



Rozwój terenów przybrzeżnych w aspekcie zarządzania miastami, transgranicznej turystyki wodnej oraz ochrony środowiska na przykładzie jeziora Małe Dąbie w Szczecinie.



Opracowanie współfinansowane jest ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu ABC-Alliance of Baltic Cities.

Biuro Planowania Przestrzennego Miasta w Szczecinie, wrzesień 2004.

SPIS TREŚCI

1. Wstęp
2. Uwarunkowania geograficzne i funkcjonalne miasta Szczecina
3. Analiza rozwoju turystyki wodnej na osi Berlin - Szczecin – Morze Bałtyckie
4. Analiza uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych obszarów przywodnych Szczecina
5. Analiza zagospodarowania jeziora Małe Dąbie wraz z terenami przyległymi
6. Propozycje rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych obszaru jeziora Małe Dąbie wraz z terenami przyległymi.
7. Wnioski

1. Wstęp

Analizując możliwości rozwoju terenów przybrzeżnych, obszaru Morza Bałtyckiego, w aspekcie zarządzania miastami, transgranicznej turystyki wodnej oraz ochrony środowiska, w pierwszym rzędzie należałoby odnieść się do zasadniczych programów i projektów Unii Europejskiej obejmujących zagadnienia związane ze zrównoważonym rozwojem tego regionu wraz z ograniczeniami nakładanymi przez ochronę środowiska naturalnego.

W tym zakresie należałoby wymienić co najmniej 2 programy działań związanych z tymi zagadnieniami:

- w zakresie strategii rozwoju program **VASAB 2010 Plus**
- w zakresie ochrony środowiska naturalnego - **Europejską Sieć Ekologiczną Natura 2000**

VASAB 2010 Plus – wizje i strategię wokół Morza Bałtyckiego

VASAB 2010 Plus – jest programem działań związanych z rozwojem przestrzennym Regionu Morza Bałtyckiego, stanowiąc ponadnarodową wizję i strategię rozwoju krajów nadbałtyckich. Program ten promuje strategiczne planowanie przestrzenne w Regionie Morza Bałtyckiego, oparte o zasady zrównoważonego rozwoju i współpracy międzynarodowej. Działania związane z realizacją programu VASAB 2010 Plus dotyczą kontynuacji i wspierania zrównoważonego rozwoju (proponując aktywne planowanie przestrzenne – tzw. operacyjnie zorientowanego, obejmującego procesy przygotowania, podejmowania decyzji oraz ich realizacji).

Jednym z głównych zadań rozwoju przestrzennego Regionu jest zintegrowany rozwój obszarów przybrzeżnych i wysp, przy rozszerzeniu zasięgu planowania przestrzennego także na obszary morskie,

W ramach wytycznych związanych z tymi działaniami, wyróżnić należy to, że:

- współpraca transgraniczna przyczynić się ma do poprawy spójności przestrzennej, gospodarczej i społecznej regionu;
- miasta mają zapewnić odpowiednie środowisko życia i atrakcyjne warunki inwestowania;
- strefy przybrzeżne powinny się rozwijać zgodnie z planami rozważnie harmonizującymi cele związane z ochroną środowiska i rozwojem społeczno-gospodarczym.

Uwarunkowania wynikające z wymogów międzynarodowej współpracy transgranicznej

Dolina Odry wraz z Zalewem Szczecińskim tworzy specyficzną strukturę geograficzno-przyrodniczą o charakterze transgranicznym, która wymaga ścisłej współpracy w zakresie ochrony środowiska naturalnego i kształtowania zagospodarowania przestrzennego.

Wśród kilku szczególnie istotnych uwarunkowań transgranicznych dla tego obszaru, należałoby wyróżnić:

- w zakresie struktury przestrzennej:
 - konieczność koordynacji wszelkich działań planistycznych w dolinie Odry i rejonie Zalewu Szczecińskiego;
 - konieczność daleko idącej koordynacji w zakresie kształtowania struktur przestrzennych w obszarach po obu stronach doliny Odry i wokół Zalewu Szczecińskiego (pasma, koncentracje, eliminacja uciążliwości bądź szkodliwych oddziaływań).
- w zakresie środowiska naturalnego:
 - szczególna ochrona struktur transgranicznych – m.in. dolina Odry, Zalew Szczeciński i tereny przylegające;

- ochrona obszarów o znaczących walorach przyrodniczo-krajobrazowych z możliwością wykorzystania ich dla potrzeb turystyki międzynarodowej.

EUROPEJSKA SIEĆ EKOLOGICZNA NATURA 2000

Europejska Sieć Ekologiczna Natura 2000 to sieć obszarów chronionych występujących na terenie Unii Europejskiej. Celem wyznaczania tych obszarów jest ochrona cennych, pod względem przyrodniczym i zagrożonych, składników różnorodności biologicznej.

W skład sieci Natura 2000 wchodzi:

- obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) - (Special Protection Areas - SPA) wyznaczone na podstawie Dyrektywy Rady 79/409/EWG w sprawie ochrony dzikich ptaków, tzw. "Ptasiej"
- specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO) - (Special Areas of Conservation - SAC) wyznaczone na podstawie Dyrektywy Rady 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, tzw. "Siedliskowej", dla siedlisk przyrodniczych wymienionych w załączniku I oraz gatunków roślin i zwierząt wymienionych w załączniku II do Dyrektywy.

Polska w ramach procesu integracji z Unią Europejską została zobowiązana do wyznaczenia obszarów Natura 2000 na swoim terytorium, do dnia akcesji do UE.

Do tej pory podjęto następujące działania:

- Opracowanie Koncepcji Sieci Natura 2000 w Polsce (Phare 1996)

Projekt ten był realizowany w latach 2000-2001. W ramach powyższego projektu dokonano wstępnej analizy obszarów chronionych pod kątem ich zgodności z kryteriami obowiązującymi w programie Natura 2000 oraz wytypowano obszary kwalifikujące się do włączenia do sieci z terenów leżących poza obszarami chronionymi, wyznaczonymi na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Obszary te szczegółowo opisano zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych. Ich wyznaczenie zostało przeprowadzone na podstawie istniejących baz danych przestrzennych, takich jak CORINE Biotopes i CORINE Land Cover.

- Wdrażanie Koncepcji Sieci NATURA 2000 w Polsce

Projekt ten rozpoczęto w roku 2001 i jego I etap zakończono 30 kwietnia 2004 r.

- 2001-2003 r. - prace przy tym projekcie polegały na weryfikacji wstępnie zaproponowanej listy obszarów, w granicach których znajdowały się siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt wymienione w obu ww. Dyrektywach. Analizy dokonywane były przez zespoły realizacyjne utworzone przy Wojewódzkich Konserwatorach Przyrody. W skład tych zespołów wchodził przedstawiciele: administracji samorządowej, środowisk naukowych, organizacji pozarządowych i innych zainteresowanych jednostek (np. Lasów Państwowych, regionalnych zarządów gospodarki wodnej). Prace miały na celu skorygowanie listy obszarów Natura 2000, przedstawionych w Koncepcji Sieci, wskazanie tzw. korytarzy ekologicznych,

łączących główne obszary sieci, wraz z wytycznymi do ich naturalnego funkcjonowania. Ponadto, została przygotowana pełna dokumentacja obszarów proponowanych do sieci NATURA 2000 wraz z materiałem kartograficznym.

- 2004 r.- Ministerstwo Środowiska, w wyniku uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji społecznych, opracowało listę obszarów specjalnej ochrony ptaków oraz listę proponowanych obszarów o znaczeniu wspólnotowym (OZW) wymagających objęcia ich ochroną w formie specjalnych obszarów ochrony siedlisk.

Na opracowanych listach znajdowały się:

- 72 obszary specjalnej ochrony ptaków o łącznej powierzchni 3312,8 tys. ha (w tym obszary łądowe 2433,4 tys. ha co stanowi 7,8 % pow. kraju)
- 184 projektowane specjalne obszary ochrony siedlisk o łącznej powierzchni 1171,6 tys. ha co stanowi 3,6 % pow. kraju.

