



**BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA
w SZCZECINIE**

ul. Szymanowskiego 2, 71-416 Szczecin
tel. (0-prefix-91) 42 21 055, 42 45 739, fax 42 24 771
e-mail: bppm@um.szczecin.pl



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

**TOM - I
UWARUNKOWANIA**

Tekst "UWARUNKOWANIA" - załącznik nr 1
Do Uchwały Nr XVII/470/12
Rady Miasta Szczecin z dnia 26 marca 2012 r.





STRUKTURA DOKUMENTU Studium

1. *Studium* posiada formę kilkutomowego dokumentu wraz z mapami, które zawierają kolejno:

- **tom 0 – Merytoryczne i formalno-prawne ramy Studium** – zawiera wyciąg z dokumentów strategicznych gminy i regionu, ważnych dla prawidłowej oceny istniejących uwarunkowań rozwoju i problematyki zagospodarowania przestrzennego Szczecina; przedstawia cel, przebieg i metodę prac nad *Studium* oraz strukturę dokumentu; określa zakres obowiązywania Studium oraz zasady odczytywania zawartych w nim ustaleń, w tym także dla potrzeb badania zgodności miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego ze Studium.
- **tom I – Uwarunkowania** - zawiera ustalenia dotyczące zagospodarowania przestrzennego i rozwoju miasta, podjęte w dokumentach strategicznych i politycznych; określa i dokumentuje wszystkie elementy zagospodarowania przestrzeni i środowiska, które determinują rozwój miasta w sferach przestrzenno-ekologicznej, gospodarczej i społecznej; dopełnieniem i uszczegółowieniem treści informacyjnej tomu I Uwarunkowania są zestawienia tabelaryczne w tomie IV - Aneksy, informacje zawarte w opisach stanu istniejącego terenów planistycznych oraz rysunek Studium „Uwarunkowania”.
- **tom II – Kierunki** - zawiera ustalenia ogólne dotyczące kierunków zagospodarowania przestrzennego, w tym zachowania dotychczasowej struktury i planowanych zmian oraz standardy zagospodarowania i użytkowania terenów przeznaczonych dla wyodrębnionych funkcji; tom ten jest odpowiedzią na generalne wnioski i zidentyfikowane potrzeby mieszkańców oraz przedsiębiorców; uszczegółowieniem ustaleń są zapisy dotyczące konkretnych terenów planistycznych oraz rysunek Studium „Kierunki”.
- **tom III – Jednostki planistyczne** – zawiera charakterystyki stanu zainwestowania oraz podstawowe ustalenia szczegółowe dla jednostek planistycznych wyznaczonych na rysunku Studium; tom składa się z „kart jednostek planistycznych” mających formę tabel, w których dla każdej jednostki planistycznej podano symbol określający lokalizację na obszarze miasta (nazwa osiedla, nr jednostki), jej powierzchnię, uporządkowane tematycznie informacje o istniejącym stanie zagospodarowania i kierunkach planowanych do realizacji w przyszłości (w tym: kompozycja i zasady zabudowy, obsługa komunikacyjna, wyposażenie w infrastrukturę, ochrona przyrody oraz ochrona zabytków).
- **tom IV – Aneksy** - zawiera materiały uzupełniające do tomu I i II, dostarcza szczegółowych informacji, zawiera wykazy jednostek lub danych omawianych w poszczególnych rozdziałach Studium.

2. Integralną część dokumentu stanowią rysunki Studium będące załącznikami graficznymi do tomów 0, I, II i III:

Rysunek uwarunkowań	skala 1:10 000
Rysunek kierunków	skala 1:10 000



SPIS TREŚCI

STRUKTURA DOKUMENTU STUDIUM.....	2
I. SFERA PRZESTRZENNO-EKOLOGICZNA.....	6
I. 1. POŁOŻENIE	6
I. 2. ŚRODOWISKO I ZASOBY PRZYRODNICZE.....	6
I. 2. 1. WODY POWIERZCHNIOWE.....	6
I. 2. 2. OBSZARY PODMOKŁE I BAGIENNE.....	7
I. 2. 3. WODY PODZIEMNE	7
I. 2. 4. ZIELEŃ URZĄDZONA (KOMPONOWANA).....	8
I. 2. 5. LASY	9
I. 2. 6. GRUNTY ROLNE	11
I. 2. 7. FLORA I FAUNA.....	12
I. 2. 7. 1. FLORA.....	12
I. 2. 7. 2. FAUNA	12
I. 2. 8. KRAJOBRAZ GEOGRAFICZNY	13
I. 2. 9. ZAGROŻENIA GEOGENICZNE	13
I. 2. 9. 1. OSUWISKA	13
I. 2. 9. 2. OBSZARY POTENCJALNEGO ROZWOJU OSUWISK	14
I. 2. 10. ZASOBY ŻŁÓŻ KOPALIN, ICH WYKORZYSTANIE I OCHRONA.....	14
I. 2. 11. LOKALNE SYSTEMY I OBSZARY OCHRONY PRZYRODY	16
I. 2. 11. 1. SYSTEM OBSZARÓW CHRONIONYCH.....	16
I. 2. 11. 2. UŻYTKI EKOLOGICZNE I ZESPOŁY PRZYRODNICZO - KRAJOBRAZOWE	16
I. 2. 11. 3. LASY OCHRONNE	17
I. 2. 12. POWIĄZANIA ZE STRUKTURAMI PONADREGIONALNYCH SIECI OCHRONY PRZYRODY	17
I. 2. 12. 1. REGIONALNY I PONADREGIONALNY SYSTEM OBSZARÓW CHRONIONYCH	17
I. 2. 12. 2. PARKI KRAJOBRAZOWE.....	18
I. 2. 12. 3. EUROPEJSKA SIEĆ EKOLOGICZNA EECONET	19
I. 2. 12. 4. EUROPEJSKA SIEĆ EKOLOGICZNA NATURA 2000	20
I. 2. 12. 5. POWIĄZANIA FORMALNE STRUKTUR PRZYRODY CHRONIONEJ	20
I. 2. 12. 6. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE STRUKTUR PRZYRODY CHRONIONEJ.....	21
I. 2. 13. STAN CZYSTOŚCI RZEK.....	21
I. 2. 13. 1. RZEKI ODRA I PŁONIA	21
I. 2. 14. STAN CZYSTOŚCI JEZIOR.....	21
I. 2. 15. ZAGROŻENIA POWODZIOWE.....	22
I. 2. 16. STAN CZYSTOŚCI ATMOSFERY (PYŁY, GAZY, HAŁAS)	22
I. 3. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA.....	25
I. 3. 1. ZAOPATRZENIE W WODĘ	25
I. 3. 2. ODPROWADZANIE I OCZYSZCZANIE ŚCIEKÓW	27
I. 3. 3. ZAOPATRZENIE W GAZ	28
I. 3. 4. CIEPŁOWNICTWO	29
I. 3. 5. ELEKTROENERGETYKA.....	30
I. 3. 6. TELEKOMUNIKACJA.....	30
I. 3. 7. GOSPODARKA ODPADAMI.....	30
I. 4. TRANSPORT	31
I. 4. 1. INFRASTRUKTURA DROGOWA	31
I. 4. 2. PARKOWANIE.....	33
I. 4. 3. KOMUNIKACJA ROWEROWA.....	34



I. 4. 4. KOMUNIKACJA ZBIOROWA	35
I. 4. 5. TRANSPORT KOLEJOWY	36
I. 4. 6. TRANSPORT WODNY	38
I. 4. 7. PRZEWOZY ŚRÓDLĄDOWE	40
I. 4. 8. TRANSPORT MORSKI	41
I. 4. 9. PORT MORSKI	41
I. 5. STRUKTURA FUNKCJONALNO - PRZESTRZENNA	44
I. 5. 1. KRAJOBRAZ KULTUROWY, ZASÓB ZABYTKOWY I DOBRA KULTURY WSPÓŁCZESNEJ	44
I. 5. 2. ZABYTKOWE UKŁADY KRAJOBRAZOWE I ICH EKSPOZYCJA	46
I. 5. 3. RELIKTY OSADNICTWA PRADZIEJOWEGO I ŚREDNIOWIECZNEGO (STANOWISKA ARCHEOLOGICZNE)	47
I. 5. 4. ZABYTKI RUCHOME I WARTOŚCI NIEMATERIALNE	48
I. 5. 5. DOBRA KULTURY WSPÓŁCZESNEJ	48
I. 5. 6. PROCESY PRZEKSZTAŁCENŃ STRUKTURY FUNKCJONALNO – PRZESTRZENNEJ SZCZECINA	49
I. 5. 7. OPIS STRUKTURY FUNKCJONALNO–PRZESTRZENNEJ MIASTA	51
I. 5. 8. STRUKTURA UŻYTKOWANIA I WŁASNOŚCI GRUNTÓW	51
I. 5. 9. DZIELNICA ŚRÓDMIEŚCIE I MIĘDZYODRZE	53
I. 5. 10. DZIELNICA PÓŁNOC	53
I. 5. 11. DZIELNICA ZACHÓD	54
I. 5. 12. DZIELNICA PRAWOBRZEŻE	54
I. 5. 13. OBSZARY MIASTA O SZCZEGÓLNYM ZNACZENIU	55
I. 5. 14. MIEJSKIE OBSZARY REPREZENTACYJNE	55
I. 5. 15. PRZESTRZENIE PUBLICZNE LOKALNE – SUBCENTRA I KRYTERIA ICH IDENTYFIKACJI	57
I. 5. 16. TERENY ZDEWASTOWANE I ZAGROŻONE PATOLOGIĄ SPOŁECZNĄ	58
I. 6. MIESZKALNICTWO	58
<u>II. SFERA GOSPODARCZA</u>	<u>60</u>
II. 1. GOSPODARKA MORSKA	60
II. 2. TURYSTYKA	60
II. 3. PODMIOTY GOSPODARCZE	61
II. 4. PRZEMYSŁ	62
II. 5. BUDOWNICTWO	63
II. 6. HANDEL I USŁUGI	63
II. 7. RZEMIOSŁO	65
II. 8. USŁUGI KOMERCYJNE W OTOCZENIU BIZNESU	65
II. 9. SFERA BADAŃ I ROZWOJU - OŚRODKI BADAWCZO-ROZWOJOWE	66
<u>III. SFERA SPOŁECZNA</u>	<u>66</u>
III. 1. DEMOGRAFIA	66
III. 1. 1. STRUKTURA DEMOGRAFICZNA	66
III. 1. 2. MIGRACJE, PRZYROST NATURALNY	67
III. 1. 3. PROGNOZA ZMIAN POTENCJAŁU LUDNOŚCIOWEGO SZCZECINA	68
III. 2. KULTURA	71
III. 2. 1. PLACÓWKI I INSTYTUCJE KULTURALNE	71
III. 2. 2. DZIAŁALNOŚĆ KULTURALNA	71
III. 3. ADMINISTRACJA	72
III. 3. 1. OBSZAR METROPOLITALNY SZCZECINA	72
III. 4. SPORT MASOWY I REKREACJA	73



III. 4. 1. ROLA MIASTA W ROZWOJU SPORTU I REKREACJI	73
III. 4. 2. OBIEKTY SPORTOWE	73
III. 4. 3. ŚCIEŻKI ROWEROWE	73
III. 5. EDUKACJA I OŚWIATA	74
III. 5. 1. SYSTEM EDUKACJI I OŚWIATY	74
III. 5. 2. PRZEDSZKOŁA.....	74
III. 5. 3. SZKOŁY PODSTAWOWE	74
III. 5. 4. GIMNAZJA.....	75
III. 5. 5. SZKOŁY PONADGIMNAZJALNE.....	75
III. 5. 6. SZKOLNICTWO WYŻSZE	76
III. 5. 7. JEDNOSTKI BADAWCZO–ROZWOJOWE.....	77
III. 5. 8. OŚRODKI I PLACÓWKI KSZTAŁCENIA SPECJALNEGO ORAZ OŚWIATOWO- WYCHOWAWCZE.....	77
III. 6. STAN PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO	78



I. SFERA PRZESTRZENNO-EKOLOGICZNA

I. 1. POŁOŻENIE

I. 1. 1. Szczecin położony jest w obrębie 5 różnych jednostek fizycznogeograficznych:

- Wzgórza Warszawskie,
- wysoczyzny morenowe Lewobrzeża,
- Dolina Odry,
- fragment Równiny Goleniowskiej,
- Góry Bukowe.

I. 1. 2. Szczecin posiada urozmaicone ukształtowanie terenu, przy przeciętnym wyniesieniu nad poziom morza wynoszącym ok. 25 m n.p.m. Do głównych form ukształtowania powierzchni terenu należą Góry Bukowe i Wzgórza Warszawskie oraz Dolina Dolnej Odry. Najwyższym wzniesieniem w granicach miasta jest Wielecka Góra – 131 m n.p.m. (Wzgórza Warszawskie), poza granicami miasta – Bukowiec – 147 m n.p.m. (Góry Bukowe).

Najniższym położonym terenem w Szczecinie 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.).

I. 2. ŚRODOWISKO I ZASOBY PRZYRODNICZE

I. 2. 1. WODY POWIERZCHNIOWE

I. 2. 1. 1. Szczecin należy do miast o bogatej i urozmaiconej sieci wodnej oraz znacznej powierzchni gruntów pod wodami, które stanowią ok. 24 % powierzchni miasta, 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 w granicach miasta jest rzeka Odra, kształtująca stosunki wodne na całym obszarze. Mniejszą powierzchnię posiadają zlewnie rzeki Płoni i Jeziora Dąbie.

I. 2. 1. 2. Odra płynie dwoma nurtami o niewielkim spadku: nurtem wschodnim - Odrą Wschodnią, od Widuchowej i na terenie Miasta zwaną Regalicą (o średniej głębokości ok. 7 m i szerokości ok. 160 m, na odcinku od Widuchowej do Jeziora Dąbie) i zachodnim - Odrą Zachodnią (o głębokości od 5 do 10 m i szerokości od 140 do 200 m poniżej Widuchowej). Oba nurty łączą liczne kanały i odnogi, w których przepływ wody jest bliski zeru. Kończąc swój bieg Odra wpada do Zlewiska Przymorskiego utworzonego przez duży zespół wodny: Roztokę Odrzańską i Zalew Szczeciński.

I. 2. 1. 3. Dolna Odra znajduje się w zasięgu tzw. cofki¹ z Zalewu Szczecińskiego, polegającej na przepływie wód w górę rzeki, w ich warstwie powierzchniowej. Poniżej Mostu Długiego na Odrze Zachodniej głębokość rzeki jest sztucznie utrzymywana w celu zachowania drożności toru wodnego Szczecin – Świnoujście, niezbędnej dla utrzymania żeglugi statków morskich na obszarze tzw. morskich wód wewnętrznych.

¹Zjawisko piętrzenia się wód powodowane silnym wiatrem wiejącym w kierunku przeciwnym do kierunku spływu wód; zjawisko to jest szczególnie niebezpieczne w okresie wiosennym, w którym nałożenie się tzw. cofki na utrudnienia w odprowadzaniu kry, wynikające z niewielkiej głębokości akwenu, mogą stać się przyczyną groźnych powodzi.



I. 2. 1. 4. Z ekologicznego i społecznego punktu widzenia wszystkie ciek i kanały 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 występujących w granicach miasta.

I. 2. 1. 5. Wody powierzchniowe, ze względu na ich wartość biologiczną, a także atrakcyjność krajobrazową i rekreacyjno-sportową dla mieszkańców i turystów, należy zaliczyć do zasobów wymagających szczególnej ochrony.

Tab. 1. Ważniejsze ciek i kanały i zbiorniki wodne

<i>Ciek i wodne</i> ²	<i>Długość [km]</i>	<i>Kanały</i>	<i>Zbiorniki wód stojących</i>
Bukowa	14,2 km	Przeznica	Jeziro Dąbie
Osówka	12,6 km	Kanał Żeglarski	Jeziro Głębokie
Grzęziniec	5,5 km	Skońnica	Jeziro Głuszc
Grzybnica	5,5 km	Parnica	Jeziro Goplany
Glinianka	5,5 km	Przekop Parnicki	Jeziro Portowe
Przęsocińska Struga	5,5 km	Kanał Grodzki	Jeziro Rusałka
Skolwinka	5,1 km	Kanał Grabowski	Jeziro Słoneczne
Płonia	17,7 km	Kanał Klucki	Jeziro Szmardowe
Chełszcząca	9,8 km	Kanał Wrocławski	Staw Cysterski
Niedźwiedzianka	7,8 km	Kanał Dębicki,	Stawy Bliźniaki
Rudzianka	7,8 km	Przekop Mieleński	Staw Brodowski
Chojnówka	7,0 km	Duńcyca	Staw Kijewski
			Staw Kupały
			Stawy Potorfowe
			Syrenie Stawy
			Staw Uroczyisko

I. 2. 2. OBSZARY PODMOKŁE I BAGIENNE

I. 2. 2. 1. Występowanie znacznych obszarowo terenów podmokłych i bagiennych wynika z ukształtowania terenu, warunków gruntowo-wodnych, obecności cieków i zjawisk powodziowych. Część z nich to pozostałości po dawnych zbiornikach i oczkach wodnych, a pozostałe to obszary położone w dolinie Odry i wokół Jez. Dąbie oraz wzdłuż cieków.

I. 2. 2. 2. Do najcenniejszych obszarów bagiennych i podmokłych należy zaliczyć ciąg wysp rozdzielających Odrę od Jeziora Dąbskiego, północno-wschodnie tereny Skolwina, fragmenty nabrzeży pomiędzy Stołczynem a Skolwinem, łąki w Rokicinach nad Jez. Dąbie i znaczne obszary wysp Międzyodrza.

I. 2. 2. 3. Pełnią one ważną rolę retencyjną, zmniejszając zagrożenie związane z gwałtownymi wezbrzeniami wód w ciekach. Obszary te charakteryzuje okresowe podtapianie, są one siedliskami cennych gatunków flory i fauny, w tym także gatunków objętych ścisłą ochroną, jak np. orzeł bielik.

I. 2. 3. WODY PODZIEMNE

I. 2. 3. 1. System wodonośny miasta Szczecina tworzą zasoby odnawialne i zasoby dyspozycyjne rejonów zasobowych w zlewni: Zalewu Szczecińskiego, rzeki Odry, rzeki Gunicy, rzeki Kalicy – Tywy, rzeki Płoni, rzeki Iny i Międzyodrza.

² Całkowita długość ok. 60 km - lewobrzeże i ok. 53 km prawobrzeże



I. 2. 3. 2. W przekroju czwartorzędowego piętra wodonośnego wydzielone zostały trzy główne użytkowe poziomy wodonośne: I - o głębokości od kilku metrów do 25, a nawet 40 m, II – międzyglinowy górny o miąższości od kilku do 20 m i III – o miąższości od kilku do 50 m. System wodonośny piętra czwartorzędowego charakteryzuje się zmiennością i urozmaiceniem form występowania w strukturach hydrogeologicznych, wynikłych z budowy geologicznej oraz zasilania i drenażu wód.

I. 2. 3. 3. Użytkowe poziomy wód słodkich na obszarze Głównych Zasobów Wód Podziemnych (GZWP) występują w utworach czwartorzędowych od głębokości 100 do 160 m p.p.t., w którym wyodrębniono zbiornik GZWP 122 „Dolina kopalna Szczecin”, o powierzchni ok. 132 km². Na obszarze GZWP 122 wydzielono obszar najwyższej ochrony (ONO) o powierzchni ok. 2,3 km² i obszar wysokiej ochrony (OWO) o powierzchni ok. 27,2 km². Obejmują one rynnę glacialną Tanowo – Pilchowo – Szczecin, będącą strefą zasilania II poziomu międzyglinowego górnego zbiornika. Bazę drenażu dla wód zbiornika stanowią Zalew Szczeciński oraz Dolina Odry. Obszary zasilania zbiornika położone są w zachodniej części Niziny Szczecińskiej. Zasoby dyspozycyjne dla obszaru zbiornika wynoszą: w rejonie B (zlewnia rzeki Gunicy): 12 016 m³/d i w rejonie C (zlewnia rzeki Odry): 23 796 m³/d.

