach)	ok. 40% liczby mieszkań jest przeludnionych wg standardów UE
spadek liczby osób w gospodarstwie domowym (wynik spadku liczby urodzeń i atomizacji życia społecznego)	wiele mieszkań jest uznawanych za substandardowe pod względem powierzchni i wyposażenia sanitarnego
	mieszkania wybudowane w gospodarce wolnorynkowej i formule deweloperskiej ulegają szybkiej degradacji technicznej i lokalizacyjnej, w części przejdą do bilansu mieszkań substandardowych na wynajem

6. Niwelacja przeludnienia gospodarstw domowych to ogromne wyzwanie, szczególnie dla miast metropolitalnych, które wyznaczają standardy przestrzeni i konkurują o nowych mieszkańców. Wskaźnik przeludnienia powinien być obniżony blisko pięciokrotnie, jeśli miałby zbliżyć się do dzisiejszego jego poziomu we Francji, Belgii i innych wiodących gospodarkach europejskich.
7. Na podstawie szczegółowych analiz tak demograficznych jak i aktualnego zasobu mieszkań oraz odniesień do rynku mieszkaniowego w wiodących gospodarkach europejskich przedstawiono w materiałach planistycznych wiele wariantów i podejść do szacowania niedoboru mieszkań. Szacowanie luki w podaży mieszkań odnoszono do 30-letniego okresu prognozowania. Wartości wynikające z tych oszacowań są bardzo różne, zależne od źródła danych i wartości odniesienia, wynoszą: **65 200, 57 552, 99 178, 72 800, 70 000 i 73 600** mieszkań. Średnia dla tego zestawu wartości to wartość: 73055, a mediana: 71400 mieszkań. Po odrzuceniu wartości maksymalnej różniącej się o ponad 35% od wartości średniej, nowa średnia to wartość: 67830, a mediana: 70 000 mieszkań. **Ostatecznie przyjmuje się zapotrzebowanie na mieszkania w Szczecinie, szacowane do roku 2050, w liczbie 68 000 mieszkań (zaokrąglenie wartości średniej).**



Rys. nr 2. Powierzchnia użytkowa mieszkań. Źródło: oprac. wł. na podst. danych BDL.

8. Identyfikacja zapotrzebowania na mieszkania pozwala szacować zapotrzebowanie na powierzchnię użytkową mieszkań. W tabeli nr 2 zestawiono zapotrzebowanie na powierzchnię użytkową mieszkań w zależności od proporcji zabudowy typu MN i MW. Jako że wskaźnik udziału liczby lokali w zabudowie jednorodzinnej do zabudowy ogółem wynosi aktualnie w Szczecinie 19,3%, to dla nowej zabudowy przyjmuje się wartość tego udziału nie mniejszą niż 20%. Dla terenów rozwoju zabudowy mieszkaniowej w obowiązującym Studium jest to relacja odwrotna 80% zabudowy w typie MN i 20% w typie MW.

**Tabela nr 2. Zapotrzebowanie na powierzchnię użytkową mieszkań w funkcji udziału zabudowy MN i dopełniającego udziału zabudowy w typie MW**

Udział zabudowy MN	Udział zabudowy MW	Zapotrzebowanie pum MN	Zapotrzebowanie pum MW	Razem zapotrzebowanie na pum w tys. m <sup>2</sup>
0,1	0,9	1020	4590	5610
0,15	0,85	1530	4335	5865
<b>0,2</b>	<b>0,8</b>	<b>2040</b>	<b>4080</b>	<b>6120</b>
0,25	0,75	2550	3825	6375
0,3	0,7	3060	3570	6630
0,35	0,65	3570	3315	6885
0,4	0,6	4080	3060	7140
0,45	0,55	4590	2805	7395
<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>5100</b>	<b>2550</b>	<b>7650</b>
0,55	0,45	5610	2295	7905
0,6	0,4	6120	2040	8160
0,65	0,35	6630	1785	8415
0,7	0,3	7140	1530	8670
0,75	0,25	7650	1275	8925
<b>0,8</b>	<b>0,2</b>	<b>8160</b>	<b>1020</b>	<b>9180</b>
0,85	0,15	8670	765	9435
0,9	0,1	9180	510	9690

9. W obowiązującym i będącym przedmiotem bilansu projekcie Studium, w obszarach oddalonych od centrum preferowana jest zabudowa jednorodzinna. W modelu szczecińskim w takich obszarach, o ile występuje, zabudowa wielorodzinna jest limitowana i oparta na standardzie nisko intensywnej zabudowy MW do 4 kondygnacji z pełnym programem użytkowym w zakresie terenów zieleni i rekreacji oraz powierzchni biologicznie czynnej i wskaźników liczby stanowisk postojowych. Zasady te będą kontynuowane w opracowywanej zmianie Studium.

10. Minimalne zapotrzebowanie na powierzchnię użytkową mieszkań ogółem szacuje się w wysokości 6 120 tys. m<sup>2</sup> [pum]. Zapotrzebowanie to będzie rosło wraz ze wzrostem udziału zabudowy typu MN w zabudowie ogółem osiągając dla terenów rozwojowych maksymalną wartość 9 180 tys. m<sup>2</sup>. Ostatecznie przyjmuje się zapotrzebowanie na powierzchnię użytkową mieszkań w Szczecinie, szacowaną do roku 2050, w ilości 7 650 tys. m<sup>2</sup> [pum], jako wartość średnią wartości progowych.

### 3. BILANS CHŁONNOŚCI TERENÓW MIESZKANIOWYCH WSKAZANYCH W STUDIUM I W PLANACH MIEJSCOWYCH<sup>2</sup>

#### 3.1. Założenia do bilansu chłonności, metodyka

1. Bilans chłonności terenów przeznaczonych w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin (2012) na cele zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej i wielofunkcyjnej ma na celu oszacowanie liczby mieszkań i ich powierzchni użytkowej, które mogłyby powstać przy kontynuacji dotychczasowej polityki przestrzennej Szczecina. W przywołanych materiałach planistycznych określone zostały maksymalne chłonności terenów przeznaczonych na cele zabudowy mieszkaniowej bilansowane w rozgraniczonych obszarach: zabudowy zwartej (w tym nieobjętych mpzp), będących poza obszarem zabudowy zwartej, na których obowiązują mpzp oraz pozostałych wskazanych na ten cel w obowiązującym Studium.
2. Na podstawie mapy użytkowania terenów wyodrębnione zostały tereny dotychczas niezabudowane, które w Studium lub w planach miejscowych wskazywane były na cele zabudowy mieszkaniowej lub wielofunkcyjnej. Brano pod uwagę kategorię terenów: MN; MW; MWN; MWW; MC; MW,U; MN,U; U,MN; i U,MW. Wykorzystując wskaźniki i parametry zabudowy poza mpzp jak w bilansie potrzeb mieszkaniowych, a w obszarach objętych mpzp zgodnie z dyspozycjami wynikającymi z tych planów ustalono potencjalną, szacunkową liczbę możliwych do wybudowania mieszkań i zasiedlających je mieszkańców.
3. Bilans ogólny - łączna podaż terenów pod zabudowę mieszkaniową to około 1521,5 ha. Z tego w obszarze zwartej zabudowy zidentyfikowano 285,4 ha, w tym 205,6 ha terenów w granicach mpzp. Poza obszarem zwartej zabudowy znajduje się około 1236,1 ha, a w tym 573,6 ha w granicach mpzp. Powierzchnia zabudowy jednorodzinnej w granicach mpzp to około 589,7 ha, a powierzchnia zabudowy wielorodzinnej w granicach mpzp to 189,5 ha. Powierzchnia zabudowy jednorodzinnej poza mpzp: 679,1 ha. Powierzchnia zabudowy wielorodzinnej poza mpzp: 63,6 ha.

#### 3.2. Wyniki bilansu chłonności terenów mieszkaniowych

1. Bilans chłonności terenów przeznaczonych na cele zabudowy mieszkaniowej przedstawiony w materiałach planistycznych całkowicie wypełnia wymagania Ustawy, a ponadto sporządzony został w wielu wariantach, co pozwala ocenić potencjalną i maksymalną podaż powierzchni użytkowej w zależności od efektywnego popytu na mieszkania o różnej wielkości. Bilans wskazuje również na dużą elastyczność i zdolność samoregulacji, w dostosowaniu do sytuacji na rynku mieszkaniowym, jeśli chodzi o strukturę wielkości mieszkań i ich przestrzennego rozmieszczenia.
2. W obszarze zwartej zabudowy znajduje się około 21,4% niezabudowanych terenów mieszkaniowych wskazanych na ten cel w mpzp. Konfiguracja tych terenów pozwala, w miarę rozwoju zabudowy, na sukcesywne powiększanie obszaru zwartego.
3. W obszarze zwartej zabudowy znajduje się około 10,8% niezabudowanych terenów mieszkaniowych będących poza terenami objętymi mpzp.
4. Suma chłonności zabudowy wyrażona liczbą mieszkań w obszarze zwartej zabudowy (10,1 tys.) i w obszarach objętych mpzp poza obszarem zwartym (20,1 tys.) nie przekracza zapotrzebowania na mieszkania (68 tys.), przy jednolitych wskaźnikach przeliczeniowych

---

<sup>2</sup> Opracowano na podst.: K. Michalski i in., Bilans chłonności terenów mieszkaniowych wskazanych na ten cel w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Szczecin oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

- nie przekracza również zapotrzebowania na powierzchnię użytkową mieszkań. Uprawnia to do wskazania terenów pod zabudowę mieszkaniową poza tymi obszarami.
5. Najbardziej prawdopodobny scenariusz zabudowy terenów mieszkaniowych uwzględnia stopniowe dochodzenie do oczekiwanych parametrów zabudowy, przy kontynuacji dotychczasowych trendów w początkowym okresie, i coraz szybszej poprawie parametrów zabudowy w miarę nasycania się rynku nieruchomości, osiągając przy końcu okresu parametry zabudowy odpowiadające oczekiwanym wskaźnikom jakości życia. Scenariusz ten przybliży średnia arytmetyczna z wartości oszacowanych w scenariuszu optymistycznym i pesymistycznym. Odpowiada to potencjalnej podaży mieszkań w ilości około 46,35 tys.
  6. Parametry zabudowy w granicach terenów objętych mpzp, takie jak: wielkość działki, wysokość zabudowy, powierzchnia zabudowy i inne wynikają z ustaleń w planach miejscowych (tzw. dane alfanumeryczne). Parametry poza tymi obszarami, ustalone jako wartości oczekiwane zostały przedstawione i szczegółowo omówione w materiałach planistycznych przy okazji szacowania potrzeb i chłonności terenów dokonywanych na podstawie trendów opisanych przez dane statystyczne (GUS, EUROSTAT) lub przyjętych na podstawie dokumentów europejskich wskazujących oczekiwane wskaźniki jakości życia do osiągnięcia w krajach członkowskich. Wyniki oszacowań w przeliczeniu na powierzchnię użytkową mieszkań przedstawiono w załączonych tabelach, dla obszarów, na których obowiązuje prawo miejscowe i dla pozostałych obszarów przeznaczanych na ten cel w Studium.

**Tabela nr 3. Chłonność terenów zabudowy mieszkaniowej wskazanej w mpzp wyrażona w powierzchni użytkowej lokali**

Wyszczególnienie	Liczba mieszkań /ogółem w obszarach mpzp/	Liczba mieszkań /obszar zw. zab. w granicach mpzp/	Liczba mieszkań /w granicach mpzp poza obsz. zw. zab./	Pow. uż. /ogółem w obszarach mpzp/	Pow. uż. /obszar zw. zab. w granicach mpzp/	Pow. uż. /w granicach mpzp poza obsz. zw. zab./
MN	2497	588	1909	<b>374550</b>	<b>88200</b>	<b>286350</b>
MN,U	7920	2616	5304	<b>1188000</b>	<b>392400</b>	<b>795600</b>
MW	1271	199	1072	<b>95325</b>	<b>14925</b>	<b>80400</b>
MW,U	12547	1757	10790	<b>941025</b>	<b>131775</b>	<b>809250</b>
MC	621	479	142	<b>46575</b>	<b>35925</b>	<b>10650</b>
U,MW	1170	269	901	<b>87750</b>	<b>20175</b>	<b>67575</b>
<b>Razem:</b>	<b>26026</b>	<b>5908</b>	<b>20118</b>	<b>2733225</b>	<b>683400</b>	<b>2049825</b>

Tabela nr 4. Chłonność terenów zabudowy mieszkaniowej, poza obszarami objętymi mpzp wyrażona w powierzchni użytkowej lokali

Wyszczególnienie	Liczba mieszkań /ogółem - /	Liczba mieszkań /obszar zw. /	Liczba mieszkań /Studium poza obsz. zw. zab./	Pow. uż. /ogółem - /	Pow. uż. /obszar zw. zab. - /	Pow. uż. / poza obsz. zw. zab./
MN	6941	784	6157	1041150	117600	923550
MWN	5616	848	4768	477360	72080	405280
MWW	3276	2262	1014	278460	192270	86190
MC	496	224	272	42160	19040	23120
Razem:	16329	4118	12211	1839130	400990	1438140

7. Na obszarze zwartej zabudowy może jeszcze powstać około 1,09 mln m<sup>2</sup> pum, a w obszarze objętym mpzp, poza obszarem zabudowy zwartej może powstać dodatkowo około 2,05 mln m<sup>2</sup> pum, na pozostałych terenach dedykowanych w Studium zabudowie mieszkaniowej może powstać około 1,43 mln m<sup>2</sup> pum. Podział na poszczególne typy zabudowy przedstawia tabela nr 5.

Tabela nr 5. Chłonność terenów zabudowy mieszkaniowej ogółem wyrażona w powierzchni użytkowej lokali

Wyszczególnienie	Ogółem miasto	Obszar zwartej zabudowy	Mpzs poza obszarem zwartym	Pozostałe obszary
<b>Powierzchnie użytkowe ogółem:</b>	<b>4572355</b>	<b>1092550</b>	<b>2049825</b>	<b>1429980</b>
zabudowa jednorodzinna [m <sup>2</sup> ]	2603700	598200	1081950	923550
zabudowa wielorodzinna [m <sup>2</sup> ]	1880905	474175	900300	506430
zabudowa wielofunkcyjna [m <sup>2</sup> ]	87750	20175	67575	0

#### Omówienie wyników

8. Scenariusz najbardziej niekorzystny (SNN) pod względem liczby mieszkań możliwych do wybudowania tj. przy najmniejszej powierzchni działki w zabudowie jednorodzinnej (600 m<sup>2</sup>) i najmniejszej powierzchni użytkowej mieszkania w zabudowie wielorodzinnej (60 m<sup>2</sup>) w porównaniu ze scenariuszem najbardziej korzystnym (SNK):

- a. zminimalizowane parametry zabudowy prowadzą do zwiększenia ogólnej liczby mieszkań z 42,4 tys. w przypadku SNK do 50,3 tys. w przypadku SNN; wynik tej proporcji to: 1,1863 (wzrost liczby mieszkań o 18,63%)
- b. odpowiadająca proporcji z punktu „a” proporcja powierzchni użytkowej SNN/SNK ogółem to: 1,0649, w tym:
  - proporcja powierzchni użytkowej w zabudowie MN to: 1,1868
  - proporcja powierzchni użytkowej w zabudowie MW to: 0,8977
  - proporcja powierzchni użytkowej w zabudowie MC to: 1,0352.

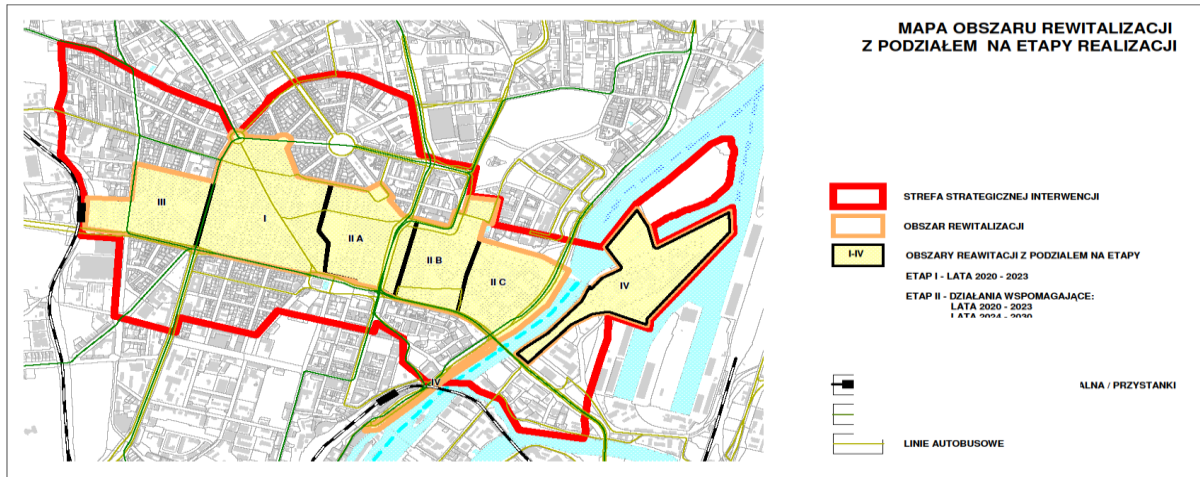
9. Żadna proporcja typów zabudowy przy obecnej strukturze funkcjonalno-przestrzennej w Studium i planowanej kontynuacji z uwzględnieniem wniosków i korekt nie prowadzi do ryzyka przekroczenia zapotrzebowania na powierzchnię użytkową mieszkań. Rozstrzygająca jest podaż terenów w danym typie zabudowy, a w obowiązującym i projekcie Studium największy udział ma zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.
10. Przyjęcie na potrzeby analizy chłonności terenów wysokiej wartości wskaźników zabudowy, maksymalizuje funkcję powierzchni użytkowej mieszkań, co w warunkach rzeczywistych stopniowego dochodzenia do tych wartości wskaźników w okresie prognozowania (30 lat,) nie doprowadzi do powstania większej powierzchni użytkowej mieszkań od zapotrzebowania na tę powierzchnię.
11. Najwyższej wartości wskaźników zabudowy odpowiada chłonność terenów na poziomie 42,4 tys. mieszkań, a dla najmniej korzystnych wartości tych wskaźników 50,3 tys. mieszkań. Jako wartość odniesienia do porównania z zapotrzebowaniem przyjmuje się wartość średnią tj. 46,35 tys. mieszkań. Wartość ta uwzględnia stopniowe dochodzenie do coraz wyższych standardów zabudowy mieszkaniowej w okresie prognozowania. Wartości tej odpowiada zapotrzebowanie na pum nie większe niż 4,9 mln m<sup>2</sup>.
12. W żadnym z analizowanych wariantów chłonności terenów, powierzchnia użytkowa mieszkań w zabudowie ogółem, nie przekroczy przyjmowanej za wartość graniczną sumarycznej powierzchni użytkowej mieszkań wynoszącej 4,9 mln m<sup>2</sup>, a w scenariuszu najmniej korzystnym i najmniej prawdopodobnym 5,2 mln m<sup>2</sup> pum.
13. Bilans potrzeb ujawnia lukę na rynku nieruchomości na poziomie około 68 tys. mieszkań i odpowiadające tej liczbie mieszkań zapotrzebowanie na pum na poziomie około 7,65 mln m<sup>2</sup>. W konfrontacji z oszacowaniami chłonności terenów zabudowy mieszkaniowej można wskazać rezerwę popytu na pum w wysokości około 2,75 mln m<sup>2</sup> pum.
14. Wpływ na docelową strukturę i rozmieszczenie obszarów zabudowy mieszkaniowej będą miały analizy przestrzenne jakości życia bazujące na koncepcji jednobrębów oraz wnioski i uwagi do Studium. Uwzględnione zostaną także wyniki analiz wniosków o zmianę mpzp, dostosowania do potrzeb obowiązujących mpzp i ich koniecznej zmiany niemożliwej bez zmiany polityki przestrzennej. W okresie ostatniego dziesięciolecia powstawała również zabudowa na terenach nieobjętych mpzp. Zwiększa ona obszar zabudowy mieszkaniowej ogółem i ma wpływ na wielkość obszaru zabudowy zwartej, wymusza także korekty docelowej struktury funkcjonalno-przestrzennej w Studium.
15. Dopuszczalny przedział zmian podaży terenów pod zabudowę mieszkaniową nawet na poziomie 20% nie prowadzi do konieczności wdrożenia procedury iteracyjnej (dochodzenia metodą kolejnych przybliżeń do równowagi popytu i podaży terenów przeznaczanych pod zabudowę). Kluczowym warunkiem dla ostatecznego kształtu polityki przestrzennej jest w tych warunkach wykazanie zdolności do sfinansowania przez miasto potrzeb w zakresie infrastruktury technicznej, komunikacyjnej i społecznej związanej z planowanym rozwojem zabudowy i pozostałych zadań własnych miasta.
16. Generalnie stwierdza się, że chłonność terenów mieszkaniowych, przeznaczanych dotychczas w Studium i w uchwalonych pod jego rządami mpzp, została oszacowana zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w sposób pozwalający ocenić podaż powierzchni użytkowych mieszkań w:
  - obszarze zwartej zabudowy w podziale na zabudowę jedno i wielorodzinną, również z wyodrębnieniem w tym obszarze terenów objętych mpzp
  - obszarze objętym mpzp, położonym poza granicami obszaru zwartej zabudowy również w podziale na typy zabudowy

- obszarze skupiającym tereny dedykowane zabudowie mieszkaniowej w Studium, a położone poza obszarem zwartej zabudowy i obszarem mpzp wykraczającym poza obszar zwarty.
17. W dotychczasowej polityce przestrzennej Szczecina preferowana była zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i wielorodzinna niskiej intensywności (kontynuacja szczecińskiego modelu rozwoju przestrzennego, zapoczątkowanego jeszcze w planie ogólnym Szczecina z 1994 r.). Znajduje to odzwierciedlenie w obowiązującej polityce przestrzennej, która będzie kontynuowana w Studium 2021. Skutkiem tego jest stosunkowo niewielka chłonność niezabudowanych terenów przeznaczanych na cele mieszkaniowe (potencjalna podaż lokali) w stosunku do zasobu liczby lokali ogółem (ok. 190 tys. lokali). Podaż lokali wynikająca z dyspozycji obowiązującego Studium to tylko około 22,4% istniejącego zasobu mieszkaniowego. Wielkość ta w docelowej strukturze projektu Studium nie przekroczy 24%.

### 3.3. Tereny wieloprzestrzennej reurbanizacji, budowa miasta zwartego

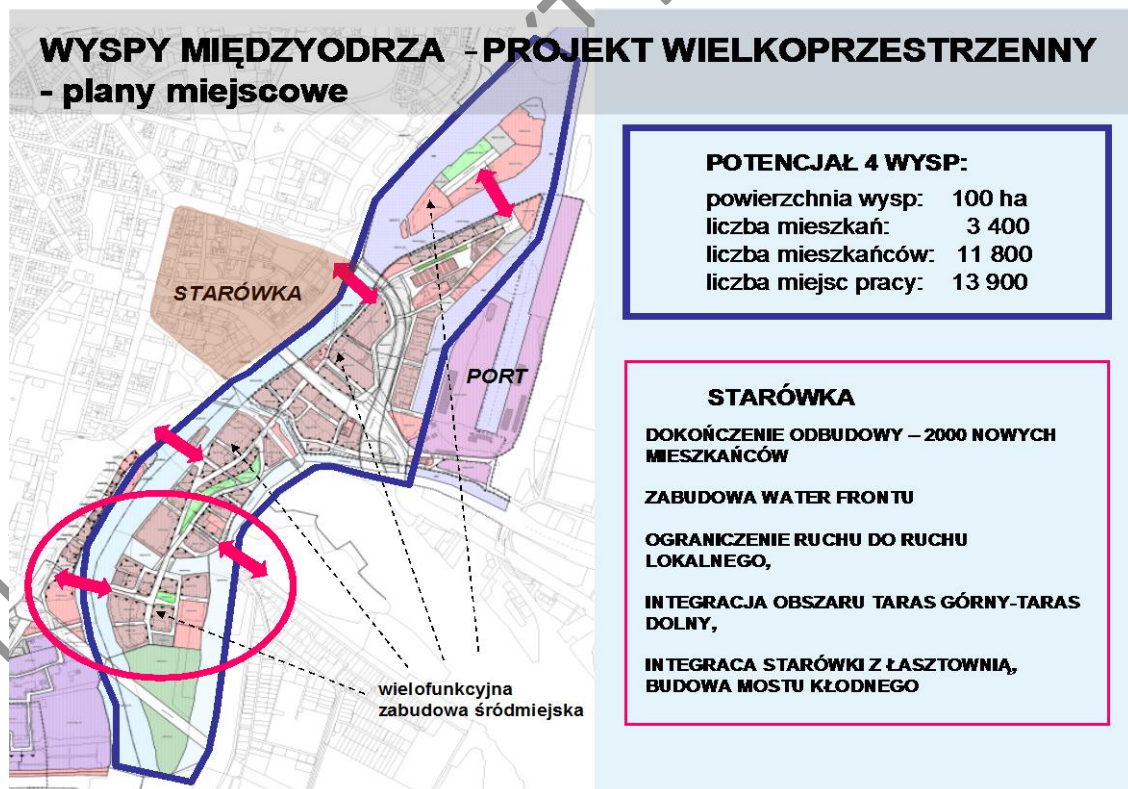
1. Wyzwaniem polityki przestrzennej jest gospodarowanie istniejącym zasobem mieszkaniowym, odnowa tego zasobu i recykling przestrzeni zurbanizowanych w cyklach odnowy tej przestrzeni, prowadzonych w sposób pozwalający nadążać za rosnącymi oczekiwaniami społecznymi. W warunkach szczecińskich wyróżnia się pod tym względem obszar śródmiejskiej, historycznej zabudowy kwartałowej i powojennej o niskim standardzie, w granicach kolejowej linii średnicowej, rozpatrywany łącznie z obszarem Starego Miasta i wysp Międzyodrza (dalej: obszar śródmiejski).
2. Pod względem ogólnej liczby mieszkań (liczby mieszkań istniejących obecnie do liczby mieszkań na końcu okresu) obszar śródmiejski traktowany jest na poziomie *status quo* pod względem uzupełnień i ubytków substancji mieszkaniowej powstającej w wyniku przekształceń, tj. sumaryczny zasób mieszkań w obszarze (ich liczba), uwzględniając chłonność terenów poddawanych recyklingowi i terenów niezabudowanych może być taka sama, a nawet mniejsza.
3. Obszar śródmiejski praktycznie w całości uznawany jest za Obszar Strategicznej Interwencji, wymagający rewitalizacji. Ten złożony społecznie i finansowo proces obejmować będzie przekształcanie kwartałów, likwidację substancji substandardowej (kilku tysięcy niesamodzielnych pod względem wyposażenia mieszkań), podnoszenie jakości wyposażenia części wspólnych i uzupełniania infrastruktury.
4. Obszar śródmiejski dotknięty jest dodatkowo bardzo widoczną depopulacją i również z tego powodu wymaga pilnych działań transformacyjnych i rewitalizacyjnych. Najbliższe dekady należy wykorzystać nie tylko na wprowadzanie zabudowy uzupełniającej, ale przede wszystkim na wspieranie wspólnot mieszkaniowych w przeprowadzaniu kompleksowych remontów i przebudowy substancji mieszkaniowej, w tym działań systemowych w zakresie infrastruktury na przykład wprowadzania ciepła systemowego lub innych rozwiązań proekologicznych.