Aktualnie obie listy zostały przesłane do Komisji Europejskiej.

Obecnie w Ministerstwie Środowiska trwają prace nad projektem rozporządzenia w sprawie wyznaczenia obszarów specjalnej ochrony ptaków.

Komisja Europejska, po zapoznaniu się z propozycją Polski opracuje, w porozumieniu z Rządem Polski, ostateczną wersję listy OZW. Następnie Polska w ciągu 6 lat, wyznaczy te obszary w drodze rozporządzenia jako SOO.

- **Projekt bliźniaczy w ramach PHARE 2001**

Projekt ten został rozpoczęty w końcu 2002 roku i realizowany jest w oparciu o współpracę bliźniaczą z Francją. W ramach projektu zostaną określone metody ochrony poszczególnych siedlisk i gatunków oraz zostaną opracowane wzorcowe plany ochrony wybranych, pilotażowych obszarów Natura 2000. W ramach tego projektu przeprowadzono szkolenia (w tym wyjazdy do krajów UE) dla służb ochrony przyrody w zakresie ochrony obszarów sieci Natura 2000. Ponadto, projekt zakłada wprowadzenie działań mających na celu informowanie społeczeństwa o znaczeniu Sieci Natura 2000. W tym celu będą wydawane stosowne materiały informacyjne i zostanie stworzona strona internetowa poświęcona sieci Natura 2000.

2. Uwarunkowania geograficzne i funkcjonalne miasta Szczecina

Tematyka opracowania dotycząca możliwości rozwoju terenów przybrzeżnych, w aspekcie zarządzania miastami, transgranicznej turystyki wodnej oraz ochrony środowiska na przykładzie jednego z terenów położonych na administracyjnym obszarze miasta Szczecina, warunkowana jest dwoma elementami: położeniem geograficznym oraz funkcjonalnym miasta i jego obszarów sąsiednich.

W aspekcie geograficznym wyraża się to: warunkami klimatycznymi (wpływ klimatu morskiego), ukształtowaniem terenu, a także charakterystyką środowiska przyrodniczego (szczególnie fauna i flora Doliny Dolnej Odry).

W aspekcie funkcjonalnym umiejscowienie miasta można scharakteryzować przez: odległości od większych miast lub metropolii, miejsce w układzie administracyjnym państwa czy regionu, układ komunikacyjny, rozmieszczenie funkcji usługowych, przemysłowych i mieszkaniowych, znaczenie kulturalne i naukowe, walory turystyczne itp.

2.1. Uwarunkowania geograficzne

W podziale na krainy klimatyczne, wg Cz. Koźmińskiego, Szczecin należy do VII Krainy Goleniowsko – Pyrzyckiej. Generalnie, klimat tego obszaru kształtuje się pod wpływem częstego napływu oceanicznych mas powietrza. Różni się on znacznie od klimatu w głębi kraju. Jest to związane z częstymi przemieszczeniami w tym rejonie niżów znad Atlantyku. Wiąże się to z dużą zmiennością pogody i to w każdej porze roku. Ma to też odzwierciedlenie w kontrastowości poszczególnych lat.

Główne parametry meteorologiczne tej krainy są następujące:

- średnia roczna temperatura powietrza wynosi 7,5 - 8,0 °C, w okresie wegetacyjnym 13,6 - 14,0 °C, w okresie V - VII 15,0 - 15,6 °C;
- średnia w roku liczba dni gorących [t_{\max} powyżej 25,0 °C] wynosi 13 - 16;
- średnia roczna suma opadów wynosi 500 - 600 mm, w okresie wegetacyjnym 350 - 400 mm;
- średnia liczba dni z pokrywą śnieżną wynosi 36 - 50; niedosyt wilgotności powietrza w okresie wegetacyjnym wynosi 5,5 - 4,5 hPa;
- średnia roczna wartość wilgotności względnej powietrza wynosi 80 - 82 %;
- długość okresu wegetacyjnego wynosi średnio 217 - 224 dni;
- początek okresu wegetacyjnego przypada średnio na dni 31.III. - 5.IV., a koniec 3 - 5. XI.;
- pierwsze przymrozki średnio występują ok. 25.X., ostatnie ok. 25.IV.;
- długość okresu bezprzymrozkowego wynosi ok. 180 - 185 dni, co w zestawieniu z długością okresu wegetacyjnego stwarza pewne niebezpieczeństwo wymarzania niektórych roślin, szczególnie wczesnych warzyw;
- średnia data początku zimy przypada na 5.I., a końca zimy na 23.II. Zima trwa średnio 50 dni;
- średnia roczna prędkość wiatru wynosi 4,5 - 3,9 m/s, z max w III [4,9 m/s], min. w VIII [3,1 m/s].
- Czynnikiem warunkującym klimat Szczecina są warunki fizjograficzne. Elementami mającymi tu szczególny wpływ jest obecność jez. Dąbie, doliny rz. Odry oraz trzech wysoczyzn, tj. Wzgórz Warszawskich, Wzgórz Bukowych i Wału Bezleśnego, a także trzech kompleksów leśnych puszc: Wkrzańskiej, Bukowej i Goleniowskiej.

Warunki klimatyczne rejonu opracowania wynikają z trzech podstawowych czynników działających w różnych skalach przestrzennych. Zasadniczym czynnikiem jest

znaczący wpływ atlantycki (największy w granicach Polski), następnie oddziaływanie bliskości Bałtyku i wreszcie wpływ dużego ośrodka miejskiego.

Klimat Szczecina i jego okolic jest stosunkowo pogodny i wilgotny. Charakteryzuje go krótka łagodna zima, krótkie ciepłe lato i długie okresy przejściowe. Charakterystyczną cechą klimatu szczecińskiego jest niestałość pogody, głównie z powodu częstego przemieszczania się układów niżowych, zwłaszcza w okresach późnojesiennych, zimowych i wczesnowiosennym.

Wieloletnie wartości podstawowych elementów klimatu są następujące:

- Opad mierzony - 570 mm,
- Liczba dni z opadem większym lub równym 0,1 mm - 160,
- Temperatura średnia roczna - 8 °C,
- Temperatura średnia stycznia - -0,5 °C,
- Temperatura średnia lipca - 17,5 °C,
- Zachmurzenie średnie - 65 %.

Dolina Dolnej Odry

Kod obszaru: PLB 320003 (wg projektu Natura 2000)

Obszar ten obejmuje dolinę Odry pomiędzy Kostrzynem a Zalewem Szczecińskim (dł. ca 150 km) wraz z Jeziorem Dąbie.

Jeziorno Dąbie jest płytkim, deltowym zbiornikiem (5600 ha, głęb. max. 4 m), o urozmaiconej linii brzegowej. Zasilane jest zarówno przez wody opadowe i rzeczne, jak i przez wody morskie (zjawisko cofki). Jezioro od nurtu Odry oddzielają wyspy: Czapli Ostrów, Sadlińskie Łąki, Mienia, Wielka Kępa, Radolin, Czarnołęka, Dębina, Kacza i Mewia. Z południowo-wschodnim brzegiem jeziora sąsiadują łąki i mokradła Rokiciny, Sadlińskie i Trzebuskie Łęgi.

W Jeziorze Dąbie występuje bogata roślinność wodna. Brzegi zajmuje szeroki pas szuwarów (głównie trzcinowych i oczeretów), za którymi wykształcają się ziołorośla nadrzeczne. Duże powierzchnie zajmują łąki i zarośla wierzbowe. Wnętrza dużych wysp pokryte są olszami i łąkami jesionowo-olszynowymi.

W części ujściowej Odra posiada dwa główne rozgałęzienia - Odra Wschodnia i Regalica. Obszar pomiędzy głównymi odnogami (kanałami) (Międzyodrze) jest płaską równiną z licznymi jeziorami i mniejszymi kanałami, jest on zabagniony, posiada okresowo zalewane łąki i fragmenty nadrzecznych łągów. Obszar poniżej Cedyni nosi nazwę Kotliny Freienwaldzkiej, w obrębie której szczególne znaczenie dla ptaków posiada tzw. Rozlewisko Kostrzyńskie.