I. 2. 3. 4. Wody podziemne w utworach czwartorzędowych na wschód od Odry charakteryzują się przypowierzchniowym poziomem wodonośnym, który budują osady rzeczne piaszczyste, w spągu piaszczysto-żwirowe o miąższości 20 – 30 m. Zwierciadło swobodne występuje na głębokości od 1,0 m p.p.t. do około 6,0 m p.p.t. Poziom ten występuje bez izolacji, co stwarza dogodne warunki zasilania, ale brak izolacji powoduje, że jest narażony na skażenie antropogeniczne. Uzyskuje się tu wydajność od 30 m³/h do 120 m³/h. Korzystają z niego wszystkie lokalne wodociągi i wodociągi przemysłowe znajdujące się w obszarze równiny Goleniowskiej.

I. 2. 3. 5. Rzędna poziomów wodonośnych struktury Wzgórz Bukowych waha się od 42,0 m p.p.t. do 115,0 m n.p.m. Lokalne poziomy wód podziemnych w strukturze Wzgórz Bukowych zasilają głęboki poziom wodonośny nawiercony w Kołowie na rzędnej 42,0 m n.p.m.

I. 2. 3. 6. Wyniki analiz chemicznych obszaru Międzyodrza dokumentują wyjątkowo niekorzystną jakość wód podziemnych w utworach doliny pomiędzy Odrą Zachodnią i Wschodnią. Wody podziemne w tych osadach dolinnych nie spełniają wymogów III klasy czystości. W rejonie między Odrą Wschodnią a krawędzią wysoczyzny morenowej na tarasie nadzalewowym i częściowo na tarasie zalewowym występują wody o lepszej jakości niż w obszarze Międzyodrza. Z tego względu obszar został określony jako użytkowy poziom wodonośny. Biorąc pod uwagę czynniki uniemożliwiające eksploatację wód Międzyodrza uznano, że jest to obszar pozbawiony użytkowego poziomu wodonośnego.

I. 2. 3. 7. Z badań wykonanych w latach 1995 – 1997 wynika, że wody gruntowe Szczecina należą do II i III klasy jakości. Wody poziomu II zakwalifikowane są do II klasy. W wodach tych stwierdza się podwyższone stężenia żelaza, manganu i fosforanów. Natomiast jakość wód poziomu III powoli pogarsza się pod wpływem zanieczyszczenia będącego wynikiem antropopresji na środowisko naturalne, powodującej zmiany w ekosystemach. Obserwuje się wzrost zanieczyszczenia wód chlorkami, związkami azotu i fosforu.

I. 2. 4. ZIELEŃ URZĄDZONA (KOMPONOWANA)

I. 2. 4. 1. Na terenie Szczecina występują duże skupiska zieleni w postaci parków, cmentarzy, zieleńców, skwerów i zieleni ulicznej. Ogólna powierzchnia terenów zieleni miejskiej wynosi 530,47 ha. Największą powierzchnię zajmują parki spacerowo-wypoczynkowe.



I. 2. 4. 2. W Szczecinie znajduje się 16 parków o łącznej powierzchni 142,5 ha. Do największych parków należą:

- Park Kasprowicza (o powierzchni 27,03 ha) położony na wzniesieniu i stoku Doliny Niemierzyńskiej ze sztucznie utworzonym jeziorkiem Rusalką, jest to największy i najpopularniejszy park w Szczecinie,
- Park Żeromskiego (o powierzchni 21,97 ha), drugi pod względem wielkości, powstał na terenach zlikwidowanych cmentarzy na początku XX wieku.

Pozostałe parki to:

- Park Dendrologiczny im. prof. St. Kownasa,
- Park Brodowski,
- Park Andersa,
- Park Powstańców,
- Park Arkoński,
- Park Noakowskiego,
- Park Jasne Błonia,
- Park przy ul. Niemierzyńskiej,
- Park przy ul. Goleniowskiej,
- Park przy ul. Jasnej,
- Park przy Stawie Brodowskim,
- Park przy ul. Sądzieckiej,
- Park przy ul. Przodowników Pracy,
- Park im. Stanisława Nadratowskiego.

I. 2. 4. 3. Dużym i ciekawym skupiskiem zieleni są cmentarze o ogólnej powierzchni 193,87 ha (w tym cmentarze czynne - 179,41 ha). W Szczecinie znajduje się łącznie 21 cmentarzy, w tym 5 czynnych i jeden w budowie:

- Cmentarz Centralny,
- Cmentarz na terenie os. Wielgowo,
- Cmentarz na terenie os. Zdroje,
- Cmentarz na terenie os. Dąbie,
- Cmentarz na terenie os. Płonia.
- w budowie cmentarz przy ul. Bronowickiej na Gumieńcach.

I. 2. 4. 4. W granicach miasta znajduje się też wiele mniejszych terenów zieleni, do których należą: nieczynne cmentarze wyznaniowe, cmentarze wiejskie, zieleńce miejskie i prywatne, w tym zieleń przy budynkach użyteczności publicznej, bulwary i promenady. W mieście istnieje 90 zieleńców o łącznej powierzchni 55,2 ha. Największe z nich zlokalizowane są przy ulicach: Jana z Kolna/Teatr Polski, Boryny, Spółdzielczej, Chopina/Krasińskiego, Obotryckiej, Ojca Bejzyna, Wałach Chrobrego, Promenadzie Leszczyńskiego oraz na Placu im. Janiny Szczerskiej i Placu Słowiańskim.

I. 2. 4. 5. Zieleń uliczna zajmuje 138,9 ha. Są to tereny zieleni towarzyszącej komunikacji miejskiej, głównie pasy trawników, z nasadzeniami krzewów i drzew wzdłuż jezdni i chodników.

I. 2. 5. LASY

I. 2. 5. 1. Lasy w granicach miasta Szczecina, o łącznej powierzchni ok. 5 056 ha, położone są na obszarach przygranicznych, głównie w północnej, południowej i południowo-wschodniej części miasta.



I. 2. 5. 2. Lasy Państwowe zajmują powierzchnię ok. 2 716 ha, i wchodzi w skład trzech nadleśnictw:

- Nadleśnictwo Trzebież (828,71 ha pow. ogólnej, w tym 654,82 ha pow. leśnej),
- Nadleśnictwo Kliniska (658,03 ha pow. ogólnej, w tym 633,33 ha pow. leśnej),
- Nadleśnictwo Gryfino (1 229,29 ha pow. ogólnej, w tym 1 098 ha pow. leśnej).

I. 2. 5. 3. W drzewostanach będących pod zarządem Lasów Państwowych dominuje sosna (42,2%) i olsza (40,6%), a następnie dąb (5,3%) i topola (5,1%) oraz buk (2,9%), brzoza (2,1%), robinia (1,4%). Udział takich gatunków jak: jesion, kasztanowiec, wierzba i świerk wynosi po 0,1%.

I. 2. 5. 4. Lasy Miejskie zajmują ogólną powierzchnię ok. 2 764 ha. Są one częścią trzech puszczy położonych w dolnym biegu Odry. Lasy po zachodniej stronie Odry znajdują się w rejonie Puszczy Wkrzańskiej, południowo-wschodnia część związana jest z Puszcza Bukową, natomiast od wschodu i północnego-wschodu są częścią Puszczy Goleniowskiej.

I. 2. 5. 5. Obszar Lasów Miejskich podzielony jest na dwa leśnictwa:

- Leśnictwo Głębokie, o powierzchni 1 735,27 ha, obejmujące swym zasięgiem lasy położone po zachodniej stronie Odry,
- Leśnictwo Dąbie, o powierzchni 1 044,90 ha, obejmujące lasy położone po wschodniej stronie Odry.

I. 2. 5. 6. W skład Lasów Miejskich wchodzi 13 kompleksów leśnych zwanych uroczyskami (potocznie część z nich nazywana jest parkami leśnymi). Największe uroczyska to: Las Arkoński (976,90 ha), Dąbie (465,56 ha), Głębokie (351,77 ha), Mścięcino (281,46 ha), Zdroje (151,03 ha). Pozostałe zajmują powierzchnię od kilku do kilkudziesięciu hektarów. Są to: Płonia (58,89 ha), Kupały (51,64 ha), Wielgowo (38,97 ha), Bukowe (32,42 ha), Jezierzycy (24,69 ha), Klęskowo (23,39 ha), Trzech Strumieni (23,07), Skolwin (2,86 ha).

I. 2. 5. 7. Na terenie Lasów Miejskich dominują siedliska leśne zajmujące łącznie ponad 76% powierzchni leśnej, przy czym najczęściej spotykane jest siedlisko lasu mieszanego świeżego (LMśw, ponad 41% pow.). Zajmujące nieco ponad 23% powierzchni siedliska borowe najczęściej występują w leśnictwie Dąbie. Stosunkowo dużą powierzchnię zajmują olsy (ponad 5% pow.). Głównym gatunkiem lasotwórczym jest sosna, która tworzy drzewostany na ponad 51% powierzchni leśnej. Drugim, co do częstości występowania gatunkiem jest dąb zajmujący 15% powierzchni i kolejno olsza (10,7%) oraz buk (9%). Pozostałe gatunki zajmujące od 1,3% do 3,4% to: brzoza, robinia, modrzew, świerk i grab.

I. 2. 5. 8. Nieznaczna część lasów mieszczących się w granicach administracyjnych miasta jest własnością osób fizycznych i prawnych (lasy prywatne o pow. ok. 73 ha).

I. 2. 5. 9. Na obszarach leśnych można spotkać gatunki roślin objętych ochroną ścisłą: gnieźnik leśny, jarzab szwedzki, kruszczyk szerokolistny, listeria jajowata, paprotka zwyczajna, pióropusznik strusi, przylaszczka pospolita, rokitnik zwyczajny, sasanka łąkowa, śnieżyczka przebiśnieg, wiciokrzew pomorski, widłak goździsty.

I. 2. 5. 10. Występują tu także gatunki roślin objęte ochroną częściową: bluszcz pospolity, barwinek pospolity, kalina koralowa, kocanka piaskowa, konwalia majowa, kruszyna pospolita, porzeczka czarna, pierwiosnek lekarski, marzanka wonna, turówka wonna.

I. 2. 5. 11. W granicach miasta występuje środowisko mikoflory. Szczególnie bogate jest ono na obszarach leśnych. Obejmuje około 320 gatunków, z czego ochroną ścisłą objętych jest 9 gatunków: (piestrzyca kędzierzawa, piestrzyca zatokowata, smardz jadalny, mitrówka półwolna, flagowiec olbrzymi, purchawica olbrzymia, sromotnik bezwstydy, żagwica listkowata, szmaciak gałęzisty).

I. 2. 5. 12. W obrębie kompleksów leśnych znajdują się tereny cenne przyrodniczo, objęte ochroną prawną, m. in.: rezerwat przyrody „Zdroje”, pomniki przyrody, użytki ekologiczne i zespoły przyrodniczo-krajobrazowe.



I. 2. 5. 13. Lasy pełnią wiele ważnych funkcji:

- ze środowiskowego punktu widzenia, są łącznikiem pomiędzy Systemem Zieleni Miejskiej, a kompleksami leśnymi, korytarzami ekologicznymi i siedliskami o randze europejskiej, zapewniając utrzymanie bioróżnorodności i potencjał biologiczny pozwalający łagodzić skutki antropopresji,
- tworzą atrakcyjne warunki zamieszkiwania składając się na niepowtarzalny wizerunek Szczecina jako miasta zieleni – miasta ogrodu,
- stanowią zaplecze rekreacyjne i miejsca sobotnio-niedzielnego wypoczynku dla całej aglomeracji szczecińskiej,
- są bogatym źródłem wiedzy przyrodniczej dla szkół i uczelni szczecińskich, pełniąc tym samym ważną rolę w kształtowaniu postaw proekologicznych.

I. 2. 5. 14. Lasy, ze względu na znaczenie i funkcję w środowisku, podlegają specjalnej ochronie, a zmniejszanie ich powierzchni traktowane jest zawsze jako sytuacja wyjątkowa, wynikająca z ważnych uwarunkowań społecznych i gospodarczych.

I. 2. 5. 15. Podstawowym dokumentem gospodarki leśnej dla lasów będących w zarządzie Lasów Państwowych są plany urzędzenia lasu Nadleśnictw: Kliniska, Gryfino, Trzebież oraz Uproszczony Plan Urzędzenia Lasu Lasów Miejskich miasta Szczecina.

I. 2. 5. 16. Lasy Miejskie posiadają Uproszczony Plan Urzędzenia Lasu na lata 2002-2011, zatwierdzony przez wojewodę 17 lipca 2003 r. Jest to plan opracowywany dla wszystkich obszarów lasu, o powierzchni, co najmniej 10 ha, zawierający skrócony opis lasu i gruntów przeznaczonych do zalesienia oraz podstawowe zadania dotyczące gospodarki leśnej. Dokumentem sporządzanym dla lasów rozdrobionych, o powierzchni do 10 ha, niestanowiących własności Skarbu Państwa jest inwentaryzacja stanu lasów, która określa zadania z zakresu gospodarki leśnej.

I. 2. 5. 17. Lasy Państwowe, Lasy Miejskie oraz ośrodek Dydaktyczno Muzealny Świdwie wchodzi w skład Leśnego Kompleksu Promocyjnego (LKP) „Puszcze Szczecińskie” (Zarządzenie Nr 18 Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych z dnia 1. 07. 1996 r. w sprawie Leśnych Kompleksów Promocyjnych, z późniejszymi zmianami: Zarządzenie nr 63/2004 z dnia 14 października 2004r.), wcześniejsza nazwa LKP „Lasy Puszczy Bukowej i Goleniowskiej”. W lasach objętych LKP prowadzona jest promocja zrównoważonej gospodarki leśnej, ochrona zasobów przyrody oraz edukacja leśna społeczeństwa. LKP „Puszcze Szczecińskie” jest obszarem funkcjonalnym o znaczeniu ekologicznym, edukacyjnym i społecznym.

I. 2. 5. 18. Lasy stanowią ważną ostoję dla wielu chronionych i rzadko spotykanych gatunków grzybów roślin i zwierząt. Występują tu siedliska wymagające ochrony w obszarach Natura 2000, takie jak buczyny, grądy i łągi.

I. 2. 6. GRUNTY ROLNE

I. 2. 6. 1. Użytki rolne na terenie Szczecina zajmują ok. 21,56% i wynoszą 6 480 ha ogólnej powierzchni miasta. Tworzą je między innymi trzy większe kompleksy: Sadlińskie Łąki nad jeziorem Dąbie (ok. 580 ha), Rejon Skolwina (grunty orne o powierzchni ok. 160 ha) i Rejon Wielgowa (użytki zielone i grunty orne o powierzchni ok. 200 ha).

I. 2. 6. 2. Większość gleb zaliczana jest do IV i V klasy. Ustawowej ochronie podlegają gleby występujące na terenie miasta i użytkowane rolniczo klas III i IV. Rozwój miasta i intensyfikacja jego zabudowy, głównie mieszkaniowej, doprowadziła do praktycznego zaniku działalności rolniczej.



I. 2. 6. 3. Proces eliminacji produkcji rolnej na terenie miasta traktowany jest, jako naturalna konsekwencja nakładania się, z jednej strony postępującego w obszarach zurbanizowanych zanieczyszczenia gleb oraz trudności sprostania rosnącym wciąż wymaganiom w zakresie kontaminacji i stanu sanitarnego produktów rolnych, z drugiej zaś strony - odchodzenia od produkcji rolnej przez samych zainteresowanych, którzy z powodów ekonomicznych oczekują od gminy przekształcenia terenów rolniczych na tereny pod zabudowę, głównie mieszkaniową.

I. 2. 6. 4. Zgodnie z Art. 5b. przepisów ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz.U. z 2004 Nr 121, poz.1266 j.t.) nie stosuje się do gruntów rolnych stanowiących użytki rolne położonych w granicach administracyjnych miast.

I. 2. 7. FLORA I FAUNA

I. 2. 7. 1. Flora

I. 2. 7. 1. 1. Na podstawie analiz wykonanych dla potrzeb Studium, w tym opracowań ekofizjograficznych i problemowych opracowań do ekofizjografii oraz waloryzacji przyrodniczej Szczecina, na terenie miasta stwierdzono występowanie 86 gatunków roślin chronionych, z tego 74 gatunki podlegają ochronie ścisłej (9 gatunków grzybów, 9 gatunków naczyniowych roślin zarodnikowych, 10 gatunków drzew i krzewów, 46 gatunków ziół), a pozostałych 12 gatunków podlega ochronie częściowej. W grupie roślin chronionych jest 15 gatunków zawleczonych i zdziczałych, a aż 34 gatunki uznano za wymarłe. Do gatunków ginących zaliczono 90 taksonów, które są wymieniane w ogólnokrajowych i regionalnych Czerwonych Listach Roślin. Znaczną ich część należy uznać za zaginione. Do rzadko spotykanych zaliczono 37 gatunków, które proponuje się włączyć do regionalnej lub lokalnej Czerwonej Listy Roślin.

I. 2. 7. 1. 2. Informacje zawarte w tomie Uwarunkowania mają na celu pokazanie skali przestrzennej, bogactwa i różnorodności siedlisk i biotopów oraz wielości cennych gatunków, w tym wymarłych i zawleczonych. Na etapie sporządzania planu miejscowego podstawowym źródłem informacji o środowisku przyrodniczym są opracowania ekofizjograficzne i problemowe opracowania ekofizjograficzne, wizje lokalne oraz inne opracowania tematycznie powiązane z zagadnieniami ochrony przyrody.

I. 2. 7. 2. Fauna

I. 2. 7. 2. 1. Na podstawie analiz wykonanych dla potrzeb Studium, w tym opracowań ekofizjograficznych i problemowych opracowań do ekofizjografii oraz Waloryzacji przyrodniczej Szczecina stwierdzono osiedlenie się na terenie miasta wielu gatunków bezkręgowców i kręgowców. Spośród kręgowców obserwowano: 1 gatunek krągloustych, 37 gatunków ryb słodkowodnych i wędrownych, 13 gatunków płazów, 7 gatunków gadów, 209 gatunków ptaków, w tym 148 gatunków lęgowych, 68 gatunków ssaków, w tym 7 udomowionych oraz 6 gatunków obcych. Większość z nich to gatunki objęte ochroną prawną. Stwierdzono bytowanie, co najmniej 5 gatunków bezkręgowców i 9 kręgowców z Europejskiej Czerwonej Listy Zwierząt oraz 20 gatunków bezkręgowców i 23 kręgowców z Polskiej Czerwonej Listy Zwierząt.

I. 2. 7. 2. 2. W Waloryzacji przyrodniczej Szczecina wyodrębniono 14 węzłowych – zbiorczych stref faunistycznych, mających istotne znaczenie dla ichtiofauny i krągloustych, herpetofauny,



awifauny lęgowej, przelotnej i zimującej oraz teriofauny. Do najważniejszych należą Dolina Odry obejmująca korytarz Odry Zachodniej i Odry Wschodniej (Regalicy), a także obszar Międzyodrza i jeziora Dąbie, Wzgórza Warszawskie i kompleks lasów Puszczy Bukowej oraz Doliny: Płoni, Bukowej, Trawnej, Leszczyńca, Chęlszczącej, Niedźwiedzianki.

I. 2. 7. 2. 3. Stanowiska rozrodu i stałego przebywania zwierząt gatunków chronionych, dla których Zarządzeniem nr 266/97 Wojewody Szczecińskiego z dn. 8 grudnia 1997r. wyznaczono strefy ochronne:

- stanowiska orla bielika - Nadleśnictwo Trzebież - Wyspa Dębina – symbol na mapie S – 1,
- stanowisko kani rudej - Nadleśnictwo Trzebież - Żabi Ostrów – symbol na mapie S – 2.