Rys. 3. Obszary Strategicznej Interwencji (OSI) na terenie miasta: Śródmieście i Łasztownia. Źródło: opracowanie własne.

5. Procesem charakteryzującym rozwój miast portowych jest przejmowanie przez miasto terenów stopniowo uwalnianych przez port na cele zabudowy ogólnomiejscowej. Proces ten zapoczątkowały inwestycje rewitalizacyjne (stara rzeźnia) i rozwojowe (nabrzeża i port jachtowy). Skala wieloprzestrzennej reurbanizacji jest jednak tak duża, że nie można oczekiwać zakończenia tego procesu do roku 2050.



Rys. 4. Wyspy Międzyodrza - projekt wieloprzestrzenny. Źródło: opracowanie własne.

6. Istotą przekształceń obszaru wysp jest balansowanie pomiędzy popytem zgłaszanym przez inwestorów, potrzebą i oczekiwaniem wykształcenia wielkomiejscowej przestrzeni i funkcji, a znaczną aktywnością podmiotów gospodarczych związanych z portem

i obrotem portowym, w części działających na majątku byłych przedsiębiorstw państwowych. Nie sposób pominąć procesów gospodarczych, które zaistnieją w obszarze wysp po zakończeniu pogłębiania toru wodnego Szczecin-Świnoujście. Priorytetem przy kontynuowaniu procesów przekształceniowych terenów przemysłowych, poportowych i innych (np. powojaskowych) jest zachowanie miejsc pracy, zagospodarowywanie nowych terenów dokonywane będzie w konsensusie społecznym, bez presji przekształceniowej prowadzącej do rugowania miejsc pracy.

7. Uwzględniając powyższe przesłanki, za racjonalne uznaje się założenie *status quo* dla obszaru śródmiejskiego w zakresie podaży powierzchni użytkowej mieszkań. Nawet, jeśli założymy, maksymalizując tę wartość, powstanie około 5 tys. mieszkań w obszarze Starego Miasta i wysp Międzyodrza do 2050 roku, to ubytek mieszkań z tytułu przekształceń istniejącej substancji mieszkaniowej, uznawanej za substandardową zneutralizuje ten wzrost<sup>3</sup>.

#### 4. BILANS CHŁONNOŚCI I ZAPOTRZEBOWANIE NA TERENY PRODUKCJI, SKŁADÓW I USŁUG

##### 4.1. Bilans terenów przeznaczanych w Studium na cele produkcji i składów<sup>4</sup>

1. Ogółem w Szczecinie na cele produkcji i składów wykorzystuje się dotychczas łącznie około 1 495,46 ha gruntów, z tego w granicach planów miejscowych 1 293,73 ha i w obszarze poza planami 201,73 ha. Tereny produkcyjno-składowe to około 5% powierzchni administracyjnej miasta.
2. Prawie cała wskazana powierzchnia jest utrwalona i chroniona planami miejscowymi. Na te obszary składają się położone poza granicami obszaru zwartej zabudowy tereny rozwojowe portu morskiego o powierzchni około 654,74 ha, w tym w granicach planów miejscowych 654,05 ha. Pozostałe tereny przeznaczane na ten cel są rozproszone w obszarze całego miasta, w tym w granicach planów miejscowych w obszarze zwartej zabudowy 52,48 ha i poza planami w obszarze zwartym 27,56 ha. Można, zatem stwierdzić, że tereny produkcji i składów lokowane są w większości poza obszarem zwartej zabudowy.
3. Szczecin utracił znaczne powierzchnie terenów przemysłowych na rzecz deweloperskiej zabudowy wielorodzinnej i zabudowy ogólnomiejskiej. Biorąc pod uwagę wyniki analizy obecnej struktury gospodarczej Szczecina oraz historycznie znacznie większe powierzchnie zajmowane przez przemysł, oraz jak to zilustrowano w Uwarunkowaniach i materiałach planistycznych, zbyt małą liczbę dużych i małych przedsiębiorstw, szacuje się, że podaż terenów przeznaczanych na cele różnicowanej produkcji, magazynów i składów w granicach miasta powinna kształtować się na poziomie do ok. 10%. W stosunku do obecnej kształtującej się na poziomie ok. 5% mogłaby być nawet podwojona. Aktualnie ograniczeniem zwiększania podaży takich terenów jest brak dostępności działek o dużej powierzchni dla lokowania produkcji lub magazynowania w większej skali. Częściowo

<sup>3</sup> 4122 lokali o pow. użytkowej do 25 m<sup>2</sup> - substandardowych w kontekście miar jakości życia, 6 857 lokali bez łazienki oraz 4 610 lokali o niepełnym wyposażeniu w przybory sanitarne (brak spłukiwanego ustępu), 17086 lokali o pow. uż. do 35 m<sup>2</sup>, zbyt małych dla dwuosobowych i większych gospodarstw domowych.

<sup>4</sup> Działalność produkcyjna obejmuje te sfery wytwórczości, którym towarzyszy przetwarzanie surowców, materiałów lub półproduktów w nowy wyrób w wyniku działalności rolnej, leśnej, rybołówstwa, górnictwa lub innej działalności wytwórczej. Metody wytwarzania mogą być różnicowane od zaawansowanej techniki (maszyn i urządzeń) i technologii do drobnej wytwórczości na przykład w sposób chałupniczy. Dotyczy to również jednostek funkcjonujących w łańcuchach kooperacyjnych, jako podwykonawcy, co oznacza, że wytworzony wyrób nie musi być wyrobem finalnym, gotowym do użycia. Działalność produkcyjna nie obejmuje przetwarzania odpadów. W statystyce państwowej surowce wtórne powstałe w wyniku przetworzenia odpadów traktuje się, jako wyroby pośrednie, a nie, jako nowy produkt końcowy (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 września 2015 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Wyrobów i Usług (PKWiU); Dz. U. poz. 1676).

rekompensuje tę sytuację podaż terenów dedykowanych produkcji położonych w granicach obszaru funkcjonalnego Szczecina.

4. Jeśli pominąć mające odrębną specyfikę tereny portowe, występuje stosunkowo niewielka podaż terenów produkcyjno-składowych, dlatego konieczne jest co najmniej utrzymanie istniejących rezerw, wskazanie nowych terenów dla tej funkcji i/lub zunifikowanie takich terenów poprzez połączenie ich w jedną kategorię terenów produkcyjno-usługowych.
5. Analiza map ilustrujących rozmieszczenie usług świadczonych na rzecz podmiotów gospodarczych oraz lokalizacji podmiotów aktywnych w sferze produkcji i składów, prowadzi do wniosku, że obszarom produkcji i składów towarzyszą tereny usług z podobną gęstością ich rozmieszczenia. Nie można wskazać wyraźnych relacji pomiędzy tymi zbiorami. Rozmieszczenie w przestrzeni miasta podmiotów gospodarczych, w tym jednostek produkcyjnych i usługowych:
  - jest wypadkową dotychczasowych procesów gospodarczych i transformacyjnych
  - wynika z dostępności i ceny gruntów
  - powiązane jest, w zależności od branży, z warunkami obsługi transportowej (drogi publiczne, kolej)
  - w granicach portu morskiego warunkowane jest dostępem do nabrzeży
  - może być zamienne, tereny usługowe w wielu lokalizacjach mogą pełnić również rolę terenów produkcji i składów, i odwrotnie
  - w sąsiedztwie funkcji chronionych warunkowane jest brakiem uciążliwości - negatywnego oddziaływania na to sąsiedztwo
  - nie wymaga wyznaczenia stref przemysłowych; niewiele jest w granicach miasta podmiotów o znaczącym i potencjalnie znaczącym oddziaływaniu na środowisko lub zagrożonych wystąpieniem nadzwyczajnych zagrożeń dla środowiska; ryzyko wystąpienia takich zagrożeń jest niewielkie i/lub ograniczone do niewielkiej przestrzeni (najczęściej obszaru, do którego przedsiębiorca ma tytuł prawny).
6. Należy utrzymać podaż terenów usług, produkcji, składów i magazynów w Szczecinie na poziomie zbliżonym do stanu ustalonego w obowiązującym Studium lub większym. Docelowa podaż terenów dedykowanych produkcji i składom, uwzględniająca tereny już zagospodarowane, nie przekracza szacowanych potrzeb tj. około 6,5% powierzchni administracyjnej. Rezerwy terenowe, odpowiadające w przybliżeniu 1,5% powierzchni administracyjnej Szczecina, przy typowym dla Szczecina zagospodarowaniu takich terenów, odpowiadają podaży jeszcze około 1,44 mln m<sup>2</sup> pum, wobec obecnie dostępnych (użytkowanych) powierzchni 8,756 mln m<sup>2</sup> (brutto), co odpowiada potencjalnemu zwiększeniu podaży pum dla tego typu zabudowy o około 20,6%. **Szacowany popyt na tereny produkcji i składów odpowiada podaży takich terenów przyjętej w projekcie Studium.** Zasadne jest dopuszczenie na terenach przeznaczanych na działalność komercyjną z zakresu funkcji: usługowych, produkcyjnych i składowych. Dopuszcza się zwiększenia powierzchni terenów produkcji i składów, jeśli będą one dokonywane kosztem terenów przeznaczanych na cele usług, szczególnie usług świadczonych na rzecz produkcji.
7. Miasto, zaliczane do grona metropolii krajowych, musi posiadać w swojej ofercie atrakcyjne pod względem położenia i adekwatne do potrzeb zdywersyfikowanej gospodarki tereny rozwojowe, dedykowane produkcji, składom lub usługom. W wybranych lokalizacjach należy dopuścić zmniejszenie podaży terenów usługowych na rzecz terenów produkcji, nie ograniczając całościowej podaży tych terenów (P+U), albo przewidzieć w nowej polityce przestrzennej, jako generalną zasadę funkcję mieszaną usługowo-produkcyjną o elastycznej formule gotowej przyjąć szerokie spektrum przeznaczenia, w tym wysoko wyspecjalizowanych działalności.

#### 4.2. Bilans podaży terenów przeznaczanych w Studium na cele usług<sup>5</sup>

1. Struktura miejska, dawniej z dobrze wyodrębnionym centrum, ulega coraz większemu rozmyciu. W Szczecinie te procesy dobrze ilustruje rozwój osiedla Zawadzkiego, w którym gęstość zaludnienia zbliżona jest do gęstości rejestrowanej w osiedlu Śródmieście, a gęstość zaludnienia osiedla Stare Miasto zbliżona jest do gęstości osiedla zaludnienia np. Pogodno o mieszanej zabudowie jednorodzinnej i wielorodzinnej. W konsekwencji w osiedlu Zawadzkiego wykształciło się lokalne centrum usługowe, zaspokajające większość bieżących potrzeb mieszkańców. Podobną sytuację obserwujemy na osiedlu Warszewo, gdzie jeszcze dziesięć lat temu populacja mieszkańców tego osiedla do populacji zamieszkującej osiedle Centrum była jak 1 : 7, obecnie relacja ta wynosi 1 : 2. W osiedlu tym, w miarę zagospodarowywania nowych terenów, pojawiają się również usługi. Dość dynamiczny rozwój zabudowy w tym rejonie miasta pozwala zakładać dalsze zapotrzebowanie na tereny przeznaczane na cele usług o zasięgu lokalnym.
2. Obszary koncentracji lokalnych usług wypełniają się z opóźnieniem w stosunku do powstającej w otoczeniu zabudowy mieszkaniowej, również z uwagi na większą opłacalność i dobrą zbywalność lokali mieszkalnych. Czasowo skutkuje to niedoposażeniem obszarów nowych osiedli w usługi podstawowe. Brak usług lokalnych wymusza dodatkowe obciążenia komunikacyjne transportem prywatnym. Utrzymanie rezerw terenowych na cele rozwoju usług w obszarach rozwoju zabudowy mieszkaniowej jest właściwe z punktu widzenia polityki społecznej, zdecyduje o przyszłej jakości życia w tych obszarach.
3. Analiza podmiotów funkcjonujących w sferze usług nie wskazuje na specyfikę lokalizacji lub koncentracji podmiotów niezależnie od ich przynależności branżowej. W znacznej mierze przyczynił się do tego przebieg transformacji ustrojowej. Wiele pomiotów małych i średnich powstało na bazie i często na terenach byłych przedsiębiorstw państwowych, po ich upadku bądź likwidacji. Podmioty gospodarcze powstawały także w przypadkowych lokalizacjach tam, gdzie w sytuacji braku kapitału było to po prostu możliwe, na terenach wynajmowanych lub na terenach, do których przedsiębiorca miał tytuł prawny. Objasnia to w części lokalizację małych firm w obszarach zabudowy mieszkaniowej.
4. W populacji firm usługowych najwięcej jest firm mikro, zaliczają się do nich firmy prowadzone przez samych właścicieli, spółki niemające osobowości prawnej i pozostałe podmioty mikro. Firmy tego rodzaju charakteryzuje gęstość rozkładu proporcjonalna do gęstości zabudowy mieszkaniowej. Obserwuje się również odradzanie się aktywności gospodarczej w nowym kształcie/profilu działalności na terenach przemysłowych, równoległe nowe zagospodarowanie pojawia się na terenach powojkowych.
5. Wartość oczekivaną wskaźnika powierzchni ogólnospołecznych usług publicznych na mieszkańca, dla nowych obszarów zabudowy oszacowano na poziomie wartości średniej 5,3 m<sup>2</sup>/mieszkańca, jednak nie mniej niż 4 m<sup>2</sup>/mieszkańca. Analiza zapotrzebowania na usługi społeczne w obszarach zabudowy jednorodzinnej pozwala szacować te potrzeby na poziomie około 5% powierzchni przeznaczanych pod tę zabudowę.
6. Wartość oczekivaną wskaźnika powierzchni usług komercyjnych w osiedlach (usług towarzyszących i związanych z drobną działalnością gospodarczą), dla nowych obszarów zabudowy oszacowano na poziomie wartości średniej 12 m<sup>2</sup>/mieszkańca, w tym wskaźnik zapotrzebowania na nowe powierzchnie usług w obszarach zabudowy o charakterystyce

<sup>5</sup> Zgodnie z definicją do kategorii usług zaliczamy „...wszelkie czynności świadczone na rzecz jednostek gospodarczych prowadzących działalność o charakterze produkcyjnym, tzn. usługi dla celów produkcji nietworzące bezpośrednio nowych dóbr materialnych oraz wszelkie czynności świadczone na rzecz jednostek gospodarki narodowej oraz na rzecz ludności, przeznaczone dla celów konsumpcji indywidualnej, zbiorowej i ogólnospołecznej...” (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 września 2015 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Wyrobów i Usług (PKWiU); Dz. U. poz. 1676).

mieszkaniowej na poziomie, co najmniej 4,2 m<sup>2</sup>/mieszkańca, natomiast w osiedlach o charakterystyce mieszanej mieszkaniowo-usługowej lub w przewadze usługowej na poziomie, co najmniej 7,5 m<sup>2</sup>/mieszkańca. W osiedlach o charakterystyce produkcyjno-usługowej nie limituje się tych powierzchni, pozostawiając tym samym autonomię decyzji przedsiębiorcom.

7. Bilans terenów usługowych dla całego miasta obejmuje analizę w obszarze zwartej zabudowy, poza nim i w granicach portu morskiego. Ogółem w Szczecinie na cele usług wykorzystuje się dotychczas łącznie około 1 421,18 ha gruntów, z tego w granicach planów miejscowych 965,32 ha, a w obszarze poza planami 455,86 ha, czyli tereny usług ogółem to około 4,7% powierzchni administracyjnej Szczecina. Składają się na nie tereny rozwojowe portu morskiego, położone poza granicami obszaru zwartej zabudowy, o powierzchni około 47,36 ha, w tym tereny w granicach planów miejscowych o powierzchni ok. 0,61 ha. Pozostałe tereny przeznaczone na cele usług są rozproszone w obszarze całego miasta, w tym w granicach planów miejscowych w obszarze zwartej zabudowy to 234,18 ha, a poza planami w obszarze zwartym 88,2 ha. Tereny usługowe lokowane są w większości w obszarze zwartej zabudowy. W porównaniu do wielkości miasta (i jego rozległości), populacji i profilu gospodarczego są to niewielkie powierzchnie.
8. Podstawowe zapotrzebowanie na nowe tereny przeznaczone na cele usług w granicach miasta dla trzech głównych segmentów gospodarki powinno kształtować się na poziomie:
  - dla usług związanych z obsługą podmiotów gospodarczych nie limituje się powierzchni terenów usługowych, ponieważ nie ma ku temu racjonalnych przesłanek; w warunkach trwającej restrukturyzacji gospodarki Szczecina, tworzy się rezerwy terenowe proporcjonalne do podaży terenów przeznaczanych w Studium na cele produkcji i składów, dla których zapotrzebowanie szacuje się na poziomie do 10% powierzchni administracyjnej miasta, tj. dopuszcza się łączną podaż terenów usługowych (włączając w to usługi ogólnospołeczne i usługi komercyjne) na poziomie około 10% powierzchni administracyjnej Szczecina
  - w granicach portu morskiego, podobnie jak dla terenów produkcji i składów, nie limituje się terenów usług, traktuje się je odrębnie od zapotrzebowania na usługi ogólnomiejskie i związane z obsługą podmiotów gospodarczych, co wynika ze specyfiki działalności portowej i funkcjonowania portów, ponadto część terenów obecnie usługowych uwalniana będzie przez port na cele ogólnomiejskie
  - odrębnie traktuje się zapotrzebowanie na tereny przeznaczone dla lokalizacji handlu wielkopowierzchniowego (w rozumieniu przepisów ustawy, handlu powyżej 2000 m<sup>2</sup> powierzchni sprzedaży), dopuszczenie lokalizacji tego rodzaju obiektów jest przedmiotem analizy odrębnej, dopuszcza się utrzymanie dotychczas wskazywanych lokalizacji dla WOH.
9. Uwzględniając Analizując rozkład przestrzenny usług ogólnospołecznych i komercyjnych związanych z obsługą ludności oraz potrzeby w obszarach rozwoju zabudowy możemy przewidywać, że nowej zabudowie mieszkaniowej powinno towarzyszyć, co najmniej 200 ha terenów usług związanych z obsługą ludności.
10. Usługi zlokalizowane w obszarze śródmiejskim i w obszarze zwartej zabudowy (usługi istniejące) będą zmieniały swój profil działania w zależności od zapotrzebowania. Obszar śródmiejski (wraz z innymi terenami koncentracji usług) pełni ponadto funkcje metropolitalne, co także uzasadnia konieczność zapewnienia odpowiednich dla zaspokajania tych potrzeb rezerw terenowych. Specjalizacja w kierunku obsługi obszaru metropolitalnego jest jednym z filarów sektora usługowego Szczecina.
11. Bilans terenów przeznaczanych na cele usług przeprowadzony na podstawie ewidencji i map użytkowania terenów oraz rozstrzygnięć przyjętych w obowiązującym Studium, jak

i stopnia zagospodarowania tych obszarów potwierdza prawidłowość dotychczasowej polityki i potrzebę utrzymania tej podaży na poziomie zbliżonym do ustalonej w obowiązującym Studium, tj. na poziomie około 10% do 12% powierzchni administracyjnej miasta, w projekcie Studium powierzchnia ta wynosić będzie około 10,64%. Ma to na celu utrzymanie gotowości na przyjęcie nowych podmiotów gospodarczych, obsługę terenów rozwoju zabudowy i kontynuację restrukturyzacji gospodarki. Zapotrzebowanie na powierzchnię użytkową w typie zabudowy usługowej dla tego przedziału udziałów szacuje się w ilości od 4,5 mln m<sup>2</sup> (brutto ca. 5% pow. adm.) do około 6,7 mln m<sup>2</sup>, przyjęto do projektu Studium wartość 5,7 mln m<sup>2</sup> (brutto ca. 5,94% pow. adm.). **Wynikowy, szacowany popyt na tereny usługowe odpowiada podaży takich terenów przyjętej w projekcie Studium.**

## 5. BUDŻETOWANIE POLITYKI PRZESTRZENNEJ

### 5.1. Wynik budżetowania polityki przestrzennej

1. Ustalając możliwości finansowe wykonania sieci komunikacyjnej i infrastruktury technicznej oraz społecznej związane z realizacją polityki przestrzennej wykorzystano analizę możliwości budżetowania tej polityki, przedstawionej szczegółowo w materiałach planistycznych. Punktem odniesienia w tej analizie była Wieloletnia Prognoza Finansowa na lata 2020-2048 (WPF) (Uchwała Rady Miasta Nr XII/412/19). WPF, o budżecie ponad 7 mld PLN, pozwala wyznaczyć limit wydatków majątkowych, które będą mogły sfinansować politykę przestrzenną opisaną w projekcie Studium kwotą 3803 tys. PLN.



Rys. 5. Poziom inwestycji w Szczecinie w latach 2004-2019. Źródło: oprac. wł.

2. Analiza ex-post uwidacznia stale rosnącą zdolność przeznaczania środków budżetowych na wydatki majątkowe. Na tej podstawie szacuje się długoterminową zdolność inwestycyjną miasta nie niższą od średniej dla okresu ostatnich 16 lat. W okresie BPP należy oczekiwać dostępności, z przeznaczeniem na wydatki majątkowe, dodatkowej kwoty szacowanej, na co najmniej 3,66 mld PLN. Do dyspozycji będą również dochody bieżące będące efektem realizowanej polityki przestrzennej, ograniczone do najbardziej oczywistych, tj. podatku od nieruchomości oraz opłat adiacenckich.
3. Dotacje przekazywane dla Szczecina w ramach RPO<sup>6</sup> w okresie programowania 2014-2020, do końca roku 2019 to kwota: 1027,4 mln PLN, ponieważ wartość tego wsparcia

<sup>6</sup> Zachodniopomorskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne, Raport o stanie Województwa Zachodniopomorskiego za rok 2019, Szczecin maj 2020.



uzależniona jest od zbyt wielu czynników nie uwzględnia się tej pozycji w budżetowaniu polityki przestrzennej.

- 4. Stosując podejście ostrożnościowe, skumulowane: planowane i potencjalne wydatki majątkowe miasta do 2050 roku, obejmujące WPF i wskazane rezerwy można szacować w wysokości 11 mld PLN, a uwzględniając środki z RPO pozyskiwane w kolejnych okresach programowania miasto będzie mogło dysponować łączną kwotą 12 i więcej miliardów złotych.**

## 5.2. Uwzględnione potrzeby inwestycyjne

### 1. Zapotrzebowanie na sieci infrastruktury technicznej i komunikacyjnej w obowiązujących planach miejscowych

Przedmiotem analizy były sieci infrastruktury technicznej w rozumieniu art. 143 ustawy o gospodarce nieruchomościami. Analizą zapotrzebowania na sieci infrastruktury technicznej objęto mpzp obowiązujące na dzień 31 grudnia 2019 r.

Długość wszystkich sieci infrastruktury technicznej zaprojektowanych w obowiązującym prawie miejscowym to 583,8 km. W tym 224,74 km sieci sanitarnych i powiązanych z tą siecią 86 szt. przepompowni ścieków. Prawidłowe funkcjonowanie sieci kanalizacji deszczowej wymaga wybudowania zbiorników retencyjnych. W mpzp zaprojektowano kilka takich zbiorników o łącznej pojemności 21765 m<sup>3</sup>, ponadto zaprojektowano 8 szt. przepompowni wód deszczowych. Program budowy dróg wyznaczonych w planach miejscowych ogółem, to około 256,8 km, głównie drogi dojazdowe i lokalne, ich łączna długość to około 176,1 km. Z koniecznych do pozyskania 205,33 ha terenów prywatnych z przeznaczeniem na cele komunikacji, w obszarach rozwoju zabudowy niezbędny jest wykup gruntów o powierzchni około 195,99 ha.