Po stronie niemieckiej wzdłuż Odry rozciąga się Park Narodowy Dolina Dolnej Odry. W części środkowej i południowej obszaru włączono doń fragmenty przylegających do doliny lasów o największym zagęszczeniu ptaków drapieżnych.

Opis obszaru

Ostoja ptasia o randze europejskiej E 06.

Na tym obszarze występują co najmniej 34 gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 14 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Jest to bardzo ważny teren szczególnie dla ptaków wodno-błotnych w okresie lęgowym, wędrownym i zimowiskowym. W okresie lęgowym obszar zasiedla około 10% populacji krajowej (C6) podróżniczka (PCK) i czapli, powyżej 2% populacji krajowej bielika (PCK), kani czarnej (PCK), kani rudej (PCK), krakwy, rybitwy białoczelnej (PCK) i rybitwy czarnej; co najmniej 1% populacji krajowej (C3 i C6) następujących gatunków ptaków: batalion (PCK), bąk (PCK), błotniak łąkowy, błotniak stawowy, błotniak zbożowy (PCK), gąsiorek, kropiatka, puchacz (PCK), rybołów

(PCK), sowa błotna (PCK), trzmielojad; w stosunkowo wysokim zagęszczeniu występują: derkacz, jarzębatka, wodniczka (PCK), zimorodek i żuraw; w stosunkowo niskim zagęszczeniu występują bączek (PCK) i orlik krzykliwy (PCK). W okresie wędrówek występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrówkowego (C2 i C3) następujących gatunków ptaków: bielaczek, czernica, gęgawa, gęś białoczelna, gęś zbożowa, głowienka, krakwa, gągoł i nurogęś; w stosunkowo wysokim zagęszczeniu występują: gągoł, cyraneczka (do 3 000osobn.) batalion (do 2200 osobn.), łączak (do 1500), czajka (do 5000 osobn.), biegus zmienny (do 800 osobn.), rybitwa białoskrzydła (do 300 osobn.) i łabędź niemy (do 1000 osobn.); ptaki wodno-błotne występują w koncentracjach >20000 osobn. (C4); na jesiennym zlotowisku zbiera się do 9000 żurawi (C5). W okresie zimy występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrówkowego (C2 i C3) następujących gatunków ptaków: łabędź krzykliwy, bielaczek, bielik, czernica, gągoł, gęgawa, gęś białoczelna, gęś zbożowa, głowienka, nurogęś; ptaki wodno-błotne występują w koncentracjach >20000 osobn. (C4). Ptaki wodno-błotne występują w koncentracjach powyżej 20000 osobników, natomiast jesienią i zimą koncentracje ptaków wodno-błotnych wielokrotnie przekraczają 20000 osobników. Występuje tu bardzo ważna ostoja bielika w okresie lęgowym i zimą, dla innych ptaków drapieżnych (zwłaszcza kani czarnej i kani rudej), Wysoka liczebność podróżniczka i gąsiora. Duże

(wielotysięczne) koncentracje żurawi w okresie jesiennej wędrówki. W okresie lęgowym obszar zasiedla co najmniej 1% populacji krajowej (C3 i C6) następujących gatunków ptaków: Najcenniejsze tereny obszaru Doliny Odry wraz z niemieckim Parkiem Narodowym Dolina Dolnej Odry w ustaleniach polsko-niemieckich mają tworzyć w przyszłości jeden transgraniczny obszar chroniony - Międzynarodowy Park Dolina Dolnej Odry.

Największe zagrożenia dla obszaru to zanieczyszczenia wód produktami pochodzenia rolniczego, przemysłowego i komunalnego, kłusownictwo.

2.2. Uwarunkowania funkcjonalne miasta Szczecina

Szczecin, (do 1945 r. Stettin stolica niemieckiej Prowincji Pomorze) miasto wojewódzkie, powiat grodzki, administracyjne, gospodarcze i naukowo-kulturalne centrum regionu zachodniopomorskiego. Powierzchnia – ok. 301 km², liczba mieszkańców – 415 tys. (w 2004 roku) i jest aktualnie siódmym co do ilości mieszkańców miastem w Polsce.

Położenie geograficzne Szczecina wyznaczają współrzędne 53°25'58" szer. płn. i 14°34'15" dł. wsch. Miasto leży na płn.-zach. pograniczu Polski, 12 km od granicy z Niemcami. Charakterystyczne jest to, że ze Szczecina jest bliżej do kilku stolic państw europejskich np. Berlina (130 km), Kopenhagi (274 km), czy do Pragi (507 km), niż do stolicy Polski Warszawy (516 km).

Szczecin jest historyczną stolicą Pomorza Zachodniego, stolicą archidiecezji szczecińsko-kamieńskiej i siedzibą międzynarodowego Korpusu Północny-Wschód, złożonego z wojsk polsko-duńsko-niemieckich. Szczecin stanowi także ważny węzeł transportu morskiego, lądowego i śródlądowego.

Miasto znajduje się w obrębie Pobrzeży Południowobałtyckich, nad ujściowymi ramionami Odry (Odra Zachodnia i Regalica), w granicach kilku mezoregionów fiz.-geogr.: Doliny Dolnej Odry, Wzgórz Szczecińskich, Równiny Goleniowskiej i Wzgórz Bukowych. Wschodnia część miasta, zajmuje dno doliny na prawym brzegu rzeki i oddzielona jest od głównej części miasta, leżącej na lewobrzeżnej wysoczyźnie Wzgórz Szczecińskich, szerokim pasem Międzyodrza. Lewobrzeżne Wzgórz Szczecińskie zbudowane są z zaburzonych glacictektonicznie utworów polodowcowych strefy marginalnej, jednej z końcowych faz ostatniego zlodowacenia, składają się one z dwóch kompleksów: Wzgórz Warszawskich (do 130 m npm) w północnej części miasta, oraz wysoczyzny morenowej w płd. i zach. części (60-80 m npm).

Początki osadnictwa na terenie Szczecina sięgają VII – VI w p.n.e. Od średniowiecza można mówić o osadzie wczesnomiejskiej związanej z grodem strzegącym przeprawy przez Odrę, będącym ośrodkiem władzy książęcej i centrum jednego z pogańskich kultów Pomorzan. W granicach Polski Szczecin po raz pierwszy znalazł się pod koniec X w.

Miasto Szczecin w swojej historii było pod panowaniem oprócz Polski, także Danii, Brandenburgii, Szwecji, Królestwa Prus, Niemiec, a nawet armii francuskiej za czasów Napoleona Bonaparte.

Szczecin ostatecznie przyłączony został do Polski w 1945 r. W wyniku działań wojennych miasto zostało zniszczone w 65%. Przedwojenną liczbę mieszkańców osiągnięto dopiero w latach 80-tych XX w. Rozwój terytorialny po II wojnie światowej odbywał się tradycyjnie poprzez przyłączanie terenów przyległych: w 1948 r. przyłączono Dąbie, Podjuchy i Zdroje, w 1954 r. Wielgowo i Zdunowo, w 1964 r. część Załomia, w 1972 r. gromadę Śmierdnica, a w 1988 r. kolejną część Załomia. W ten sposób Szczecin stał się trzecim pod względem powierzchni miastem w Polsce (po Warszawie i Krakowie). Tereny zurbanizowane zajmują 28 % powierzchni miasta, 24 % zajmują wody powierzchniowe, 25 % użytki rolne, 19 % stanowią lasy, łągi i nieużytki, a 4% to tzw. tereny różne.

Historyczne i współczesne centrum Szczecina znajduje się na lewym brzegu Odry, zajmując wąski taras nadrzeczny, stoki skarpy nadrzecznej i taras wysoczyzny morenowej. Tu na granicy skarpy znajduje się zamek Książąt Pomorskich otoczony z trzech stron zabudową Starego Miasta, z zachowaną nieregularną siecią ulic zbiegających się na głównych placach Orła Białego, Rynku Siennym, Nowym i Warzywnym.