I. 2. 7. 2. 4. Informacje zawarte w tomie Uwarunkowania mają na celu pokazanie bogactwa stref faunistycznych oraz wielości cennych gatunków. Na etapie sporządzania planu miejscowego podstawowym źródłem informacji o środowisku przyrodniczym są opracowania ekofizjograficzne i problemowe opracowania ekofizjograficzne, wizje lokalne oraz inne opracowania tematycznie powiązane z zagadnieniami ochrony przyrody.

I. 2. 8. KRAJOBRAZ GEOGRAFICZNY

I. 2. 8. 1. Szczecin zakwalifikowany został do krajobrazu typu naturalnego, krajobrazu klasy nizinnej.

I. 2. 8. 2. Rozróżniono następujące rodzaje krajobrazu: doliny i równiny akumulacyjne o gatunkach krajobrazu den dolin (część centralna miasta), deltowy (część północna i północno-wschodnia miasta), tarasów z wydrami (część południowo-wschodnia miasta) oraz młodoglacjalny z gatunkiem krajobrazu równin i wzniesień morenowych (część północno-zachodnia miasta oraz zachodnia i południowo-wschodnia).

I. 2. 8. 3. Najcenniejszymi elementami krajobrazu miasta są:

- fragment doliny Odry wraz z jeziorem Dąbie i łąkami nadodrzańskimi i dąbskimi,
- fragment Wzniesień Szczecińskich, na które składają się: Wzgórza Warszawskie, Wał Bezzecze – Siadło,
- fragment Wzgórz Bukowych,
- fragment Puszczy Goleniowskiej.

I. 2. 9. ZAGROŻENIA GEOGENICZNE

I. 2. 9. 1. Osuwiska

I. 2. 9. 1. 1. W obszarze miasta występują cztery czynne osuwiska: Skolwińskie, Glinki, Doliny Żółwinki i Jeziora Szmaragdowego. W ostatnich latach procesy geodynamiczne zachodzą w nich mało intensywnie.

I. 2. 9. 1. 2. Osuwisko Skolwińskie wraz z osuwiskiem Glinki i Doliny Żółwinki zaliczane są do najbardziej niebezpiecznych rejonów osuwiskowych w Szczecinie. W budowie geologicznej obszaru dominują iły septariowe, wrażliwe na wody gruntowe, pod których wpływem pęcznią i stają się plastyczne lub miękkoplastyczne. Litologia, warunki wodne, duże spadki i zaburzona struktura warstw stwarzają sprzyjające warunki dla powstawania osuwisk.

I. 2. 9. 1. 3. Podcięcie zboczy przez wyrobiska starych cegielni i erozja w dnach potoków sprzyjają rozwojowi osuwisk. Aktywność osuwisk zależy od wielkości opadów i działalności gospodarczej na ich terenie i w otoczeniu. Uszkodzony system melioracyjny może zwiększać aktywność procesów osuwiskowych, stanowiąc zagrożenie dla dróg i linii kolejowej przebiegających u podnóża skarpy.



I. 2. 9. 1. 4. Osuwisko Jeziora Szmaragdowego znajduje się na południowej skarpie dawnego wyrobiska, zarówno w części nadwodnej jak i podwodnej. Margle wieku kredowego zalegają u podnóża wschodniej skarpy wyrobiska, na skłonie skarpy zachodniej (wyjście ścieżki ku górze) oraz w samym osuwisku na południowym obrzeżu jeziora. Ostatnie ruchy osuwiska miały miejsce w 2009 roku. Kolejny ruch jest możliwy m. in. na skutek powolnego ługowania margli, destrukcji drzew, które również znajdują się w stożku osuwiskowym w jego części podwodnej. Na podstawie pierwotnej głębokości jeziora ocenia się, że część podwodna stożka osuwiskowego posiada wysokość około 20,0 m.

I. 2. 9. 2. Obszary potencjalnego rozwoju osuwisk

I. 2. 9. 2. 1. Obszar potencjalnego rozwoju osuwisk występuje na całym wschodnim zboczu Wzgórz Warszawskich, z głęboko wciętymi dolinkami włącznie. W obszarze tym dominują ilaste osady trzeciorzędowe i są one współzaburzone osadami czwartorzędowymi (zaburzenia glacictektoniczne). Spadki terenu przekraczają 20%, często sięgając wartości 30-35%. Nachylenie stoków przy sprzyjającym układzie litologicznym (przewarstwienia gruntów ilastych i niespoistych) i wysiękach wód gruntowych, może spowodować rozwój procesów masowych - w pierwszym etapie spękanie gruntów, w dalszej kolejności spływy i zsuwy zboczowe, a w efekcie uruchomienie procesów osuwiskowych.

I. 2. 9. 2. 2. Procesy osuwiskowe zachodzące wzdłuż całej długości skarpy nadodrzańskiej hamowane są w obszarach zainwestowanych przez infrastrukturę inżynierską (drenaż, pasma oporowe, makroniwelacje), spełniającą swoje zadania z różną skutecznością. Intensyfikacja zmian warunków wodnych oraz naruszanie prawideł stateczności zboczy może doprowadzić do rozwoju procesów geodynamicznych i aktywacji okresowo nieczynnych stref osuwiskowych.

I. 2. 9. 2. 3. Skarpa gołąwsko-skolwińska, jako obszar szczególnie predysponowany do rozwoju osuwisk, wymaga monitorowania procesów geodynamicznych, aby odpowiednio wcześniej umożliwić zabezpieczenie infrastruktury inżynierskiej w tej części miasta.

I. 2. 9. 2. 4. Granice potencjalnego występowania osuwisk, określone na rysunku Studium, informują o obszarach zagrożonych procesami osuwiskowymi. Ustalenie rzeczywistych granic „stref ochronnych” dla obszarów osuwiskowych wymaga każdorazowo wykonania specjalistycznego opracowania geologiczno-inżynierskiego.

I. 2. 10. ZASOBY ZŁOŻ KOPALIN, ICH WYKORZYSTANIE I OCHRONA

I. 2. 10. 1. Do kopalin znajdujących się na terenie miasta Szczecina można zaliczyć: surowce ilaste, torfy i kruszywa naturalne. Są to z reguły osady czwartorzędowe wraz z porwakami skał starszych (iły i piaski oligocenu).

Zasoby kopalin obejmują:

- złoża surowców ilastych ceramiki budowlanej: Niebuszewo (1 383 tys. m³), Szczecin – Zgoda (2 418 tys. m³) i Bukowo – Wschód (628 tys. m³),
- złoża surowców ilastych do produkcji kruszywa lekkiego: Bukowo - Szczecin Płonia (5 107 tys. m³).

Złoża te figurują w Bilansie Zasobów Kopaliny i Wód Podziemnych w Polsce – Ministerstwa Środowiska. W bilansie tym określone są jako złoża zaniechane.

I. 2. 10. 2. Na terenie Szczecina zaniechano eksploatacji kopaliny, ponieważ udokumentowane złoża nie przedstawiają większej wartości gospodarczej i brak jest aktualnych koncesji na ich wydobywanie. Nie wszędzie jednak, zgodnie z wymogami prawa, przeprowadzona została rekultywacja gruntów i zagospodarowanie terenów po działalności górniczej. Obowiązek ten



spoczywa na właścicielu terenu lub dotychczasowym przedsiębiorcy prowadzącym wydobycie.

I. 2. 10. 3. Obszary występowania kopalin zostały zabezpieczone dla ewentualnej eksploatacji w przyszłości, poprzez nadanie im statusu przyrodniczych obszarów chronionych. Stan ten gwarantuje ochronę złóż dla ewentualnej ich eksploatacji w przyszłości, bez konieczności ustalania w prawie miejscowym odrębnych obszarów ochrony.

I. 2. 10. 4. W latach 60. udokumentowano szereg złóż torfu i gytii, które nie wchodzi w skład potencjalnej bazy zasobowej kopalin ze względu na kryteria hydrogeologiczne (torfowiska położone na obszarach źródłowych rzek; udokumentowane jako źródłkowe, przytarasowe, przyjeziorowe) i rolniczo-gospodarcze (torfowiska położone na obszarach charakteryzujących się deficytem użytków zielonych, wyposażone w infrastrukturę rolniczą - systemy melioracyjne i drogi) oraz ich lokalizację na terenach zalesionych i przyleśnych lub na terenach chronionych i proponowanych do ochrony.

Wykaz złóż torfu i gytii przedstawiono w tomie IV – „Aneksy”.

I. 2. 10. 5. Występujące na terenie miasta Szczecina złoża torfów wraz z kopaliną towarzyszącą (gytia ilasta lub krzemionkowa) są rozpoznane wstępnie zarówno pod względem zasobów ilościowych jak i jakościowych.

I. 2. 10. 6. Jedynie złożo torfu „Szczecin-Police” – 36e, wchodzi w skład potencjalnej bazy zasobowej. Jest to złożo torfu miesznotypowe turzycowiskowo – mszarne - wysokie. Powierzchnia złoża o zasobach 1364 tys. m³ wynosi 35 ha. Średnia miąższość to 3,93 m (max 6,75 m), popielność 11,3%, stopień rozkładu 45%. Dotychczas wyeksploatowano część powierzchni złoża o zasobach 11 tys. m³.

I. 2. 10. 7. Doceniając 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. Jednocześnie obszary ich zalegania powinny podlegać ochronie przed zainwestowaniem powodującym degradację zasobów i warunków biotycznych torfowisk.

I. 2. 10. 8. Złoża kruszywa naturalnego, czyli piasków i piaszków ze żwirem, są związane z powierzchnią obecnego tarasu zalewowego oraz kopalną, późnoplejstocенską i holocенską, serią osadów rzeczno-lodowcowych i rzecznych (dolina roztokowa) wypełniających obecną dolinę Odry, obniżenie Jeziora Dąbskiego i Rostokę Odrzańską. Seria osadowa (złożowa) wypełniająca dolinę sięga kilkudziesięciu (do 40) metrów miąższości i składa się z kilku cykli akumulacyjnych. Spąg serii zalega na osadach lodowcowych (gliny zwałowe) na głębokości 35 - 40 m p.p.m. i posiada liczne przegłębienia i wypłylenia sięgające 10 m. W profilu serii złożowej wydzielono dwie warstwy:

- dolną piaszczysto-żwirową reprezentującą erozyjno-akumulacyjny etap rozwoju doliny o miąższości do 20 m (w jej stropie często występuje warstwa osadów mułkowych o miąższości 3 ÷ 5 m, np.: Pucice, Załom, Lubczyzna),

- górną piaszczystą, znaczącą holocенski, akumulacyjny etap rozwoju doliny (akumulacja korytowa i mielizn śródkorytowych) o zmiennej miąższości warstwy wahającej się od 5 do 20 m z wkładkami osadów organicznych i mułkowatych (mady); w stropie pojawia się warstwa piaszczysto-ilasta (np.: Zdroje i Dąbie) typowa dla Międzyodrza, a zanikająca w kierunku północnym.

Wykaz złóż kruszywa naturalnego przedstawiono w aneksie do Studium.

I. 2. 10. 9. W nadkładzie serii złożowej występuje warstwa osadów organogenicznych, które stanowią torfy, namuły torfiaste i gytie oraz silnie humusowe piaski pylaste i zailone o miąższości do 16 m (Polickie Łąki), zmniejszającej się ku południowi i wynoszącej na Wyspie Dębina 8 - 10 m, na wyspach Mieleńskich 5 - 6 m, a na wschodnim obrzeżeniu jeziora Dąbskiego 2 - 4 m.



I. 2. 10. 10. W obszarze miasta znajdują się podwodne i lądowopodwodne złoża piasków nadające się do eksploatacji. Ich eksploatacja będzie się mogła odbywać po uprzednim zdjęciu nadkładu organicznego. Można je także eksploatować przy pomocy urządzeń ssących. Pola leżące w sąsiedztwie torów wodnych są dostępne dla jednostek czerpalnych o dużym zanurzeniu. Nadkład może być odkładany na istniejące lub projektowane pola refulacyjne i użyty do uzdatniania gruntów lub wykorzystany rolniczo. Eksploatacja podwodna nie powoduje zmian w krajobrazie, nie niesie też za sobą potrzeb rekultywacji.

I. 2. 11. LOKALNE SYSTEMY I OBSZARY OCHRONY PRZYRODY

I. 2. 11. 1. System obszarów chronionych

I. 2. 11. 1. 1. Obiekty i obszary przyrody prawnie chronionej, znajdujące się w granicach administracyjnych Szczecina, zajmują powierzchnię 1 719,3 ha, co stanowi ok. 5,7% ogólnej powierzchni miasta. Wykaz obiektów i obszarów znajduje się w tomie IV – „Aneksy”.

I. 2. 11. 1. 2. System ochrony przyrody na terenie miasta jest silnie powiązany z systemami ochrony przyrody gmin sąsiednich, co wynika z istnienia znacznych obszarów leśnych i wodnych, przeciętych granicami administracyjnymi, których najwartościowsze tereny objęte są różnymi formami ochrony. Powiązania dotyczą Parków Krajobrazowych i ich otulin, obszarów Natura 2000 oraz prawnie ustanowionych, krajowych i europejskich sieci ochrony zasobów przyrodniczych.

I. 2. 11. 1. 3. System Zieleni Miejskiej – zaproponowany w Studium i ustanawiany w planach miejscowych, ma na celu zapewnienie ciągłości przestrzennej terenów zieleni w sposób pozwalający powiązać ze sobą wartościowe i różnorodne tereny zieleni, fragmenty terenów otwartych i zainwestowanych oraz pozamiejskie tereny przyrodnicze. Celem ustanowienia tej struktury jest także zachowanie w miejskich terenach przyrodniczych bioróżnorodności flory i fauny, zapewnienie dotrzymania wysokich standardów ekologicznych i uniknięcie powstawania wyspowej zabudowy degradującej przestrzeń miejską.

I. 2. 11. 2. Użytki ekologiczne i zespoły przyrodniczo - krajobrazowe

I. 2. 11. 2. 1. Celem ustanowienia użytków ekologicznych jest ochrona terenów cennych przyrodniczo przed dewastacją, zachowanie ich naturalnego lub półnaturalnego charakteru, zachowanie bioróżnorodności oraz istniejących warunków siedliskowych flory i fauny. Wykazy użytków ekologicznych zamieszczono w tomie IV „Aneksy”.

I. 2. 11. 2. 2. Celem ustanowienia zespołów przyrodniczo-krajobrazowych jest ochrona i zachowanie terenów cennego krajobrazu przyrodniczego i kulturowego. Ochrona tych terenów przed nadmierną antropopresją, ochrona terenów źródłowych oraz cieków i zbiorników wodnych. Zachowanie naturalnego charakteru tych obszarów, nawet przy dopuszczeniu ograniczonego ruchu turystycznego i rekreacji sprzyja zachowaniu bioróżnorodności flory i fauny oraz spełnianiu przez te obszary roli łącznikowej w korytarzach ekologicznych.

Wykazy zespołów przyrodniczo-krajobrazowych zamieszczono w tomie IV „Aneksy”.

I. 2. 11. 2. 3. Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe i użytki ekologiczne przywołane w tekście lub wskazane na rysunku Studium traktowane są jako informacja o ich bieżącej liczbie, granicach i stanie ochrony. Rozstrzygającymi dokumentami dla sporządzanych planów miejscowych są odpowiednie uchwały lub zarządzenia wojewody. Różnice pomiędzy aktualnymi dokumentami (na dzień sporządzania planu miejscowego), a wyciągiem z tych



dokumentów prezentowanym w Studium, nie stanowi naruszenia wymogu zgodności planu miejscowego ze Studium.

I. 2. 11. 3. Lasy ochronne

I. 2. 11. 3. 1. Lasy ochronne na terenie Szczecina tworzą jeden organizm z lasami położonymi poza granicami administracyjnymi miasta. Można wyróżnić następujące kompleksy leśne: Puszcza Bukowa na terenie gmin Szczecin, Stare Czarnowo i Gryfino; Puszcza Goleniowska na terenie gmin Szczecin, Goleniów, Stepnica oraz Puszcza Wkrzańska na terenie gmin Szczecin, Police, Dobra i Trzebież. Około 1/3 terenu Puszczy Wkrzańskiej znajduje się na terenie Niemiec.

I. 2. 11. 3. 2. Na terenie lasów Skarbu Państwa w rejonie Szczecina w 1996 r. utworzono Leśny Kompleks Promocyjny (LKP) „Lasy Puszczy Bukowej i Goleniowskiej”. Zarządzeniem nr 63/2004 Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych zmieniono nazwę na LKP „Puszcze Szczecińskie” i wprowadzono zmiany w powierzchni LKP. Na jego obszarze prowadzona jest wielofunkcyjna i zrównoważona gospodarka leśna, oparta na integracji celów gospodarki leśnej z aktywną ochroną przyrody. W Lasach Miejskich Szczecina znajduje się Edukacyjna Pracownia Przyrodnicza na Jeziorze Głębokim, gdzie prowadzona jest działalność edukacyjna.

I. 2. 11. 3. 3. Ważnym zadaniem LKP jest kształtowanie świadomości ekologicznej mieszkańców poprzez edukację ekologiczną. Ośrodek edukacji przyrodniczo-leśnej znajduje się w nadleśnictwie Kliniska. W nadleśnictwie Gryfino, w Glinnej znajduje się ogród dendrologiczny, nad którym opiekę naukową sprawuje Instytut Leśnictwa PAN w Rogowie.

I. 2. 11. 3. 4. Leśny Kompleks Promocyjny „Puszcze Szczecińskie” obejmuje łącznie powierzchnię 61 070 ha, a tworzą go: Nadleśnictwo Kliniska, obręb leśny Kliniska pow. 23 844 ha – południowa część Puszczy Goleniowskiej, Nadleśnictwo Gryfino, obręb leśny Rozdoły pow. 9 472 ha – Puszcza Bukowa, Nadleśnictwo Trzebież, obręb leśny Trzebież pow. 24 974 ha – Puszcza Wkrzańska, Lasy Miejskie miasta Szczecin pow. 2 764 ha, Ośrodek Dydaktyczno-Muzealny „Świdwie”.

I. 2. 12. POWIĄZANIA ZE STRUKTURAMI PONADREGIONALNYCH SIECI OCHRONY PRZYRODY

I. 2. 12. 1. Regionalny i ponadregionalny system obszarów chronionych

I. 2. 12. 1. 1. Wzajemnie uzupełniające się formy ochrony przyrody takie jak parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu oraz sieć Natura 2000, zawierają strefy faunistyczne powiązane korytarzami ekologicznymi, które odgrywają kluczową rolę w utrzymaniu bioróżnorodności biologicznej pomiędzy miastem, a terenami do niego przyległymi.

I. 2. 12. 1. 2. Na terenie Szczecina wyróżniono 3 najważniejsze węzłowe - zbiorcze strefy faunistyczne. Podobnie jak w gminie Szczecin, strefy faunistyczne na terenie gmin sąsiedzkich tworzą mozaikę zawartą w obszarach już chronionych i proponowanych do ochrony.

I. 2. 12. 1. 3. Na terenie gminy Szczecin i gmin sąsiedzkich ustanowione prawnie elementy nie tworzą zwartego systemu pod względem ochrony przestrzennej. Istnieją jednak naturalne powiązania ekologiczne, obszary o wysokich walorach przyrodniczych stanowiące korytarze ekologiczne. Są one naturalnym łącznikiem o zasięgu ponadlokalnym między obszarami chronionymi i warunkują prawidłowe funkcjonowanie systemu.



Tab. 2. Systemy obszarów chronionych

Lp.	Obiekt	Położenie w gminach
Parki krajobrazowe		
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
Rezerваты przyrody		
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. St. 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
Korytarze ekologiczne o znaczeniu ponadlokalnym		
1	Dolina Odry	Gryfino, Kołbaskowo, Szczecin, Police, Goleniów
2	Jezioro 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

I. 2. 12. 2. Parki krajobrazowe

I. 2. 12. 2. 1. Szczeciński Park Krajobrazowy – 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. Powołany został w 1981 r. Aktualną podstawę prawną stanowi Rozporządzenie Nr 10/2005 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 25 maja 2005 r. w sprawie Szczecińskiego Parku Krajobrazowego „Puszcza Bukowa” (Dz. Urz. Woj. Zach. Nr 45, poz. 1052). Park obejmuje powierzchnię 9 096 ha. Powierzchnia jego otuliny wynosi 11 842 ha.