### 2. Zapotrzebowania na drogi i infrastrukturę techniczną w obszarach rozwoju zabudowy nieobjętych mpzp

W obszarach rozwoju zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MN), zapotrzebowanie na nowe drogi publiczne (dojazdowe i lokalne) kształtuje się na poziomie około 123,5 km, a tym samym zapotrzebowanie na sieci kanalizacyjne o długości około 123,5 km. Pozyskanie terenów na cele komunikacji szacuje się na poziomie 95,074 ha.

W obszarach rozwoju zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (MW) zapotrzebowanie na drogi publiczne szacuje się na 8,0 km, a tym samym 8,0 km sieci kanalizacyjnych. Prognozuje się konieczność pozyskania 4,419 ha gruntów na cele drogowe.

Łączne zapotrzebowanie na sieci infrastruktury technicznej w obszarach planowanej zabudowy, poza terenami objętymi mpzp, to: 131,5 km, a sumaryczna powierzchnia terenów do pozyskania przez gminę na cele budowy dróg to około: 99,493 ha.

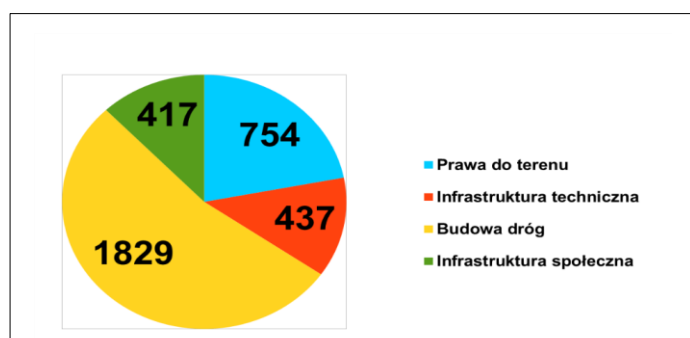
### 3. Zapotrzebowanie na infrastrukturę społeczną

Zapotrzebowanie na infrastrukturę społeczną wyznaczono na podstawie analizy zapotrzebowania na powierzchnię użytkową mieszkańców przy założeniu pełnego zasiedlenia tych powierzchni do roku 2050. Bilans potrzeb uwzględnia 2 szkoły, 4 przedszkola, 3 żłobki, 226 mieszkań dla seniorów, 2 domy pomocy społecznej i dwa domy dziennego pobytu. Potrzeby te nie ujawnią się w pełni, bo część powstających na wolnym rynku mieszkań będzie mieszkaniami na wynajem lub lokatą kapitału lub nie ujawnią się wcale albo nie ujawnią się w zakładanych terminach lub ujawnią się w późniejszym okresie. Rezerwując środki na ten cel w świadomym nadmiarze pozostawia się pole wyboru dla elastycznego kształtowania sieci opieki społecznej.

W Studium, w terenach nieobjętych mpzp, utrzymane zostaną w zasobie gruntów gminnych rezerwy terenowe zabezpieczające zapotrzebowanie na usługi społeczne w obszarach rozwoju zabudowy.

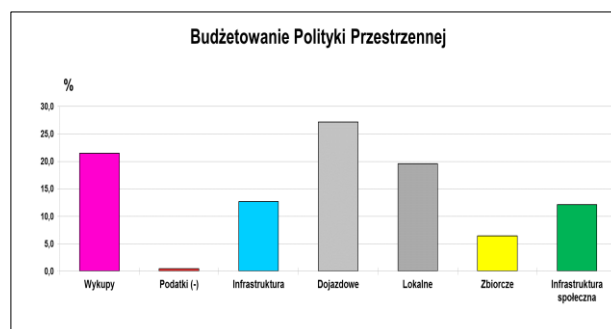
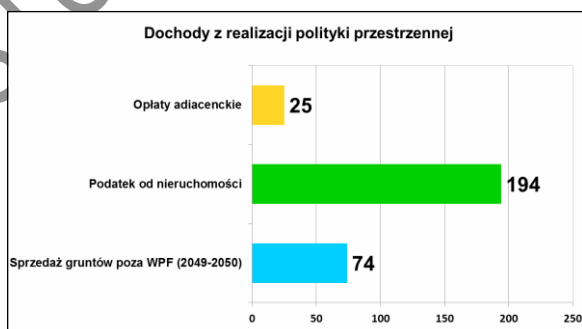
### 5.3. Bilans możliwości sfinansowania przez gminę budowy sieci komunikacyjnej i infrastruktury technicznej oraz społecznej

1. Podstawą weryfikacji możliwości sfinansowania przez gminę budowy sieci komunikacyjnej i infrastruktury technicznej oraz społecznej są plany rozwoju zabudowy ustalone w Studium na obszarze 1521 ha o chłonności wynoszącej, w zależności od standardów jakości tych mieszkań, od około 42,4 tys. mieszkań jedno i wielorodzinnych do maksymalnie 50,3 tys., przeciętnie 46,35 tys. mieszkań. W BPP, w zakresie zbrojenia terenów znaczenie ma powierzchnia terenów w danym typie zabudowy, które wymagają dostępu do infrastruktury technicznej i komunikacyjnej. Liczba mieszkań, poprzez powiązaną z nią populację mieszkańców, ma znaczenie tylko przy szacowaniu potrzeb związanych z rozwojem infrastruktury społecznej, a ta została uwzględniona w odpowiednim nadmiarze.



Rys. 6. Wydatki na realizację polityki przestrzennej. Źródło: oprac. wł.

2. Łączna kwota wydatków majątkowych finansująca politykę przestrzenną Szczecina to 3438063840 PLN, tj. około 3438,1 mln PLN (ca. 3,44 mld PLN). Potrzeby te, w rozbiciu na poszczególne kategorie nakładów, przedstawiono na wykresie obok. Nie włączono do nich nakładów na budowę sieci wodociągowych i kanalizacji sanitarnej (inwestycje te realizowane są z budżetu ZWiK, nieskonsolidowanego z budżetem miasta). Uwzględniono także w bilansie utratę podatku od nieruchomości z tytułu zmiany stanu władania związanego z zapewnieniem dostępu do dróg publicznych w obszarach planowanej zabudowy.

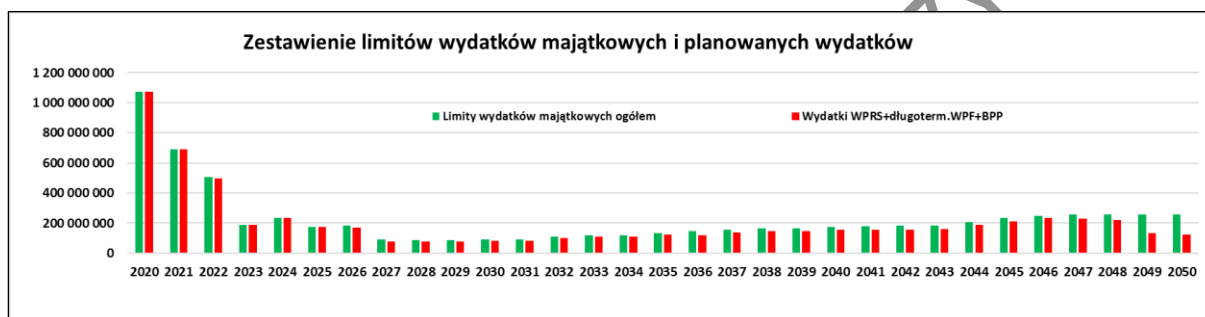


Rys. 7. Dochody z realizacji polityki przestrzennej. Źródło: opracowanie własne.



Rys. 8. Budżetowanie polityki przestrzennej. Źródło: opracowanie własne.

3. Szacując dochody budżetu będące skutkiem realizacji polityki przestrzennej uwzględniano: dochody z tytułu podatku od nieruchomości i dochody z tytułu opat adjacencckich. Dochody z tytułu sprzedaży gruntów dotyczą okresu 2049 do 2050 roku, ponieważ nie zawierają się w WPF.
4. Dochody realizujące politykę przestrzenną ogółem to kwota: 293477569 PLN, tj. około 293,5 mln PLN. Dochody bieżące budżetu finansują wydatki majątkowe realizujące politykę przestrzenną miasta na poziomie około 8,54%. Wydłużenie okresu analizy poprawiłoby tę relację, ponieważ podatek od nieruchomości jest stałą pozycją dochodów miasta.
5. Dochody bieżące będące efektem planowanej polityki przestrzennej i wydatki majątkowe będące skutkiem realizacji tej polityk przedstawiono na tle limitów wydatków ustalonych w WPF. Zestawienie to zaprezentowano na wykresie niżej:



Rys. 9. Zestawienie limitów wydatków majątkowych i planowanych wydatków. Źródło: opracowanie własne.

Wykres jednoznacznie pokazuje, że w żadnym roku szacowania zapotrzebowania na środki realizujące politykę przestrzenną gminy nie dochodzi do przekroczenia limitów tych wydatków wynikających z WPF.

6. Doświadczenie lat poprzednich i analiza wydatków majątkowych ex-post, wskazują na możliwe przesunięcia w wykonaniu budżetów najbliższych lat. Jest to oczywiste, jeśli brać pod uwagę konieczność konkurowania o środki z Regionalnego Programu Operacyjnego (RPO) i cykle inwestycyjne. Przesunięcia zadań objętych WPRS na lata następne lub zmniejszenie wysokości tych wydatków będą korygowały również WPF na lata następne zwiększając zdolność ponoszenia wydatków na cele majątkowe w latach następnych. Stosując ostrożnościowe podejście do szacowania dochodów gminy, pomimo wielu ograniczeń, nie stwierdza się ograniczeń w realizacji polityki przestrzennej przyjętej w projekcie Studium Uwarunkowania.

### **Wnioski końcowe**

1. Stosując podejście ostrożnościowe, skumulowane: planowane i potencjalne wydatki majątkowe miasta do 2050 roku można szacować w wysokości 11 mld PLN, a uwzględniając środki z RPO pozyskiwane w kolejnych okresach programowania miasto będzie mogło dysponować łączną kwotą 12 i więcej miliardów złotych, przy nakładach koniecznych dla realizacji polityki przestrzennej 3,44 mld PLN.
2. Rezerwa dostępnych środków oszacowana tylko na podstawie WPRS pozwala zwiększyć finansowanie polityki przestrzennej nawet o około 20% w stosunku do danych wynikających z bilansu, a uwzględniając potencjalne rezerwy na pozostałe zadania nawet

- o 100%. Nie pozwala to jednak na dowolność w wydatkowaniu środków. Wydatki majątkowe dostosowywane będą do tempa zabudowy i rozłożone w czasie w całym okresie programowania rozwoju.
3. Elastyczność budżetu zwiększa brak ustawowego zobowiązania do realizacji infrastruktury: w zadanym czasie, w przypadku wystąpienia zjawisk kryzysowych lub nieoczekiwanych wydatków albo wzrostu kosztów obsługi długu, zadania mogą być „rolowane” na kolejne lata budżetowe. Taki charakter budżetu pozwala nadawać priorytet określonym kategoriom nakładów np.: nakładom na infrastrukturę społeczną.
  4. Struktura funkcjonalno-przestrzenna zaproponowana w Studium, będąca przedmiotem budżetowania wydatków majątkowych realizujących politykę przestrzenną Szczecina, jest dobrze zbilansowana pod względem finansowym i funkcjonalnym. Jej zmiany mieszczące się w granicach ujawnionych rezerw nie wymagają uruchamiania procedury iteracyjnego dochodzenia do zbilansowania ujawnionych potrzeb rozwojowych z możliwościami budżetu.

## **6. PODSUMOWANIE BILANSU POTRZEB I MOŻLIWOŚCI ORAZ UWARUNKOWAŃ PRZESTRZENNYCH**

- 6.1. Wynik bilansu potrzeb, wyzwania i odpowiedź na nie polityki przestrzennej
1. Elementy bilansu planistycznego całościowo odzwierciedlają najważniejsze procesy społeczne i gospodarcze w Szczecinie w powiązaniu z jego otoczeniem funkcjonalnym oraz wypełniają ustawowy wymóg bilansowania potrzeb i możliwości w oparciu o kryterium zdolności budżetu do sfinansowania zadań własnych.
  2. Jak wykazano, struktura funkcjonalno-przestrzenna obowiązującego Studium jest dobrą bazą do bilansowania zasobów. Jej modyfikacje w zakresie nawet +20% nie wymagają wdrożenia iteracyjnej procedury równoważenia kosztów zadań własnych z możliwościami budżetowymi ich sfinansowania. Dopuszczone zmiany bazowej struktury, w wyniku uwzględnienia wniosków i analiz przestrzennych nie będą znaczące. Kształtować się będą one, co najwyżej na poziomie kilku procent, znacznie poniżej progu inicjującego procedurę iteracyjną. Wartości docelowe przedstawione zostaną w części opisującej przyjętą strukturę funkcjonalno-przestrzenną, a zobrazowane na rysunku KIERUNKÓW Studium.
  3. Jeśli zważyć na znacznie szerszy zakres analiz urbanistycznych, społecznych i gospodarczych w części UWARUNKOWANIA, szczególnie w zakresie stanu bazy społecznej i jej potrzeb, to diagnoza z pewnością ma charakter diagnozy strategicznej. Pozwala wskazać kluczowe problemy miasta i wyprowadzić cele i oczekiwane kierunki dalszego rozwoju. Pomocniczą rolę pełni tu synteza uwarunkowań.
  4. Szczecin stoi przed wieloma wyzwaniami. Jednym z kluczowych jest osiągnięcie tempa rozwoju gospodarki prowadzącego do skracania dystansu do wiodących miast metropolitalnych w Polsce. Uzyskanie takiego wyniku wymaga nowych inicjatyw w sferze gospodarczej i ich dobrego osadzenia w przestrzeni miejskiej, ofercie lokacji przedsiębiorstw na gruncie polityki przestrzennej. Drugim wyzwaniem, powszechnym w Polsce, nie mniej silnie osadzonym w realiach regionalnych, metropolitalnych i lokalnych, jest sprostanie wyzwaniom demograficznym i skutkom społecznym starzenia się społeczeństwa w powiązaniu z imigracją, migracjami i potrzebami rynku pracy. W wielu obszarach paradygmat wzrostu w sensie materialnym musi być zastąpiony jego warunkowaniem użytecznością długoterminową (patrząc poza rok 2050) i postrzeganiem potrzeb poprzez pryzmat dobrostanu mieszkańców.
  5. Polityka przestrzenna jest odpowiedzią na te wyzwania. Jej kluczowym zadaniem jest stworzenie warunków rozwoju społecznego i gospodarczego na bazie uwarunkowań, jednak

w sposób chroniący przed nadmierną eksploatacją zasobów. Dobrą praktyką jest krocząca aktualizacja polityki przestrzennej, będąca zasadą działania samorządu miejskiego. Do roku 2050 można przewidzieć takie trzy okresy, w których kontynuacji obecnych głównych trendów towarzyszyć będzie kontynuacja polityki przestrzennej z ograniczeniami proporcjonalnymi do skali obserwowanych zmian stanu miasta i jego otoczenia.

## 6.2. Wnioski z Uwarunkowań i Diagnozy

1. Szczecin w roku 2020 to miasto podlegające dynamicznym zmianom i kumulacji procesów i trendów globalizacyjnych, metropolizacji przestrzeni i europeizacji, wywierających wpływ na ogólną kondycję miasta - fizyczną i finansową. Najistotniejsza zmiana, jaka dokonała się to myślenie potrzebami mieszkańców, integrowanie potrzeb, zarządzania miastem w sposób efektywny i współdzielenie zasobów. Jak się oczekuje suma dokonujących się przekształceń i innowacji w przestrzeni miasta zapewni efekt skali, odporność na zmiany klimatu i dobrostan mieszkańców.
2. Miasto wymaga zintegrowanego zarządzania i modelu integrującego podsystemy funkcjonalne, przestrzenne, organizacyjne. W planowaniu rozwoju miasta szczególnego znaczenia nabierają długookresowe wyzwania rozwojowe, wymagające ukierunkowanych terytorialnie działań realizowanych w taki sposób, by ich negatywne oddziaływanie przestrzenne i środowiskowe było jak najmniejsze. Kierunki rozwoju przestrzennego miasta pokazuje przyjęty w Studium zintegrowany model struktury funkcjonalno-przestrzennej, ujmujący zmiany jakie zaistniały i/lub powinny zaistnieć w przestrzeni, by zrealizować wyznaczone cele strategiczne miasta. Dzięki temu aktualizowana strategia rozwoju Szczecina w formule zawierającej, jako odniesienie model struktury funkcjonalno-przestrzennej stanie się narzędziem realnej koordynacji działań rozwojowych Szczecina.
3. Szczecin znajduje się na ścieżce rozwoju typowej dla polskich miast metropolitalnych. Jego specyfiką jest wyjątkowe w skali miast bogactwo form geomorfologicznych, zasobów wodnych (estuarium Odry i jeziora Dąbie) oraz zasobów leśnych, które łącznie z pozostałymi terenami zieleni naturalnej i urządzonej stanowią o dużym bogactwie zasobów przyrodniczych i ich bioróżnorodności.
4. Bramowe położenie kształtowało przez wieki układ zabudowy, wielkość i pozycję gospodarczą miasta. Naturalną konsekwencją i kontynuacją tych procesów jest wciąż wiodąca rola gospodarki morskiej, która zyska nowe atuty dzięki pogłębieniu toru wodnego Szczecin-Świnoujście. Wobec zmian technologii i techniki w transporcie morskim rośnie zapotrzebowanie na suprastrukturę<sup>7</sup> pozwalającą obsłużyć coraz większe jednostki. Uwidacznia się typowy dla miast portowych proces uwalniania przez port terenów udostępnianych na cele ogólnomiejskie (wyspy Międzyodrza).
5. Wyróżnikiem Szczecina na tle innych miast jest wielkość jego powierzchni decydująca o niskiej gęstości zaludnienia (ok. 1250 os./km<sup>2</sup>). W tych warunkach funkcjonowania miasto zachowuje jednak zwartość zabudowy koncentrując aktywność społeczno-gospodarczą na lewobrzeżu (około ¼ populacji) z ośrodkiem komplementarnym na prawobrzeżu.
6. Wraz z zapoczątkowaniem transformacji ustroju państwa uruchomione zostały procesy rozwoju zabudowy i migracji, które przez swą spontaniczność i dynamikę zmian gospodarczo-prawnych skutkują pojawieniem się zjawiska suburbanizacji terenów podmiejskich, szczególnie w gminach: Dobra, Kołbaskowo i Kobylanka. Równie znaczące są migracje wewnętrzne - warunkowana historycznie kontynuacja zabudowy w granicach

<sup>7</sup> Pozostała infrastruktura portowa niebędąca infrastrukturą techniczną i komunikacyjną.

- osiedli zachodnich i północnych Szczecina. Kontynuacja rozwoju gospodarczego zwiększa zapotrzebowanie na pracowników. W wyniku migracji powstają warunki do zasiedlania przez ludność napływową osiedli śródmiejskich i spółdzielczych.
7. Gospodarka miasta coraz bardziej upodabnia się do gospodarek i ich struktury w miastach zachodniej Europy. Rośnie udział usług na rzecz ludności i sfery produkcji. Procesy metropolizacji miast i globalizacji wymiany dóbr i usług sprzyjają rozwojowi Szczecina. Rośnie jednak polaryzacja na tym polu w Polsce i w kontekście konkurencji międzynarodowej. Miasta z większym potencjałem demograficznym zyskują naturalną przewagę dzięki większej koncentracji kapitału i bardziej korzystnej strukturze rynku pracy, znajdującego oparcie w zapleczu intelektualnym i akademickim ośrodka miejskiego.
  8. Rosnąca rola i siła miast rodzi zapotrzebowanie na nowoczesne usługi społeczne służące poprawie jakości życia mieszkańców. Jakość życia jest już dzisiaj jednym z uwarunkowań rozwoju i konkurencji o nowych mieszkańców. Potrzeby w zakresie usług społecznych rosną także w konsekwencji szybkiego starzenia się populacji miast. Inicjatywy miast obejmują działania wykraczające poza ich zadania własne, mieszczące się w formule tzw. *Smart City* i *Age-Friendly City*. Jest to coraz większe wyzwanie dla samorządów miast, szczególnie w warunkach post-pandemicznej gospodarki.
  9. Wyzwaniem dla miast stają się także zjawiska pogodowe będące konsekwencją zmian klimatu. Problem ten obejmuje nie tylko gwałtowne zjawiska pogodowe, ale również efekt wyspy ciepła z jego skutkami społecznymi i gospodarczymi. Wzmacnianie odporności na zmiany klimatu w oparciu o błękitno-zieloną infrastrukturę jest już stałym punktem w agendzie działań samorządowych.
  10. Miasta metropolitalne i aspirujące do roli metropolitalnych rozwijają współpracę ze swoim obszarem funkcjonalnym (tzw. FUA). Tylko poprzez pryzmat potencjału łącznego obszaru należy oceniać potencjał rozwojowy miasta rdzeniowego. Coraz częściej w obszarach funkcjonalnych koncentruje się działalność w zakresie przetwórstwa przemysłowego i logistyki. Obszary funkcjonalne stają się również zapleczem surowcowym i oferują podaż siły roboczej. Docelowo mogą rozstrzygać o samowystarczalności żywnościowej FUA.
  11. Szczecin, jako ośrodek o umiarkowanym potencjale demograficznym i gospodarczym, na tle Unii Europejskiej będzie poszukiwał swoich szans rozwojowych, wzorując się nie tyle na konkretnych miastach, co na innowacyjnych rozwiązaniach wprowadzanych w formule *Smart City* przez te miasta. W odniesieniu do polityki przestrzennej, jej formuła, przyjęte zasady i zaprogramowane kierunki działań składać się będą na politykę nowej jakości życia. W tej polityce uwzględnione będą: odporność na zmiany klimatu, błękitno-zielona infrastruktura i dążenie w zakresie wszystkich wskaźników jakości życia do coraz wyższego poczucia dobrostanu każdej jednostki i obywatelskiej wspólnoty szczecinian.
  12. Dokumenty SSOM i ustalenia planu zagospodarowania województwa zachodniopomorskiego tworzą razem spójny obraz i dostarczają niezbędnych danych do wnioskowania o powiązaniach z otoczeniem, funkcjach metropolitalnych i kierunkach rozwoju Szczecina.
  13. Polityka miasta metropolitalnego uwzględnia we wszystkich aspektach potrzeby i związki z funkcjonalnym otoczeniem. Do kategorii wyzwań należy zaliczyć integrację społeczną i komplementarną konsolidację gospodarczą obszaru. Ograniczeniem tego procesu jest obecny, niski wciąż stopień współdziałania, bardziej wygrywania na bliskości Szczecina niż współdziałania samorządów i współtworzenia budżetu metropolitalnego.
  14. Sformułowane na bazie uwarunkowań i diagnozy KIERUNKI rozwoju, w ich części ogólnej, mają charakter wytycznych strategicznych, moderujących politykę przestrzenną,

pomocniczych w rozstrzyganiu konfliktów przestrzennych. Główną rolę w realizacji tej polityki spełniać będą Karty osiedli i Karty jednostek planistycznych. Dyspozycje tam zawarte dostosowane są do warunków mikro, do wielkości obszaru jednostki i skali powiązań przestrzennych, w jednostce, jej otoczeniu i w mieście.