Praktycznie całość zabudowy Starego Miasta została zniszczona w czasie nalotów alianckich w 1944 r. Na terenach odgruzowanych pozostały ruiny zamku, kościołów, ratusza i kilkunastu kamienic zgrupowanych w północno-zachodnim skraju, wokół Muzeum Pomorskiego. Na wolnych terenach górnego tarasu Starego Miasta powstało w latach 60-tych XX w. osiedle

robotnicze, które od 1993 r. jest uzupełniane od strony Odry nową zabudową kamienicową, lokalizowaną na zabytkowych fundamentach, bryłowo nawiązując do istniejącej tu wcześniej zabudowy historycznej. Na płn.-zach. od zamku, znajduje się założenie przestrzenne zwane Wałami Chrobrego, na które składają się budynki: Wyższej Szkoły Morskiej, Muzeum Narodowego oraz Urzędu Wojewódzkiego. W centrum założenia zlokalizowane są monumentalne schody spadające kaskadowo na poziom nabrzeża rzeki z symetrycznie rozmieszczonymi tarasami. Pawilonami, latarniami i fontanną.

Współczesne Śródmieście, zajmujące wielką dzielnicę mieszkalną z początku XX w., rozciąga się na południe i zachód od Starego Miasta. Charakterystyczne dla jego północno-zachodniej części są okrągłe i wieloboczne place ze zbiegającymi się gwiazdźście ulicami, obudowanymi bardzo ozdobnymi eklektycznymi kamienicami z przełomu XIX i XX w. Ośią kompozycyjną śródmieścia jest Aleja Jedności Narodowej prowadząca od Starego Miasta do budynków Urzędu Miejskiego na jej zamknięciu. Tradycyjne centrum miasta kojarzone jest z Placem Zwycięstwa, Bramą Portową z 1725 r., Aleją Niepodległości i Placem Żołnierza Polskiego. Na południowy zachód od śródmieścia znajduje się największy w Polsce czynny cmentarz, zajmujący ponad 170 ha terenu o charakterze parkowym.

Na północny-zachód od śródmieścia rozciągają się dzielnice willowe, powstałe na terenach dawnych wsi: Gumieńce, Niemierzyn, Osów, Warszewo i Skolwin oraz jako nowe tereny budowlane przy dawnych granicach miasta Łekno i Pogodno.

Wzdłuż Odry na północ od śródmieścia znajduje się dawniej samodzielne miasto a obecnie dzielnica przemysłowa – Grabowo, na terenie której znajduje się stocznia i liczne zakłady z nią współpracujące. Całe lewobrzeżne obszary nadrzeczne stanowią strukturę portowo-przemysłową, stanowiąc uzupełnienie dla wysp pomiędzy ramionami Odry.

Miasto na obu brzegach jest połączone szerokim pasmem kolejowo-drogowym stanowiącym także podstawowe połączenie portu z zapleczem lądowym. Na południe od terenów komunikacyjnych, Międzyodrze stanowi ostoję zieleni, składające się z łąk, lasów łęgowych i ogrodów działkowych. Większe z ramion ujściowych Odry – Regalica – uchodzi do jez. Dąbie, które w całości znajduje się w granicach miasta (powierzchnia 56 km², maks. głębokość 4,2 m), mniejsze zwane Odrą Zachodnią przepływa przez miasto i łączy się z jeziorem Dąbie przy północnej granicy miasta..

U ujścia rzeki Płoni do jeziora Dąbskiego znajduje się dawne miasto, a obecnie jedno z osiedli Szczecina – Dąbie. Całość dzielnicy po wschodniej stronie Regalicy nosi nazwę Prawobrzeże, na jej terenie zamieszkuje około 22 % szczecinian, głównie w dużych osiedlach wielorodzinnych: Słoneczne, Majowe, Bukowe. Na stokach wzgórz Bukowych rozbudowują się osiedla willowe: Zdroje, Podjuchy i Żydowce, a na wschód od Dąbia Płonia, Śmierdnica, Jezierzycy, Wielgowo i Załom. W granicach tej dzielnicy znajduje się również Jezioro Dąbie, w tym jego część jezioro Małe Dąbie.

Granicę południową Prawobrzeża stanowi znajdujący się w granicach miasta odcinek autostrady A 6, prowadzącej od Berlina do Goleniowa i dalej już jako droga krajowa nr 3 do Świnoujścia i nr 6 do Koszalina i Gdańska.

Na brzegach jeziora Dąbskiego u ujścia Regalicy znajdują się przystanie żeglarskie, lotnisko sportowo-sanitarne, a u ujścia Płoni zachowany jest fragment osady rybackiej oraz mały port rzeczny Dąbia.

Znaczący udział w fizjonomii miasta stanowią lasy, których powierzchnia wynosi 5 069,8 ha w tym lasów komunalnych 2870,17 ha. Znaczący udział w powierzchni lasów komunalnych mają parki leśne zwane także *uroczyskami*, należą do nich parki leśne: Mścięcino, Skolwin, Trzech Strumieni, Arkoński, Głębokie - należące do kompleksu Puszczy Wkrzańskiej, Kupały, Dąbie – Puszczy Goleniowskiej, Klęskowo, Zdroje, Wielgowo, Płonia i Jezierzycy - Puszczy Bukowej.

Szczecin jest ważnym ośrodkiem ruchu turystycznego krajowego i międzynarodowego (około 5,6 tys. miejsc noclegowych) obsługującym ruch tranzytowy ze Skandynawii nad morze Śródziemne oraz docelowy dla wypoczynku nad południowym brzegiem Bałtyku i w strefie Pojezierza Pomorskiego. Szczecin jest też atrakcyjnym celem turystycznym. W granicach odbudowanego po wojnie Starego Miasta zachowały się najważniejsze zabytki: trzy średniowieczne gotyckie kościoły i jedna baszta z miejskich murów obronnych, renesansowy Zamek Książęcy i pałac miejski Loithsów, dwie barokowe Bramy Miejskie i Pałac Stanów, w którym znajduje się Muzeum Narodowe. Stare Miasto otoczone jest efektownym zespołem zabytków mieszczańskich z XIX i XX w., Są to: kamienice, szkoły, poczty, koszary, urzędy z których zespół Wałów Chrobrego jest jednym z symboli miasta. Funkcji turystycznej sprzyja bogactwo zieleni w parkach i licznych ogrodach pozwalając szczyścić się Szczecinowi sławą miasta zieleni (ok. 400 gatunków i odmian roślin egzotycznych m.in. magnolie, bożodrzewy i miłorzęby).

Szczecin należy do większych ośrodków przemysłowych kraju (29% zatrudnionych w przemyśle w 2002 r.), głównie jest to przemysł związany z szeroko pojętą gospodarką morską, obejmującą transport morski (stocznie, port morski) oraz wytwarzanie produktów eksportowych i przetwarzanie surowców importowanych. Do ważniejszych zakładów należą obok stoczni: Huta Szczecin, papiernia, cementownia, nawozy sztuczne, a także przemysł spożywczy i przechowalnictwo ryb. Większość zakładów jest zlokalizowana wzdłuż Odry i w okresie powstania związana była z transportem morskim lub rzeczny.

Przemysł elektromaszynowy produkuje obok urządzeń okrętowych, także maszyny budowlane, urządzenia klimatyzacyjne i chłodnicze, kable i aparaturę pomiarową. Zakłady przemysłu chemicznego dostarczają farby i lakiery oraz produkty koksochemiczne. Na terenie Szczecina zlokalizowanych jest kilka zakładów odzieżowych i prawie wszystkie branże przemysłu spożywczego: zakłady mięsne, drobiarskie, cukrownia, z-dy cukiernicze, browar i wytwórnia wódek. Jak w każdym porcie są tu także duże chłodnie składowe, młyny i spichlerze oraz liczna grupa firm związanych ze spedycją i transportem.