Rozporządzeniem nr 113/2006 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 22 sierpnia 2006 r. został ustanowiony Plan ochrony dla Szczecińskiego Parku Krajobrazowego „Puszcza Bukowa” (Dz. Urz. Woj. Zach. Nr 95, poz. 1777).

I. 2. 12. 2. 2. Park Krajobrazowy Doliny 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., aktualną



podstawę prawną stanowi Rozporządzenie Nr 9/2005 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 25 maja 2005 r. w sprawie Parku Krajobrazowego Dolina Dolnej Odry (Dz. Urz. Woj. Zach. Nr 45, poz. 1051). Park obejmuje powierzchnię 6 009 ha. Otulina parku zajmuje powierzchnię 1 140 ha. Tereny Doliny Dolnej Odry położone na terenie Niemiec objęte są ochroną jako Park Narodowy i Obszar Chronionego Krajobrazu.

Tab. 3 Tereny objęte ochroną prawną na obszarze parków krajobrazowych

Lp.	Obiekt	Położenie w gminach
Szczeciński Park Krajobrazowy		
Rezerwaty		
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. St. Kownasa	Stare Czarnowo
6	Zródłiskowa Buczyna im. J. Jackowskiego	Stare Czarnowo
Zespoły przyrodniczo – krajobrazowe		
1	Jezierycze	Szczecin
2	Park Leśny w Strudze	Szczecin
Użytek ekologiczny - Zgniły Grzyb		Gryfino
35 pomników przyrody		na całym obszarze
Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Odry		
Rezerwaty		
1	Kanał Kwiatowy	Kołbaskowo
2	Kurowskie Błota	Kołbaskowo
3	Wzgórze Widokowe nad Międzyodrzem	Kołbaskowo
Użytek ekologiczny - Klucki Ostrów		Szczecin

I. 2. 12. 3. Europejska sieć ekologiczna EECONET

I. 2. 12. 3. 1. Składnikiem europejskiej sieci ekologicznej EECONET, opracowanej w ramach europejskiego programu Międzynarodowej Unii Ochrony Przyrody IUCN, jest krajowa sieć ekologiczna ECONET-PL. Sieć tworzona jest 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 około 31% powierzchni kraju) i wiążące je korytarze ekologiczne (obejmują około 15% powierzchni kraju). Sieć ECONET-PL nie jest strukturą formalną w rozumieniu polskiego prawa.

I. 2. 12. 3. 2. Szczecin i gminy sąsiedzkie leżą w obrębie obszaru węzłowego rangi międzynarodowej – 01 M – Obszar Ujścia Odry (o powierzchni 4 045 km²), który obejmuje: Dolinę Dolnej Odry, Jezioro Miedwie i Dąbie, Zalew Szczeciński z terenami sąsiadującymi. Najcenniejszymi fragmentami obszaru są tereny o ustanowionej już formie ochrony prawnej: Szczeciński Park Krajobrazowy i Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Odry z otulinami oraz rezerwaty. Jednak 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.

Tab.4 Obszary węzłowe i korytarze ekologiczne o znaczeniu ponadlokalnym

Obszary węzłowe o znaczeniu ponadlokalnym



Lp.	Obiekt ³	Położenie w gminach
1	Dolina Dolnej Odry - wnikająca do Szczecina od strony południowej przez Zaleskie Łęgi i między Wyspą Pucką na zachodzie oraz Regalicą na wschodzie z kompleksami łągów, olszyn, łozowisk, łąk, ziołorośli, szuwarów nadrzecznych – ograniczony od północy terenami portowymi	Gryfino, Kołbaskowo, Szczecin
2	Jeziro Dąbie - z wyspami na zachodzie i kompleksami łąk na wschodzie, z łągami, olszynami, łozowiskami, łąkami, ziołoroślami i szuwarami nadrzeczными	Szczecin, Goleniów
3	Puszcza Wkrzańska - wnikająca do Szczecina od strony północnej przez Park Leśny Mścięcino i Arkoński	Police, Dobra, Szczecin
4	Puszcza Bukowa - wnikająca do Szczecina od strony południowo - wschodniej przez lasy w dzielnicach Podjuchy, Żydowce, Zdroje, między Kijewem i Płonią.	Stare Czarnowo, Szczecin

I. 2. 12. 4. Europejska sieć ekologiczna Natura 2000

I. 2. 12. 4. 1. Obszar Specjalnej Ochrony (OSO) - DOLINA DOLNEJ ODRY - kod obszaru PLB320003, typ obszaru – J, powierzchnia 60207,1 ha (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 października 2008 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000).

I. 2. 12. 4. 2. Specjalny Obszar Ochrony (SOO) - Ujście Odry i Zalew Szczeciński - kod obszaru - PLH320018, typ obszaru – K, powierzchnia 52611.99 ha (Decyzja Komisji z dnia 12 grudnia 2008 r. przyjmująca na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG (dokument nr C(2008) 8039) (2009)).

I. 2. 12. 4. 3. Specjalny Obszar Ochrony (SOO) - Wzgórza Bukowe - kod obszaru - PLH320020, typ obszaru – E, powierzchnia 11747.55 ha (Decyzja Komisji z dnia 12 grudnia 2008 r. przyjmująca na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG (dokument nr C(2008) 8039) (2009)).

I. 2. 12. 4. 4. Specjalny Obszar Ochrony (SOO) - Dolna Odra - kod obszaru - PLH320037, typ obszaru – K, powierzchnia 29340.63 ha (Decyzja Komisji z dnia 12 grudnia 2008 r. przyjmująca na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG (dokument nr C(2008) 8039) (2009)).

I. 2. 12. 4. 5. Pokazane na rysunku Studium granice obszarów Natura 2000 traktowane są, jako przybliżone, każdorazowo weryfikowane na etapie sporządzania projektów planów miejscowych. W planach miejscowych uwzględnia się aktualnie obowiązujące linie ograniczające te obszary. Różnice pomiędzy aktualnym przebiegiem granic obszarów Natura 2000 (na dzień sporządzania planu miejscowego), a granicami tych obszarów prezentowanymi w Studium, nie stanowi naruszenia wymogu zgodności planu miejscowego ze Studium.

I. 2. 12. 5. Powiązania formalne struktur przyrody chronionej

I. 2. 12. 5. 1. Powiązania wewnątrz zasobów przyrodniczych i ich oddziaływanie na zewnątrz jest niezależne od tego, czy są chronione. Ochrona ma jednak wpływ na utrzymywanie prawidłowego ich funkcjonowania. Zasoby przyrodnicze, w tym chronione, tworzą mozaikę powiązanych ze sobą struktur oddziaływujących na siebie oraz na obszary przyległe.

I. 2. 12. 5. 2. Objęcie ochroną terenów przez powołanie Parków Krajobrazowych i wyznaczenie dla nich otulin rzutuje na działania w zakresie planowania przestrzennego gmin. Wymóg wzajemnego uzgadniania i respektowania zapisów zawartych w planach ochrony Parków Krajobrazowych, planach i uproszczonych planach urządzania lasów oraz dokumentach

³ Korytarze ekologiczne o znaczeniu ponadlokalnym jak w tabeli nr 7



planistycznych własnych i gmin sąsiednich ma korzystny wpływ na ochronę zasobów przyrodniczych i ich powiązań.

I. 2. 12. 6. Powiązania funkcjonalne struktur przyrody chronionej

I. 2. 12. 6. 1. Terytorialna obecność chronionych zasobów przyrody kształtuje rozwój procesów urbanizacyjnych miasta. Obecność zasobów leśnych wnikających na tereny Szczecina wpływa na jakość środowiska i model życia oraz wypoczynku mieszkańców. Lasy są rezerwowym miejscem dla rekreacji; istnieje możliwość przekształcania ich części w parki leśne, z charakterystycznym dla lasu wyposażeniem i obiektami.

I. 2. 12. 6. 2. Kompleksy leśne oraz teren doliny Odry są elementami klimatotwórczymi dla Szczecina i okolic. Ponadto stanowią ogniwo w sieci tzw. „zielonych płuc” północno-zachodniej części kraju. Kompleksy leśne na wzgórzach okalających miasto, a także dolina Odry, nadają charakter krajobrazowi Szczecina i jego okolic.

I. 2. 12. 6. 3. Działalności Leśnego Kompleksu Promocyjnego towarzyszy edukacja ekologiczna funkcjonująca w ramach, utrzymywania ogrodu dendrologicznego w Glinnej oraz ośrodka edukacji przyrodniczej przy rezerwacie Świdwie. Przyczyniają się one do wzrostu świadomości ekologicznej, a same ośrodki są atrakcją ponadlokalną.

I. 2. 13. STAN CZYSTOŚCI RZEK

I. 2. 13. 1. Rzeki Odra i Płonia

I. 2. 13. 1. 1. Badania Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska wykazują, że wody Odry spływające w rejon ujścia, na podstawie oceny stanu ekologicznego i stanu chemicznego dokonanej w roku 2009, w odniesieniu do jednolitej części wód, są w złym stanie, a w odniesieniu do ich stanu ekologicznego zaliczono je do wód w stanie dobrym lub umiarkowanie zanieczyszczonym (klasa II). Wody te nie spełniają wymagań dla wód przeznaczonych na cele pitne, do bytowania ryb w warunkach naturalnych.

I. 2. 13. 1. 2. Na jakość wód odcinka Płoni usytuowanego w granicach miasta oddziałują obiekty produkcji i usług oraz osiedle mieszkaniowe Płonia. W dolnym, ujściowym odcinku, rzeka jest odbiornikiem znacznych ilości ścieków przemysłowych i komunalnych z osiedla Dąbie oraz wód deszczowych i ścieków gospodarczych z największych osiedli Szczecina, zlokalizowanych w rejonie Kijewa i Klęskowa, a także obiektów produkcji, usług, składowania i gospodarczych rozmieszczonych wzdłuż ulicy Struga i Pomorskiej.

I. 2. 13. 1. 3. Badania WIOŚ z 2009 r. wykazują, iż wody Płoni w rejonie Szczecina są silnie zanieczyszczone, zaliczono je do III klasy czystości pod względem ich stanu ekologicznego i uznano za wody o złym stanie w odniesieniu do jednolitej części wód (po uwzględnieniu stanu chemicznego).

I. 2. 14. STAN CZYSTOŚCI JEZIOR

I. 2. 14. 1. Wody jeziora Głębokiego pod względem fizykochemicznym zostały zakwalifikowane do III klasy czystości, co jest spowodowane głównie silnym wiosennym zakwitem glonów.

I. 2. 14. 2. Wody jeziora Szmaragdowego odpowiadają II klasie czystości wód. Zbiornik jest dość zasobny w związku biogenne. Na obecny stan wpływa także erozja skarp wokół jeziora oraz nagromadzenie się liści z rosnących wokół drzew.



I. 2. 14. 3. Czystość wód Jeziora Dąbie znajduje się poniżej III klasy. Podobnie dzieje się w przypadku Jeziora Portowego.

I. 2. 15. ZAGROŻENIA POWODZIOWE

I. 2. 15. 1. Średni wieloletni poziom wód rzeki Odry wynosi 515 cm. Najwyższy poziom wody, 680 cm, wystąpił 07.03.1850 r. i 18.02.1946 r. Najniższy poziom, 433 cm, zaobserwowano 14.11.1993 r. W czasie powodzi w lipcu 1997 r. poziom Odry w Szczecinie osiągnął stan ostrzegawczy wynoszący 560 cm.

I. 2. 15. 2. Obszary zagrożone powodzią usytuowane są w obrębie dolnego dorzecza rzeki Odry, gdzie w wyniku niekorzystnych warunków atmosferycznych (silne północne wiatry wywołujące zjawisko tzw. „cofki”, wiosenne roztopy, występowanie ulewnych deszczów) poziom wody podnosi się często do poziomu stanu alarmowego.

I. 2. 15. 3. Na terenie Szczecina znajduje się duża liczba strumieni, cieków, kanałów i rowów melioracyjnych, w których, w bardzo wielu przypadkach, prędkość przepływu odpowiada występującej w potokach górskich. Ulewnie deszcze, roztopy powodują szybkie wzbieranie wód i zalewanie okolicznych terenów powodując tzw. „małą powódź”. Zjawisko to musi być uwzględniane przy projektowaniu sieci kanalizacji burzowej.

I. 2. 15. 4. Obszarami szczególnego zagrożenia powodziowego są, z mocy prawa, obszary między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w którym wbudowano trasę wału przeciwpowodziowego, a także wyspy i przymuliska. Na obszarach tych obowiązują ograniczenia w zagospodarowaniu wynikające z przepisów odrębnych.

I. 2. 15. 5. Na rysunku Studium wskazano granice obszaru zagrożonego powodzią, które są informacją wymagającą zastąpienia, w planach miejscowych, obszarami wynikającymi ze studium ochrony przeciwpowodziowej.

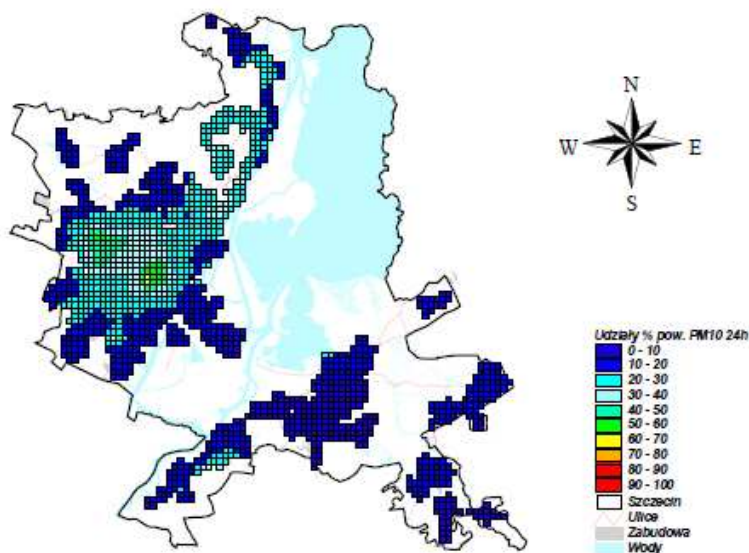
I. 2. 15. 6. Na niektórych terenach istnieje ryzyko wystąpienia powodzi w przypadku zniszczenia lub uszkodzenia wałów przeciwpowodziowych lub przelania się wód przez koronę wałów: Mścięcino – Skolwin, Wyspa Pucka, Sławocieszce, Klucz - Żydowce, Zdroje ul. Łozowa, wał wsteczny Dąbie. W stosunku do wałów przeciwpowodziowych obowiązują ograniczenia i zakazy wynikające z przepisów odrębnych.

I. 2. 15. 7. Zagrożenie powodzią zwiększają procesy sedymentacji materii niesionej przez Odrę, zachodzące w jez. Dąbie. Utrudnienia w odprowadzaniu kry będące skutkiem procesu wypłykania się jeziora, przy zbiegu niekorzystnych zjawisk pogodowych (np. tzw. cofki), mogą doprowadzić do groźnej w skutkach powodzi. Przeciwdziałanie tym zagrożeniom wymaga okresowego pogłębiania nie tylko toru wodnego, ale także jeziora Dąbie. Ze względu na swoją specyfikę zagadnienie pogłębiania jez. Dąbie rozpatrywane jest łącznie z rozwiązywaniem problemu pozyskiwania, składowania i oczyszczania urobku z prac pogłębiarskich (tzw. refulatu z pogłębiania toru wodnego i basenów stoczniowych i portowych).

I. 2. 16. STAN CZYSTOŚCI ATMOSFERY (PYŁY, GAZY, HAŁAS)



I. 2. 16. 1. O stanie zanieczyszczenia pyłem drobnym (PM 10, PM 2,5) decyduje jego emisja powierzchniowa, której udział w całkowitej emisji pyłu drobnego przedstawiono na rysunku poniżej. Jednoznaczną przesłanką do podejmowanych w przyszłości działań (wynikającą także z Programu ochrony powietrza na lata 2008-2019) jest w tym kontekście preferencja podłączenia do miejskiej sieci ciepłowniczej budynków położonych w obszarach istniejącej



Źródło: WIOS w Szczecinie

i projektowanej zabudowy wielorodzinnej, w tym (głównie) w dzielnicy Śródmieście. Na pozostałym obszarze uwzględniając możliwości rozwojowe sieci ciepłych i ekonomiczne uwarunkowania ich rozbudowy można dopuścić lokalne, niskoemisyjne źródła ciepła, z preferencją dla wykorzystywania energii odnawialnej, z wyłączeniem energii pozyskiwanej z degradujących krajobraz słupowych siłowni wiatrowych. Dopuszcza się jednak stosowanie rozwiązań,

wykorzystujących energię wiatru, w postaci komponowanych z otoczeniem form architektonicznych i przemysłowych takich, jak czerpnie powietrza i systemy klimatyzacyjne. Poprawie czystości powietrza sprzyać będą ogólnomiejskie działania usprawniające system transportu z preferencją dla komunikacji zbiorowej, a w tym komunikacji szynowej.

I. 2. 16. 2. Emisji pyłów, będącej w głównej mierze skutkiem punktowego spalania paliw, towarzyszy emisja zanieczyszczeń gazowych, jak: SO₂, NO₂, NO_x, CO, C₆H₆ i B(a)P, która w znacznej części pochodzi także ze środków transportu. Wraz z emisją hałasu są to czynniki wyznaczające ramy kompleksowych działań miasta w zakresie: budowy dróg i infrastruktury technicznej oraz organizacji systemu transportu. Rozwój tych systemów powinien być planowany w dostosowywaniu do potrzeb wynikających z funkcji i przeznaczenia terenów w obszarach zurbanizowanych oraz połączeń kształtujących wewnętrzny i zewnętrzny policentryczny układ aglomeracji szczecińskiej.

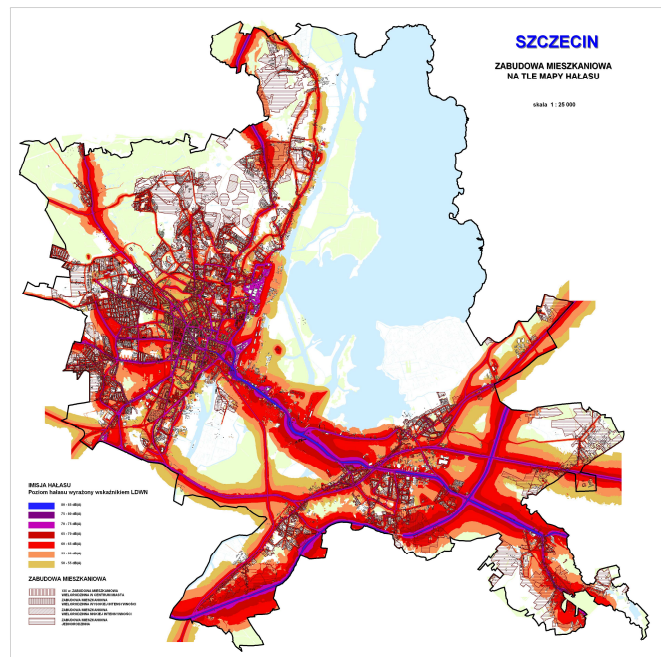
I. 2. 16. 3. Uciążliwość systemu transportowego ilustruje mapa hałasu. Na etapie sporządzania projektów planów miejscowych jest ona podstawą do określenia tzw. **gorących punktów** (Hot-Spots)⁴ i dokonywania rozstrzygnięć o kierunkach działań i sposobach ograniczania niekorzystnego oddziaływania na warunki życia ludzi. Warto zauważyć, że ograniczeniu uciążliwości hałasu towarzyszy proporcjonalny spadek emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, uzależniony jednak od przyjętych rozwiązań. Konieczność ekranowania, jako działanie degradujące przestrzeń, powinna być uwzględniona w sytuacjach, gdy inne rozwiązania, łącznie z samoochroną, rozplanowaniem i usytuowaniem obiektów lub zakazem zabudowy, nie pozwalają osiągnąć poziomów natężeń dźwięku dopuszczonych w obszarach chronionych.