### 6.3. Przesłanki strategiczne

1. W sferze ponadlokalnej najważniejszą przesłanką jest integrowanie planowania przestrzennego i społeczno-gospodarczego oraz zapewnienie realnej partycypacji społecznej. Realizacji tego celu służy przyjęta formuła i struktura dokumentu Studium. W stosunku do wcześniejszych edycji polityki przestrzennej skoncentrowanych w większym stopniu na opisie zjawisk odnoszących się głównie do przestrzeni i struktury funkcjonalno-przestrzennej Szczecina, obecny projekt wzbogacony został o pogłębioną analizę zjawisk społecznych i gospodarczych, będących wcześniej elementem diagnozy strategicznej. Implementacja do dokumentu Studium szerszego opisu zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, w tym analiz jakości życia w różnych aspektach, gdzie podmiotowo zawsze traktowany jest obywatel i jego potrzeby, wychodzi naprzeciw potrzebie zintegrowaniu obecnie realizowanej strategii ze Studium.
2. Projekt Studium umożliwia dalsze działania w tej mierze. W oparciu o wyciąg z uwarunkowań i bilansu planistycznego sformułowano wiele wniosków i wytycznych będących de facto wnioskami z analizy strategicznej, a to otwiera drogę do zmiany dokumentu strategii w oparciu o diagnozę i wytyczne kierunkowe. Jest to również podstawa do sformułowania analizy SWOT i wypracowania drzewa celów aktualizowanej strategii.
3. Przyjęta ścieżka postępowania i dochodzenia do zaktualizowanej strategii rozwoju Szczecina do roku 2050 umożliwia także równoległe podejście do formułowania programów rozwoju społeczno-gospodarczego oraz aktów planowania przestrzennego dla obszarów bezplanistycznych.
4. Podkreślenia wymaga fakt dostrzegania w Szczecinie już w latach 2005-2007 nadchodzących bardzo szybko i bardzo głębokich przemian demograficznych, co znalazło odzwierciedlenie w ograniczeniu podaży terenów pod zabudowę mieszkaniową o około 27%. Zwiększenia podaży takich terenów są przede wszystkim skutkiem niekontrolowanego rozwoju zabudowy na terenach bezplanistycznych. Obecna podaż takich terenów odpowiada około 70% identyfikowanych potrzeb w tym zakresie. Wobec niepewności zachodzących procesów w otoczeniu, zjawisk migracji i kontynuacji wzrostu gospodarczego przyjęto w Szczecinie podejście ostrożnościowe. Główną przesłanką dla takiego podejścia jest krocząca, cykliczna aktualizacja polityki przestrzennej. Kolejnej aktualizacji tej polityki, tym razem połączonej z równoczesną aktualizacją strategii, należy spodziewać się w przedziale czasu do ok. 10 lat. Ta cezura czasowa jest bardzo ważna, ponieważ w okresie 2020-2025 nastąpi przewidywane i uwzględniane w obecnym projekcie Studium wyraźne zakrzywienie w dół krzywej demograficznej. Wzmocnienie lub złagodzenie obecnych tendencji pozwoli podtrzymać proponowaną politykę lub ją zweryfikować zgodnie z trendami.
5. Przewiduje się w okresie najbliższych dziesięcioleci wzrost znaczenia recyklingu przestrzeni w podążaniu za wzorcami jakości życia i gospodarką cyfrową. Spadnie presja na tereny peryferyjne, a postępująca autonomizacja gospodarki i aglomeracji pozwoli znaleźć nowe przeznaczenie dla niewykorzystanych terenów rozwojowych lub przywrócić ich środowisku. Wzrostowi świadomości ogólnej obywateli towarzyszyć będzie presja na zmianę prawa, prowadząca do ukrócenia rozpraszania zabudowy, finansów publicznych i kapitału społecznego będących skutkiem suburbanizacji. Wprowadzone zostaną

- mechanizmy finansowe i prawne, w tym planistyczne, porządkujące procesy inwestycyjne i zajmowanie nowych terenów pod zabudowę z preferencją dla inwestycji typu *brownfield*.
6. Proces przekształceń struktury funkcjonalno-przestrzennej jest kontynuowany. Dokonuje się w szybkim tempie wyznaczanym rytmem zmian w gospodarce miasta i uwidaczniającą się coraz szybciej zmianą struktury demograficznej. Stan obecny charakteryzują następujące zjawiska, którym przypisać można miano trendów długoterminowych:
- upadek lub utrata dawnej pozycji tradycyjnych branż rzemiosła i usług, produkcji wielkoprzemysłowej i składowania, w strukturze PKB zmniejszył się udział gospodarki morskiej (nie umniejszając jej znaczenia)
  - rozwój handlu i usług wraz z postępującą koncentracją w handlu (na wszystkich poziomach wielkości sklepów) oraz rozwojem usług komercyjnych, w tym z coraz większym i rosnącym udziałem dostaw towarów i usług dostępnych sieciowo (telefon, Internet)
  - rozwój turystyki przyjazdowej (często transgranicznej), usługowej w bardzo wielu dziedzinach, począwszy od napraw samochodów po usługi medyczne i paramedyczne
  - postępująca informatyzacja i wzrost zapotrzebowania na dostęp do szybkiego Internetu i technik transmisji danych i obrazu (Big Data i sieć 5G)
  - wzrastająca presja na środowisko przyrodnicze, pomimo rosnących wymagań w zakresie jego ochrony i oczekiwań poprawy jakości życia przy rosnącym zapotrzebowaniu na rekreację czynną
  - bardzo głębokie przemiany demograficzne w zakresie liczebności populacji i struktury społecznej zmieniające w istotny sposób potrzeby w zakresie: mieszkalnictwa, oświaty i opieki społecznej
  - dekapitalizacja komunalnych i niekomercyjnych zasobów mieszkaniowych i ograniczanie gminnego zasobu nieruchomości
  - wzrost obciążeń miasta związanych z deglomeracją i korzystaniem przez mieszkańców obszaru metropolitalnego ze struktur miejskich (infrastruktura, transport publiczny, oświata, sport, kultura wysoka, zagospodarowanie czasu wolnego)
  - wzrost znaczenia własności prywatnej i presji na wolne tereny pod zabudowę
  - rosnące potrzeby w zakresie realizacji zadań własnych gminy i powiatu, przy obniżaniu się liczby ludności w wieku produkcyjnym
  - wzrost presji motoryzacyjnej, skutków społecznych i obciążeń budżetowych z tym związanych
  - dywergencja wartości i norm społecznych, atomizacja życia społecznego, wzrost oczekiwań adresowanych do samorządu w zakresie zdywersyfikowanej (bardzo zróżnicowanej) obsługi mieszkańców, jakości środowiska miejskiego oraz jakości i dostępności usług społecznych, przy równoczesnym opóźnieniu własnej adaptacji w znaczeniu ogólnospołecznym do oczekiwanej zmiany prospołecznych i proekologicznych zachowań komunikacyjnych, komunalnych i gospodarczych.
7. W Szczecinie pojawiają się i nabierają coraz większego znaczenia czynniki środowiskowe (w znaczeniu środowiska przyrodniczego i warunków życia ludzi): zanik bioróżnorodności biologicznej będący wynikiem antropopresji i ocieplenia klimatu oraz wkraczania gatunków inwazyjnych, okresowy deficyt wody wynikający z okresów suszy, nadmiernego jej poboru i przerwania obiegu wody z powodu nadmiernego zasklepienia powierzchni ziemi.
8. Rośnie ryzyko długotrwałych przerw w dostawie energii, jako skutek wzrostu poboru energii przy złym stanie sieci i braku zasilania pierścieniowego, niekontrolowanego rozwoju zabudowy w konsekwencji niezrównoważonych obciążeń GPZ oraz większej częstotliwości gwałtownych zjawisk pogodowych, przy niskim udziale linii kablowych.
9. Z większą częstotliwością występują szkody i degradacja zasobów przyrodniczych (np. wiatrołomy lub plaga szkodników w lasach), niekorzystne zmiany warunków

hydrologicznych (szczególnie wód podziemnych, spadku ich zasobów, na skutek nadmiernego odprowadzania wód do wód powierzchniowych, w tym zanieczyszczanie wód i gleby), eutrofizacja powodowana użyźnianiem wód oraz zjawisko miejskich wysp ciepła o bardzo niekorzystnych skutkach dla zdrowia i warunków życia ludzi.

10. Wskazane trendy wymagają zmiany paradygmatu wzrostu, na paradygmat rozwoju zwartego, opartego na wykorzystaniu walorów ekonomicznych i recyklingu przestrzeni oraz poszanowaniu środowiska, energii i czasu. Organizacja przestrzeni musi uwzględniać nowe potrzeby gospodarki ukierunkowanej na usługi, rozwój zabudowy mieszkaniowej i wyzwania środowiskowe, zachowując warunki i tereny dla utrzymania w mieście funkcji portowej i produkcyjnej. Użyteczność przestrzeni oceniana jest z punktu widzenia mieszkańca i jego potrzeby życia w przyjaznym i wysokiej jakości środowisku, z poczuciem bezpieczeństwa własnego, w tym w zakresie dostępu do rynku pracy i usług publicznych.
11. Nie wszystkie potrzeby zgłaszane przez mieszkańców będą mogły być zrealizowane. Miasto nie ma pełnej kontroli nad przestrzenią, i tym samym nie posiada pełnego władztwa planistycznego. Zabudowa (głównie peryferyjna), powstająca spontanicznie na zasadach gry rynkowej, na zasadzie sąsiedztwa, w warunkach zniesienia ochrony gruntów rolnych, uzyskanych na cele rolnicze i o naturalnych predyspozycjach w tym kierunku, a odłogowanych, dzielonych na małe działki i oferowanych na rynku nieruchomości, nie zawsze będzie mogła być wyposażona w pełni w infrastrukturę techniczną i komunikacyjną oraz dostęp do infrastruktury społecznej. W części może to dotyczyć osiedli: Skolwin, Stołczyn, Żydowce-Klucz, Wielgowo-Sławociesze-Zdunowo, Płonia-Śmierdnica-Jezierzyce.
12. Uwzględnienie potrzeb osiedli oddalonych od centrum, oczywiście z punktu widzenia polityki przestrzennej, nie będzie równoznaczne z szybkim udostępnieniem ich poprzez prawo miejscowe. Nawet ustanowienie dla takich obszarów prawa miejscowego nie daje gwarancji szybkiego uzbrojenia w infrastrukturę, ponieważ o tych możliwościach rozstrzygają możliwości budżetu miasta. Wobec ograniczonych możliwości budżetu, pogłębionych przez stan pandemii, realizacja infrastruktury wymagającej wysokich nakładów i długich frontów inwestycyjnych będzie musiała być odłożona w czasie. Takie przesłanki powinny mieć znaczenie przy podejmowaniu decyzji o zakupie nieruchomości.

#### 6.4. Najważniejsze cele i wytyczne kierunkowe

1. Wytyczne kierunkowe zamieszczone w tekście Studium są takim rodzajem dyspozycji, które określają intencję, pożądany kierunek zmian lub transformacji przestrzeni albo wartości odniesienia dla miar jakości życia. Odnoszą się do sfery niematerialnej i zarządczej, jak również formułowane są, jako dyspozycje przestrzenne albo adresowane do innych polityk niż polityka przestrzenna.
2. Wytyczne mają z reguły ogólny charakter, stąd ich wprowadzenie do ustaleń polityki przestrzennej jest zróżnicowane, dostosowywane do lokalnych uwarunkowań przestrzennych/urbanistycznych i ekofizjograficznych z uwzględnieniem kontekstu społeczno-gospodarczego w tej przestrzeni.
3. Cele i wytyczne kierunkowe:
  1. Utrzymanie i wzmocnienie ochrony terenów produkcji i składów oraz usług (w tym terenów stoczniowych i w granicach Portu Morskiego<sup>8</sup>), powiększanie terenów dla

---

<sup>8</sup> Wynikające ze Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR) działania kierunkowe odniesione do miast i ich obszarów funkcjonalnych obejmują m.in.: w ramach programu nowoczesne produkty przemysłu okrętowego (zapewnienie ram prawnych, organizacyjnych i finansowych niezbędnych dla aktywizacji przemysłu stoczniowego, rozwoju naukowych ośrodków badawczo-rozwojowych opracowujących innowacyjne typy statków) m.in. projekt Batory.

- lokalizacji przemysłu, w tym w powiązaniu ze sferą B&R oraz branżami innowacyjnymi, wspieranie polityki tworzenia i zwiększania potencjału klastrów
2. Uzupelnienie luki na rynku mieszkań z uwzględnieniem, co najmniej nierównowagi pomiędzy liczbą gospodarstw domowych a liczbą mieszkań, stwarzanie warunków dla rozwoju budownictwa mieszkaniowego na wynajem
  3. Uwzględnienie długofalowych skutków zmian demograficznych i znacznego wzrostu odsetka osób starszych, stwarzanie warunków dla rozwoju gospodarki senioralnej oraz ekonomii społecznej
  4. Rozwój rynku pracy poprzez wspieranie aktywności zawodowej kobiet i osób po 50. roku życia, także napływ obywateli innych państw oraz krajowe przepływy ludności do miast z mniejszych ośrodków i obszarów wiejskich w regionie i obszarze funkcjonalnym
  5. Rewitalizacja obszarów historycznej zabudowy, w tym dzielnic śródmiejskich
  6. Uwzględnienie w polityce przestrzennej potrzeb ośrodków akademickich, naukowych i badawczych
  7. Integracja powiązań transportowych w ramach funkcjonalnego obszaru Szczecina, poprawa dostępności, w tym dla transportu publicznego obszarów obecnej i przyszłej zabudowy
  8. Zagospodarowanie terenów w sposób uwzględniający odporność na zmiany klimatu i poprawę jakości środowiska
  9. Preferencja ponownego wykorzystania terenów zdegradowanych (typu *brownfield*).

## **7.DOCELOWA STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA STUDIUM 2021**

1. W dotychczasowej polityce przestrzennej w Szczecinie struktura funkcjonalno-przestrzenna miasta podlegała istotnym zmianom warunkowanym ustrojem prawno-gospodarczym kraju oraz prognozami/tendencjami rozwoju społeczno-gospodarczego. Przewidywano kontynuację wzrostowego trendu demograficznego. Znalazło to odzwierciedlenie w podaży terenów dedykowanych zabudowie mieszkaniowej w Planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego Szczecina i w sporządzonym na jego podstawie Studium z 1998 roku (23,87% pow. adm.).
2. Struktura funkcjonalno-przestrzenna w obowiązującej polityce przestrzennej, gdzie na cele zabudowy mieszkaniowej przeznacza się ogółem 18,05% pow. administracyjnej miasta, stanowiąca podstawę do bilansowania zasobów, poddana została szczegółowej weryfikacji i analizie na poziomie działek ewidencyjnych. Analizowano i rozpatrywano wnioski do Studium oraz wnioski o zmianę mpzp selekcyjując takie, których uwzględnienie wymagałoby wcześniejszej zmiany Studium. Wszędzie tam, gdzie nowe uwarunkowania potwierdzały taką możliwość dokonywano zmiany funkcji terenu w projekcie Studium.
3. Wolne tereny wskazywane w Studium 2012 na cele mieszkaniowe wyodrębnione zostały do bilansu chłonności terenów na podstawie porównania mapy Kierunków ze Studium 2012 z mapą użytkowania gruntów w roku 2019, która uwzględniała tereny aktualnie wykorzystywane na inne cele niż mieszkaniowe, posiadające inną funkcję. Wyprecyzowano w ten sposób tereny, które mogą być zagospodarowane zgodnie ze Studium 2012 i ich bieżącym użytkowaniem (bez uwzględnienia terenów zabudowanych przeznaczonych do przekształceń). W docelowej strukturze funkcjonalnej, przedstawionej na rysunku KIERUNKÓW w Studium 2021 uwzględniono wszystkie zmiany funkcji terenów z ich przeznaczeniem na cele zabudowy mieszkaniowej (zwiększenia podaży terenów



mieszkańczych kosztem innych funkcji łącznie o 107,8 ha), jednocześnie na podstawie przyrostu powierzchni terenów objętych planami miejscowymi, w których przesądzono o innym przeznaczeniu terenu niż mieszkaniowe oraz szczegółowych analiz (w tym wynikających z wniosków do Studium, zmian ewidencyjnych, zmian stanu władania, rozwoju infrastruktury, analiz urbanistycznych itp.), po ich uwzględnieniu w jednostkach planistycznych (obejmujących także tereny już zabudowane) uzyskano efekt zmniejszenia ogólnej podaży terenów na cele mieszkaniowe, powierzchniowo o 6,22%, a pod względem ich udziału w strukturze miasta o 2,3%.

4. Zmiany dotyczące najbardziej newralgicznej funkcji, tj. zmiany w przeznaczeniu terenów na cele mieszkaniowe w stosunku do obowiązującego Studium są niewielkie, zróżnicowane przestrzennie na poziomie osiedli, chociaż bardzo zbliżone na poziomie dzielnic. W dzielnicy Prawobrzeże zwiększa się udział tych terenów o 36,02 ha; w dzielnicach Północ i Zachód łącznie o 31,33 ha, a w dzielnicy Północ o 39,73 ha - łącznie w mieście 107,8 ha. Wynikowo, ogólną podaż terenów mieszkaniowych zmniejszono z 18,05% do poziomu 17,4% pow. adm.
5. Istotą wprowadzonych zmian jest korekta kwalifikacji funkcjonalnej terenów dokonana w ramach terenów już wskazanych do urbanizacji, wprowadzona bez intencji umniejszenia powierzchni terenów cennych przyrodniczo, terenów upraw rolnych itp. Znaczący wpływ na takie rozstrzygnięcia miała świadomość trwałości w czasie trendu demograficznego i jego skutków społecznych i gospodarczych oraz zaktualizowana w 2018 roku „Waloryzacja przyrodnicza Szczecina”. O znaczeniu tego dokumentu niech świadczy fakt wybudowania około 30 tysięcy mieszkań w okresie od daty przyjęcia poprzedniej waloryzacji przyrodniczej w 1998 r. do chwili obecnej. Część mieszkań powstała w ramach zabudowy deweloperskiej realizowanej na podstawie tzw. WZ, co istotnie zaburzało strukturę funkcjonalno-przestrzenną obowiązującego Studium, prowadząc do fragmentacji terenów, skutkując także negatywnym oddziaływaniem na środowisko, chociażby poprzez likwidację systemów melioracyjnych i niekorzystne parametry zabudowy.
6. Docelową strukturę funkcjonalno-przestrzenną przyjętą w projekcie Studium 2021, zaakceptowaną po uwzględnieniu zmian wynikających z bilansu potrzeb i chłonności terenów oraz po rozpatrzeniu wniosków do Studium, przedstawiono w tabeli nr 6, która przedstawia jednocześnie stopień zmian w stosunku do Studium obowiązującego.

**Tabela nr 6. Wybrane wskaźniki planistyczne w dokumentach miasta Szczecin; porównanie obowiązującego Studium 2012 i projektu Studium 2021<sup>9</sup>**

Lp.	Wybrane wskaźniki udziału i powierzchnie terenów Struktura funkcjonalna - Plan ogólny / Studium	Jednostka	Studium 2012	Studium 2021
1	Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna wysokiej intensywności i wielofunkcyjna zabudowa śródmiejska (MC)	%	4,22	1,52
	Powierzchnia terenów zabudowy typu MC i wielofunkcyjnej zabudowy śródmiejskiej	ha	1268,3	457,96
2	Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna niskiej intensywności (MWN)	%	2,53	4,81
	Powierzchnia terenów zabudowy typu MWN	ha	759,8	1446,89
3	Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna (MN)	%	11,3	11,07
	Powierzchnia terenów zabudowy typu MN	ha	3397,7	3326,41
4	Zabudowa usługowa samodzielna (U)	%	12,11	10,64
	Powierzchnia terenów zabudowy usługowej (samodzielnej)	ha	3639,2	3198,97
5	Zabudowa produkcyjna, magazyny, składy (P)	%	6,68	6,5
	Powierzchnia terenów zabudowy produkcyjnej, magazynów i składów	ha	2008,3	1954,29
6	Łączna powierzchnia terenów	ha	11073,30	10384,52
7	Łączny udział w powierzchni miasta	%	36,84	34,54
8	Udziały	mieszkaniowa	18,05	17,40
		usługowa	12,11	10,64
		produkcyjna	6,68	6,50
9	Struktura udziałów	mieszkaniowa	0,49	0,50
		usługowa	0,33	0,31
		produkcyjna	0,18	0,19

7. Jak wykazano w DIAGNOZIE (podrozdział V.), docelowa struktura funkcjonalno-przestrzenna nie będzie wymagać iteracyjnego dochodzenia do równowagi pomiędzy zidentyfikowanymi potrzebami a możliwościami zaspokojenia tych potrzeb z budżetu miasta, jeśli tylko zmiany tej struktury, będącej bazą odniesienia do bilansowania potrzeb, jej zwiększenia, będą niewielkie. Zmiany tej struktury (obowiązującego Studium)

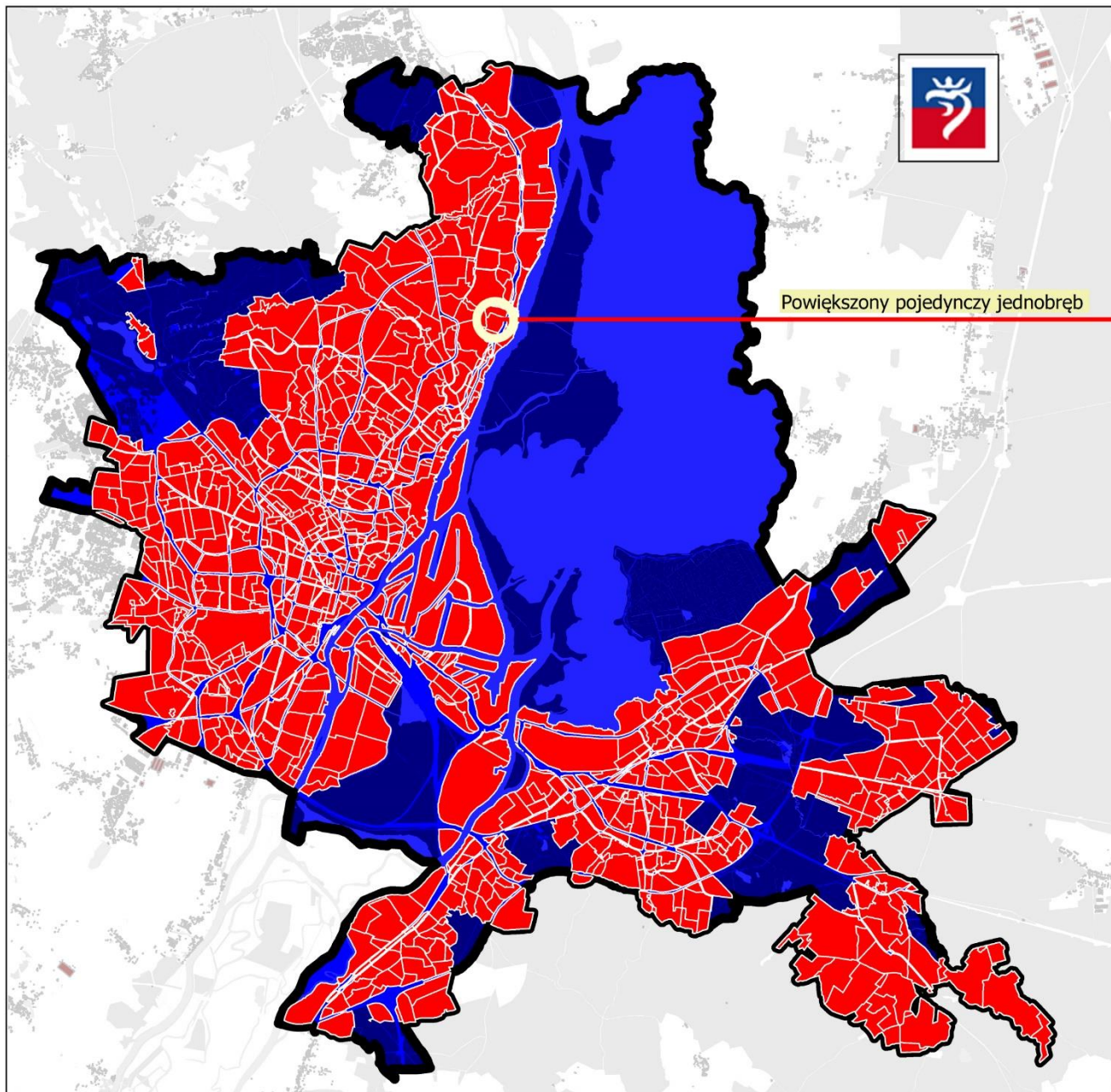
<sup>9</sup> W pozycji 1 i 2 w tabeli różnice wynikają ze zmian w kwalifikacji funkcjonalnej, generalny podział na funkcję MC i funkcję MW.

przedstawione w tabeli nr 6 można uznać za zmiany niewielkie, a nawet nieistotne, jeśli porównać je do powierzchni miasta, aktualnej powierzchni zabudowy i powierzchni przeznaczonych do urbanizacji. Powierzchnie zurbanizowane i przeznaczone do urbanizacji zostaną zmniejszone powierzchniowo o 6,22%, a ich udział w strukturze miasta zmniejszy się o 2,3%. Lokalne zwiększenia podaży terenów zabudowy mieszkaniowej, przy spadku podaży ogółem terenów przeznaczanych na ten cel o 0,65%, wprowadzone zostały głównie na skutek zmniejszenia podaży terenów usług, co w żaden sposób nie prowadzi do ograniczenia możliwości rozwoju tej funkcji terenu.

8. Porównanie podaży terenów mieszkaniowych według Studium 2012 (1521,57 ha) z uwzględnieniem zwiększenia podaży takich terenów o 107,8 ha w projekcie Studium 2021, z czego ponad 70% to tereny zabudowy jednorodzinnej, pozwala szacować to zwiększenie na 7,04% wobec wykazanej elastyczności w zakresie potrzeb i możliwości finansowych budżetu miasta na poziomie nawet +20%. Jest to jednoznaczne potwierdzenie braku konieczności wdrożenia procedury iteracyjnego wyznaczania punktu równowagi pomiędzy potrzebami i możliwościami finansowymi budżetu miasta.
9. Zwraca uwagę ochrona terenów dedykowanych produkcji i składom (6,5% w strukturze miasta). Tereny tego rodzaju podlegają szczególnej ochronie, ponieważ gospodarka miasta opiera się na dwóch filarach: odtwarzanej i rosnącej sile gospodarki morskiej wraz z jej łańcuchami kooperacyjnymi i przetwórstwie przemysłowym wspieranym przez usługi na rzecz produkcji.
10. Uszczuplenie terenów usług jest niewielkie, z ich udziałem w strukturze miasta na poziomie 10,64%, nie zagraża ograniczeniem podaży takich terenów, zarówno globalnie w mieście, jak i w odniesieniu do dzielnic i osiedli. Tereny usług rozmieszczone są dość równomiernie w przestrzeni miejskiej, adekwatnie do potrzeb rozwoju usług społecznych towarzyszących zabudowie mieszkaniowej oraz w powiązaniu z terenami portowymi i przestrzennym rozmieszczeniem terenów produkcji i składów.
11. Aktualny pozostaje postulat elastycznego podejścia do funkcjonalnej kwalifikacji tych terenów. Wymogiem nowoczesnej gospodarki jest posiadanie terenów rozwojowych, na których dopuszcza się konglomeraty aktywności produkcyjnej, składowej, usługowej i biurowej, co ma zastosowanie szczególnie do terenów parków przemysłowych i technologicznych, stref przemysłowych, obszarów portowych i wolnych obszarów celnych, akademickich centrów transferu technologii, instytutów naukowych itp.
12. Procesów gospodarczych, co do ich przebiegu, natężenia zmian i potrzeb terenowych nie daje się skwantyfikować, dlatego potrzeby terenowe dla funkcji związanych z gospodarką uznaje się za zgodne z podażą takich terenów. Podaż wynika z doświadczenia, aktualnej struktury gospodarki oraz predykcji tempa i kierunków jej zmian. Nowoczesne miasto, będące wciąż na ścieżce transformacyjnej, musi dysponować bogatą ofertą terenów inwestycyjnych dla przedsiębiorców.
13. Tak zdefiniowana struktura funkcjonalno-przestrzenna służy realizacji nadrzędnego interesu publicznego, jest odpowiedzią na wyzwania społeczne (determinanty zidentyfikowanych procesów społecznych), minimalizuje zgodnie z duchem waloryzacji przyrodniczej i ekofizjografii skutki oddziaływania na środowisko i zapewnia niezbędną elastyczność procesów gospodarczych, które w pętli oddziaływania zwrotnego stabilizować będą rozwój miasta. Struktura ta, w tak ustalonym kształcie, zostaje przyjęta jako podstawa do formułowania kierunków zagospodarowania przestrzennego Szczecina.