Szczecin jest ważnym portowym węzłem komunikacyjnym, gdzie zbiegają się drogi transportu wodnego morskiego i śródlądowego oraz szlaki kolejowe i kołowe. Port szczeciński jest częścią kompleksu portowego Szczecin-Świnoujście administrowanego przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A, stanowiąc element transeuropejskiej sieci transportowej TEN. Port morski w Szczecinie znajduje się w odległości 65 km od morza i dostępny jest dla statków morskich poprzez sztucznie pogłębiany tor wodny przez Zalew Szczeciński. Przeładunki w porcie szczecińskim wyniosły w 2002 r. - 9,6 mln t (w tym: 35% węgiel i koks, 29% drobnica, 9% zboża, 5% ruda, 4% ropa i przetwory naftowe oraz niewielkie ilości drewna). Ładunki tranzytowe stanowiły 18,5%. Port w Szczecinie ma największą powierzchnię spośród polskich portów (18 km²) i najdłuższe nabrzeża (ok. 20 km), ciągną się one wzdłuż Odry, Parnicy i Regalicy oraz basenów na wyspie Łasztowni. Część nabrzeży wykorzystywana jest dla celów produkcyjnych przemysłu stoczniowego (Stocznia Szczecińska „Nowa”, Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia”, stocznia remontowa „Pomerania”).

W Szczecinie mają swe siedziby armatorzy: Polska Żegluga Morska, Euroafrica Linie Żeglugowe, Żegluga Polska S.A. i Zakład Usług Żeglugowych. Na terenie portu działa także wiele spółek świadczących usługi związane z działalnością portu (przeładunek, składowanie, holowanie, logistyka, marketing, spedycja, prace pogłębiarskie itp.). Na terenie portu zlokalizowana jest specjalna strefa ekonomiczna „Wolny Obszar Celny” (przeładunek w 2002 roku ok. 130 tys. ton). Sprawy związane z uprawą morza, transportem morskim i śródlądowym nadzorują wyspecjalizowane urzędy państwowe mające siedziby w Szczecinie: Urząd Morski, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, Urząd Żeglugi Śródlądowej i Okręgowy Inspektorat Rybołówstwa Morskiego.

W obsłudze miasta i portu duże znaczenie ma kolej i transport kołowy. Zbiega się tu 6 linii kolejowych (w tym 2 z Niemiec), ruch towarowy koncentruje się na stacjach Szczecin Port Centralny, Szczecin Dąbie, Szczecin Turzyn i Szczecin Gumieńce (graniczna dla przewozów międzynarodowych).

Miasto połączone jest autostradą z Berlinem (A 11) oraz będącą na ukończeniu autostradą do Lubeki (A 20). Inne ważne drogi prowadzą w kierunku Gorzowa Wlk.(Poznań), Stargardu Szczecińskiego (Warszawa) i Goleniowa (Gdańsk). Przewozy pasażerskie transportem lotniczym obsługuje lotnisko koło Goleniowa (45 km od centrum Szczecina). Komunikację wewnątrz miasta obsługuje sieć tramwajowa i autobusowa (rocznie około 165 mln pasażerów).

W mieście mają swoją siedzibę firmy transportu morskiego, samochodowego i kolejowego, a także firmy zagraniczne. Istniejące placówki dyplomatyczne to honorowe konsulaty: Czech, Danii, Niemiec, Norwegii, Meksyku, Szwecji i Wlk.Brytanii.

Szczecin jest największym w płn.-zach. Polsce ośrodkiem naukowo – kulturalnym, znajdują się tu powstałe po wojnie: Uniwersytet Szczeciński (założony w 1984 r), Politechnika Szczecińska, Pomorska Akademia Medyczna, Akademia Rolnicza, Akademia Morska, Wyższe Seminarium Duchowne i Akademia Muzyczna im. I. J. Paderewskiego. W Szczecinie ma swe siedziby 11 uczelni niepaństwowych. Łącznie studiuje tu ponad 72 tys. studentów.

Spśród licznych instytucji kulturalnych do ważniejszych należą: Muzeum Narodowe, Filharmonia im. M. Karłowicza, Opera i Operetka, Teatr Współczesny, Teatr Polski, Teatr Lalek „Pleciuga”, legendarny „Klub 13 Muz”, „Pałac Młodzieży”, Szczecińska Agencja Artystyczna, ośrodki Polskiego Radia i Telewizji Polskiej, a także liczne regionalne ośrodki nadające programy radiowe i telewizyjne. Regularnie odbywają się imprezy kulturalne o znaczeniu ponad regionalnym: Ogólnopolski Przegląd Teatrów Małych Form „Kontrapunkt”, Międzynarodowy Festiwal Chóralny, Festiwal Jazzowy On-Line, Festiwal Muzyki Improwizowanej *Musica Genera*, Festiwal Artystów Ulicy, Bałtyckie Biennale Sztuki Współczesnej, Festiwal Polskiego Malarstwa Współczesnego. Corocznie obchodzone są uroczyste Dni Morza.

Działalność kulturalną prowadzi wiele stowarzyszeń, związków i organizacji pozarządowych. Wyróżniają się tu: Towarzystwo Przyjaciół Szczecina, Teatr Kana, Miejsce Sztuki Oficyna i Szczecińskie Stowarzyszenie Jazzowe. Redagowane i wydawane są lokalne gazety i periodyki w tym dwa poświęcone wyłącznie kulturze: dwumiesięcznik literacki „Pogranicza” oraz jedyne w tej części Europy pismo poświęcone sztuce współczesnej – *Mare Articum* (w jęz. polskim i angielskim).

3. Analiza rozwoju turystyki wodnej na osi Berlin - Szczecin – Bałtyk

Turystyka wodna jest jednym z kilku czynników wiążących ze sobą funkcjonalnie obszary transgraniczne w ujściowym odcinku rzeki Odry, a także w rejonie południowego Bałtyku. Jednakże posiada ona duży potencjał rozwojowy i w następnych latach jej pozycja (zwłaszcza w tym rejonie) w znaczący sposób wzrośnie.

3.1. Droga wodna Berlin – Szczecin – Bałtyk

Zasadniczym elementem systemu turystyki wodnej tego obszaru jest oś drogi wodnej Berlin – Szczecin – Bałtyk. Oś tą można podzielić na parę części.

3.1.1. Kanał Odra-Hawela

Droga wodna Hawela – Odra, której długość wynosi 101,6 km, łączy wody Berlina z Morzem Bałtyckim. Naturalny bieg rzeki Haweli kończy się w Oranienburgu i opuszcza przed jeziorem Lehnitzsee drogę wodną w kierunku północnym. Za śluzą Lehnitz droga wodna Hawela – Odra staje się sztucznym kanałem Odra – Hawela, której dzisiejsza trasa datuje się od 1914 roku.

Między śluzą Zerpen a Liepe kanał Finow przebiega równolegle do kanału Hawela – Odra. Jednym z najistotniejszych konstrukcji wyróżniających tą trasę jest śluza – podnośnia statków Niederfinow z różnicą wysokości 36 metrów. Kanał jest wykorzystywany w celach transportu towarów, ale także dla celów turystyki wodnej i sportu.

Jednostajny krajobraz kanału zmienia się w przelomie Odry między Niederfinow i Hohensaaten w piękny i zróżnicowany krajobraz przyrodniczy. Przy Hohensaaten można się dostać przez Śluzę Odrzańską do Odry lub przez Śluzę Zachodnią do drogi wodnej Hohensaaten – Friedrichsthal.

3.1.2. Kanał Finow

Kanał Finow powstał ok. 1620 i był pierwszym żeglownym połączeniem między Hawelą i Odrą. Dzisiejszy bieg kanału ustalono między 1743 a 1746, leży on na południe od dzisiejszej drogi wodnej Hawela – Odra.

Różnica 36 metrów pokonywana jest przez dwanaście śluz. Pdróż przez Kanał Finow jest atrakcyjniejsza turystycznie niż przez Kanał Odra – Hawela m.in. z powodu licznych śluz, ale również zabiera o wiele więcej czasu.