⁴ HOT-SPOT – obszar o dużej liczbie osób narażonych na hałas przekraczający normy lub obszar o bardzo wysokim natężeniu hałasu.



I. 2. 16. 4. W praktyce planistycznej dąży się do ograniczenia uciążliwości hałasu poprzez eliminowanie źródeł hałasu. Najczęściej jest to zakaz lokalizacji lub dopuszczenie lokalizacji tylko określonej kategorii źródeł. Zakazy i nakazy dotyczą obszarów chronionych, najczęściej zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej. W obszarach tych dopuszcza się usługi i rodzaje działalności związane głównie z obsługą mieszkańców danego obszaru. W ramach osiedli tworzy się obszary koncentracji usług związane z projektowaną na poziomie Studium policentryczną strukturą przestrzenną miasta. Wykorzystuje się również konfigurację zabudowy, aby uzyskać w ten sposób efekt przesłaniania lub obniżenia uciążliwości hałasu.

I. 2. 16. 5. Ważnym elementem polityki ograniczania uciążliwości hałasu jest projektowanie obsługi komunikacyjnej terenów. Sieć ulic głównych i zbiorczych projektowana jest w sposób umożliwiający wyprowadzenie ze strefy śródmiejskiej ruchu tranzytowego i ruchu ciężkiego, a w obszarach o dużej koncentracji podróży rola komunikacji indywidualnej będzie ograniczana. W Studium nadaje się priorytet komunikacji zbiorowej, przewiduje się również centra przesiadkowe, a w całym mieście (we wszystkich planach miejscowych) wprowadza się system ścieżek rowerowych i ciągów pieszojezdnych. Projektuje się wybudowanie Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju, który w połączeniu z reorganizacją sieci autobusowej i systemem parkingów strategicznych (system park & ride) powinien przyczynić się do spadku obciążenia komunikacyjnego śródmieścia.



Elementem polityki miasta w zakresie ograniczania uciążliwości hałasu jest także wyznaczenie w Studium stref parkowania o zróżnicowanym stopniu zaspokojenia potrzeb parkingowych. Nowoprojektowane obiekty muszą spełniać obowiązujące standardy, a dzięki temu możliwe jest poprawienie standardu zamieszkiwania – uwolnienia zabudowy mieszkaniowej od bezpośredniej uciążliwości hałasu komunikacyjnego.

I. 2. 16. 6. Obok działań mających na celu właściwą lokalizację źródeł hałasu oraz rozgraniczenie terenów od różnym przeznaczeniu i sposobie zagospodarowania stosuje się również działania ochronne w strefie propagacji fali dźwiękowej.

Jednym z takich działań jest stosowanie barier ochronnych, najczęściej ekranów akustycznych mogących obniżyć natężenie dźwięku po drugiej stronie bariery o kilka do kilkunastu decybeli. W Szczecinie stosuje się również nakazy wprowadzania zieleni izolacyjnej, należy przy tym pamiętać, że będzie ona pełniła prawidłowo swoje funkcje przy szerokości pasa zieleni od kilkunastu do dwudziestu metrów, przy zastosowaniu zieleni piętrowej. Każdorazowo należy zidentyfikować stopień przekroczenia i z katalogu dostępnych rozwiązań wybrać rozwiązanie najodpowiedniejsze pod względem estetyki, ładunku przestrzennego, kosztów i funkcji, jaką ma ono spełniać. Tam, gdzie pozwalają na to warunki przestrzenne i stan władania zachowuje się przestrzeń otwartą. Odsuwa się zabudowę od źródeł hałasu.



I. 2. 16. 7. Stosuje się również odpowiednie ukształtowanie zabudowy, jak np.: zabudowa pierzejowa chroniąca wewnątrz kwartału przed uciążliwym hałasem lub oddzielanie źródeł hałasu (najczęściej infrastruktury liniowej) od obszarów chronionych obszarem o innym przeznaczeniu, jak np.: terenu usług nieuciążliwych, pas garaży itp.

W Szczecinie występuje lokalnie duża różnica ukształtowania terenów, co sprzyja rozgraniczeniu terenów uciążliwych i chronionych (np.: na północy Szczecina taras dolny – produkcja i składy oraz taras górny zabudowa mieszkaniowa, rozgraniczone pasem zieleni izolacyjnej).

I. 2. 16. 8. W obszarach intensywnej zabudowy śródmiejskiej, w których niemożliwe jest wprowadzenie ekranów, a pomimo wprowadzania zieleni ulicznej nie jest możliwe dotrzymanie standardów jakości zamieszkiwania, generalnym nakazem jest stosowanie odpowiedniej konstrukcji obiektów oraz materiałów izolacyjnych, które mają zapewnić odpowiedni (wymagany) poziom natężenia dźwięku w mieszkaniach.

Innym przykładem nakazów służących ochronie przed hałasem jest np.: wymóg lokalizacji garaży w parterach budynków i obudowanie ich usługami, lokalizowanie mieszkań dopuszcza się dopiero powyżej drugiej kondygnacji. Tego rodzaju wymóg odnosi się również do modnych w centrach dużych miast budynków biurowo-apartamentowych.

I. 2. 16. 9. Ochrona przed hałasem, nie powinna polegać na restrykcyjnym podejściu i formułowaniu nakazów i zakazów, lecz na kompleksowym rozwiązywaniu problemu zanieczyszczenia hałasem. Dopiero połączenie polityki przestrzennej gminy z działaniami organizacyjno – technicznymi i ograniczaniem poziomu emisji ze źródeł hałasu, często dopiero na podstawie przeglądów ekologicznych i pomiarów porealizacyjnych, może przynieść oczekiwane efekty. Ważne jest także, aby podejmowane działania były właściwie rozłożone w czasie, w dostosowaniu do możliwości stanowienia prawa miejscowego.

Prymat ochrony przed hałasem nie może prowadzić do degradowania krajobrazu w przestrzeni miejskiej (izolowania i stwarzania opresyjności w przestrzeni publicznej) np.: poprzez stosowanie najprostszyc środków ochrony przed hałasem (ekranów akustycznych) szczególnie tam, gdzie możliwe jest zastosowanie innych rozwiązań (jednego lub wielu działań dających skumulowany efekt ochrony).

I. 3. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

I. 3. 1. Zaopatrzenie w wodę

I. 3. 1. 1. System wodociągowy Szczecina obejmuje niemal cały jego zabudowany obszar obsługując prawie 98 % mieszkańców. Zasilany jest poprzez dwa ujęcia wód powierzchniowych: „Miedwie” i „Kanał Kurowski” oraz pięć ujęć wód podziemnych: „Pilchowo”, „Świerczewo”, „Arkonka”, „Skolwin”, „1-go Maja”. W pracy ciągłej pracują ujęcia wody: „Miedwie”, „Pilchowi”, „Skolwin”. Ze względu na wyeksploatowane ujęcie wód „Zdroje” przewidziano je do likwidacji. Na pozostałych nie wykorzystuje się pełnych możliwości produkcyjnych. Wynika to z tendencji malejącej zużycia wody od lat 1988-89, kiedy produkcja wody netto przekroczyła 60 mln m³/rok do 26,2 mln m³/rok w roku 2009 i 25,9 mln m³/rok w roku 2010. Ostatnie lata wskazują na stabilizowanie się poziomu zużycia wody. W przyszłości będzie można oczekiwać powolnego wzrostu zapotrzebowania na wodę, wynikającego ze wzrostu poziomu życia.

I. 3. 1. 2. Na koniec 2010 roku całkowita długość sieci wodociągowej wynosiła – 927,8 km, w tym sieci: magistralnej – 211,5 km i rozdzielczej – 716,3 km.



I. 3. 1. 3. Z infrastrukturą wodociągową związane są pewne ograniczenia wynikające z zagrożenia wód jeziora Miedwie przez zanieczyszczenia w jego zlewni.

Zestawienie ujęć wody podziemnej, dla których ustanowiono strefę ochronną o zasięgu obejmującym obszar Szczecina

l.p.	gmina	miejscowość	Nazwa ujęcia / ulica	Nazwa właściciela ujęcia	Nazwa użytkownika ujęcia	Akt prawny ustanawiający strefę ochronną (decyzja / rozporządzenie)		
						Nr aktu	Data wydania	Organ wydający
1	2	3	4	5	6	7	8	10
1.	Police	Police	"Grzybowa"	Gmina Police	Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Policach	Rozporządzenie Nr 6/2009 (Dz. Urz. Woj. Zachodniopom. Nr 71 poz. 1871 z dn. 21.10.2009 r.)	30.09.2009	Dyrektor RZGW Szczecin
2.	Police	Police	"Mścięcino"	Gmina Police	Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Policach	Rozporządzenie Nr 1/2004 (Dz. Urz. Woj. Zachodniopom. Nr 12 poz. 208 z dn. 20.02.2004 r.)	10.02.2004	Dyrektor RZGW Szczecin
3.	Szczecin	Szczecin	ul. Chmielewskiego	Carlsberg Polska S.A. Oddział Browar Bosman w Szczecinie	Carlsberg Polska S.A. Oddział Browar Bosman w Szczecinie	OSB-8/6226/10/98	07.12.1998	Wojewoda Szczeciński
4.	Szczecin	Szczecin	ul. Kniewska	Drobimex Sp. z o.o. w Szczecinie	Drobimex Sp. z o.o. w Szczecinie	OSB-8/6226/3/98	02.09.1998	Wojewoda Szczeciński
5.	Szczecin	Szczecin	ul. Szosa Stargardzka	"Gulf Intermodal" Sp. z o.o. w Szczecinie w upadłości	"Gulf Intermodal" Sp. z o.o. w Szczecinie w upadłości	OSB-7/6226/1/94	21.01.1994	Wojewoda Szczeciński
6.	Szczecin	Szczecin		Szczecińska Stocznia Remontowa Gryfia S.A. w Szczecinie	Szczecińska Stocznia Remontowa Gryfia S.A. w Szczecinie	WGKiOS.V.LR-6226/1/2001	24.07.2001	Prezydent Miasta Szczecin
7.	Szczecin	Szczecin	ujęcie "1 Maja"; ul. Bożeny	Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Szczecinie	Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Szczecinie	WOSLiR.IILR-6222/4/00	22.03.2000	Prezydent Miasta Szczecin
8.	Szczecin	Szczecin	ujęcie "Arkonka"; ul. Międzyparkowa	Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Szczecinie	Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Szczecinie	Rozporządzenie Nr 7/2005 (Dz. Urz. Woj. Zachodniopom. Nr 62 poz. 1362 z dn. 08.08.2005 r.); zm. Rozporządzenie Nr 5/2006 (Dz. Urz. Woj. Zachodniopom. Nr 86 poz. 1545 z dn. 21.07.2006 r.)	27.07.2005; 07.07.2006	Dyrektor RZGW Szczecin
9.	Szczecin	Szczecin	ujęcie "Pilchowo"; ul. Wodociągowa	Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Szczecinie	Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Szczecinie	Rozporządzenie Nr 5/2004 (Dz. Urz. Woj. Zachodniopom. Nr 82 poz. 1435 z dn. 03.11.2004 r.); zm. Rozporządzenie Nr 6/2004 (Dz. Urz. Woj. Zachodniopom. Nr 1 poz. 1 z dn. 06.01.2005 r.); zm. Rozporządzenie Nr 9/2005 (Dz. Urz. Woj. Zachodniopom. Nr 76 poz. 1594 z dn. 22.09.2005 r.)	28.10.2004; 27.12.2004; 01.09.2005	Dyrektor RZGW Szczecin
10.	Szczecin	Szczecin	ujęcie "Skolwin"; ul. Plażowa	Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Szczecinie	Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Szczecinie	WGKiOS.V.LR-6226/2/2001	26.09.2001	Prezydent Miasta Szczecin



11.	Szczecin	Szczecin	ujęcie "Świerczewo"; ul. Przygodna	Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Szczecinie	Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Szczecinie	Rozporządzenie Nr 4/2004 (Dz. Urz. Woj. Zachodniopom. Nr 82 poz.1434 z dn. 03.11.2004 r); zm. Rozporządzenie Nr 11/2005 (Dz. Urz. Woj. Zachodniopom. Nr 80 poz.1683 z dn. 17.10.2005 r.)	28.11.2004; 03.10.2005	Dyrektor RZGW Szczecin
12.	Szczecin	Szczecin	ujęcie "Zdroje"; ul. Batalionów Chłopskich	Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Szczecinie	Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Szczecinie	OSB-9/6226/2/94; OSB- 9/7624/2/94	12.04.1994; 18.05.1994	Wojewoda Szczeciński
13.	Szczecin	Szczecin		Samodzielny Publiczny Szpital Kliniczny Nr 2 w Szczecinie	Samodzielny Publiczny Szpital Kliniczny Nr 2 w Szczecinie	OS-7/6226/6/93	30.07.1993	Wojewoda Szczeciński
14.	Szczecin	Szczecin		Stacja Doświadczalna Oceny Odmian Szczecin-Dąbie	Stacja Doświadczalna Oceny Odmian Szczecin-Dąbie	OS-7/6226/1/93	10.01.1993	Wojewoda Szczeciński

I. 3. 2. ODPROWADZANIE I OCZYSZCZANIE ŚCIEKÓW

I. 3. 2. 1. Szczecin nie posiada jednolitego systemu kanalizacyjnego. Na jego obszarze występuje zarówno kanalizacja ogólnospławna, jak i rozdzielcza (pełna i niepełna) w różnych konfiguracjach zlewni. W 2010 r. łączna długość sieci kanalizacyjnej wynosiła 629,7 km, w tym ogólnospławnej – 242,4 km i sanitarnej – 387,3 km.

I. 3. 2. 2. Lewobrzeżną część Szczecina obsługiwały dotąd zlewnie kanalizacji ogólnospławnej i częściowo zlewnie kanalizacji sanitarnej z oczyszczalniami "Górny Brzeg", "Dolny Brzeg" i "Grabów" oraz tymczasowe biologiczne oczyszczalnie ścieków obsługujące tereny zabudowy jednorodzinnej: „Modra”, o przepustowości 500 m³/d, obsługująca osiedle Bezrzecze i „Dzielnicowa”, o przepustowości 800 m³/d, obsługująca osiedle Bukowo. Przy ul. Leśnej działała mniejsza oczyszczalnia „Dąbrówki”, o przepustowości 800 m³/d, która odbierała ścieki z nowej zabudowy jedno- i wielorodzinnej w rejonie ulic Kościelnej i Dąbrówki.

Wdrożone rozwiązania w zakresie gospodarki wodno-ściekowej, związane z budową oczyszczalni ścieków „Pomorzan” o przepustowości wynoszącej 66,0 tys. m³/d, wymusiły realizację kolektorów grawitacyjno-tłocznych, do których odprowadzane są ścieki ze zlewni kanalizacji sanitarnej i ogólnospławnej terenu całego Szczecina lewobrzeżnego.

I. 3. 2. 3. Na terenach portowych Międzyodrza istniejący system cieków i kanałów ukształtował szereg małych zlewni - najczęściej kanalizacji ogólnospławnej. Powstały one z kanałów pierwotnie służących odprowadzaniu wód opadowych, do których w miarę zagospodarowywania terenu zaczęto odprowadzać także ścieki sanitarne i przemysłowe podczyszczane w osadnikach gnilnych lub świeżowodnych (najczęściej typu Imhoffa). Urządzenia te - zwykle przeciążone i niewłaściwie eksploatowane - nie spełniały założonych parametrów. Obecnie ścieki z terenu Międzyodrza kierowane są na oczyszczalnię „PKP Port Centralny” i do oczyszczalni „Ostrów Grabowski”. Oczyszczalnią o wystarczającej przepustowości 1 250 m³/d i właściwie dobranej technologii jest oczyszczalnia "PKP - Port Centralny". Na dużej części obszaru portu Spółka Wodna „Międzyodrze” rozbudowuje pompowo-grawitacyjną sieć kanalizacyjną zlewni oczyszczalni „Ostrów Grabowski”. Oczyszczalnia ta, o przepustowości 3 200 m³/d, do której odprowadzane są zarówno ścieki bytowe jak i przemysłowe, jest największą i najnowocześniejszą na obszarze Portu i całego Międzyodrza.



I. 3. 2. 4. Ze skanalizowanych obszarów prawobrzeżnej części Szczecina większość ścieków odprowadzana jest do oczyszczalni "Zdroje", wybudowanej w związku z realizacją dużego zespołu osiedli mieszkaniowych Słoneczne-Bukowe-Majowe. W 1984 r. oddano do eksploatacji część mechaniczną oczyszczalni o przepustowości 39 tys. m³/d (przepompownia z kratami łukowymi, piaskowniki, osadniki wstępne i obiekty przeróbki osadu), a w następnych latach stację wirówek do mechanicznego odwadniania osadu. Od 1993 roku, dzięki wspomaganiamu strącania zanieczyszczeń, w tym fosforu, preparatem usprawniającym koagulację posiadała ona stosunkowo wysoką sprawność. Oczyszczalnia „Zdroje” została zmodernizowana i rozbudowana o część biologiczną i obecnie posiada przepustowość 18 tys. m³/d w porze suchej z możliwością rozbudowy do 27 tys. m³/d.

I. 3. 2. 5. Największe zaległości w rozbudowie systemu sieci kanalizacyjnych występują na prawobrzeżu w dzielnicach: Płonia, Śmierdnica, oraz na całych osiedlach Wielgowo, Sławocieszce, Jezierzycy, które pozbawione są sieci kanalizacji sanitarnej.

I. 3. 2. 6. Wybudowana w 1977 r. jako oczyszczalnia mechaniczna "Płonia" obsługująca rejon zabudowy wielorodzinnej, jednorodzinnej w dzielnicy Płoni, została zmodernizowana i rozbudowana w 1994 r. przez zwiększenie przepustowości do 800 m³/d oraz zastosowanie w części biologicznej oczyszczalni szybowej typu „BOS”. Docelowo oczyszczalnia przeznaczona do likwidacji po wybudowaniu rurociągu tłocznego do kolektora ściekowego odprowadzającego ścieki do oczyszczalni „Zdroje”.

I. 3. 2. 7. W przypadku gospodarki ściekowej uwarunkowania stanowią:

- brak kanalizacji sanitarnej powodujący wykorzystywanie sieci kanalizacji deszczowej do odprowadzania ścieków bytowych,
- rozproszenie zabudowy oraz jej oddalenie od istniejących i projektowanych systemów kanalizacyjnych,
- najwyższe, w stosunku do pozostałego uzbrojenia, koszty realizacji systemu odprowadzania i oczyszczania ścieków,
- brak kanalizacji deszczowej w systemie kanalizacji rozdzielczej powodujący odprowadzenie wód deszczowych do kanalizacji sanitarnej.

I. 3. 2. 8. Wdrożone rozwiązania w zakresie gospodarki wodno-ściekowej, związane z wybudowaną oczyszczalnią „Pomorzany” i rozbudowaną oczyszczalnią „Zdroje” mogą zapewnić rozwiązanie dla intensywnie zabudowanych obszarów miasta, na których istnieje sieć kanalizacyjna, nie obejmuje to jednak peryferyjnie położonych części osiedli, głównie prawobrzeżnej części Szczecina, gdzie występują problemy z podłączeniem do sieci kanalizacji sanitarnej odbiorców indywidualnych i zbiorowych.

I. 3. 3. ZAOPATRZENIE W GAZ

I. 3. 3. 1. Szczecin jest zaopatrywany wyłącznie w gaz ziemny wysokometanowy. Istniejący układ magistral gazowych, źródła i system zaopatrywania w gaz sprawiają, że Szczecin, położony na końcu systemu przesyłowego gazu, jest najbardziej narażony na różnego rodzaju wahania dostaw. Niepewność dostaw jest podstawowym uwarunkowaniem zewnętrznym, na jakie narażony może być system gazowniczy miasta.