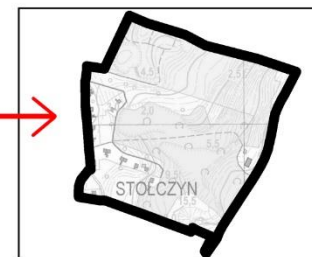
## **ATLAS MAP SZCZECINA**

STUDIUM - PROJEKT ROBOCZY-BPPM



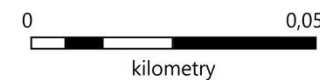
Powiększony pojedynczy jednobręb

### 1. JEDNOBRĘBY - sposób podziału obszaru miasta na rejony służące prezentacji danych geoprzestrzennych



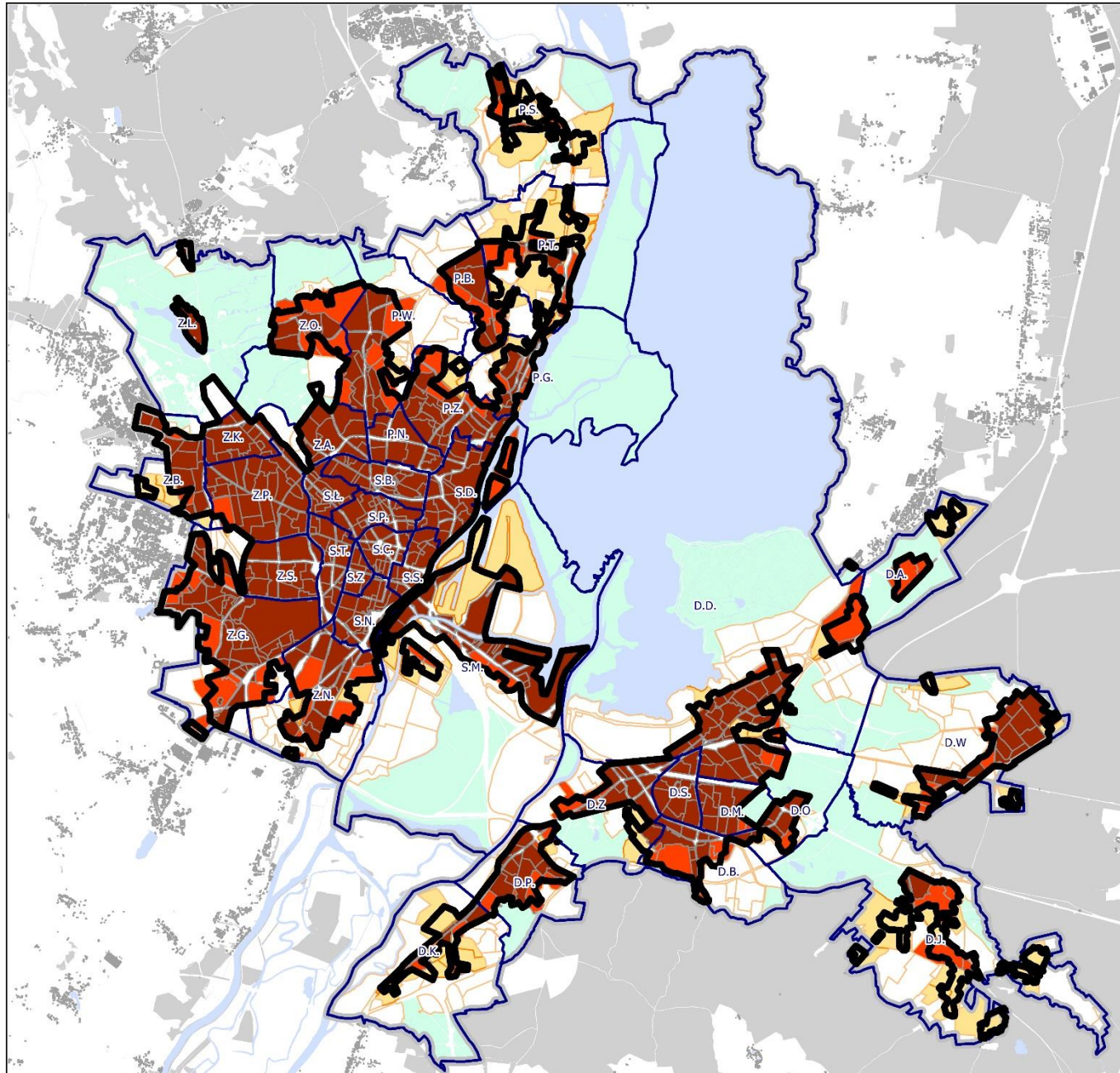
Jednobręb jest wydzielonym rejonem miasta wyznaczonym w oparciu o granice obrobów geodezyjnych miejskiej ewidencji gruntów i budynków i jednostek planistycznych "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Szczecina" z roku 2012

Siatka jednobrębów dla Szczecina liczy 1065 rejonów, w których gromadzone są dane pozwalające na ilustrację zagadnień geoprzestrzennych prezentowanych w dalszej części opracowania





STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA  
TOM I – CZ. 3 SYNTENZA UWARUNKOWAŃ I DIAGNOZA



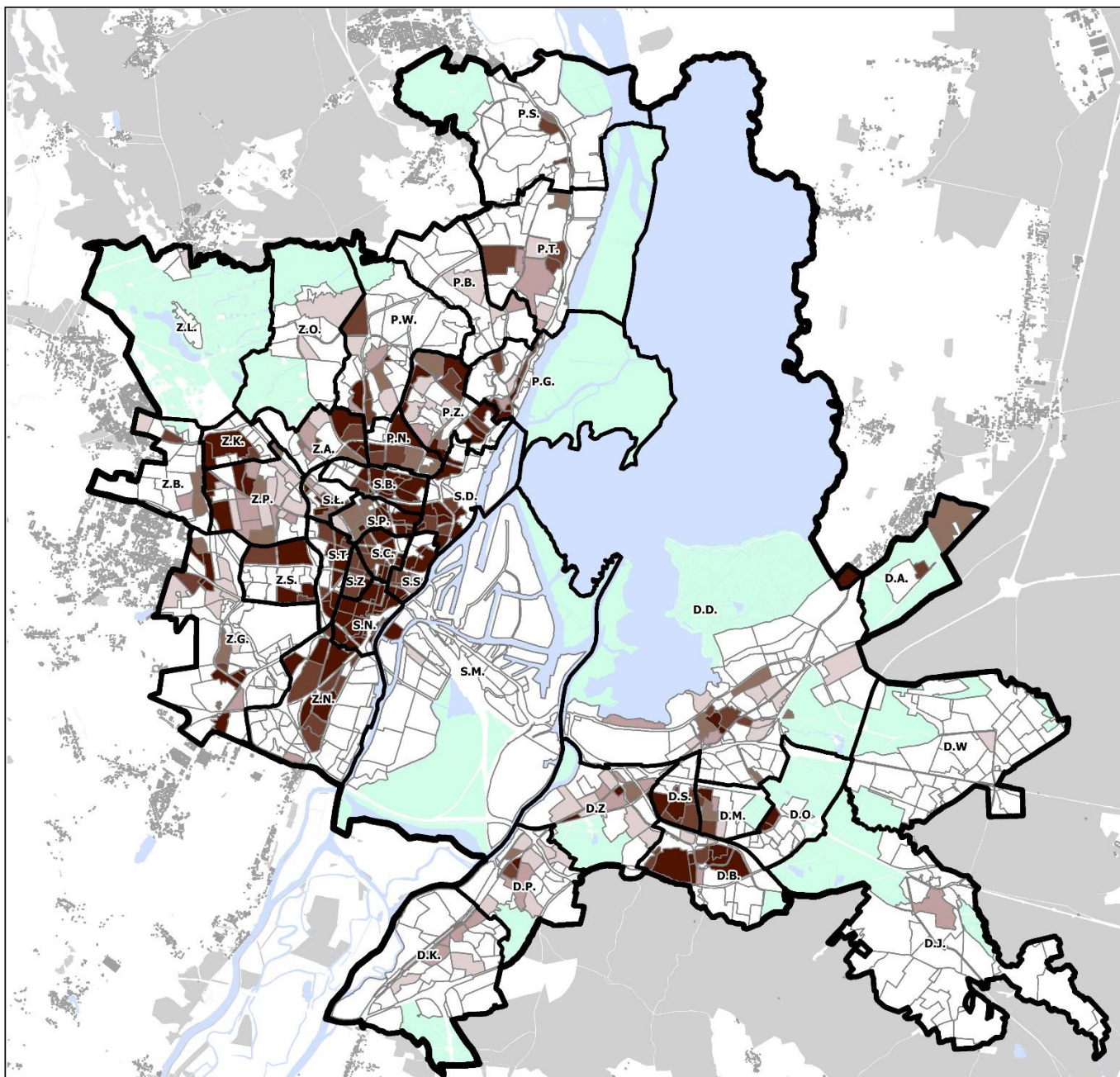
2. Jednobłęby w których występuje zabudowa zwarta

Legenda

-  granica obszaru zwartej zabudowy
-  do 100 procent w jednobłębie
-  do 50 procent w jednobłębie
-  do 5 procent w jednobłębie
-  poniżej 4 procent lub bez zabudowy zwartej



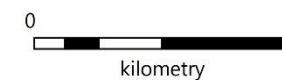
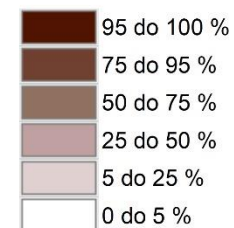
STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA  
TOM I – CZ. 3 SYNTEZA UWARUNKOWAŃ I DIAGNOZA



**3. Jednobręby z udziałem zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej do ogólnej zabudowy mieszkaniowej**

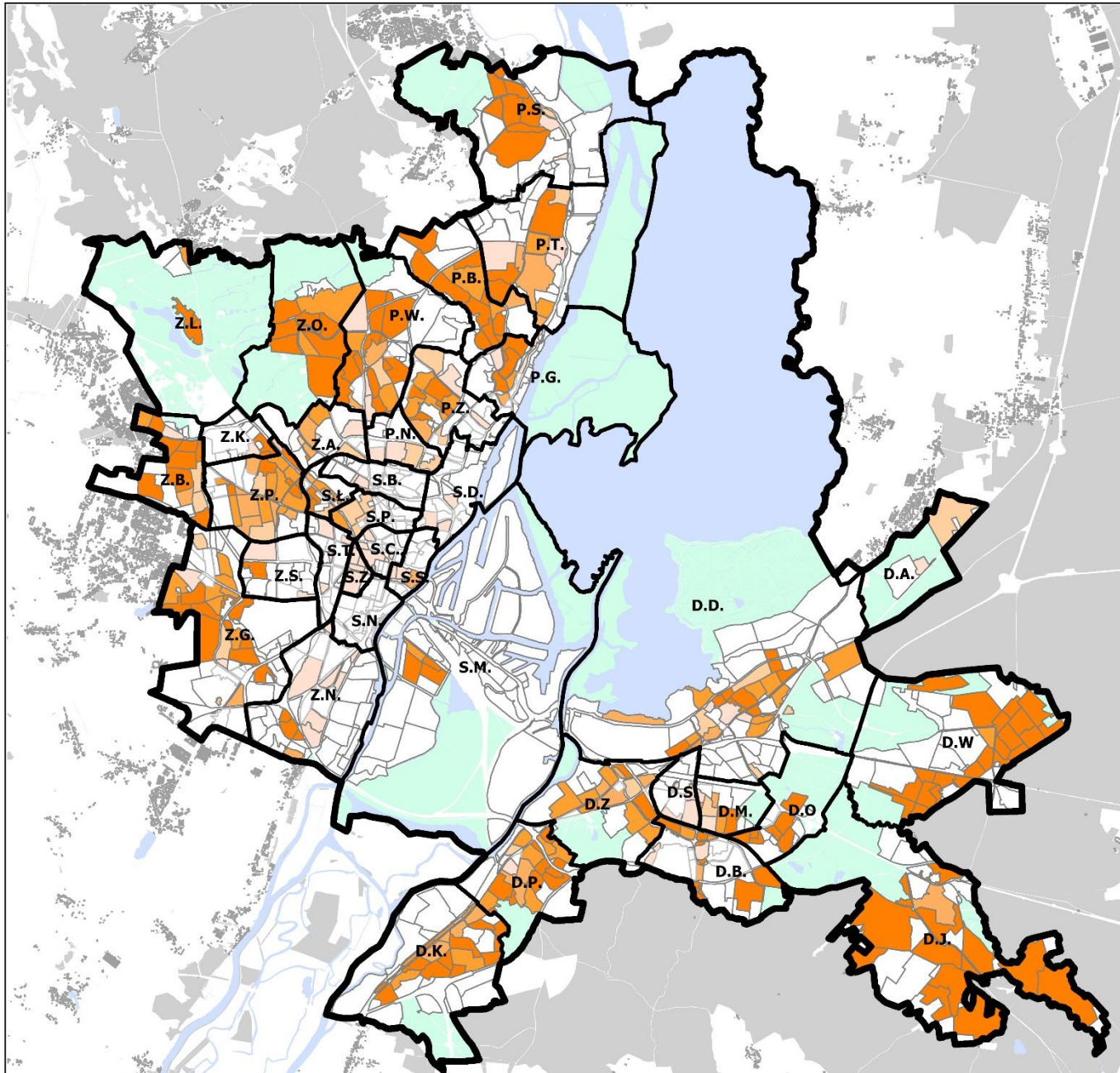
Legenda

udział procentowy powierzchni zabudowy wielorodzinnej w zabudowie mieszkaniowej





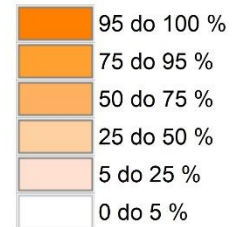
STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA  
TOM I – CZ. 3 SYNTENZA UWARUNKWAŃ I DIAGNOZA



3a. Jednobręby  
z udziałem zabudowy  
mieszkaniowej  
jednorodzinnej  
do ogólnej zabudowy  
mieszkaniowej

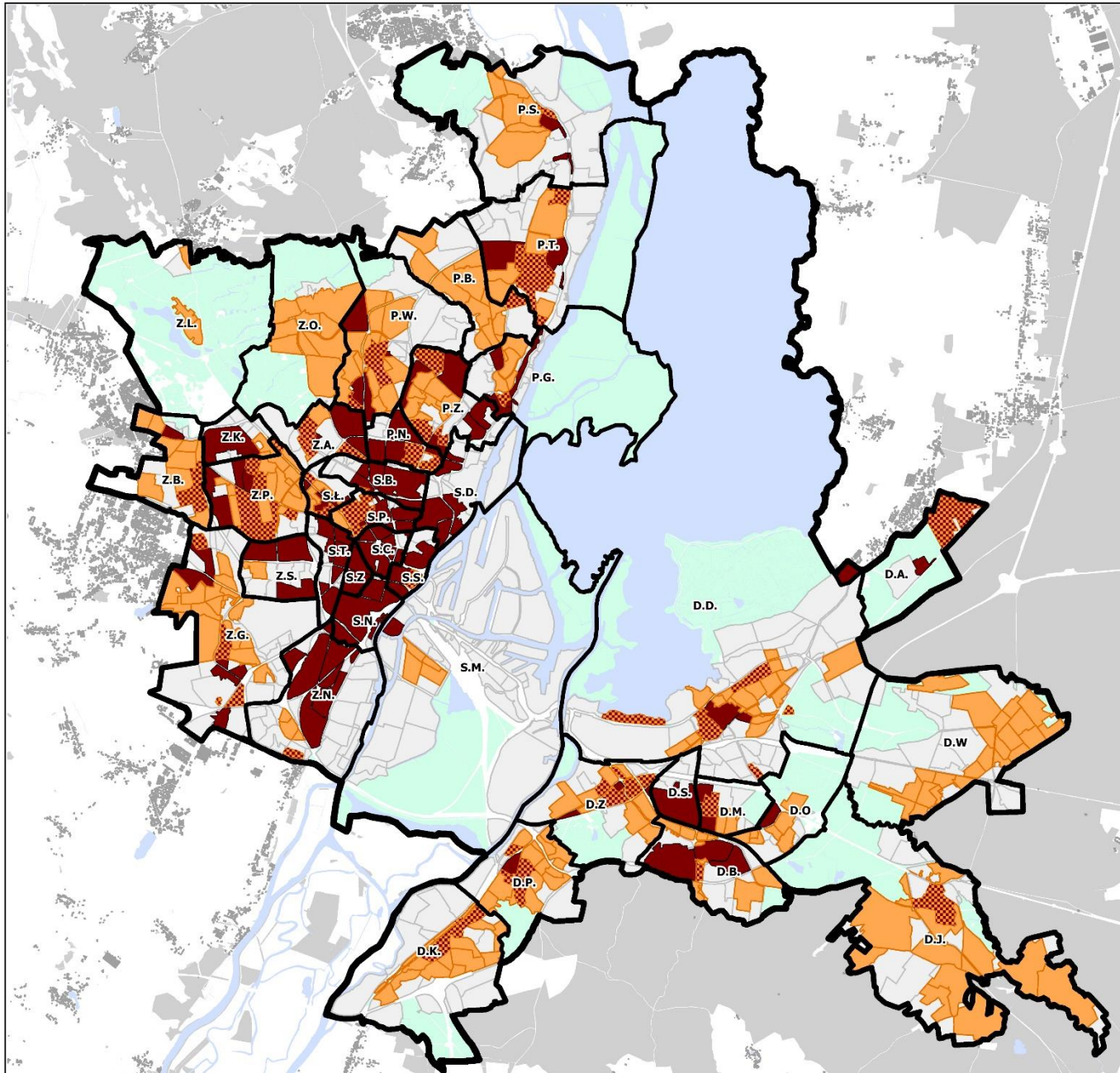
Legenda

udział procentowy powierzchni zabudowy  
jednorodzinnej w zabudowie mieszkaniowej









STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA  
TOM I – CZ. 3 SYNTENZA UWARUNKOWAŃ I DIAGNOZA



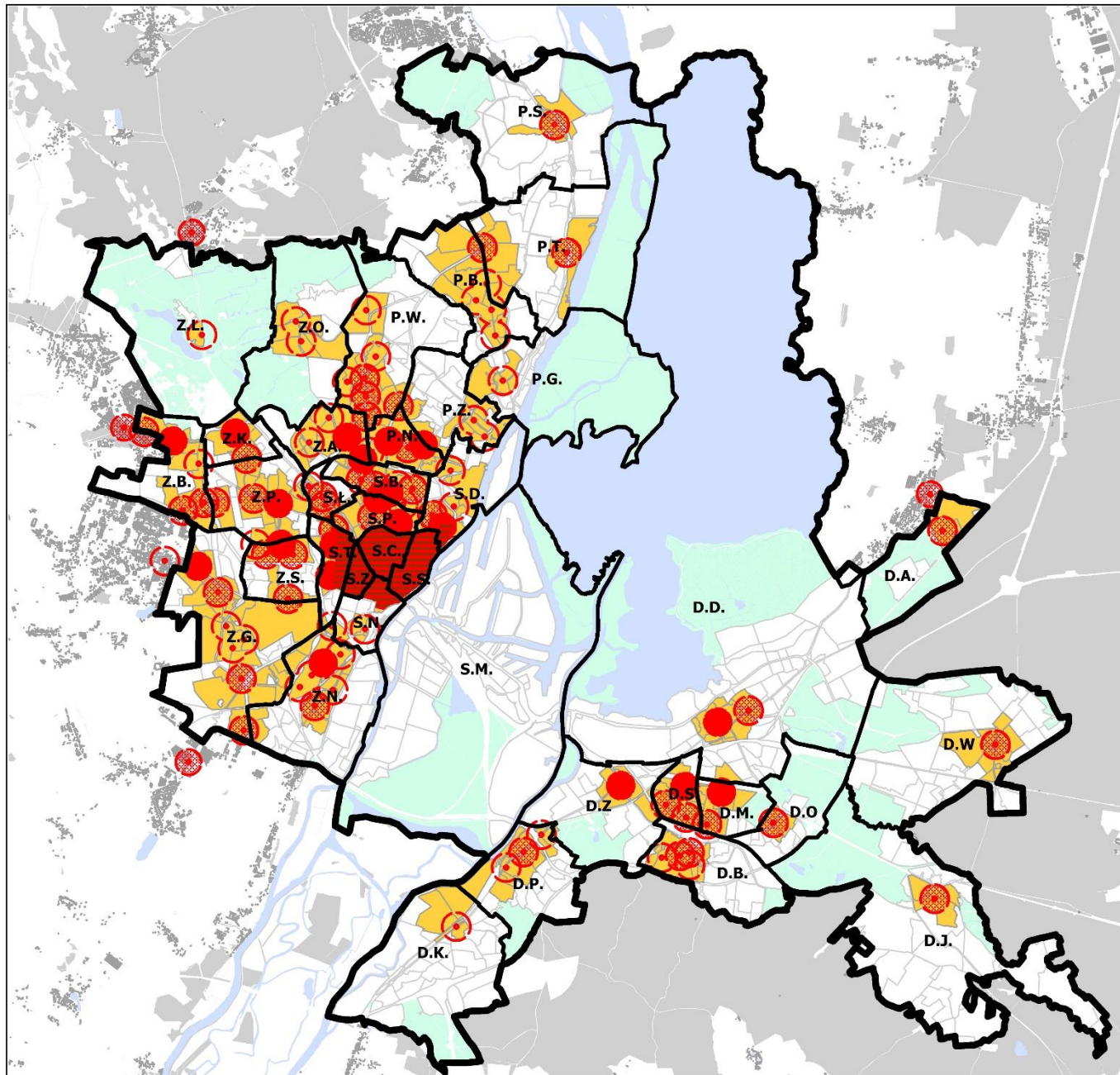
3b. Jednobłęby z udziałem zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej do ogólnej zabudowy mieszkaniowej

Legenda

-  powyżej 75 procent zabudowy wielorodzinnej
-  zabudowa mieszana
-  powyżej 75 procent zabudowy jednorodzinnej
-  brak lub incydentalna zabudowa mieszkaniowa w jednobłębie





STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA  
TOM I – CZ. 3 SYNTENZA UWARUNKOWAŃ I DIAGNOZA





4. Jednopręby w zasięgu dościa  
pieszego do lokalnych centrów  
usługowych


Legenda


 wielofunkcyjna zabudowa śródmiejska

 jednopręby w zasięgu  
dościa pieszego

 lokalne centra usługowe

 zasięg dobrze wykształconego  
centrum

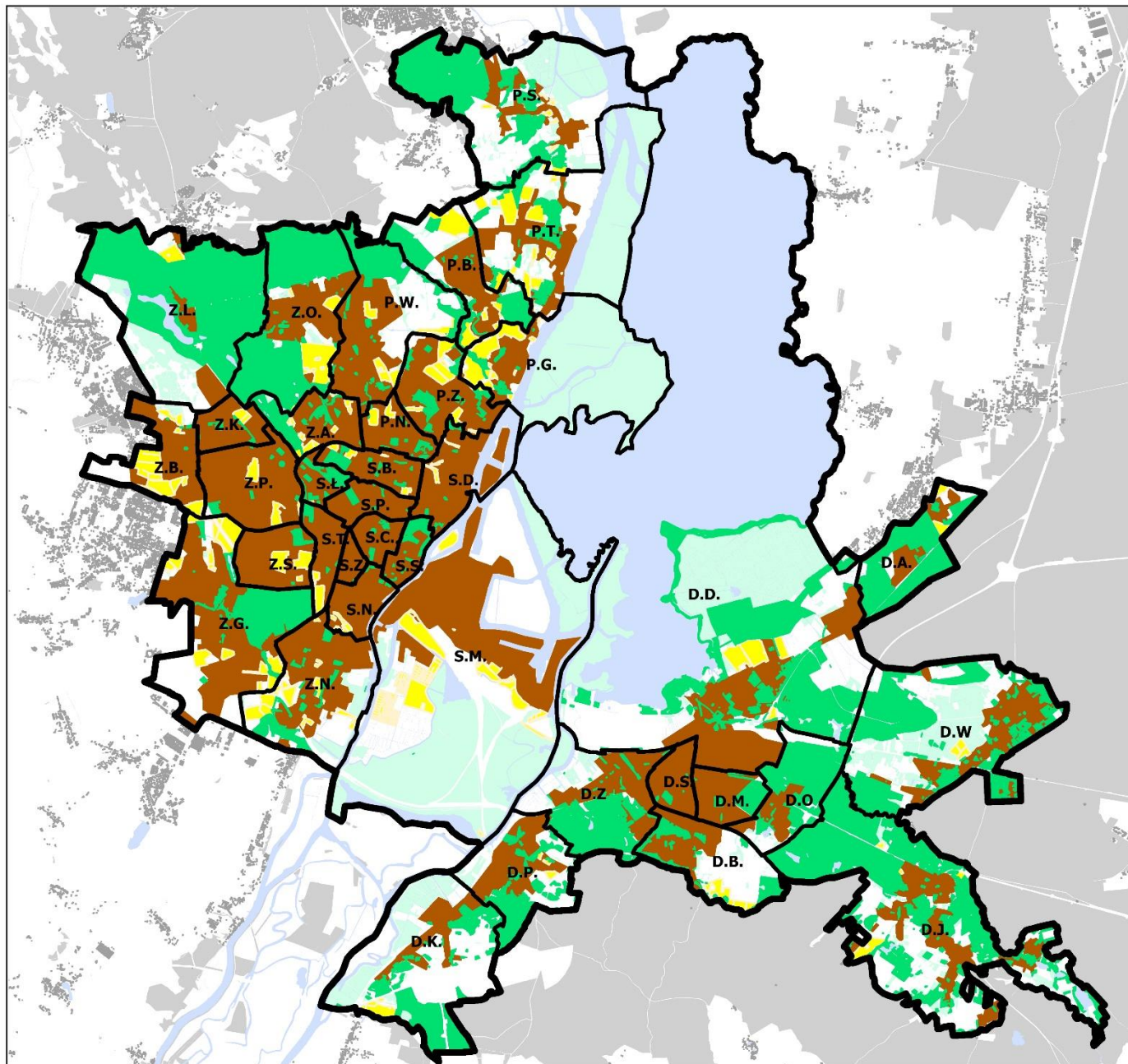
 zasięg wykształconego  
centrum

 zasięg słabo wykształconego  
centrum





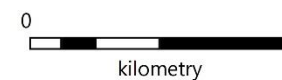
STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA  
TOM I – CZ. 3 SYNTENZA UWARUNKOWAŃ I DIAGNOZA