3.1.3. Rzeka Odra

Całkowita długość rzeki Odry wynosi 861 km. Poprzez Kanał Odra – Szprewa oraz drogę wodną Hawela – Odra, rzeka jest połączona z zachodnioeuropejską siecią dróg wodnych. Rzeka Odra stanowi międzynarodową drogę transportową planowaną w ramach programu Odra 2006 do klasy żeglowności Va.

Między kilometrem 542,4 i 704,1 Odra stanowi granicę między Niemcami a Polską. Odcinek graniczny Odry jest jak dotąd mało przystosowany do sportów wodnych. Prawie nie ma tam przystani lub marin. Na polskim terenie kilka przystani znajduje się w północnym odcinku Odry Wschodniej, jak i na drodze wodnej Hohensaaten – Friedrichsthal oraz nad Odrą Zachodnią.

Przy Widuchowej Odra dzieli się na części: zachodnią i wschodnią, które połączone licznymi kanałami przepływają przez miasto Szczecin. W północno-wschodniej części miasta Odra

Wschodnia (Regalica) wpływa do Jeziora Dąbie, a dalej wspólnym nurtem z Odrą Zachodnią (Roztoka Odrzańska) do Zalewu Szczecińskiego.

3.1.4. Jezioro Dąbie

Jezioro Dąbie na obszarze miasta Szczecina położone jest na wschód od Odry i terenów portowych miasta. Połączone jest w wielu miejscach z Odrą i jest siedzibą większości mających opinię pewnych marin i przystani łodzi sportowych (na południowym wybrzeżu Małego Jeziora Dąbskiego). Tutaj można zamontować maszt lub wyklarować łódź do podróży w kierunku Morza Bałtyckiego. Aż do morza nie ma już mostów. Zarówno Duże jak i Małe Jezioro Dąbskie mają wody wykorzystywane rybacko i za wyjątkiem drogi wodnej oznaczonej bojami, istnieją trudności w swobodnym korzystaniu z wód, zwłaszcza przez większe jednostki pływające.

Od granicy portu w Szczecinie, ze względu na występowanie wewnętrznych wód morskich, od żeglarzy wymagana jest morska karta żeglarska.

3.1.5. Odra Zachodnia – obszar Śródozrza

Od rejonu Widuchowej, gdzie rzeka Odra rozwidła się na część wschodnią i zachodnią, granica państwowa biegnie wzdłuż Odry Zachodniej, aż za miejscowość Mescherin, gdzie odchodzi od rzeki na północny-zachód. Odra Zachodnia od południa wpływa do Szczecina i jego centrum. Po drodze poprzez liczne kanały Międzyozrza, w tym Kanał Odyńca z dotychczas istniejącym torem wioślarskim, ma połączenie z Odrą Wschodnią. Obszar śródmiejski położony nad Odrą Zachodnią stanowi ściśle centrum miasta wraz z historyczną lewobrzeżną częścią jak i portową prawobrzeżną. Ten obszar nazywany od niedawna Śródozrzem obejmuje m.in. Wyspę Grodzką, Łasztownię i Kępę Parnicką. Tutaj również występuje port morski.

Poniżej Trasy Zamkowej wody Odry Zachodniej stają się wewnętrznymi wodami morskimi, gdzie poprzez tor wodny do Portu Szczecin wpływają statki pełnomorskie. Głębokość toru wodnego wynosi od 10 – 12 m.

Na północy miasta wody Odry Zachodniej i jeziora Dąbie łączą się.

3.1.6. Zalew Szczeciński

Położony na północ od Szczecina akwen jest obszarem ujścia Odry. W granicach Niemiec części leży Mały, w części polskiej Duży Zalew. Zalew Szczeciński dzieli wschodnią część wyspy Uznam i zachodnią część wyspy Wolin na południu od lądu stałego. Z Bałtykiem połączony jest przez Pianę, Świnę i Dziwnę.

Główna droga wodna jest dobrze oznakowana bojami i oświetlona, a zatem można tam dobrze pływać za dnia i w nocy.

3.2. Projekty UE związane z drogą wodną Berlin – Szczecin - Bałtyk

W ramach programów funduszy strukturalnych Unii Europejskiej INTERREG IIC, elementami tej drogi wodnej interesowano się przy opracowywaniu projektów Baltic Bridge BSR i Waterfront Urban Development.

3.2.1. BALTIC BRIDGE – Transregional structural concepts for a Baltic subregion Berlin – Szczecin – Skania

„Baltic Bridge – Transregionalne Strukturalne Koncepcje dla Bałtyckiego Subregionu: Berlin, Szczecin, Skania”

Zrealizowany w latach 1999-2001, gdzie partnerami byli:

- **Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg (GL)** - (Połączony Wydział Planowania) - jako Lead Partner;
- **Kommunalgemeinschaft Pomerania e.V.** (Związek komunalny Euroregionu Pomerania e.V.)
- **Städteband Nord-Ost**(Sieć Miast Północ -Wschód)
- **Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego**
- **Miasto Szczecin**
- **Region Skåne** (Skania)

W ramach czwartego pola działania tego projektu, analizowana była możliwość aktywizacji potencjału turystycznego poprzez kreowanie sieci turystycznych urządzeń. W orbicie zainteresowania miasta Szczecina znalazła się aktywizacja obszarów na osi turystycznej Berlin – Szczecin – Malmö.

Zaproponowane zostało utworzenie trzech centrów sportów i turystyki wodnej w Eberswalde (Niemcy), Szczecinie oraz Ystad (Szwecja), przy czym miasto Szczecin ze względu na najkorzystniejszy układ transportowy i obszarowy, powinno odgrywać rolę jednego z istotnych centrów turystyki wodnej Euroregionu Pomerania.

Analizowany był m.in. obszar jeziora Małe Dąbie, gdzie istnieje potrzeba realizacji silnego ośrodka turystyczno-rekreacyjnego, przy jednoczesnym zachowaniu uwarunkowań środowiska przyrodniczego.

W ramach działań związanych z rozwojem turystyki wodnej na obszarze wzdłuż osi Berlin – Szczecin – Malmö, firma niemiecka „Media Mare” z Berlina opracowała studium możliwości rozwoju turystyki wodnej na tym obszarze, z uwzględnieniem utworzenia trzech centrów informacji sportów i turystyki wodnej w Eberswalde (Niemcy), Szczecinie oraz Ystad (Szwecja). Strona polska uczestniczyła w tym opracowaniu na zasadzie własnego wkładu pracy (dostarczanie i przetwarzanie danych dotyczących istniejącej bazy turystyki wodnej).

Jednym z wniosków tego opracowania jest potrzeba tworzenia przystani jachtowych lub możliwości kotwicowania przy nabrzeżach zachodnich Odry na wysokości Podzamcza i Wałów Chrobrego (ścisłego centrum miasta), jako jednego z zasadniczych czynników aktywizacji turystycznej tego obszaru.

Wyniki tych prac zaprezentowane były na warsztatach projektowych Baltic Bridge w dniu 25 kwietnia 2001 roku w Szczecinie.

3.2.2. WATERFRONT Urban Development – a network of cities in the Baltic Sea Region (Rozwój Stref Nadwodnych – sieć miast w Regionie Morza Bałtyckiego)

Analizami aktywizacji rejonu Śródozdrza, a szczególnie Łasztowni zajmował się projekt WATERFRONT Urban Development – a network of cities in the Baltic Sea Region (Rozwój Stref Nadwodnych – sieć miast w Regionie Morza Bałtyckiego). Realizowany w roku 2000 przez kilkanaście miast Rejonu Morza Bałtyckiego, w tym miasto Szczecin.

Część projektu Waterfront, realizowana przez miasto Szczecin, obejmowała analizy uwarunkowań funkcjonalnych oraz środowiska naturalnego i kulturowego obszaru Łasztowni. W projekcie przedstawione zostały wizje rozwojowe tego terenu z uwzględnieniem dostępu do akwenów wodnych i funkcjonowania w sąsiedztwie portu morskiego.