I. 3. 3. 2. W 2010 r. zużycie gazu z sieci wyniosło 141 087,0 tys. m³. Około 90% gospodarstw domowych posiada instalację gazową. Liczba odbiorców gazu wynosiła w 2010 r. 130 635 gospodarstw. Łączna długość sieci gazowej na terenie miasta Szczecina w 2010 r. wynosiła 821,0 km, w tym średniego ciśnienia – 305,1 km, niskiego ciśnienia – 515,9 km.

I. 3. 3. 3. Uwarunkowania związane z infrastrukturą techniczną systemu gazowniczego to:

- znaczny udział, zwłaszcza w przypadku sieci magistralnych, starej stalowej sieci gazowej,



- układ sieci gazowej magistralnej średniego ciśnienia wynika z kierunków zasilania Szczecina w gaz z trzech stacji: „Płonia”, „Sąsiedzka” i „Kredowa”),
- na terenie Szczecina znajdują się stacje redukcyjno-pomiarowe II-go stopnia będące niezbędną częścią infrastruktury gazowniczej.
- gazociągi wysokiego ciśnienia wymagają zachowania stref wolnych od zabudowy.

I. 3. 4. CIEPŁOWNICTWO

I. 3. 4. 1. Podstawowym uwarunkowaniem zewnętrznym dla ciepłownictwa jest dostępność źródeł energii cieplnej. W ostatnich latach następuje zmiana priorytetów przez odchodzenie od powszechnie stosowanych paliw stałych, upowszechnienie gazu i paliw płynnych, próby wykorzystania „ekologicznych” - nietypowych źródeł energii. System ciepłowniczy Szczecina ze względu na uwarunkowania geograficzne składa się z dwóch niezależnych systemów ciepłowniczych – lewobrzeżnego i prawobrzeżnego. Głównymi źródłami zasilającymi w ciepło część lewobrzeżną miasta są dwie elektrociepłownie należące do Zespołu Elektrowni Dolna Odra: EC I Szczecin i EC II Pomorzany. Ponadto ta część miasta jest obsługiwana przez kotłownie lokalne opalane gazem. W części prawobrzeżnej podstawowymi źródłami są ciepłownie rejonowe przy ul. Dąbskiej (węglowa), ul. Sąsiedzkiej oraz kotłownie lokalne opalane gazem.

I. 3. 4. 2. Zaoptymizowanie w ciepło wymaga skonsolidowania obecnie działających obiektów i systemów grzewczych, przy ustaleniu priorytetu dla ciepła pozyskiwanego ze źródeł odnawialnych lub w formule tzw. „zielonej energii”. Dąży się do maksymalnego wykorzystania



Źródło: Plan zagospodarowania Województwa Zachodniopomorskiego – str. 140.

pozwała na najbardziej efektywną przemianę paliw, Szczecin pozyskuje energię ciepłą wytwarzaną po optymalnych kosztach produkcji.

I. 3. 4. 4. Istniejący system przesyłania energii cieplnej powstawał bez docelowego programu uciepłownienia miasta, dla zaspokojenia doraźnych potrzeb. Efektem tego są trasy i przekroje

energii i energii elektrycznej pozyskiwanych z systemów gospodarki odpadami. Wymagana jest optymalizacja istniejących sieci ciepłych z uwzględnieniem ekonomicznej i technicznej sprawności systemów, co oznacza również akceptację dla prowadzenia tych sieci poza wyznaczonymi korytarzami infrastruktury technicznej. Lokalnie, również w zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej, dopuszcza się lokalizację obiektów małej energetyki.

I. 3. 4. 3. Technologia wytwarzania energii cieplnej w Szczecinie jest w przeważającej mierze oparta o dwie elektrownie zawodowe: Elektrownię Pomorzany i Elektrownię Szczecin, wchodzące w skład PGE GiEK S.A. Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra. Elektrownie te pracują w gospodarce skojarzonej (kogeneracji), czyli wytwarzają energię elektryczną i ciepłą jednocześnie. Dzięki temu, że gospodarka skojarzona



sieci przesyłowej niedostosowane do zapotrzebowania oraz sztuczne dopasowywanie przepustowości do potrzeb poprzez budowę pompowni sieciowych.

I. 3. 4. 5. W Szczecinie nie występują problemy z zaopatrzeniem w ciepło, do podstawowych uwarunkowań należy zaliczyć:

- konieczność wymiany na preizolowane sieci przesyłowe,
- konkurencyjność nowych rozwiązań grzewczych w stosunku do dostaw ciepła z sieci ciepłowniczej,
- możliwość pozyskania odnawialnych źródeł energii.

I. 3. 5. ELEKTROENERGETYKA

I. 3. 5. 1. W systemie sieci elektroenergetycznych brak jest, zwłaszcza w Śródmieściu i w północnych dzielnicach miasta, stacji zasilających wysokiego napięcia. Ze względu na istniejące zagospodarowanie tych obszarów winny one być zasilane liniami kablowymi wysokiego napięcia. Niewystarczający jest 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.

I. 3. 5. 2. Rozwiązania wymaga też problem stacji transformatorowych 15/04 kV na terenach śródmiejskiej zabudowy mieszkaniowej. Systemy przesyłowe energii elektrycznej i lokalizację urządzeń sieciowych projektuje się w dostosowaniu do potrzeb, z dopuszczeniem prowadzenia tych sieci poza wskazanymi lub już istniejącymi korytarzami infrastruktury technicznej (co nie stanowi naruszenia zgodności planu miejscowego ze Studium). Preferuje się stosowanie podziemnych linii kablowych, jednak z uwzględnieniem uwarunkowań ekonomicznych, bezpieczeństwa przesyłu i ciągłości dostaw. Analizuje się również możliwość pozyskania przez właścicieli i władających gruntami nowych terenów inwestycyjnych uzyskanych w wyniku skablowania napowietrznych linii energetycznych lub optymalizacji ich przebiegu.

I. 3. 5. 3. Na terenie miasta znajdują się następujące napowietrzne linie elektroenergetyczne najwyższego napięcia:

- 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 Krajnik - Glinki,
- fragment linii o napięciu 220 kV relacji Glinki - Police,
- fragment linii o napięciu 220 kV relacji Morzyczan – Police.

I. 3. 6. TELEKOMUNIKACJA

I. 3. 6. 1. Dąży się do zapewnienia rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych, traktowanych, jako warunek zachowania przez miasto warunków do rozwoju. Ograniczenia w stosunku do dyspozycji wynikających z przepisów odrębnych, z uwzględnieniem uwarunkowań ekonomicznych, stosuje się tam, gdzie wynika to z nadrzędnego interesu publicznego, a możliwe do wykorzystania przez operatorów sieci rozwiązania techniczne i technologiczne zaliczane są do tzw. najlepszej dostępnej techniki.

I. 3. 7. GOSPODARKA ODPADAMI

I. 3. 7. 1. Gospodarka odpadami realizowana jest zgodnie z planem gospodarki odpadami. W ramach przyjętego systemu budowany jest Zakład Termicznej Utylizacji Odpadów, którego



wydajność wraz z systemem zbiórki i odzysku odpadów zapewnia możliwość odbioru i utylizacji wszystkich odpadów komunalnych.

I. 3. 7. 2. System zbiórki odpadów tworzą stacje przeładownicze odpadów, punkty zbiórki odpadów problemowych, lokalne stanowiska zbiórki i segregacji odpadów oraz punkty odbioru odpadów. System nie obejmuje odpadów przemysłowych i innych tego rodzaju, których właściciel w ramach uzyskanych pozwoleń lub przepisów prawa odpowiada za ich wtórne wykorzystanie lub utylizację.

I. 3. 7. 3. Studium nie reguluje kwestii związanych z pozyskiwaniem, transportem, składowaniem lub likwidacją składowisk urobku z prac pogłębiarskich (tzw. refulatu) pozyskiwanego przez uprawnione instytucje lub podmioty gospodarcze. Uzgodnione z właściwymi organami lokalizacje pól refulacyjnych, zakładów oczyszczania lub przerobu refulatu (w granicach wód lub w granicach terenów produkcji i składów) traktuje się, jako zgodną ze Studium i uwzględnia przy opracowywaniu planów miejscowych.

I. 3. 7. 4.. W rejonie zwartej zabudowy wielorodzinnej, zwłaszcza na obszarze Śródmieścia zapewnia się w planach miejscowych warunki dla takiej lokalizacji punktów czasowej zbiórki odpadów lub ich segregacji, która nie prowadzi do zaśmiecania krajobrazu miejskiego i obniżenia estetyki przestrzeni publicznych, stanu sanitarnego lub bezpieczeństwa ruchu.

I. 3. 7. 5. Do nadzwyczajnych zagrożeń środowiska może dojść podczas transportu materiałów niebezpiecznych: w wyniku kolizji drogowej bądź kolejowej, a także rozszczelnienia cystern kolejowych, autocystern lub jednostek pływających. W Studium nie wprowadza się regulacji w tym zakresie, gdyż obowiązki przewoźników regulowane są dokładnie w systemie prawnym.

I. 4. TRANSPORT

I. 4. 1. INFRASTRUKTURA DROGOWA

I. 4. 1. 1. Stan sieci ulicznej

I. 4. 1. 1. 1. Najważniejsze powiązania miasta z układem zewnętrznym zapewniają: na kierunku południowym: droga ekspresowa S3, droga nr 31 (Gryfino, Chojna, Kostrzyn, Słubice) oraz jako uzupełnienie dawna droga krajowa nr 3; na kierunku wschodnim: droga ekspresowa S10 (Stargard Szczeciński, Piła, Bydgoszcz, Płońsk), na kierunku północnym: drogi krajowe nr 3 i nr 6 (Świnoujście, Gdańsk) i wojewódzka nr 115 (Dobieszczyń, Police), a także drogi krajowe do przejść granicznych: Lubieszyn/Linken – droga krajowa nr 10, Kołbaskowo/Pomellen i Rosówka/Rosow – droga nr 13 i autostrada A6.

I. 4. 1. 1. 2. Na drogach wylotowych z miasta obserwowany jest nadal wzrost natężenia ruchu przy czym jego zmiany na poszczególnych wylotach są bardzo zróżnicowane. Porównanie średniorocznego ruchu dobowego z 2005 w stosunku do 2010 r. pokazuje, że największe przyrosty ruchu nastąpiły na kierunku Świnoujście, Gdańsk (ok. 39%), Stargard Szczeciński (ok. 34%) oraz niewielkie w kierunku na Gorzów Wlkp. (ok.9%). Na kierunku zachodnim i w kierunku Gryfina przyrosty ruchu są minimalne i wahają się w granicach 1 – 3%.

I. 4. 1. 1. 3. Stan zewnętrznych połączeń drogowych ulega w ostatnich latach systematycznej poprawie. Zmodernizowana została droga nr 13 i jej przebieg w granicach miasta, do parametrów drogi ekspresowej przebudowana została droga nr 10 (w kierunku Stargardu Szczecińskiego), wybudowano i oddano do eksploatacji odcinek drogi S3 w kierunku Gorzowa Wlkp, zakończona została przebudowa autostrady A6 od granicy państwa do węzła Kijewo, przygotowywana jest do przebudowy dalszy odcinek autostrady A6 wraz z węzłem



„Tczewska”. Prowadzone są prace studialne dotyczące budowy w nowym przebiegu drogi krajowej nr 10 Szczecin – granica państwa oraz drogowej obwodnicy zachodniej.

I. 4. 1. 1. 4. Struktura przestrzenna miasta, w tym rozległość miasta, powoduje konieczność odbywania dalekich podróży pomiędzy lewobrzeżną i prawobrzeżną częścią Szczecina i znaczne obciążenie układu ulicznego na Międzyodrze. Przepustowość ulic: Energetyków i Gdańskiej tworzących główną oś komunikacyjną pomiędzy obu częściami miasta jest już w znacznym stopniu wykorzystana, są to jednocześnie ulice o największej liczbie zdarzeń drogowych. Oddanie do użytku nowej przeprawy mostowej i likwidacja „wąskiego gardła”, jakim był most Cłowy poprawiło sytuację na całym ciągu ulicznym, nadal jednak występują tam dość często zakłócenia ruchu, które m.in. obniżają sprawność funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Oddanie do eksploatacji nowych obiektów mostowych przez rzekę Regalicę (Most Pionierów Miasta Szczecina) znacząco poprawiło komunikację pomiędzy prawo- i lewobrzeżem Szczecina. Warunki ruchu na trasie stale się pogarszają w miarę wzrostu liczby pojazdów. Zdecydowanie większą rolę powinna odgrywać ul. Autostrada Poznańska. Obecnie, mimo systematycznie rosnącego na niej ruchu, ze względu na oddalenie celów i źródeł podróży, ale także ze względu na niskie parametry jej samej, jak i układu z nią współpracującego (Batalionów Chłopskich, Granitowa), odgrywa rolę uzupełniającą. Pożądana będzie realizacja nowego połączenia pomiędzy lewo- i prawobrzeżną częścią Szczecina, zwłaszcza w sytuacji spodziewanych zmian w rozkładzie ruchu, spowodowanych nową lokalizacją ważnego zewnętrznego połączenia miasta od południa (realizacja drogi ekspresowej S3) oraz planowanego zagospodarowania terenów portowych.

I. 4. 1. 1. 5. Po wybudowaniu drogi S3 tracą na znaczeniu drogi obsługujące kierunek południowy tj. dawna droga nr 3 oraz droga nr 31. Niedostosowane do przyszłych potrzeb, spowodowanych powiązaniem drogi ekspresowej S3 z autostradą A6, jest połączenie ul. Autostrada Poznańska z autostradą A6. Rozwiązania wymagać będzie powiązanie miasta z planowaną obwodnicą zachodnią. Dotyczy to w szczególności drogi krajowej nr 10 (Szczecin – Lubieszyn) oraz północnego i północno-zachodniego kierunku. Brak układów obwodowych uniemożliwia wyeliminowanie ruchu tranzytowego, a także ograniczenie przewozów towarowych i przewozów materiałów niebezpiecznych przez intensywnie zabudowane obszary miejskie. Nie ma możliwości takiego zmodernizowania odcinków ulic leżących w ciągach dróg krajowych na obszarze Śródmieścia, aby nie wywoływały one uciążliwości dla przyległej zabudowy.

I. 4. 1. 1. 6. Wewnętrzny układ uliczny miasta nie jest w stanie sprostać w pełni potrzebom wzrastającego ruchu samochodowego, jak i zapewnić sprawnego funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Na znacznej części sieci ulicznej występują zakłócenia ruchu, przy czym strefa występowania tego zjawiska ulega ciąglemu rozszerzaniu.

I. 4. 1. 1. 7. Promienisty układ ulic wychodzących ze śródmieścia powoduje, że praktycznie wszystkie połączenia międzydzielnicowe odbywać się muszą poprzez centralne rejony miasta co ma znaczący wpływ na pogarszającą się obsługę np. dzielnicy Północ. Nie do końca ukształtowany układ uliczny w Śródmieściu uniemożliwia wykorzystanie już istniejących odcinków ulic w celu skierowania ruchu tranzytowego na jego obrzeża, ogranicza również możliwość dalszego rozwijania sieci komunikacji zbiorowej, a w szczególności układu komunikacji tramwajowej.

I. 4. 1. 1. 8. W dzielnicy Prawobrzeże istniejąca sieć uliczna (Pszenna, Walecznych, Dąbska, Zoologiczna, Niedźwiedzia, Łubinowa, Handlowa) nie jest przystosowana do obsługi wybudowanego tam wielkiego zespołu osiedli mieszkaniowych. Uciążliwą barierą komunikacyjną, wobec braku wiaduktów, stanowi linia kolejowa oddzielająca Dąbie od południowej części dzielnicy.



I. 4. 1. 1. 9. W wyniku budowy nowego połączenia w rejonie ul. Hryniewieckiego oraz jezdni wspomagającej w rejonie Basenu Górniczego nastąpiła poprawa w obsłudze terenów portowych z ul. Gdańskiej. Nadal jednak obecny układ uliczny nie zapewnia sprawnego powiązania portu z zewnętrznym układem drogowym. W każdym przypadku dojazdu do portu wymagają przejazdów przez najbardziej obciążone fragmenty sieci ulicznej.

I. 4. 1. 1. 10. Na części tras o podstawowym znaczeniu dla funkcjonowania miasta (Gdańska, Mieszka I, Autostrada Poznańska) nastąpiła znacząca poprawa sytuacji w wyniku budowy nowych lub modernizacji istniejących obiektów inżynierskich. Nadal jednak za niezadowolający należy uznać stan techniczny niektórych mostów i wiaduktów. Do obiektów zagrażających funkcjonowaniu części układu ulicznego zaliczyć trzeba w szczególności wiadukt nad koleją w ciągu drogi wojewódzkiej nr 115 (ul. Wojska Polskiego).

I. 4. 2. PARKOWANIE

1. 4. 2. 1. Do połowy lat 90-tych w porównaniu z innymi miastami, problemy parkingowe w Szczecinie były odczuwalne w niewielkim stopniu i z reguły ograniczone tylko do niewielkich obszarów na terenie miasta. Wynikało to ze stosunkowo niskiego wskaźnika motoryzacji – 198 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w 1995 r. oraz gęstej sieci szerokich ulic w śródmieściu. Obecnie w Szczecinie wielkość wskaźnika motoryzacji sięga liczby 400 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców i problemy z parkowaniem są podobne jak w innych dużych miastach polskich i europejskich.

1. 4. 2. 2. W Szczecinie, podobnie jak w innych miastach można wyróżnić trzy strefy o różnych problemach z parkowaniem: a) obszar obejmujący centrum miasta o skoncentrowanym ruchu związanym z usługami, miejscami pracy oraz ze zlokalizowanym tu mieszkaniem, charakteryzujący się bardzo dużym zapotrzebowaniem na miejsca postojowe dla samochodów osobowych oraz stosunkowo dużą rotacją, b) obszary o dużym zapotrzebowaniu na miejsca postojowe i małym współczynniku rotacji obejmujące osiedla o zabudowie wielorodzinnej wysokiej intensywności, a także strefy skoncentrowanych miejsc pracy, c) obszary o zabudowie ekstensywnej, osiedla mieszkaniowe o niskiej intensywności i osiedla domów jednorodzinnych, gdzie problemy z parkowaniem nie występują lub ich rozwiązanie nie nastęrcza większych trudności i nie wymaga dużych nakładów.

1. 4. 2. 3. Problemy parkingowe odczuwalne są zwłaszcza w śródmieściu oraz osiedlach mieszkaniowych powstałych poza śródmieściem w latach 60, 70 i 80 takich jak np. Słoneczne, Przyjaźni, Kaliny, Klonowica czy Książąt Pomorskich. W osiedlach tych nie realizowano przewidzianych projektami miejsc postojowych jednocześnie z zabudową mieszkaniową. 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. Problem parkingów w osiedlach narasta od początku lat 90-tych, czyli od czasu, kiedy wskaźnik motoryzacji przekroczył 150 s.o./1000Mk. Brakuje w osiedlach powierzchni na garaże boksowe i parkingi strzeżone co wynika częściowo z niedoszacowania potrzeb parkingowych przy projektowaniu osiedli, ale także z faktu przeznaczania na inne cele części terenów przewidzianych pierwotnie na cele parkingowe oraz braku inwestorów na finansowanie garaży wielopoziomowych.



1. 4. 2. 4. Problemem w tych osiedlach jest zatłoczenie i tarasowanie dróg osiedlowych do tego nieprzeznaczonych przez parkujące samochody oraz konflikty na tle budowy garaży i parkingów dzielące inicjatorów budowy i innych mieszkańców zainteresowanych 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 (trasa północna, obwodnica śródmiejska, czy ulica Klonowica) lub zieleni (osiedle Arkońskie).