5. Tereny zieleni ogólnodostępnej  
wraz z terenami  
ogrodów działkowych  
na tle obszaru zwartej zabudowy

Legenda

- zieleń ogólnodostępna
- obszar zabudowy zwartej
- ogrody działkowe





## 6. Mapa dostępności pieszej do zieleni ogólnomiejskiej





Dostępność do zieleni ogólnodostępnej ustalono na podstawie promienia dojścia pieszego:

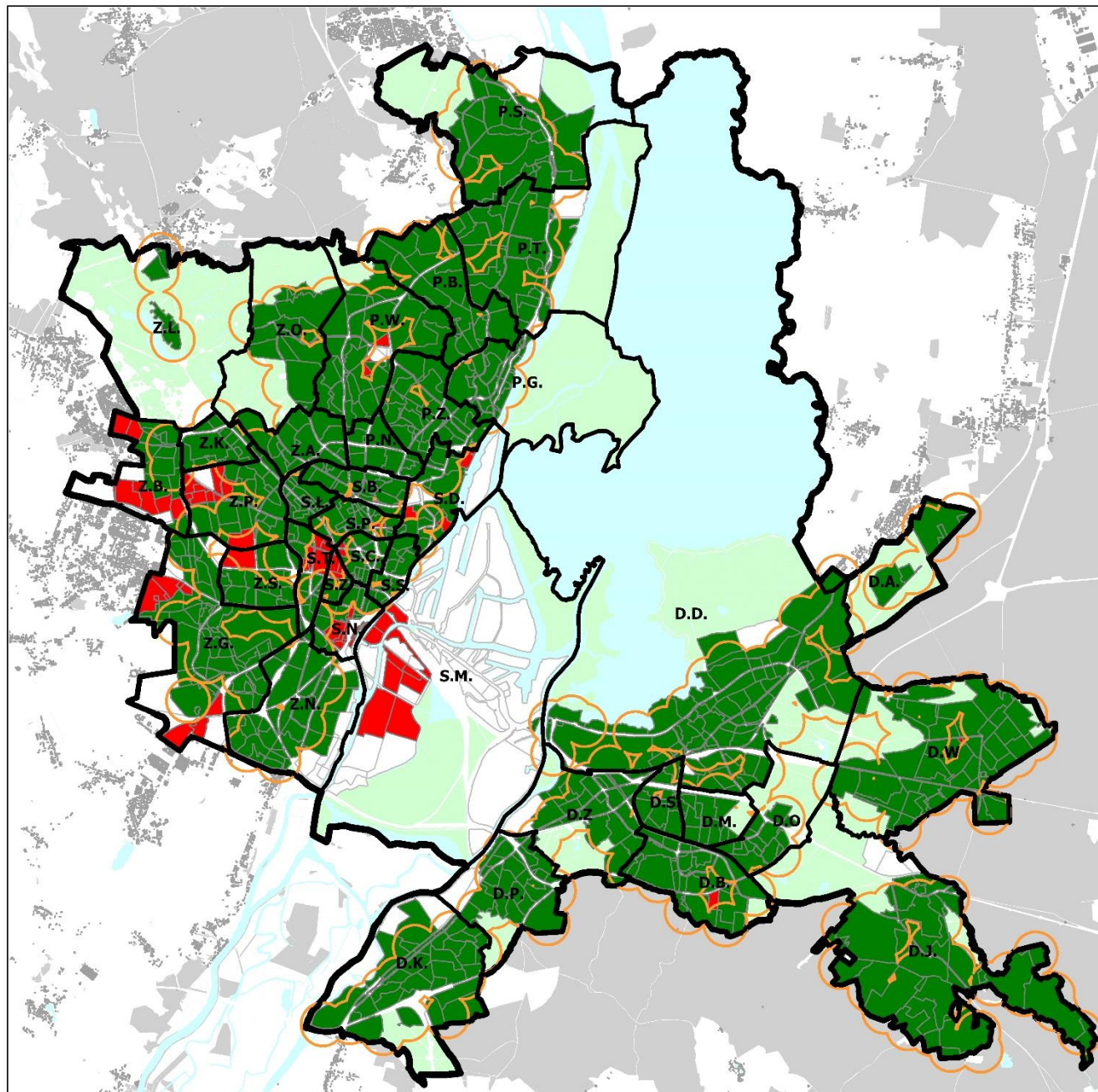
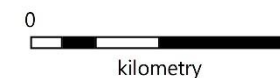
- 300 m dla centrum, w granicach obwodnicy;
- 500 m dla pozostałych terenów;

minimalna powierzchnia terenu zieleni - 0,2ha (2 000 m<sup>2</sup>),  
minimalna szerokość - 5 m;

Przyjęto, że zasób zieleni ogólnodostępnej tworzą: tereny zieleni urządzonej (parki, skwery, tereny zielone wewnątrz zespołów mieszkaniowych, tereny zieleni w pasach drogowych spełniające kryteria powierzchni i szerokości, dawne cmentarze, Cmentarz Centralny), zieleń naturalna i lasy w granicach miasta; do zasobu ogólnodostępnej zieleni rekreacyjnej nie wliczono wysp Międzyodrza z uwagi na ich ograniczoną dostępność drogą wodą.

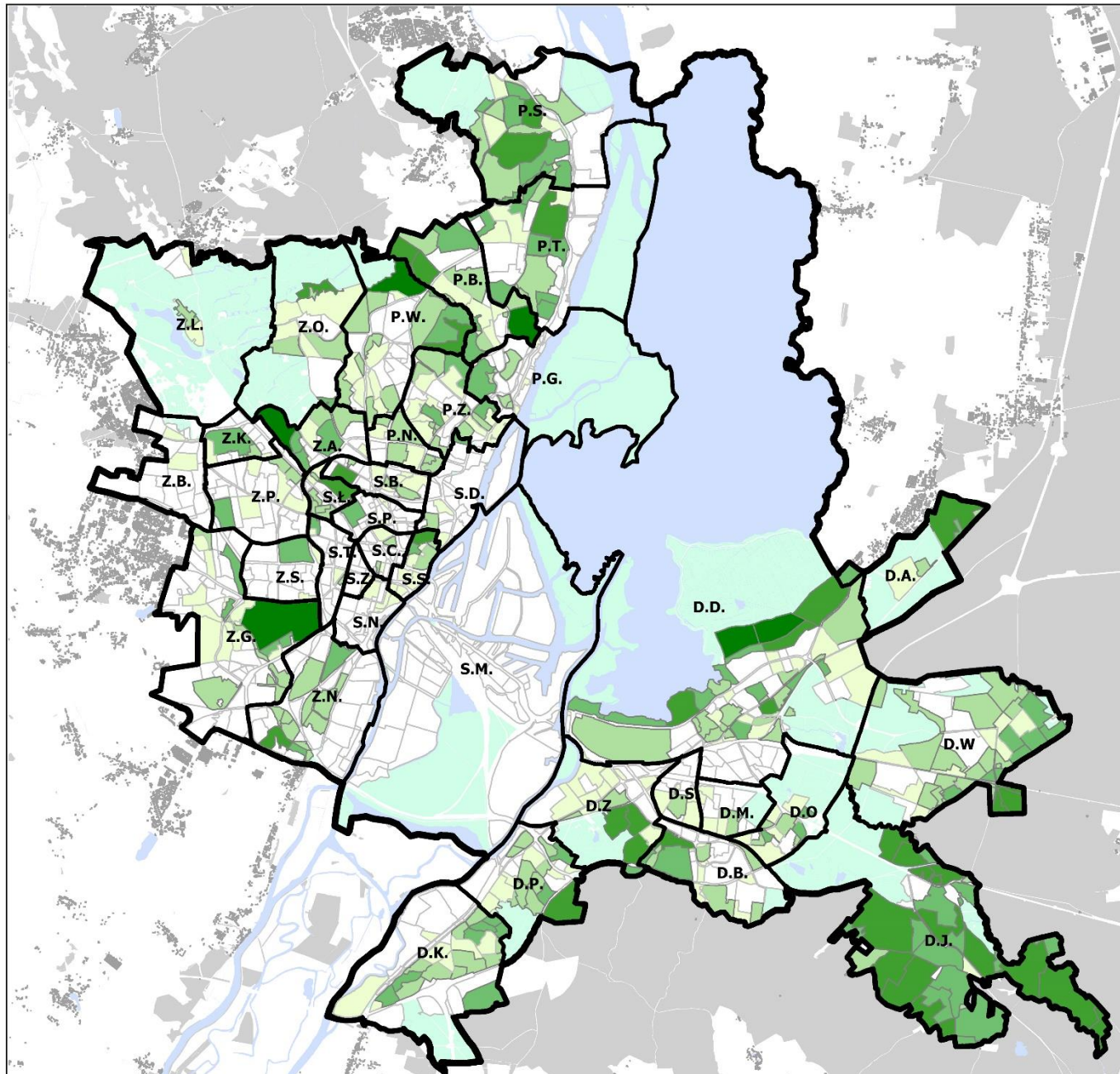
### Legenda

-  Bufor dojścia pieszego do zieleni
-  Jednoblęby w zasięgu dojścia pieszego
-  Jednoblęby poza promieniem dojścia pieszego z zabudową mieszkaniową
-  Jednoblęby bez dostępu do zieleni ogólnodostępnej, poza zabudową mieszkaniową





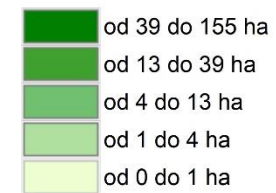
STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA  
TOM I – CZ. 3 SYNTENZA UWARUNKWAŃ I DIAGNOZA



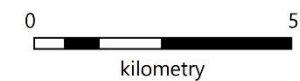
6a. Jednoblęby o największych powierzchniach zieleni ogólnodostępnej

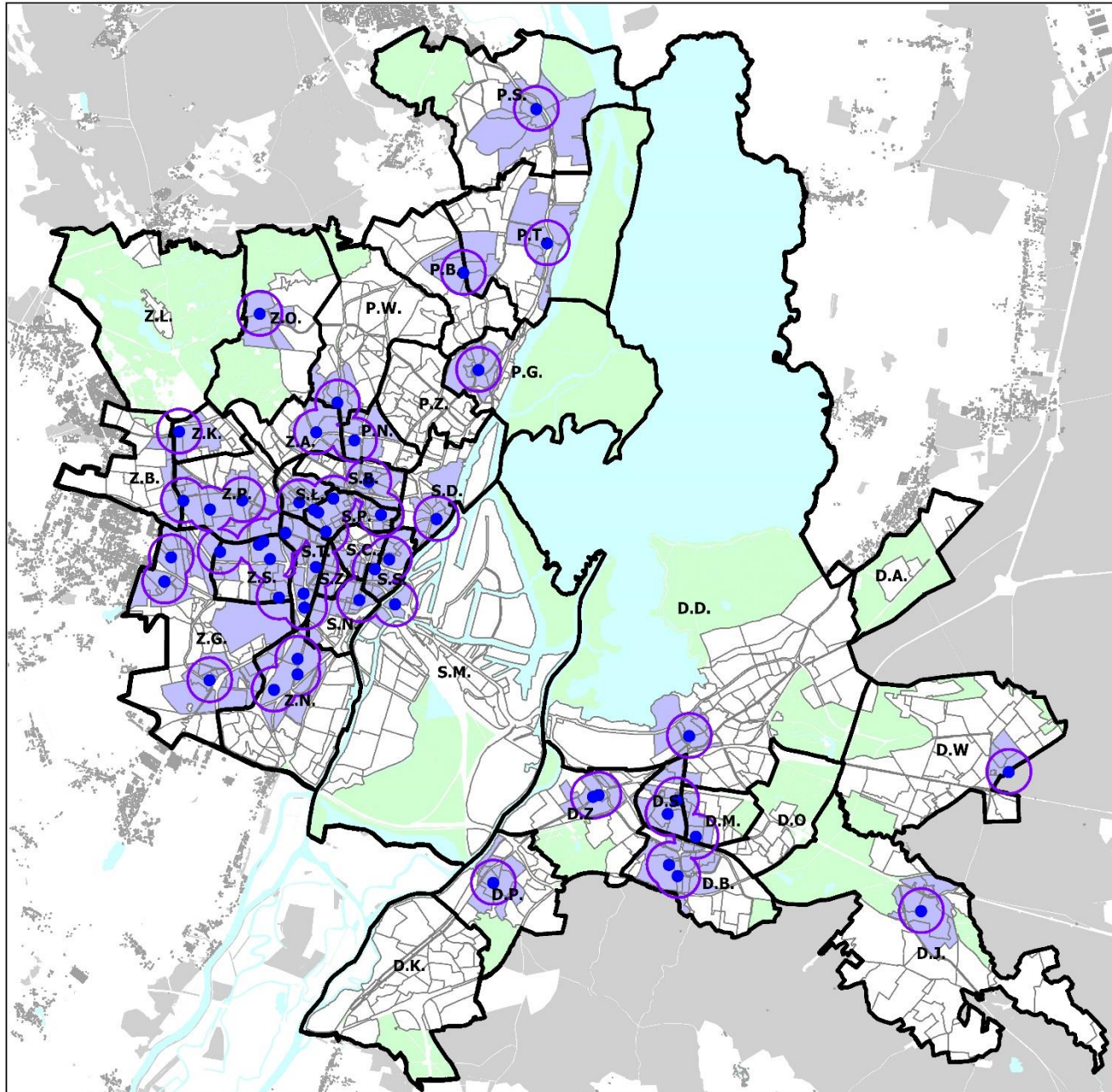
Legenda

powierzchnia zieleni w ha



lasy, zieleń naturalna





### 7. Mapa dostępności pieszej do Podstawowej Opieki Zdrowotnej

Dostępność jednobrębów do zakładów Podstawowej Opieki Zdrowotnej wyznaczono na podstawie promienia dojścia pieszego - 500 m.

Źródło danych: "Jak i gdzie się leczyć" Informator Zachodniopomorskiego Odziału NFZ nr 1/2020

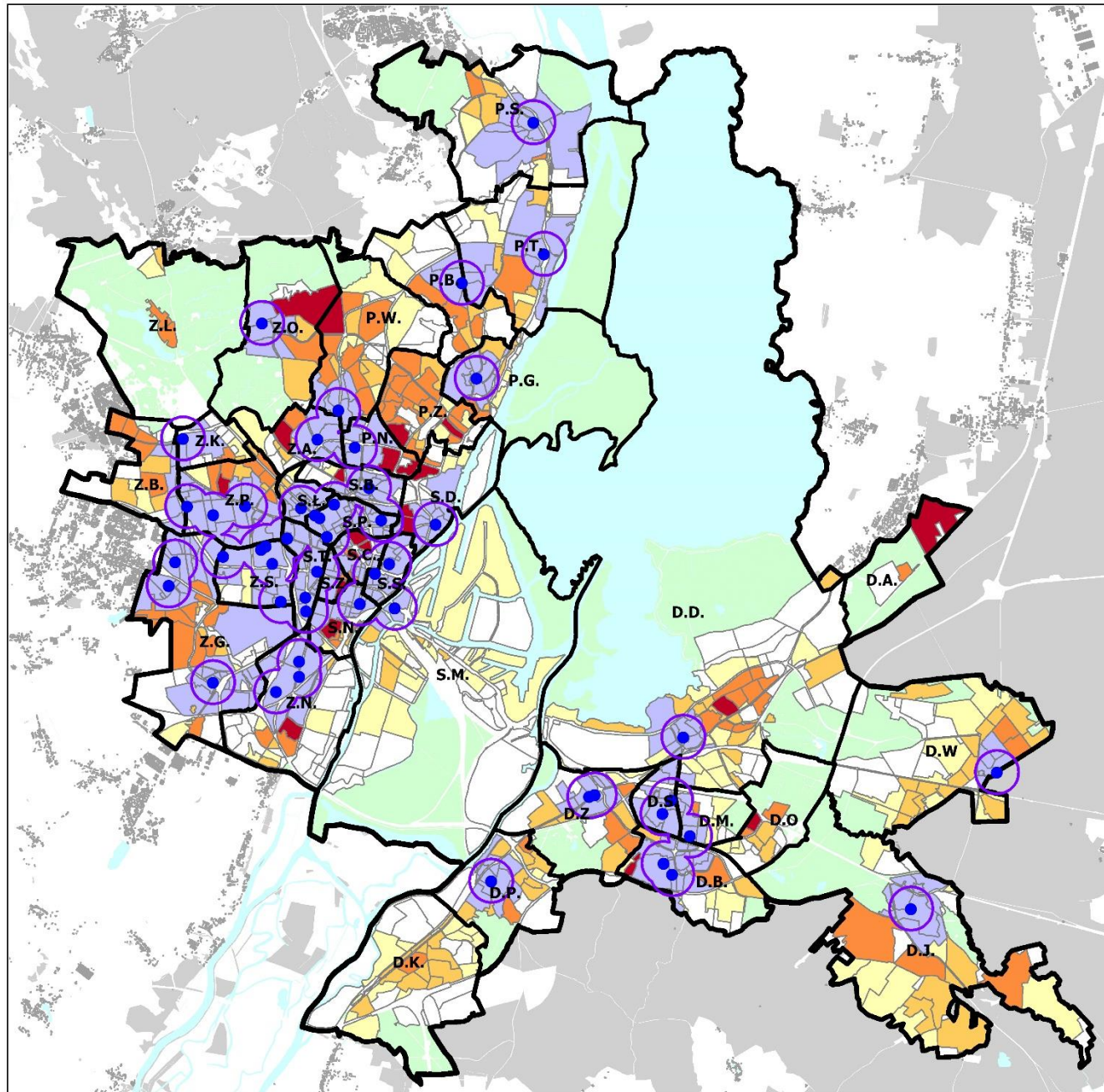
#### Legenda

- Punkty Podstawowej Opieki Zdrowotnej
- Bufor dojścia pieszego
- Jednobręby w promieniu zasięgu
- Jednobręby poza promieniem zasięgu





STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA  
TOM I – CZ. 3 SYNTeza UWARUNKWAŃ I DIAGNOZA



7a. Rozkład liczby mieszkańców poza zasięgiem dościa 500 m od Podstawowej Opieki Zdrowotnej

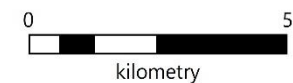
Dostępność jednobręby do zakładów Podstawowej Opieki Zdrowotnej wyznaczono na podstawie promienia dościa pieszego - 500 m.

Legenda

- Punkty Podstawowej Opieki Zdrowotnej
- Bufor dościa pieszego
- Jednobręby w promieniu zasięgu

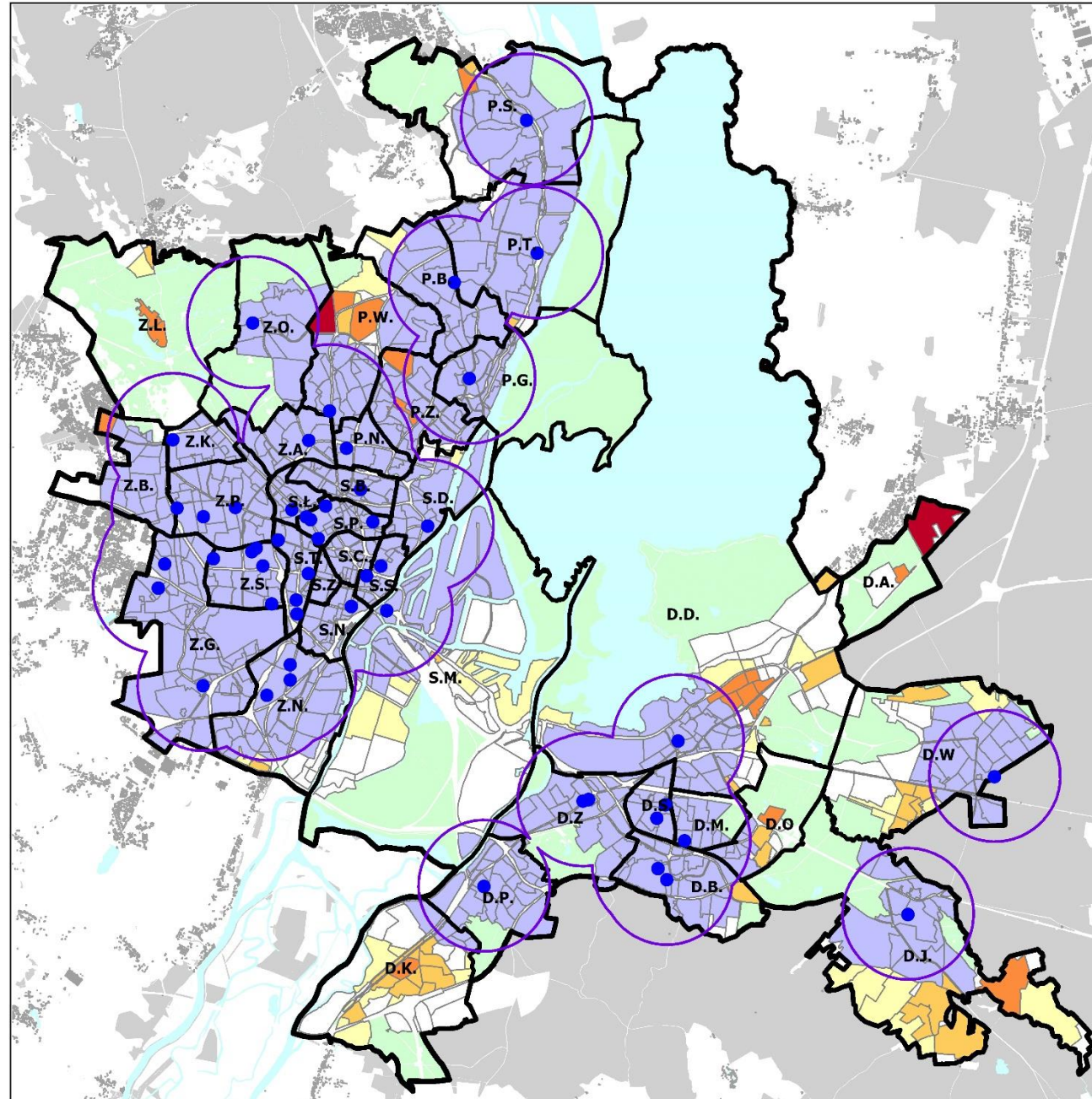
Liczba mieszkańców poza zasięgiem dościa

- 1 000 do 10 300
- 300 do 1 000
- 50 do 300
- 1 do 50
- brak mieszkańców





STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA  
TOM I – CZ. 3 SYNTENZA UWARUNKWAŃ I DIAGNOZA



**7b. Rozkład liczby mieszkańców poza zasięgiem dojazdu 1500m od Podstawowej Opieki Zdrowotnej**

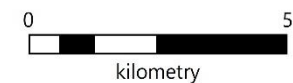
Dostępność jednobręby do zakładów Podstawowej Opieki Zdrowotnej wyznaczono na podstawie promienia dojazdu pieszo - 1500 m.