Z pięciu wizji rozwojowych analizowanego obszaru utworzona została kompilacja, która określała zasadnicze funkcje terenu, powiązania infrastruktury technicznej oraz orientacyjne koszty przekształceń.

We wnioskach preferowane są rozwiązania związane z funkcją usług nauki, kultury i rozrywki. Eksponowane jest silne powiązanie funkcji sportu i turystyki wodnej z rozwiązaniami w głębi lądu.

Istotną trudność przy realizacji tego projektu stanowi układ własnościowy nieruchomości na analizowanym obszarze, ponieważ zaledwie 10% terenu (w tym głównie ciągi komunikacyjne) to komunalny zasób miasta Szczecina.

Pozostali użytkownicy gruntów umiejscowieni na gruntach Skarbu Państwa i posiadają je w wieczystym użytkowaniu lub zarządzie.

Funkcjonują oni w granicach portu morskiego lub w powiązaniu z nim, stąd zmiana funkcji lub charakteru zagospodarowania tego terenu wiąże się z radykalną zmianą funkcji firmy lub przeniesienia działalności w inne miejsce.

Determinacja miasta w rewaloryzacji terenów przywodnych rejonu centrum, a także rozwoju turystyki wodnej w rejonie jeziora Małe Dąbie, wyraża się również w uczestnictwie miasta Szczecina, w aktualnie realizowanych projektach UE takich jak:

- Baltic +, gdzie w ramach tworzonej sieci miast, analizowane są m.in. możliwości rozwoju międzygminnych powiązań turystycznych, w tym turystyki wodnej;
- Intermetrex, gdzie poruszane są problemy planowania rozwoju terenów zurbanizowanych, także w aspekcie turystyki i rekreacji;
- (w realizowanym tu projekcie) ABC – Alians Miast Bałtyckich, gdzie analizowane są m.in. zagadnienia rozwoju terenów przybrzeżnych.

Działania powyższe odzwierciedlane będą również w przygotowywanych projektach UE, gdzie miasto Szczecin zamierza uczestniczyć. Są to:

- projekt Waterfront 2, gdzie porównane zostaną problemy i doświadczenia w zakresie rewitalizacji terenów przywodnych w różnych miastach Rejonu Morza Bałtyckiego, przy czym zainteresowanie miasta Szczecina w tym zakresie obejmuje oprócz Łasztowni, także obszar Kępy Parnickiej (innej części Śródozdrza);
- (w ramach kontynuacji) projekt ABC – Alians Miast Bałtyckich, gdzie rozwijane powinny być zagadnienia współpracy transgranicznej i gmin sąsiednich w procesie planowania i zagospodarowania terenów przybrzeżnych.

4. Analiza uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych obszarów przywodnych Szczecina

Na odcinku między Oderbergiem a Szczecinem prawie nie ma ofert serwisu wodno-turystycznego. Przyrodnicze warunki np. błonia po niemieckiej stronie, czynniki administracyjne (Park Przyrody Doliny Dolnej Odry), peryferyjne położenie w okolicy granicy między Niemcami a Polską i polityczne warunki ramowe (zakaz zawijania po Polskiej stronie) hamowały do tej pory rozbudowę infrastruktury dla turystyki wodnej. Możliwości zawinięcia istnieją tylko niekiedy na drodze wodnej Friedrichsthal i są źle oznakowane. Z wyjątkiem mariny w Schwedt na odcinku 89,4 km (Droga wodna Friedrichsthal i Odra Zachodnia) lub 76,4 (Odra Wschodnia) nie ma prawie punktów serwisowych dla turystyki wodnej. Z tych powodów trudno w najbliższej przyszłości liczyć na radykalne polepszenie sytuacji.

Region Dolnej Odry będzie w dalszym ciągu mieć wizerunek „regionu tranzytowego”, chyba, że nastąpią istotne zmiany w infrastrukturze turystyki wodnej. Obecnie jednak tracone są potencjalne dochody z tej dziedziny.

Szczecińskie porty i mariny położone są w południowej części Jeziora Dąbie, ale jakość urządzeń, szacowana jest jako niższa niż np. w portach i marinach niemieckich i szwedzkich. Turyści wodni, którzy z Berlina i Brandenburgii płyną w kierunku Morza Bałtyckiego, a jest to większość podróżujących kanałem Odra – Hawela, przepływają Odrą przez Szczecin. W związku z tym, że miasto położone jest w pięknej okolicy o nieskażonej przyrodzie, potencjalnie oferuje wystarczające możliwości zaopatrzenia i różnorodne atrakcje turystyczne.

Ze Szczecina drogę można kontynuować dalej przez Odrę, Zalew Szczeciński i Pianę lub Świnę do Morza Bałtyckiego. Po drodze do polskiego Bałtyku obok marin w Szczecinie warte wymienienia są jeszcze tylko trzy dalsze porty: Trzebież, Świnoujście i Kamień.

Miasto Szczecin ze swoimi ponad 400.000 mieszkańców jest stolicą Województwa Zachodniopomorskiego, a równocześnie jednym z największych polskich portów morskich. Posiada rozwiniętą choć dalece jeszcze nie wystarczającą bazę sportów i turystyki wodnej.

4.1. Miejsca postojowe w mieście

Mariny na obszarze miasta Szczecina mają opinię bezpiecznych i dobrze wyposażonych i są wykorzystywane jako obowiązkowe miejsca noclegowe przez turystów wodnych zatrzymujących się po drodze z niemieckich wód śródlądowych do Morza Bałtyckiego.

Informacje szczegółowe to:

- możliwość zatrzymania przy Pomorzanach (km 32,5);
- przy km 33,5 odgałęzienie Parnicy i połączenie z Regalicą (dla łodzi sportowych) jednak nie jest polecane, gdyż jest to teren przemysłowy i droga wodna jest mocno zwężona;
- przez Kanał Grabowski (Odra zagrodzona) osiąga się odnogę Święta (połączenie z Wielkim Jeziorom Dąbskim), gdzie na brzegu północnym istnieje naturalny port **Marina Wyspa Dębina**;
- **marina Gocław (port jachtowy Interster)** na Gocławiu nad Odrą oddalony o 7 km od centrum Szczecina, serwis: 15 miejsc postojowych, woda, prąd, WC, prysznic, osprzęt, warsztat naprawy silników, stacja paliw (diesel, benzyna), wyciągarka, środki spożywcze, dźwig, gastronomia, noclegi (hotel koło mariny), dojazd tramwajem do centrum miasta Szczecina i **stoczni jachtowej im. Teligi** (km 59,6);

- przy km 737,9 oddziela się Dąbska Struga od Regalicy (przy wejściu od lewej strony znajduje się mielizna) i prowadzi do Małego lub Dużego Jeziora Dąbskiego (w jeziorze stoją liczne sieci stałe, aż do bezpośredniego sąsiedztwa toru wodnego), na południowym brzegu Małego Jeziora Dąbskiego znajdują się największe mariny Szczecina, które oceniane są jako w dużym stopniu bezpieczne i połączone są z centrum miasta liniami autobusowymi – tu można też wyklarować łódź do podróży do Morza Bałtyckiego, lub położyć maszt do podróży wzdłuż rzeki – aż do Bałtyku nie ma stałych mostów;
- **Marina Pogoń**, serwis: miejsca postojowe, prąd, woda, prysznic, WC, usuwania śmieci, serwis naprawczy, stacja paliw, zaopatrzenie, poczta, naprawa żagli, silników, dźwig, lekarz w miejscowości 300 m – 1 km;
- **Marina Marco**, serwis: prąd i woda na brzegu, WC, prysznic, naprawa żagli, dźwig do stawiania masztu, wyciągarka, naprawy w sąsiednich marinach, zaopatrzenie i tankowanie w miejscowości;
- **Marina Pałac Młodzieży**, serwis: prąd, woda, WC, prysznic, dźwig, wyciągarka, zaopatrzenie w środki spożywcze w kiosku lub w mieście, naprawy i osprzęt w Marina Marco, pole namiotowe i domki campingowe, tankowanie w miejscowości lub Marina Marco, naprawa żagli, warsztat stoczniowy;
- **Marina Polaris Center**, serwis: woda i prąd na brzegu, WC, prysznic, restauracja, dźwig (statek i maszt), usuwanie śmieci, zakład stoczniowy, naprawy i usuwanie starego oleju, naprawa żagli w Akademickim Związku Żeglarskim, zaopatrzenie w środki spożywcze w supermarkecie w mieście, tankowanie odległość 2 km;
- przy km 741,6 Regalica wpływa do Dużego Jeziora Dąbskiego;
- w Lubczynie na zachodnim brzegu Dużego Jeziora Dąbskiego istnieje możliwość zatrzymania się w **Komunalnym Porcie i Centrum Żeglarskim** (mały port dla jednostek o zanurzeniu < 1,65 m), serwis: woda, prąd, prysznic i WC w kąpielisku miejskim albo w Centrum Żeglarskim, dźwig statkowy, środki spożywcze w miejscowości, tankowanie oddalone 10 km.