1. 4. 2. 5. Szczególnie silnie odczuwalne są problemy parkingowe na obszarze śródmieścia, które spowodowane są głównie dojazdami samochodami do pracy i usług. Narastający deficyt miejsc postojowych, wobec słabej egzekucji, skutkuje parkowaniem w niedozwolony sposób kolidujący z ruchem pieszym, obniżający, często w sposób drastyczny bezpieczeństwo ruchu, ograniczający przepustowość układu ulicznego. Wprowadzenie strefy płatnego postoj (SPP) obejmującej ok. 8 500 miejsc postojowych mimo, że wymusza rotację nie rozwiązuje problemu deficytu miejsc postojowych.

1. 4. 2. 6. Deficyt miejsc postojowych w centrum pogłębia długotrwałe parkowanie związane z dojazdami do pracy. Na liczbę parkujących w centrum samochodów ma też istotny wpływ niekonkurencyjna wobec podróży samochodami osobowymi komunikacja zbiorowa

1. 4. 2. 7. Szacuje się, że zapotrzebowanie na miejsca postojowe na obszarze śródmieścia, tylko dla mieszkańców, może wynosić ponad 51 000 (przy wskaźniku 1 mp/1 mieszkanie). Obecnie na tym obszarze jest ogółem ok. 41 000 dostępnych miejsc postojowych dla samochodów osobowych, z czego w pasie drogowym ok. 17 000, na parkingach, terenie nieruchomości i innych wydzielonych placach ok. 13 000, w garażach stałych, tymczasowych oraz w budynkach ok. 11 000. Część tych miejsc to tymczasowe miejsca postojowe (np. w pasach drogowych) przewidziane do likwidacji. Szacuje się, że ponad 3 000 miejsc postojowych (w garażach tymczasowych - ok. 1400 -, place postojowe – ok. 2000) będzie musiało być zlikwidowane w wyniku rozbudowy/przebudowy układu komunikacyjnego miasta czy też zabudowy niewykorzystanych obecnie terenów inwestycyjnych. Trzeba się też liczyć z ubytkiem miejsc postojowych w związku z potrzebą przywrócenia normalnych warunków dla ruchu pieszego, realizacją ścieżek rowerowych czy też sanacją podwórek zabudowy śródmiejskiej.

1. 4. 2. 8. Możliwości zwiększenia liczby miejsc postojowych w śródmieściu są obecnie i w przyszłości mało realne i ograniczone praktycznie do nowych budynków mieszkalnych i obiektów handlowo – usługowych.

1. 4. 2. 9. 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 zamiast dostosowywać przepustowość sieci ulicznej do rosnących potrzeb, trzeba ograniczyć potrzeby do racjonalnej wielkości, wynikającej z polityki transportowej zrównoważonego rozwoju jako najlepiej przeciwdziałającej negatywnym skutkom wzrostu motoryzacji.

I. 4. 3. KOMUNIKACJA ROWEROWA

I. 4. 3. 1. W granicach miasta funkcjonuje 73,9 km ścieżek rowerowych prowadzonych w pasach drogowych (poza jezdnią) oraz samodzielnych ścieżek rowerowych. Tylko nieco ponad 20% ścieżek ma nawierzchnię bitumiczną. Układ ścieżek rowerowych jest w dużej mierze wynikiem realizacji i modernizacji układu drogowego. Szacuje się, że ponad 20 km dróg rowerowych powstało w wyniku przebudowy układu drogowego w ostatnich latach.



I. 4. 3. 2. Obecny układ ścieżek rowerowych obejmuje tylko fragmenty miasta. Około 80% ścieżek rowerowych zbudowanych jest w lewobrzeżnej części Szczecina. Brak jest praktycznie ścieżek rowerowych w dzielnicy Północ. Obecny układ jest dość chaotyczny, nie tworzący spójnego systemu tras rowerowych. Jak wskazują przeprowadzone w 2010 r. badania ocen i preferencji mieszkańców brak dostatecznej długości ścieżek rowerowych zniechęca do podróżowania rowerem ponad 70% respondentów, dla ponad 45% bardzo ważna jest możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru np. w miejscu pracy.

I. 4. 3. 3. Wydaje się, że dostrzeżone zostało znaczenie roweru jako środka transportu, a ścieżki rowerowe stają się stałym elementem budowy układu komunikacyjnego miasta. Jak wskazują ww. badania ponad 50% badanych mieszkańców Szczecina uznaje rozbudowę sieci dróg rowerowych za bardzo ważne zadanie. W ciągu najbliższych kilku lat przewidywane jest wybudowanie ok. 20 km ścieżek rowerowych, w tym ścieżki spinającej lewo- i prawobrzeżną część Szczecina (od Podzamcza do Jeziora Szmaragdowego).

I. 4. 4. KOMUNIKACJA ZBIOROWA

I. 4. 4. 1. Komunikację miejską w Szczecinie obsługuje pięciu przewoźników: Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o., PKS Szczecin Sp. z o.o. (przewozy nocne), 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.

I. 4. 4. 2. Przewozy obejmują obszar gmin Szczecin i Police, część gminy Kołbaskowo oraz w niewielkim zakresie gminy Dobra.

I. 4. 4. 3. Miasto obsługuje 12 linii tramwajowych o długości 102 km, 50 linii autobusowych dziennych o łącznej długości linii 591 km oraz 14 linii autobusowych nocnych o długości 244 km. W 2005 r. z komunikacji zbiorowej korzystało dziennie 414 tys. pasażerów.

I. 4. 4. 4. Na podstawie danych dotyczących przewozów pasażerskich miejską komunikacją zbiorową z lat 2008 i 2009 można stwierdzić, że wielkości przewozów pasażerskich zarówno tramwajami jak i autobusami minimalnie wzrosły i są na poziomie ok. 144 mln pas./rok. Na stałym poziomie utrzymuje się udział w przewozach komunikacji tramwajowej i autobusowej i wynosi on odpowiednio 45% i 55%.

Generalnie miejska komunikacja zbiorowa w ostatnich latach traciła na znaczeniu w wyniku, czego „przesunięta” została na pozycje środka uzupełniającego przewozy pasażerskie (ok. 40% przewozów) natomiast dominującą rolę odgrywa transport indywidualny. Na odchodzenie części pasażerów od komunikacji zbiorowej z pewnością ma wpływ wzrost liczby posiadaczy samochodów osobowych, a także komfort podróży samochodem osobowym i stosunkowo „łatwe” i szybkie osiąganie celów podróży. Znaczący wpływ ma też wiele innych czynników, wśród nich np. konieczność przesiadek, niska częstotliwość, punktualność, zatłoczenie itp. Największe znaczenie, na co wskazują badania preferencji mieszkańców, mają dla pasażerów w kolejności ceny biletów, czas podróżowania i punktualność kursowania.

I. 4. 4. 5. Obecnie największe dobowe wartości potoków pasażerskich (poza śródmieściem) notowane są na kierunku wschód – zachód, w szczególności na ul. Gdańskiej, gdzie osiągają wielkość ponad 41 tysięcy pasażerów w obu kierunkach (łącznie dla przewozów tramwajowych i autobusowych). Jest to jednocześnie ciąg uliczny o dużym obciążeniu ruchem, podatny na zakłócenia ruchu, co ma swoje odbicie szczególnie w obsłudze dzielnicy Prawobrzeże opartej wyłącznie na komunikacji autobusowej.

I. 4. 4. 6. Znaczne potoki pasażerskie - choć mniejsze niż jeszcze kilka lat temu - utrzymują się w części północnej miasta w rejonie Wilczej – Obotryckiej. Przebudowa ul. Duńskiej, Rondo



Giedroycia, skrzyżowania ul. Wilczej z Przyjaciół Żołnierza i remont wiaduktu na Rugiańskiej uporządkowały nieco ruch w tym rejonie, co poskutkowało wzrostem przejazdów komunikacją indywidualną i spadkiem zainteresowania komunikacją publiczną. W samym Śródmieściu, gdzie dominują przewozy tramwajowe, największe potoki pasażerskie notowane są w ciągu al. Piłsudskiego i osiągają wielkość ok. 43 tysięcy pasażerów na dobę w obu kierunkach. Znaczące są też przewozy w obu kierunkach rejestrowane w osi Bolesława Krzywoustego (ok. 30 tysięcy pasażerów na dobę), al. Piastów (ok. 30 tysięcy pasażerów na dobę), al. Wyzwolenia (ok. 25 tysięcy pasażerów na dobę – 35 tysięcy pasażerów na dobę).

I. 4. 4. 7. Brak uprzywilejowania komunikacji masowej przy wciąż wzrastającym zatłoczeniu ulic powoduje m.in. spowolnienie ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej (zwłaszcza autobusów) oraz pogarszanie się punktualności i regularności kursowania. Ograniczenia w poruszaniu się komunikacji zbiorowej występują na całym obszarze Śródmieścia.

I. 4. 4. 8. Korzystnym zjawiskiem w komunikacji tramwajowej jest fakt, że blisko 70% stanowią torowiska wydzielone, pozwalające na uniezależnienie ruchu pociągów tramwajowych od ruchu kołowego. Korzyści te w dużym stopniu niweczone są poprzez utrudnienia występujące przy przejazdach przez skrzyżowania, zwłaszcza regulowanych sygnalizacją świetlną nieuwzględniającą preferencji dla ruchu tramwajowego.

I. 4. 4. 9. Podejmowane są obecnie analizy możliwości zintegrowania systemu tramwajowego i systemu kolejowego, jako dwusystemowy układ miejskiego transportu zbiorowego. Studium nie rozstrzyga o miejscach włączenia i sposobach integracji systemów, jednak w przypadku wskazania takich rozwiązań, uwzględnia się je w planach miejscowych traktując, jako zgodne ze Studium.

I. 4. 5. TRANSPORT KOLEJOWY

I. 4. 5. 1. Szczeciński węzeł kolejowy tworzy 21 odcinków linii kolejowych. Do linii o podstawowym znaczeniu należą:

- Poznań Główny – Szczecin Główny (linia magistralna),
- Wrocław Główny – Szczecin Główny (linia magistralna),
- Szczecin Dąbie – Świnoujście Port (linia pierwszorzędna),
- Szczecin Główny – Stobno Szczecińskie – Granica Państwa /Pasewalk/ (linia pierwszorzędna),
- Szczecin Główny – Granica Państwa /Tantow/Berlin/ (linia pierwszorzędna),
- Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński (linia drugorzędna).

Ich uzupełnieniem są linie kolejowe umożliwiające prowadzenie ruchu kolejowego przez system łącznic znajdujących się w obrębie węzła.

I. 4. 5. 2. Linie Świnoujście – Szczecin – Poznań (E59) i Szczecin – Wrocław (CE59) obsługują głównie ruch pasażerski dalekobieżny i ruch towarowy. Obecnie prowadzone remonty pozwolą na wprowadzenie na linii Szczecin Główny – Świnoujście prędkości 120 km/godz.

Ruch międzynarodowy obsługują linie Szczecin Główny – Berlin oraz Szczecin Główny – Pasewalk – Neubrandenburg. Zrealizowana w 2008 r. modernizacja nawierzchni pozwoliła zwiększyć prędkość maksymalną na odcinku od stacji Szczecin Gumieńce do Granicy Państwa z 80 km/h do 120 km/h. Linia drugorzędna Szczecin Główny – Police – Trzebież Szczecińska, po zawieszeniu przewozów pasażerskich, wykorzystywana jest jedynie do przewozów towarowych.

I. 4. 5. 3. Obecnie zadawalające prędkości jazdy pociągów pasażerskich osiągane są głównie na linii Poznań Główny – Szczecin Główny (100 – 130 km/godz.), Szczecin Gumieńce – granica państwa /Berlin/ (120 km/godz.), na niewielkim odcinku linii Wrocław Główny – Szczecin Główny, w rejonie stacji Szczecin Port Centralny (ok. 100 – 110 km/godz.). Na pozostałym odcinku tej ostatniej linii dopuszczalna prędkość wynosi 50 – 70 km/godz., na linii Szczecin



Główny – Trzebież Szczeciński 40 – 70 km/godz. i na linii Szczecin Główny – Świnoujście Port 70 – 120 km/godz.

I. 4. 5. 4. W granicach miasta obsługę przewozów pasażerskich i towarowych dokonuje się poprzez 12 stacji, z tego 7 są to stacje węzłowe, a 5 stacje pośrednie. Podstawowymi stacjami obsługującymi praktycznie cały ruch pasażerski są stacje Szczecin Główny i Szczecin Dąbie. Z dziesięciu przystanków osobowych czynne są obecnie tylko trzy (Szczecin Port Centralny, Szczecin Zduńsko, Szczecin Zdroje). Według obowiązującego rozkładu jazdy (wiosna 2011 r.) stacja Szczecin Główny uruchamia maksymalnie ok. 117 pociągów pasażerskich w ciągu doby. Podstawową stacją obsługi ruchu towarowego jest stacja Szczecin Port Centralny przygotowana do znacznie większej pracy przewozowej niż obecnie wykonywana. Praktycznie cały szczeciński węzeł kolejowy jest zelektryfikowany.

I. 4. 5. 5. Utrzymuje się tendencja spadkowa liczby kursujących pociągów towarowych. Szacuje się, że w roku 2010 kursowało o ok. 15-35% mniej pociągów niż w 1999 roku. Niewielki wzrost zanotowano w segmencie przewozów pasażerskich.

I. 4. 5. 6. 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. 20% - 30% 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 dość znaczne rezerwy zdolności przelotowej linii i łącznic. Rezerwy te powiększają się wraz ze zmniejszaniem się liczby kursujących pociągów. Zakłócenia płynności ruchu, związane z ograniczoną zdolnością przelotową, wystąpić mogą tylko na odcinku Szczecin Podjuchy - Szczecin Port Centralny, który jest jedynym jednotorowym fragmentem linii Wrocław - Szczecin.

I. 4. 5. 7. Do mankamentów obecnego stanu rzeczy należy zaliczyć brak układu obwodowego, który umożliwiłby eliminację przewozu ładunków niebezpiecznych, głównie do Polic, przez gęsto zaludnione rejony miasta, w tym Śródmieście. Istotną niedogodnością w funkcjonowaniu węzła jest brak łącznicy między stacją Szczecin Podjuchy, a posterunkiem odgałęźnym Dziewoklicz, umożliwiającej bezpośrednie przejazdy pociągów towarowych z linii Wrocław - Szczecin w kierunku stacji Szczecin Gumieńce. W związku z postępującymi zmianami w obsłudze przewozów międzynarodowych zmieni się rola stacji granicznej Szczecin Gumieńce. Stacja ta będzie uczestniczyć w obsłudze nadawców i odbiorców z najbliższego sąsiedztwa, jako stacja rejonowa, a wielkość i zakres funkcjonalny jej obiektów ulegnie ograniczeniu.

I. 4. 5. 8. Do obiektów, które w najbliższym czasie utrudniać będą prawidłowe funkcjonowanie węzła kolejowego, należy również jednotorowy odcinek łączący stację Szczecin Port Centralny z rejonem SPD (tzw. Park Wrocławski) obsługujący port drobnicowy i tereny Ostrowa Grabowskiego. Zwiększenie ilości ładunków w tym rejonie może spowodować powstanie „wąskiego gardła” na torze nr 425 łączącym rejon SPB stacji Port Centralny z rejonem SPD.

I. 4. 5. 9. Najważniejszą dla obsługi ruchu towarowego jest stacja rozrządowa Szczecin Port Centralny, posiadająca znaczne rezerwy zdolności przelotowej. Podobnie inne stacje węzła, pełniące pomocniczą rolę w przekazywaniu wagonów między stacją rozrządową a punktami ładunkowymi, pracują ze znacznymi rezerwami zdolności przelotowej. Funkcjonowanie układu nie jest ograniczane przez zaplecze obsługi taboru towarowego (nowa wagonownia i zmodernizowana lokomotywownia na stacji Szczecin Port Centralny).

I. 4. 5. 10. Funkcjonowanie stacji Szczecin Główny utrudnia jej niedokończona modernizacja (tunel pasażerski, kładki dla pieszych, zaplecze parkingowe, urządzenia dla niepełnosprawnych, budynek stacyjny). W fatalnym stanie jest większość przystanków na linii Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński. Wznowienie przewozów pasażerskich na tej



linii uwarunkowane jest podjęciem działań prowadzących do zapewnienia odpowiedniego standardu tych obiektów.

I. 4. 5. 11. Dokończenia wymaga budowa stacji postojowej Szczecin - Zaleskie Łęgi przeznaczonej dla obsługi technicznej i sanitarnej taboru pasażerskiego. Stacja w obecnym kształcie jest zbyt mała, a ponadto brakuje na niej wielu obiektów niezbędnych do wdrożenia prawidłowej technologii obrządzania składów. Działające obecnie zaplecze postojowe na stacji Szczecin Główny tzw. Park Pomorzański i Środkowy jest prowizoryczne i nie gwarantuje utrzymania taboru w należytym stanie technicznym i sanitarnym. Po zakończeniu budowy stacji Zaleskie Łęgi zaplecze to powinno być zlikwidowane.

I. 4. 6. TRANSPORT WODNY

I. 4. 6. 1. Infrastruktura śródlądowych dróg wodnych

I. 4. 6. 1. 1. Szczeciński węzeł transportu wodnego tworzy złożony układ akwenów naturalnych i sztucznych. W jego obrębie znajdują się wody śródlądowe, administrowane przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie, na których nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi sprawuje Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie i wewnętrzne wody morskie administrowane przez Urząd Morski w Szczecinie.

I. 4. 6. 1. 2. 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 Parnicy w miejscu jej połączenia z Regalicą i biegnąca wzdłuż linii zachodniego brzegu Regalicy oraz linia biegnąca wzdłuż wschodniej krawędzi mostu Portowego w miejscowości Szczecin;
- na rzece Odra Zachodnia - linia biegnąca wzdłuż północnej krawędzi mostu Trasy Zamkowej w Szczecinie.

I. 4. 6. 1. 3. 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.

I. 4. 6. 4. Śródlądowe drogi wodne w rejonie Szczecina zaklasyfikowane zostały do najwyższej w Polsce klasy Vb dróg o znaczeniu międzynarodowym i mają następujący przebieg:

- Jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi, długości 9,5 km,
- rzeka Odra – od miejscowości Ognica do Przekopu Klucz - Ustowo i dalej jako Regalica do ujścia do jeziora Dąbie, długości 44,6 km,
- rzeka Odra Zachodnia – od jazu w miejscowości Widuchowa (km 704,1 Odry) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami, długości 33,6 km,
- rzeka Parnica i Przekop Parnicki od Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi, długości 2,9 km.

I. 4. 6. 1. 5. Zaliczenie akwenów szczecińskiego węzła wodnego do klasy dróg wodnych Vb, narzuca określone parametry jakościowe takie, 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. Dla dróg wodnych lub ich odcinków, które nie odpowiadają w pełni wymaganym parametrom (bez



poniższania przyjętej w klasyfikacji kategorii danej drogi wodnej), wprowadzono obowiązek⁵ ustalania występujących na nich ograniczeń, wskazując jednocześnie, że przy planowanej przebudowie lub modernizacji, należy je odpowiednio skorygować, w celu uzyskania parametrów wymaganych dla danej klasy drogi wodnej.