Legenda

- Punkty Podstawowej Opieki Zdrowotnej
- Bufor dojazdu pieszego
- Jednobręby w promieniu zasięgu

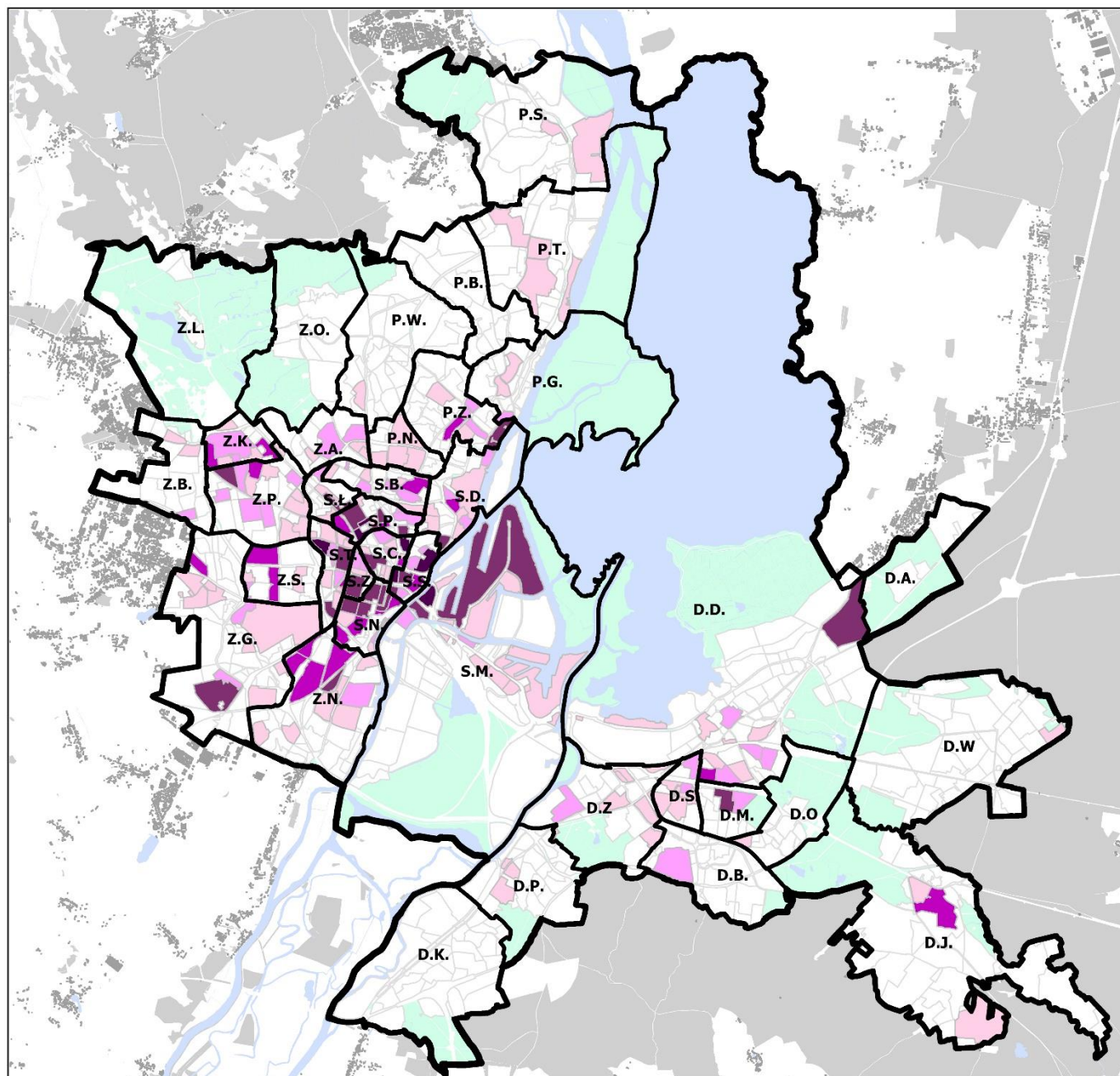
Liczba mieszkańców poza zasięgiem dojazdu

- 1 000 do 10 300
- 300 do 1 000
- 50 do 300
- 1 do 50
- brak mieszkańców





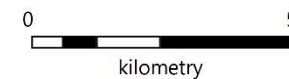
STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA  
TOM I – CZ. 3 SYNTENZA UWARUNKOWAŃ I DIAGNOZA

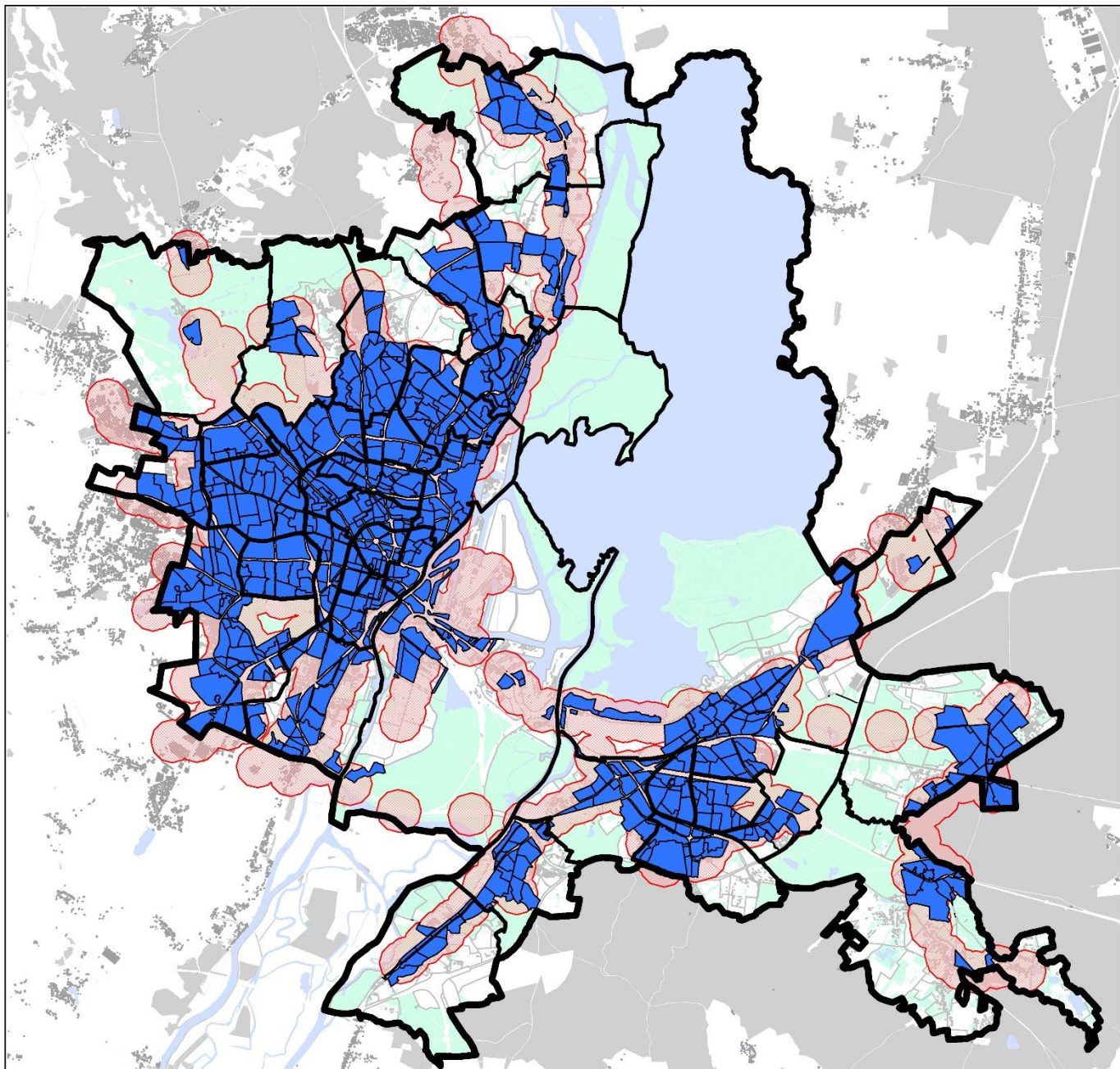


8. Jednobłęby z siedzibami zarejestrowanych firm zatrudniających powyżej 50 pracowników

Legenda



liczba siedzib firm

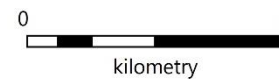




**9. Jednobłęby w zasięgu dojścia  
pieszego do przystanków  
komunikacji miejskiej**

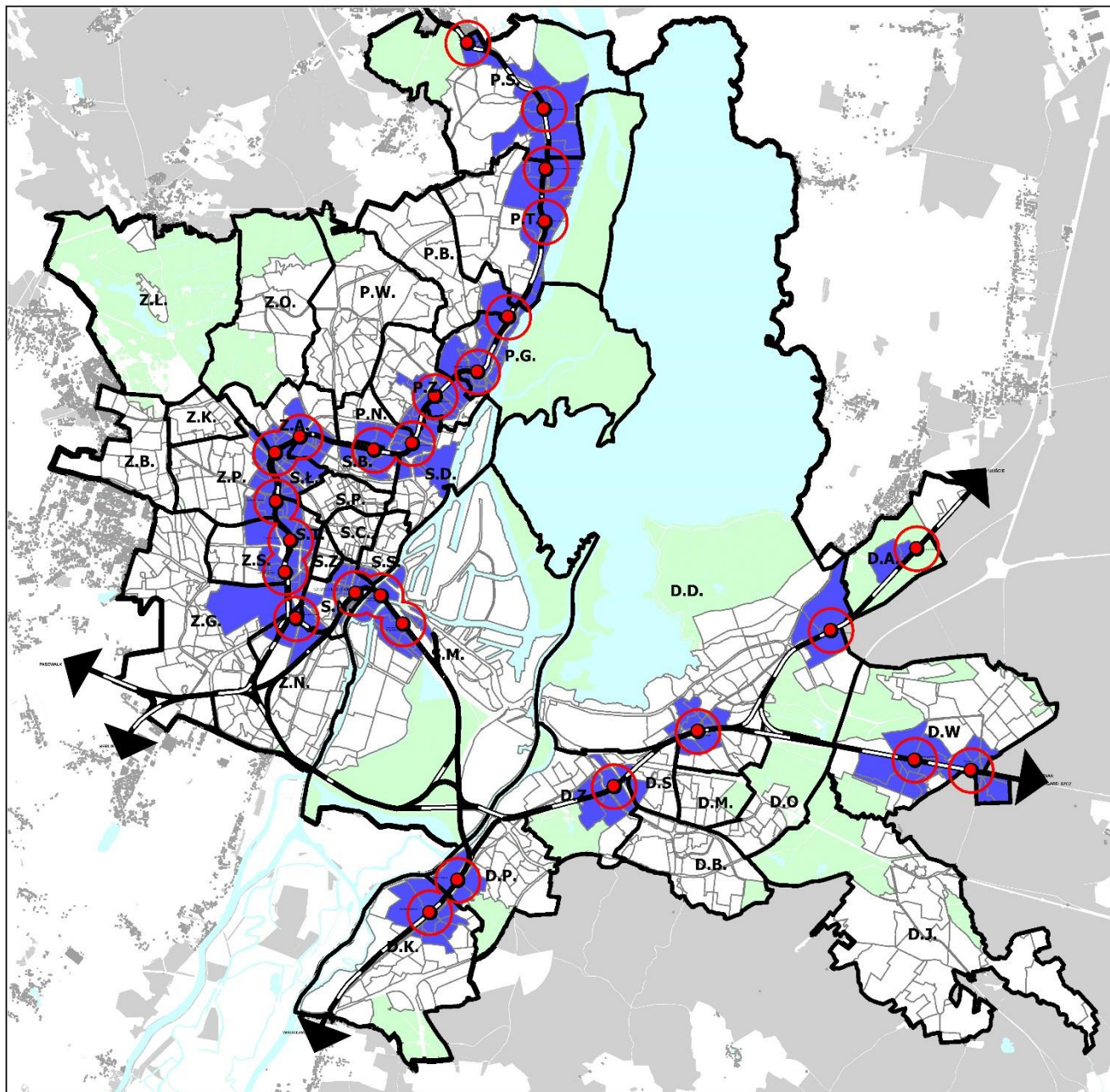
Legenda

-  bufor o promieniu 500 m dojścia do przystanku
-  jednobłęby położone w zasięgu dojścia do przystanku









STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA  
TOM I – CZ. 3 SYNTeza UWARUNKWAŃ I DIAGNOZA

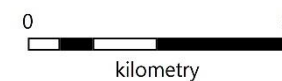


9a. Mapa dostępności pieszej do transportu kolejowego (SKM)

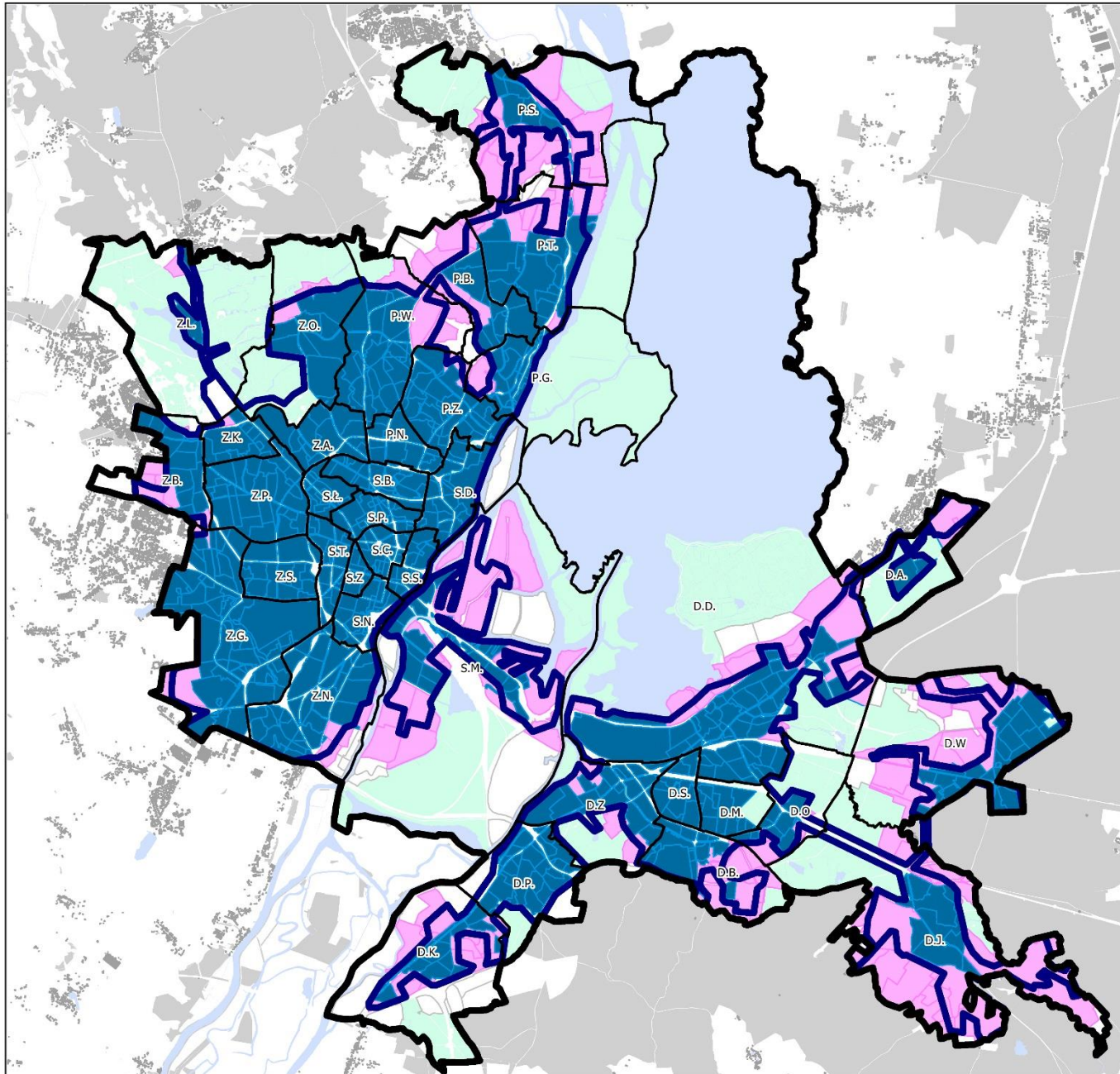
Przystanki Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z jednobrębnami w zasięgu dojazdu pieszego w promieniu 500 m.

Legenda

-  Przystanki osobowe SKM
-  Bufor dojazdu pieszego
-  Jednobręby w zasięgu dojazdu
-  Jednobręby poza zasięgiem dojazdu







STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA  
TOM I – CZ. 3 SYNTENZA UWARUNKOWAŃ I DIAGNOZA



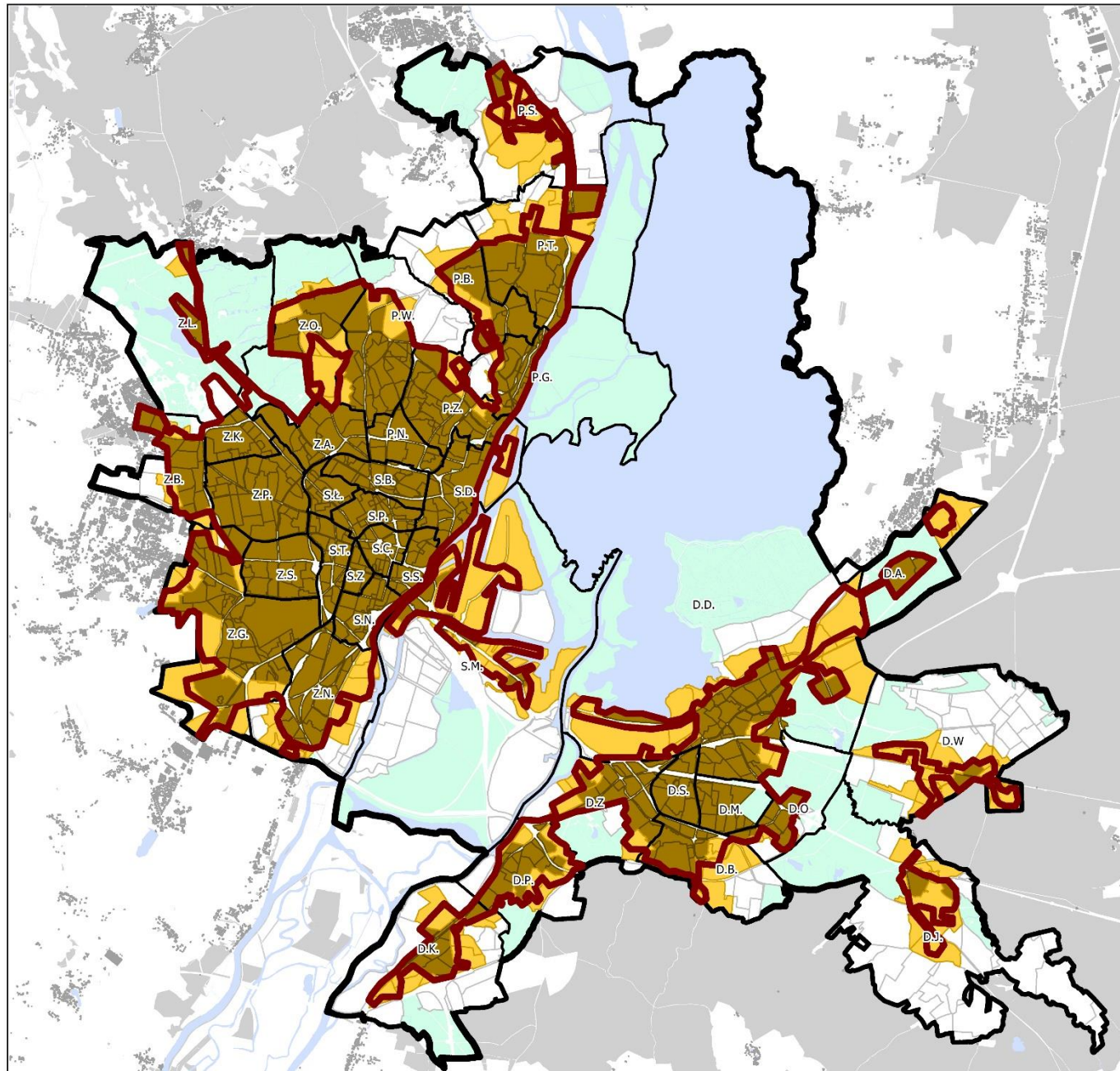
10. Jednobłęby w zasięgu sieci wodociągowej

Legenda

-  zasięg sieci wodociągowej
-  jednobłęby w zasięgu sieci wodociągowej
-  jednobłęby z częściowym dostępem do sieci wodociągowej
-  jednobłęby z częściowym dostępem do sieci wodociągowej










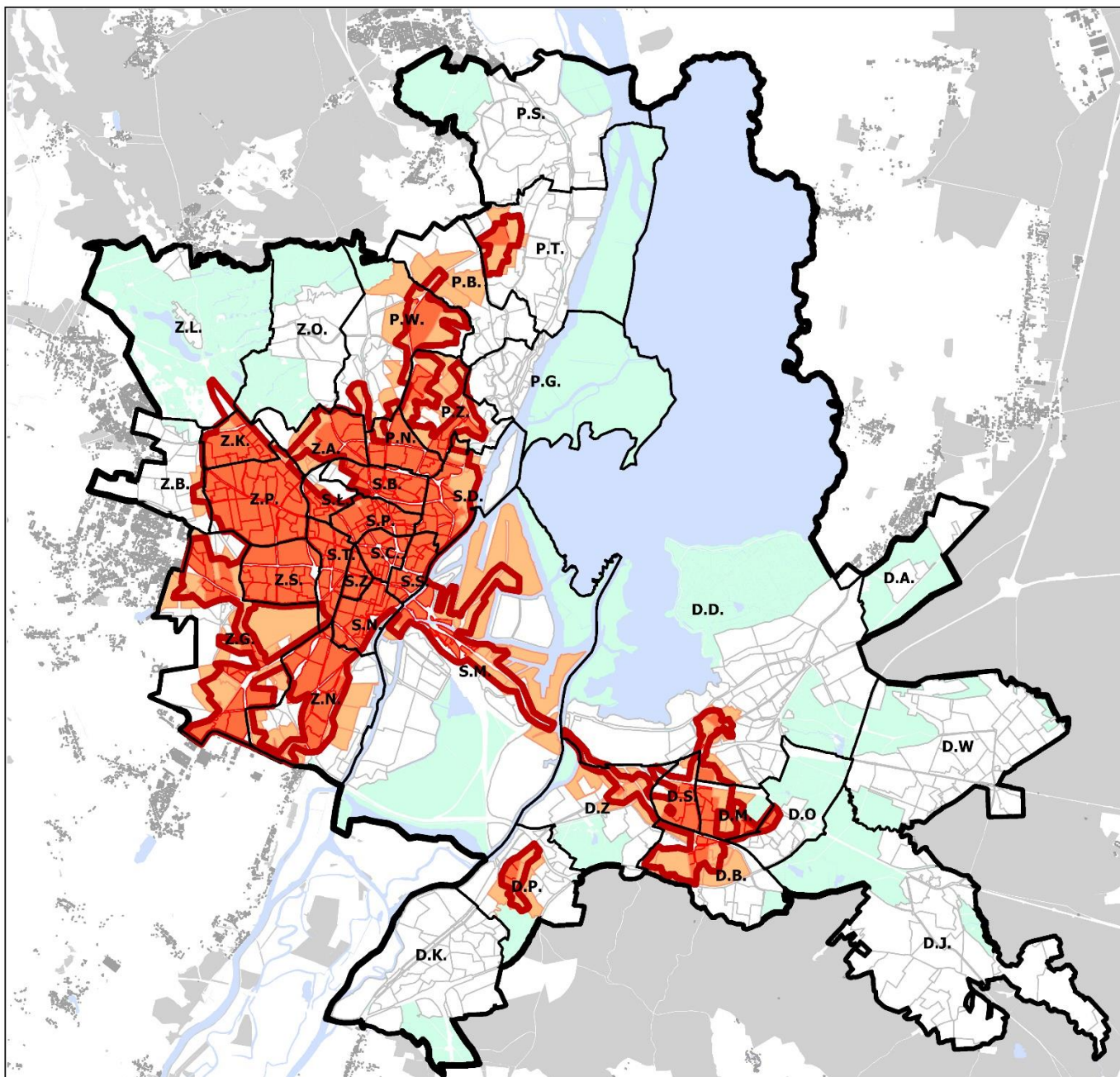
### 11. Jednobłęby w zasięgu sieci kanalizacyjnej

#### Legenda

-  zasięg sieci kanalizacyjnej
-  jednobłęby z dostępem do sieci kanalizacyjnej
-  jednobłęby z częściowym dostępem do sieci kanalizacyjnej






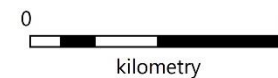
STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA  
TOM I – CZ. 3 SYNTENZA UWARUNKOWAŃ I DIAGNOZA



12. Jednobłęby w zasięgu sieci ciepłej

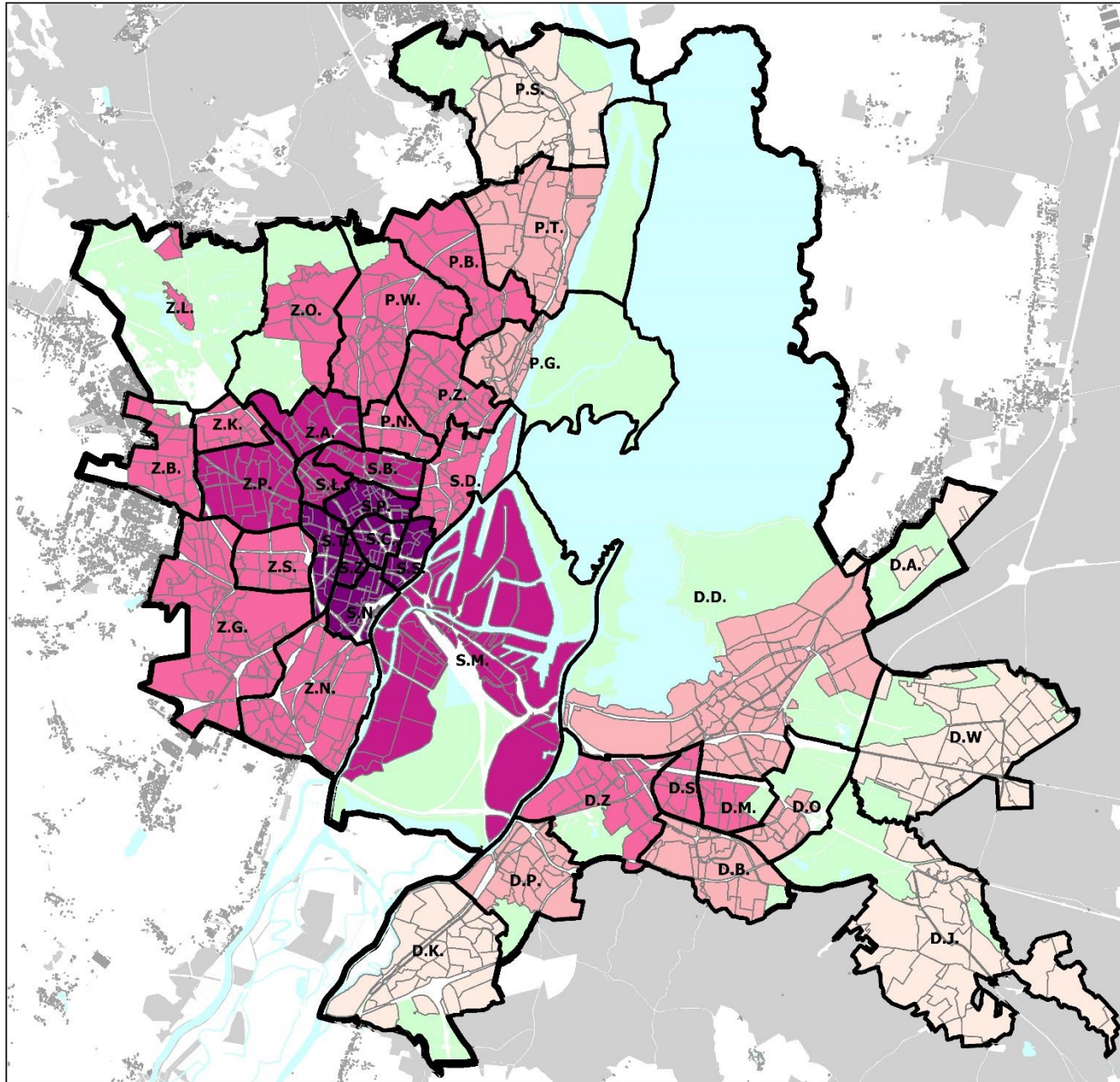
Legenda

-  zasięg sieci ciepłej
-  jednobłęby w zasięgu sieci ciepłej
-  jednobłęby z częściowym dostępem do sieci ciepłej





STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA  
TOM I – CZ. 3 SYNTENZA UWARUNKWAŃ I DIAGNOZA



13. Relacja średniej ceny gruntu w osiedlach

Relacja średniej ceny gruntu w osiedlach (z ostatnich 14 lat) do średniej ceny gruntu w mieście (z ostatnich 14 lat), tj. 320 PLN/m<sup>2</sup>.