W śródmieściu Szczecina jeszcze praktycznie nie ma możliwości zatrzymania się łodzi sportowych, również na krótkie postoje. Poniżej centralnie położonych Wałów Chrobrego istnieje możliwość zatrzymania się Śródlądowych statków wycieczkowych i statków morskich. Nie ma miejsc dla mniejszych, prywatnych łodzi.

Szczecin jest właścicielem części nieruchomości od strony brzegu i na Wyspie Grodzkiej położonej naprzeciwko Wałów Chrobrego. Wody zarządzane są przez organy państwowe. Obszary portowe w mieście znajdują się również w Skarbie Państwa. Planowanie i budowa miejsc postojowych lub mariny w centrum Szczecina powinno koncentrować się, na nieruchomościach będących w posiadaniu miasta. Chociaż miasto obecnie praktycznie nie ma prawa planowania na terenach zamkniętych, to stworzenie miejsca postojowego jest zasadniczo problemem technicznym, a nie planistyczno-prawnym.

Z punktu widzenia rozwoju turystyki wodnej w mieście Szczecinie jest niezbędne stworzenie możliwości postojowych w śródmieściu lub poblizu, ponieważ mało kto chciałby zrezygnować ze zwiedzenia np. Starego Miasta, jeśli przybył w ten rejon łodzią?

4.2. Potencjał rozwoju sportów i turystyki wodnej

Szczecin ma duży potencjał rozwoju sportów i turystyki wodnej. Położenie Szczecina nad Odrą, osią łączącą z Morzem Bałtyckim i bogate w wodę, piękne krajobrazowo otoczenie miasta stwarza idealne warunki dla kajakarzy, wioślarzy, żeglarzy, windsurferów i właścicieli łodzi motorowych. Przy tym możliwości marin i przystani Szczecina nie są jeszcze wykorzystane całkowicie. Istnieją miejsca nadające się na rozbudowę marin na południowym brzegu jeziora Małe Dąbie.

Ważne jest otwarcie miasta na wodę, włączenie sportów wodnych do obszernej koncepcji turystycznej. Do czasu akcesji Polski do Unii Europejskiej, ze względu na problemy związane z granicą, koncepcje rozwoju turystyki na obszarze miasta Szczecina koncentrowały się na turystyce lądowej, traktując turystykę wodną jako trudną do realizacji na tych obszarach. Szczegółowe badania istniejącej i koniecznej infrastruktury turystyki wodnej regionu nie zostały do tej pory przeprowadzone.

Teraz po wstąpieniu Polski do UE działania promocyjne, projekty rozwoju, a nawet duże imprezy, jak zlot największych okrętów żaglowych Tall's Ship Race, który ma się odbyć w Szczecinie w 2007 roku, są niezbędne jako podstawa tworzenia oraz wspierania rozwoju ośrodków turystyki i sportów wodnych.

Mimo piękna krajobrazu leżących na północ od Szczecina terenów wodnych Zalewu Szczecińskiego i polskiego Bałtyku, dotychczas większość wodniaków preferowała wody niemieckie. Powodem może być jeszcze problem wizerunku części polskiej – brak informacji, słabsza infrastruktura, mniej znane akweny. Polskie porty uznawane są jeszcze za mało bezpieczne, a ich standard za niższy niż niemieckich, korzystanie z nich połączone jest często z biurokratycznymi formalnościami.

Dodatkowo oferta od strony wody nie zawsze zintegrowana jest z ofertą lądową, o ile taka w ogóle istnieje. Jeżeli weźmie się pod uwagę, że turystyka wodna zyskała na znaczeniu dopiero po zmianach politycznych z początku lat dziewięćdziesiątych można stwierdzić, że niezagospodarowany jest tutaj duży potencjał gospodarczy.

4.3. Potencjalne obszary rozwoju turystyki wodnej w Szczecinie

Dla rozwoju tego rodzaju gospodarki jakim jest turystyka i rekreacja wodna niezbędne są odpowiednie warunki naturalne, atrakcyjność turystyczna akwenu i otoczenia, a także infrastruktura brzegowa i lądowa (np. powiązania komunikacyjne).

Mając na względzie powyższe elementy, na terenie miasta Szczecina wyłaniają się dwa obszary o dużym potencjale rozwoju turystyki wodnej.

Pierwszy dotyczy rejonu Śródmieścia, gdzie atrakcją jest historyczne centrum miasta wraz z siecią usług handlowych, gastronomicznych, hotelowych, ale także kultury i administracji, z doskonałym zapleczem komunikacyjnym miasta.

Preferowane jest tutaj wykreowanie centrum kultury, rozrywki, sportu czy też nauki, wykorzystujących dostęp do akwenów wodnych, poprzez budowę przystani lub marin.

Działania te wiążą się również z ograniczeniem funkcji portowych w bezpośrednim sąsiedztwie tego obszaru.

Drugi rejon związany jest z koncentracją turystyki i rekreacji wodnej na obszarze jeziora Małe Dąbie wraz z terenami przyległymi. Atrakcyjność turystyczna tego obszaru wiąże się z bliskością terenów nieskażonego środowiska naturalnego, a jednocześnie z punktu

widzenia funkcjonalnego, z praktycznie nieograniczonym dostępem do dużych akwenów wodnych (Jezioro Dąbie, Zalew Szczeciński, Morze Bałtyckie), rozbudowaną infrastrukturą przybrzeżną (mariny, przystanie i kotwicowiska) i potencjalnie dużą ofertą lądową.

Obszar ten poprzez bardzo dobre skomunikowanie (także drogą lotniczą) posiada ogromny potencjał rozwojowy zwłaszcza dla dużych jednostek jachtowych (z możliwością zimowania, napraw i serwisu), ale także rozwoju sportów wodnych (szczególnie jachtingu), przy możliwym powiązaniu terenów przybrzeżnych z usługami handlu, rozrywki i rekreacji.

Poprzez atrakcyjne ciągi piesze oraz rowerowe (w tym planowany przebieg międzynarodowej ścieżki rowerowej), a także turystyki konnej, obszar turystyczny wiąże dużo szerszy pas brzegowy obejmując również duże kompleksy leśne Puszczy Goleniowskiej.

W ramach opracowywanego projektu ABC – Alians Miast Bałtyckich, analizując możliwości rozwoju terenów przybrzeżnych, w aspekcie zarządzania miastami, transgranicznej turystyki wodnej oraz ochrony środowiska, wybrany został obszar Jeziora Małe Dąbie wraz z terenami przyjeziornymi, jako najbardziej adekwatny do ukazania tych problemów oraz możliwych rozwiązań.

Na tym przykładzie przybliżyć można metody planowania rozwoju dużych akwenów wodnych oraz terenów przybrzeżnych, w kontekście ich wykorzystania dla celów turystycznych i ochrony środowiska.

Tutaj również występują elementy wypracowywanej wspólnej koncepcji rozwoju turystyki wodnej w osi Berlin – Szczecin – Bałtyk, uwzględniające dotychczasowe doświadczenia z realizacji projektu Baltic Bridge.