Legenda

-  Najdroższe grunty w stosunku do średniej (1,54 do 3,19)
-  Uśredniona cena gruntów (1,08 do 1,54)
-  Grunty tańsze od średniej (0,61 do 1,08)
-  Tanie grunty w stosunku do średniej (0,4 do 0,61)
-  Najtańsze grunty w stosunku do średniej (0,21 do 0,4)

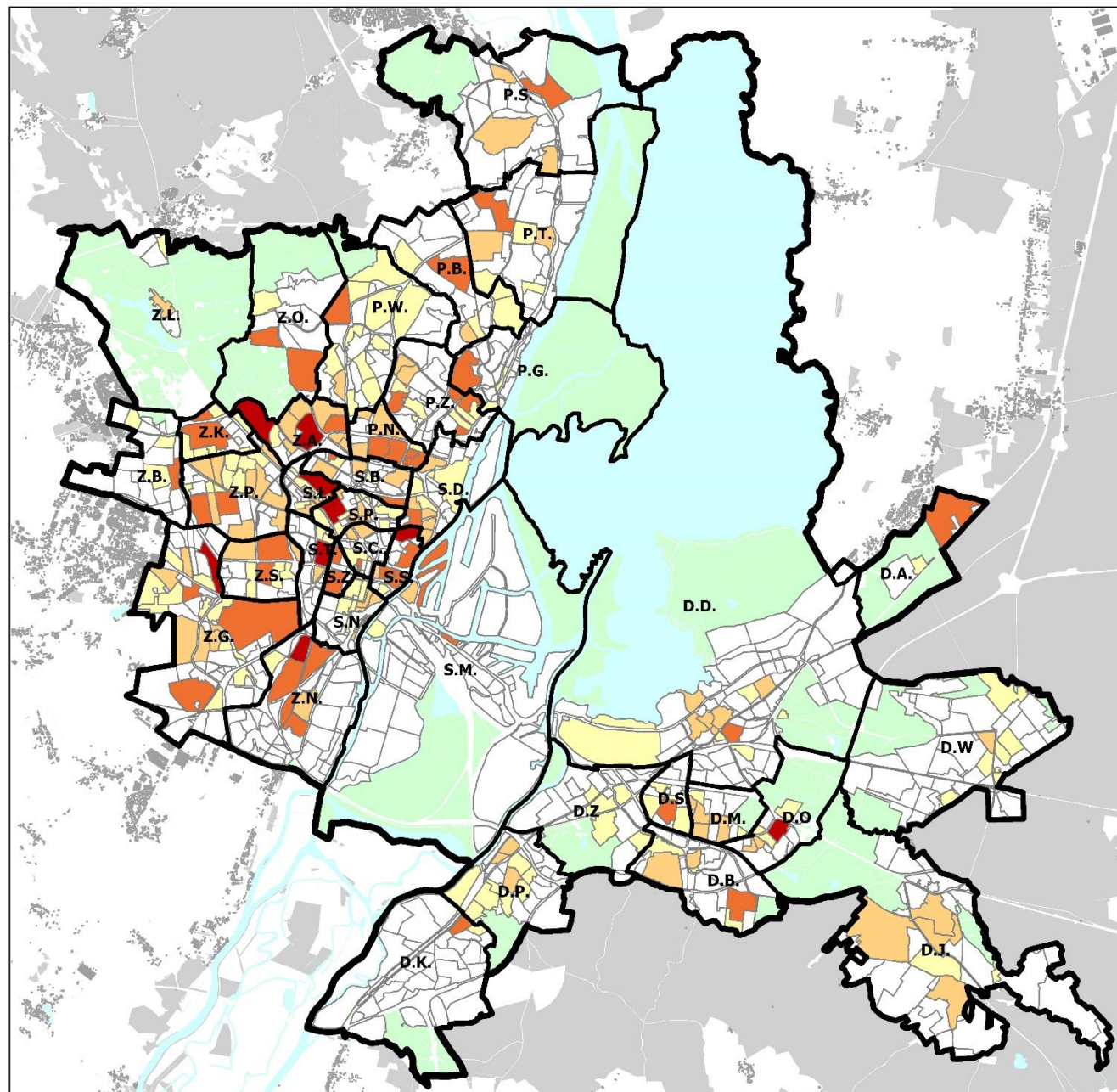
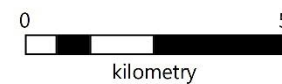




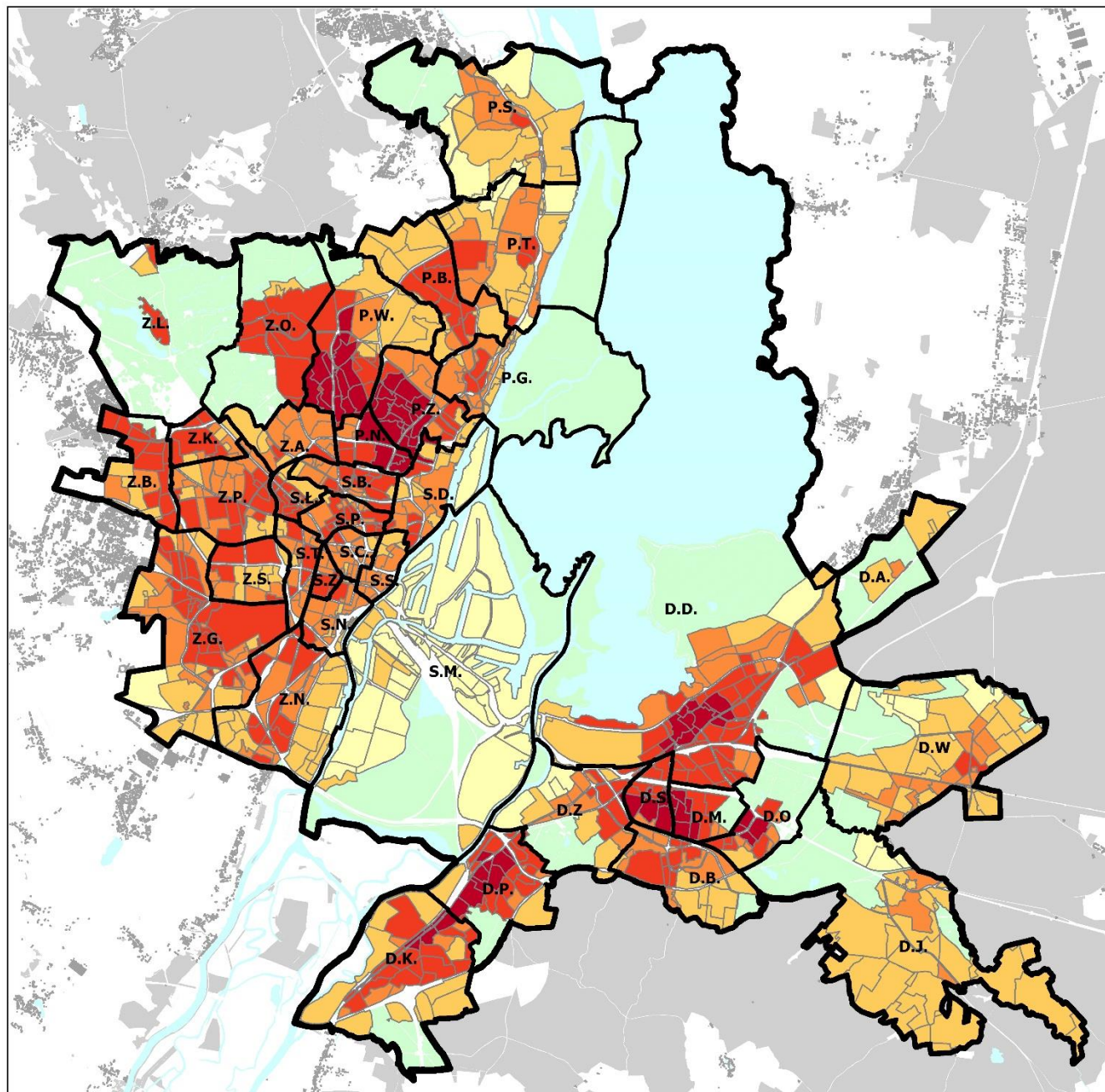
STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA  
TOM I – CZ. 3 SYNTEZA UWARUNKWAŃ I DIAGNOZA

14. Rozkład przestrzenny projektów realizowanych oraz poddanych głosowaniu w ramach Szczecińskiego Budżetu Obywatelskiego w latach 2014-2020

Analizę ilości projektów przedstawiono w obszarach jednobrębów.







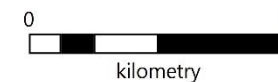
**15. Waloryzacja terenów wynikająca z typów zabudowy, dostępności do usług, zieleni oraz infrastruktury technicznej**

Mapa powstała na podstawie danych dla osiedli:

- stosunku zabudowy jednorodzinnej do ogólnej zabudowy mieszkaniowej,
- stosunku zabudowy wielorodzinnej do ogólnej zabudowy mieszkaniowej,
- dostępności do lokalnego centrum usługowego,
- dostępności do zieleni ogólnodostępnej,
- dostępności do punktu Podstawowej Opieki Zdrowotnej,
- dostępności do transportu publicznego,
- dostępności do transportu kolejowego,
- dostępności sieci wodociągowej,
- dostępności sieci kanalizacji sanitarnej.

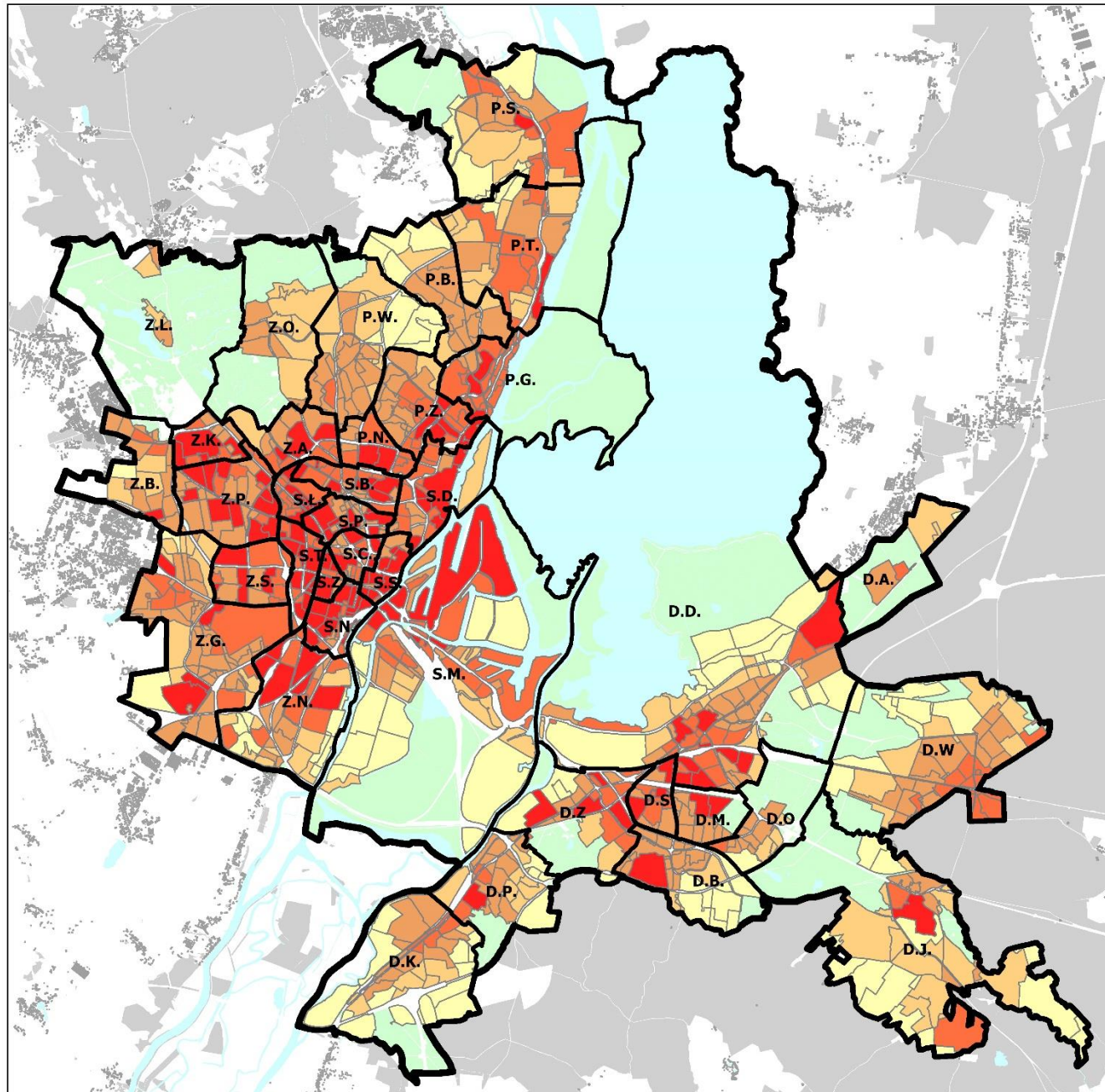
Legenda  
Suma punktów przyznaných

	8,71 do 10,71
	7,39 do 8,71
	6,56 do 7,39
	4,97 do 6,56
	3,27 do 4,97





STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA  
TOM I – CZ. 3 SYNTENZA UWARUNKWAŃ I DIAGNOZA



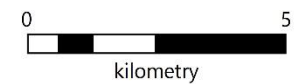
16. Waloryzacja terenów wynikająca z położenia w obrębie zwartej zabudowy, miejsc pracy, transportu publicznego

Mapa powstała na podstawie danych dla osiedli:

- lokalizacji w obszarze zwartej zabudowy,
- siedzib dużych firm,
- dostępności do transportu publicznego,
- dostępności do transportu kolejowego.

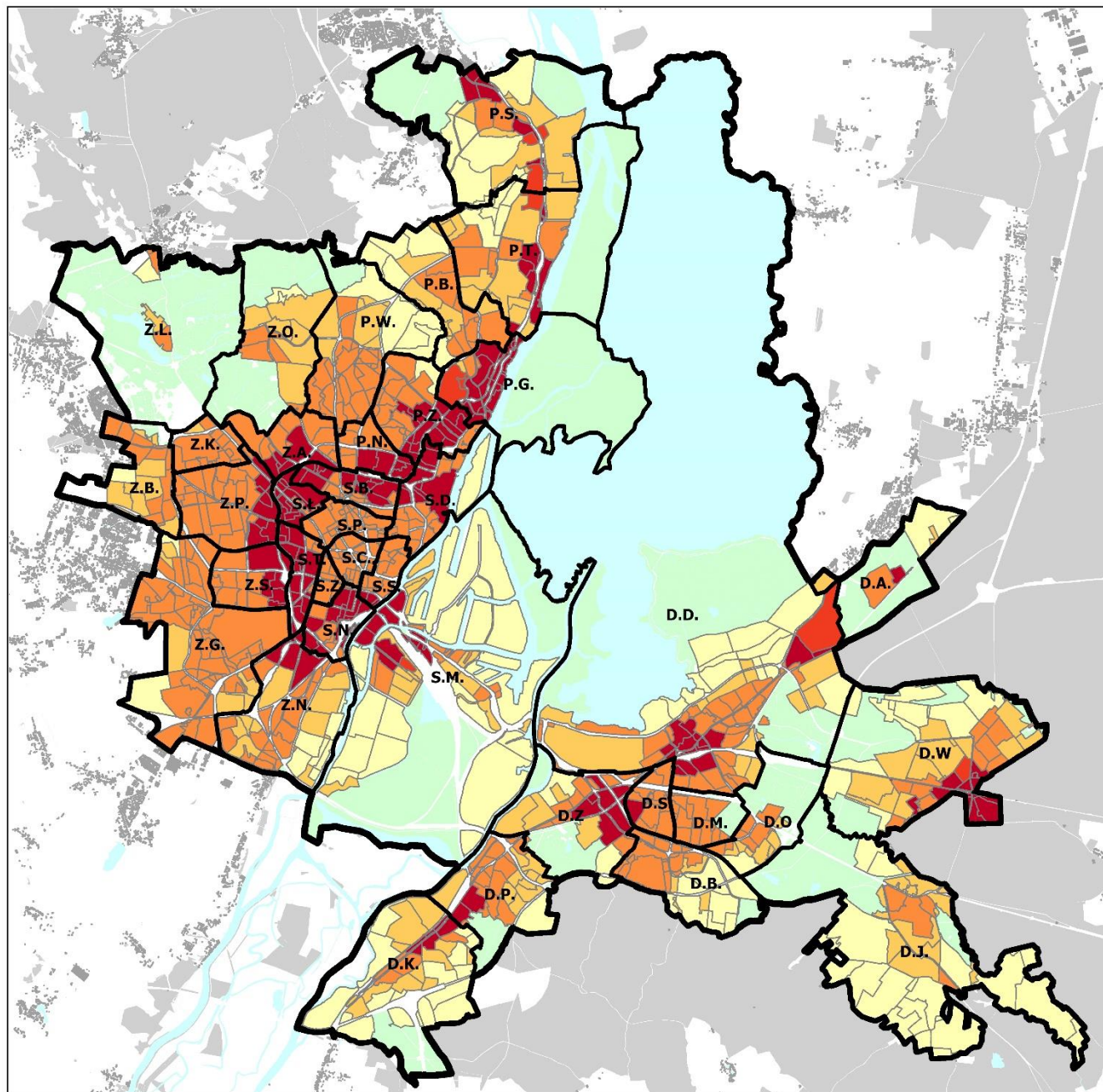
Legenda  
Suma punktów przyznanych

	3,6 do 17
	2,5 do 3,6
	2,5 do 2,5
	1,9 do 2,5
	1,8 do 1,9





STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA  
TOM I – CZ. 3 SYNTEZA UWARUNKWAŃ I DIAGNOZA



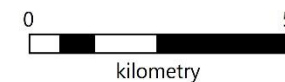
17. Waloryzacja terenów wynikająca z dostępności do infrastruktury

Mapa powstała na podstawie danych dla osiedli:

- dostępności do transportu publicznego,
- dostępności do transportu kolejowego,
- dostępności sieci wodociągowej.

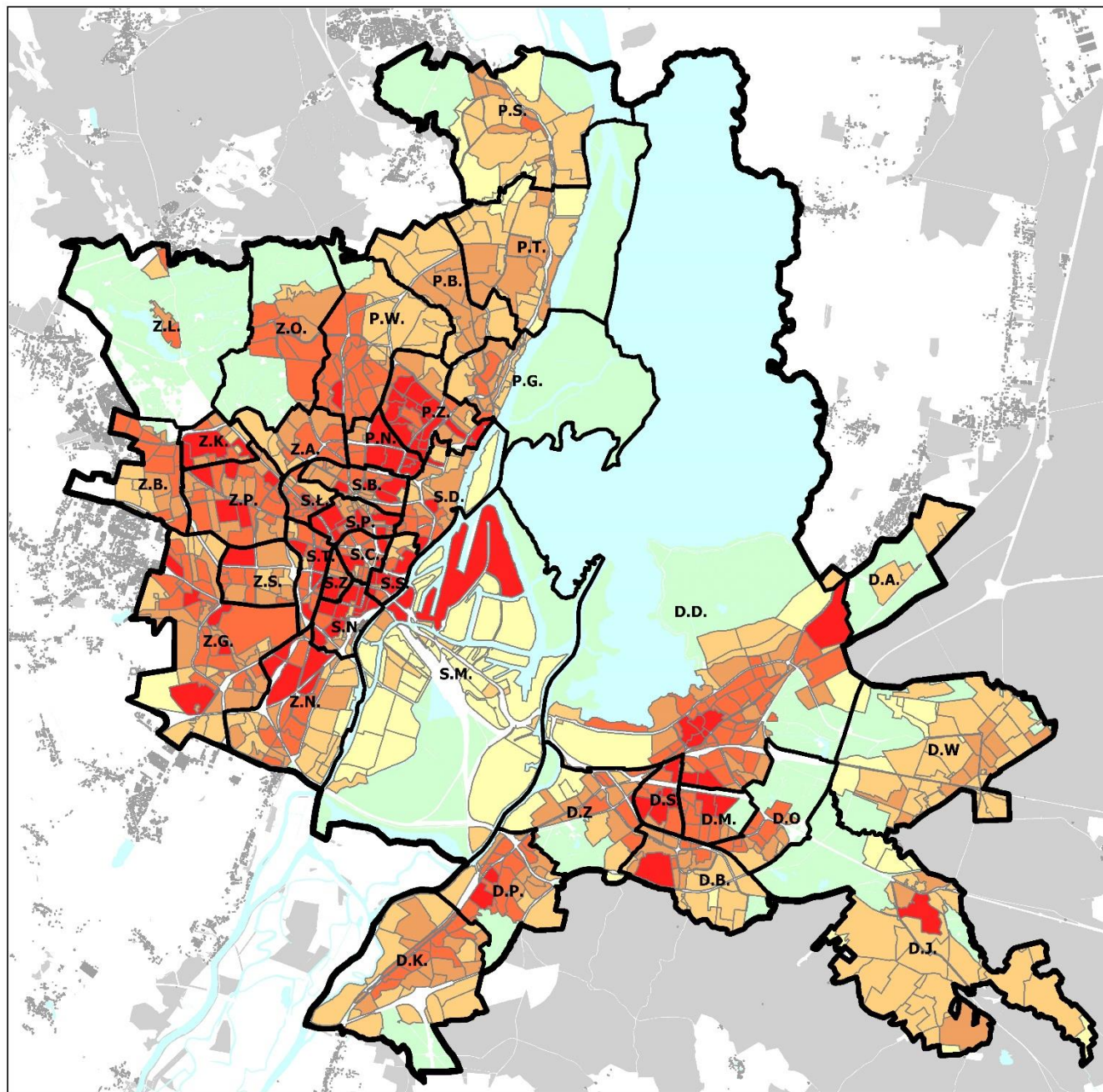
Legenda  
Suma punktów przyznanych

	3 do 3
	2,95 do 2,95
	2,5 do 2,5
	2 do 2,5
	1,9 do 2





STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECINA  
TOM I – CZ. 3 SYNTENZA UWARUNKWAŃ I DIAGNOZA



**18. Waloryzacja terenów wynikająca z typu zabudowy, dostępności do usług, zieleni, miejsc pracy oraz infrastruktury**

Mapa powstała na podstawie danych dla osiedli:

- lokalizacji w obszarze zwartej zabudowy,
- stosunku zabudowy jednorodzinnej do ogólnej zabudowy mieszkaniowej,
- stosunku zabudowy wielorodzinnej do ogólnej zabudowy mieszkaniowej,
- dostępności do lokalnego centrum usługowego,
- dostępności do zieleni ogólnodostępnej,
- dostępności do punktu Podstawowej Opieki Zdrowotnej,
- siedzib dużych firm,
- dostępności do transportu publicznego,
- dostępności do transportu kolejowego,
- dostępności sieci wodociągowej,
- dostępności sieci kanalizacji sanitarnej,
- dostępności ciepła systemowego.

Legenda  
Suma punktów przyznanych

	11,5 do 20,8
	9,7 do 11,5
	8,6 do 9,7
	6,8 do 8,6
	4,8 do 6,8