Tab.5 Istniejące ograniczenia parametrów szlaku żeglugowego

Lp.	Szerokość szlaku żeglownego	Minimalny prześwit pod mostami ponad WWŻ	Uwagi
1	50 m	5,25 m	Wymagania dla klasy VB
2	Stan istniejący na rzece Odrze Zachodniej		
3	10,00 m		lewe przesło mostu kolejowego w Szczecinie, km 35,59
4	10,00 m		prawe przesło mostu kolejowego w Szczecinie, km 35,59
5	17,50 m		most drogowy w Szczecinie, km 35,95 (na całej szerokości łukowego przesła)
6		3,79 m	lewe i prawe przesło mostu kolejowego w Szczecinie, km 35,59
7		3,40 m	most drogowy w Szczecinie, km 35,95 (na całej szerokości przesła)
8		3,78 m	w środku przesła na szerokości 12,6 m
9	Stan istniejący na rzece Parnicy		
10	12,15 m		lewe przesło mostu kolejowego w Szczecinie, km 4,45 rz. Parnicy
11	11,85 m		prawe przesło mostu kolejowego w Szczecinie, km 4,45 rz. Parnicy
12	20,6 m		przesło mostu drogowego w Szczecinie, km 4,00 rz. Parnicy
13		1,89 m	lewe i prawe przesło mostu kolejowego w Szczecinie, km 4,45 rz. Parnicy
14		3,82 m	most drogowy w Szczecinie, km 4,00 rz. Parnicy
15	Stan istniejący na rzece Regalicy		
16	12,73 m		przesło zwodzone mostu kolejowego w Szczecinie – Podjuchach, km 733,7 rz. Regalicy
17	35 m		prawe i lewe przesło mostu kolejowo – drogowego w Szczecinie – Podjuchach, km 734,6 rz. Regalicy
18		2,96 m	przesło stałe mostu kolejowego w Szczecinie – Podjuchach, km 733,7 rz. Regalicy

Ograniczenia parametru głębokościowego na szlakach żeglugowych w rejonie Szczecina: Jezioro Dąbie (tor główny) - gwarantowana głębokość 2,50 m przy wymaganej klasą VB 2,80 m, Przekop Klucz-Ustowo - gwarantowana głębokość 2,50 m przy wymaganej klasą VB 2,80 m.

Niskie mosty drogowe na rzece Odrze Zachodniej (m. Długi w km 35,95) i rzece Parnicy (m. Portowy w km 4,0) oraz mosty kolejowe na rzece Odrze Zachodniej (w km 35,59), rzece Parnicy (w km 4,45) oraz na rzece Regalicy (w km 733,7), stanowią wąskie gardło na śródlądowych drogach wodnych. Ograniczają one, a niekiedy całkowicie uniemożliwiają, funkcjonowanie żeglugi śródlądowej w ruchu lokalnym, tranzytowym i w połączeniach zespołu portów Szczecin-Świnoujście, z krajowymi i europejskimi śródlądowymi drogami wodnymi. Natomiast most kolejowy na rzece Regalicy, stanowi dodatkowo bardzo istotne ograniczenie w skutecznym prowadzeniu czynnej ochrony przeciwpowodziowej, przy użyciu lodołamaczy uczestniczących w polsko-niemieckiej akcji lodołamania.

I. 4. 6. 1. 6. Ze względu na ograniczone parametry szlaku żeglownego, zgodnie z obowiązującymi przepisami żeglugowymi, statki i zestawy pchane mogą mieć maksymalną szerokość 11,45 m przy długości odpowiednio 82,0 i 156,0 m, a na niektórych odcinkach dróg wodnych zestawy pchane mogą mieć większą szerokość tj. 18,0 m, lecz przy niższej długości maksymalnej 137,0 m. Jednak w związku z parametrami mostów ograniczającymi parametry szlaku żeglownego na rzece Parnicy i Przekopie Parnickim oraz na rzece Odrze Zachodniej od km 33,35 do granic z wewnętrznymi wodami morskimi, maksymalna szerokość statków i zestawów pchanych ograniczona została do 125,0 m przy maksymalnej szerokości do 10,0 m.

I. 4. 6. 1. 7. 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.

I. 4. 6. 1. 8. Okresowym utrudnieniem dla żeglugi są też warunki hydro-meteorologiczne:

⁵ Ibidem.



- 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.

I. 4. 6. 1. 9. Oprócz utrudnień nawigacyjnych i hydrometeorologicznych na śródlądowych drogach wodnych na terenie miasta występuje zauważalny deficyt miejsc postojowych dla taboru rzeczno-żeglownego. Dodatkowo, dalsze ograniczenia lub likwidacja miejsc postojowych dla jednostek towarowych powinna być rekompensowana powstawaniem nowych miejsc postojowych.

I. 4. 7. PRZEWOZY ŚRÓDLĄDOWE

I. 4. 7. 1. Port w Szczecinie, ze względu na swoje położenie w ujściu Odry, zaliczany jest do portów morsko-rzecznych. Tor wodny przebiega od Bałtyku do Szczecina, a następnie drogą wodną rzeki Odry na południe kraju. Kanały Hohensaaten – Friedrichsthaler Wasserstrasse i Oder-Spree, które łączą Szczecin z zachodem Europy, Berlinem, Schwedt i Eberswalde, dzięki sprzężeniu transportu morskiego i śródlądowego zapewniają swobodny dostęp do rynków europejskich. Port w Szczecinie pełni w tym systemie ważną funkcję portu tranzytowego do, i ze Skandynawii. Rozbudowany aktualnie port w Schwedt (700 m nabrzeży o głębokości 6 m) konkuruje ze Szczecinem, stwarza też jednocześnie szansę rozwoju transportu kontenerów barkami lub statkami morsko-rzeczno-żeglownymi z portów w Szczecinie i Świnoujściu.

I. 4. 7. 2. Obsługą żeglugi pasażerskiej zajmują się zarówno przewoźnicy polscy jak i niemieccy (do najbardziej znanych można zaliczyć: Unity Line Polska, Adler Schiffe Polska, Żegluga Pomorską, Polską Żegluga Bałtycką i Polsteam Żegluga Szczecińska).

I. 4. 7. 3. Morsko-rzeczny łańcuchem transportowym przewożone są: węgiel, ruda, zboże, papier, kruszywa budowlane, wyroby z metali, nawozy sztuczne oraz ładunki ponadgabarytowe, a śródlądową żegluga towarową prowadzą między innymi: Związek Polskich Armatorów Śródlądowych zrzeszający prywatnych przewoźników: AGT Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Żeglugowe, Albers Hansen Sp. z o.o., Best Logistics Sp. z o.o., Ger Pol Shipping & Forwarding Sp. z o.o., Odra Lloyd Sp. z o.o., Odratrans S.A. O/Szczecin, Navigar, Transbode S.C. Ekspozytura i Żegluga Szczecińska. Wiele z wymienionych firm, poza działalnością z zakresu żeglugi śródlądowej, świadczy też takie usługi, jak: czarterowanie, spedycja, logistyka, przeładunki, remonty statków oraz posiada agencje żeglugowe.

I. 4. 7. 4. Zakres towarowej żeglugi śródlądowej sprowadza się do obsługi ładunków przechodzących przez zespół portowy Szczecin – Świnoujście obsługi ładunków kierowanych z portu morskiego przez system dróg wodnych i połączeń kanałowych Odra Havela z układem śródlądowych dróg Europy Zachodniej, a zwłaszcza Niemiec, obsługi transportu, przeładowni zakładowych i nabrzeży miejskich, obsługi małych portów i przystani. Przewozy barkowe odgrywają pewną rolę jako tzw. most barkowy w transporcie importowanej rudy ze Świnoujścia do Szczecina i w relacji odwrotnej, wyrobów hutniczych i zboża do Świnoujścia w celu doładowania statków, które nie mogą wejść do portu w Szczecinie ze względu na zbyt duże zanurzenie. W Szczecinie barki mogą być obsługiwane przy każdym nabrzeżu przeładunkowym. Przewozami barkowymi na trasie Szczecin – Świnoujście, a także w kierunku Niemiec, zajmuje się PP Żegluga Szczecińska.

I. 4. 7. 5. Większe wykorzystanie wodnego transportu śródlądowego, jako alternatywy dla dominującego obecnie transportu drogowego, w związku z prognozowanym wzrostem wymiany towarowej wschód – zachód i północ – południe, zgodne jest z polityką Unii Europejskiej. Jest



też szansą na poszerzenie pakietu usług oferowanych przez zespół portowy Szczecin - Świnoujście.

I. 4. 8. TRANSPORT MORSKI

I. 4. 8. 1. 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 międzynarodowej wymiany handlowej. Są to ładunki wyładowane ze statków i załadowywane na statki, łącznie z ładunkami objętymi tranzytem. Do transportu morskiego zalicza także bunkrowanie (zaopatrywanie w paliwo statków obsługujących transport morski).

I. 4. 8. 2. Część działalności portowej związana jest także z obrotem wewnątrz krajowym, obejmującym 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.

I. 4. 8. 3. Przewozy tranzytowe obejmują ładunki klasyfikowane jako tranzyt:

- morsko-ładowy (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)⁶.

I. 4. 8. 4. Przewiduje się możliwość transportu drogą wodną odpadów przeznaczonych do utylizacji w Zakładzie Termicznej Utylizacji Odpadów na Ostrowie Grabowskim.

I. 4. 9. PORT MORSKI

I. 4. 9. 1. 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 SA jest podmiotem prawnym zarządzającym nieruchomościami i infrastrukturą portową umożliwiającą statkom postój przy nabrzeżu, załadunek i rozładunek towarów lub zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów.

I. 4. 9. 2. Szczecin nie posiada portu śródlądowego, jako odrębnego podmiotu gospodarczego; żegluga śródlądowa korzysta przede wszystkim z urządzeń portu morskiego i nabrzeży zakładowych.

I. 4. 9. 3. Ze względu na różny sposób finansowania, infrastruktura niezbędna do funkcjonowania portu dzieli się na „infrastrukturę portową” oraz „infrastrukturę zapewniającą dostęp do portów”. W skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów wchodzi tor wodny, wraz z obiektami, urządzeniami i instalacjami związanymi z ich funkcjonowaniem. Tor wodny

⁶ Akapit opracowano na podstawie wydawnictwa GUS „Porty morskie i żegluga morska w Polsce w latach 2002 – 2004, Szczecin 2005 r. i „Rocznika statystycznego gospodarki morskiej” z 2007 r.



znajduje się na obszarze morskich wód wewnętrznych, który jest wyłączony z kompetencji planistycznych Miasta Szczecina.

I. 4. 9. 4. Tor wodny prowadzi do Szczecina od Świnoujścia 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 biegnie Odrą i kończy się obrotnicami na wysokości Kanału Dębickiego i na Przekopie Mieleńskim u wejścia do Basenu Górniczego; a 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. Największe głębokości drogi wodnej występują na torach podejściowych z pełnego morza i Zatoki Pomorskiej (głębokość techniczna 14,3 - 14,5 m) oraz w porcie świnoujskim do 3,7 km na wysokości Terminalu Promowego (głębokość techniczna 11,4 – 14,3 m). Dalej, aż do Szczecina, tor wodny ma głębokość techniczną 10,5 m, mniejsza głębokość toru (7,0 m) jest na Odrze Zachodniej. Tor wodny Świnoujście - Szczecin 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. Inne 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, oznakowanie nawigacyjne, kotwicowiska, pola refulacyjne wraz z przystaniami dalbowymi, umocnienia brzegowe wzdłuż toru wodnego, systemy monitorowania, synchronizacji i zasilania znaków oraz świateł nawigacyjnych.

Obecnie parametry te stają się niewystarczające, stanowiąc barierę rozwojową dla portu i stoczni szczecińskich. Projekt modernizacji, w tym częściowego pogłębiania toru wodnego, jest wpisany na listę rezerwową projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, okres realizacji – lata 2010-2013.

Brak na torze wodnym mijanek, które umożliwiłyby szersze, bezpieczne wprowadzenie do portu statków z ładunkami niebezpiecznymi. Skomplikowany system hydrauliczny estuarium Odry oraz wartość biologiczna Zalewu Szczecińskiego powodują, że prace pogłębiarskie o większym zasięgu należy prowadzić tu z wielką rozwagą, poprzedzając je odpowiednimi badaniami symulacyjnymi. Od kilku lat realizowana jest przez Urząd Morski w Szczecinie przebudowa toru wodnego na kanałach Piastowskim i Mieleńskim w Świnoujściu tak, aby osiągnąć tor o głębokości 12,5 m i szerokości 120 m. Niektóre budowle hydrotechniczne związane z powiększeniem toru wodnego przystosowane zostały do dalszego pogłębiania do 14,5 m przy szerokości w dnie 140 m.

I. 4. 9. 5. Modernizacja drogi wodnej do Szczecina, ale też i bieżące jej utrzymanie, wymaga przygotowania odpowiedniej wielkości pól refulacyjnych do odkładania urobku pogłębiarskiego. Część niezanieczyszczonych refulatów, po ich odwodnieniu, może być użyta jako masy ziemne w procesach budowlanych, np. do uzdatniania gruntów, bądź w budownictwie drogowym. Problemem będzie usunięcie, transport i składowanie urobku zanieczyszczonego, wydobywanego z niektórych akwenów portowych (np. Parnica, nabrzeża CPN, Kanał Przemysłowy). Istniejące regulacje prawne nakazują oczyszczenie urobku zanieczyszczonego (zaliczanego do odpadów) przed jego dalszym wykorzystaniem lub składowaniem w środowisku.

I. 4. 9. 6. Refulat z pogłębienia toru wodnego Świnoujście – Szczecin i akwenów portowych odkładany jest na polach refulacyjnych, zlokalizowanych poza granicami portu Szczecin: „Dębina” (o pow. ok. 31,38 ha, km. 59,3 – 60,4), strona wschodnia toru wodnego i „Mańków” (o pow. ok. 141 ha), km. 44 toru wodnego w okolicach Stepnicy oraz na polu „Ostrów Grabowski” leżącym w granicach portu Szczecin. Pole „Dębina” i „Mańków”



utrzymywane są przez Urząd Morski w Szczecinie, natomiast pole „Ostrów Grabowski” przez ZMPSiŚ. (patrz: rozdział o odpadach).

I. 4. 9. 7. Granica morskiego portu biegnie od północnej granicy miasta w niewielkiej odległości od linii brzegu Odry aż do wysokości centrum miasta. W obszarze portu funkcjonują różne struktury od przemysłowych (rejon nabrzeży: Fosfatowe, Arsenał, Wulkan, Odra Nowe i wyspy Gryfii), przeładunkowo-składowych (rejon nabrzeży Snop I i II, Huk) i usługowych (rejon nabrzeży: Gocławskie, Mak, Cał, Warsztatowe) do związanych z rybołówstwem (teren z basenem przy ul. Łowieckiej), administracją (rejon nabrzeży Urzędu Morskiego w Szczecinie przy ul. Światowida), szkolnictwem (teren Akademii Morskiej w Szczecinie w sąsiedztwie Basenu Młyńskiego przy nabrzeżu Drab) oraz obsługą statków pasażerskich (nabrzeża: Bulwar Chrobrego, Pasażerskie i Wieleckie) i jednostek sportowych (Basen Żeglarski, Wyspa Grodzka, okresowo nabrzeże Pasażerskie).

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

I. 4. 9. 8. Działalność eksploatacyjna portu obejmuje:

- usługi związane z ładunkiem, w tym załadunek i wyładunek ze środków transportu wodnego i lądowego, sztautowanie i trzymowanie ładunków na statkach, składowanie w obiektach magazynowych, ekspedycję,
- budowę, remont i wyposażenie jednostek pływających,
- usługi pasażerskie,
- usługi dla statków (pilotaż, holowanie, cumowanie, asysta statku pożarniczego, bunkrowanie, odbiór odpadów, dostawa wody, działalność shipchandlerska i agencyjna),
- usługi na akwenach portowych: roboty czerpalne, oczyszczanie akwenów, zabezpieczenie przed rozlewami i ich usuwanie,
- usługi w zakresie napraw sprzętu i urządzeń portowych (remonty i naprawy dźwigów, naprawy palet i kontenerów, przygotowywanie i atestacja zawiesi),
- przetwórstwo surowców i półproduktów przywożonych transportem morskim lub wywóz produktów tym transportem.

I. 4. 9. 9. Portowa działalność związana z obsługą statków pasażerskich 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. Nadodrzański ciąg nabrzeży pasażerskich ma kilku właścicieli, różnie wykorzystujących dostęp do drogi wodnej. PP Żegluga Szczecińska, będące właścicielem nabrzeża Pasażerskiego, udostępnia miejsca postojowe, zapewnia usługi cumownicze, dostawę energii elektrycznej i wody pitnej oraz odbiór odpadów. Przy nabrzeżu Bulwar Chrobrego we władaniu Polsteam - Żegluga Szczecińska Sp. z o.o. cumuje statek – restauracja Ładoga (własność PŻM). Ta firma udostępnia również swoje keje statkom wpływającym do Szczecina i świadczy usługi dla statków. Część Bulwaru Chrobrego jest stanowiskiem postojowym Nawigatora XXI (własność Akademia Morska w Szczecinie).

I. 4. 9. 10. Największe obszary rozwojowe Portu znajdują się na 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. 220 ha. Większość terenów rozwojowych leży obecnie poza zasięgiem infrastruktury dostępnej od strony lądu i wymaga przygotowania podłoża gruntowego pod budownictwo.



I. 4. 9. 11. 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 żwirowymi. 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.

I. 5. STRUKTURA FUNKCJONALNO - PRZESTRZENNA

I. 5. 1. KRAJOBRAZ KULTUROWY, ZASÓB ZABYTKOWY I DOBRA KULTURY WSPÓŁCZESNEJ

I. 5. 1. 1. Szczecin jest typowym miastem portowym powstałym we wczesnym średniowieczu, które połączyło trakt lądowy ze wschodu na zachód z drogą wodną z południa. Lokacja na prawie Magdeburskim w roku 1243 i wczesne przystąpienie do związku Hanzeatyckiego zdecydowały o jego szybkim rozwoju. W średniowieczu Szczecin był porównywalny z Lubeką, Stralsundem, Gdańskiem i Królewcem. Dopiero liczne wojny, a szczególnie wojna 30-letnia i 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 (Łasztownia) brzegu Odry Zachodniej.

I. 5. 1. 2. Przejęcie Szczecina przez Królestwo Prus wprowadziło miasto w struktury państw niemieckich jako ważną i wzorcową twierdzę. Pozwoliło to na odbudowę miasta ze zniszczeń wojennych bez zwiększenia jego granic. Wojny napoleońskie i kilkuletnia okupacja francuska Szczecina nie miały wpływu na rozwój miasta, ale klęska militarystyki pruskiej i zapoczątkowane reformy administracyjno-gospodarcze z lat 1808-1815, stworzyły podstawy do starań o uwolnienie terenów fortecznych pod zabudowę.

I. 5. 1. 3. W stosunku do innych miast nadbałtyckich, na Starym Mieście nie przetrwały zbyt licznie budynki średniowieczne, a liczba bogato zdobionych frontów 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.

I. 5. 1. 4. Pierwszym wyłomem w pierścieniu umocnień było doprowadzenie w 1843 r. kolei z Berlina do granic zabudowy miasta, poprzez fortyfikacje. Rozpoczął się proces urbanizacji terytoriów podmiejskich, poza granicami fortyfikacji. Przemysł zajmował dogodne tereny wzdłuż rzeki na północ i południe od miasta. Rozrastały się stykające ze Szczecinem wsie i miasta, zmieniając się w dzielnice robotnicze.

I. 5. 1. 5. 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.



- I. 5. 1. 6. 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.
- I. 5. 1. 7. Po stronie zachodniej miasta, na terenach majątków stykających się z rejonami obronnymi, nastąpił rozwój mieszkalnictwa.
- I. 5. 1. 8. 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 radcy budowlanego Konrada Kruhla, głównego planisty szczecińskiego śródmieścia, który kontynuował opracowanie planu poprzednika, radcy budowlanego Jamesa Friedricha Rudolfa Hobrechta, dla dzielnicy zachodniej miasta.
- I. 5. 1. 9. Plan śródmieścia Szczecina, na północny zachód od ul. Wojska Polskiego, stanowi wybitny przykład dojrzałej kompozycji urbanistycznej drugiej połowy XIX stulecia. Wielkomięjski 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 - linie regulacyjne ulic, linie zabudowy kwartałów, szerokości frontów i przedogródki. Typowa ulica ma 19 m szerokości przy wysokości budynków do 18,5 m. Pomiędzy oficynami powinno pozostać nie mniej niż 10 m terenu niezabudowanego. Zabudowa mieszkalna kwartałów zapewniać miała dosyć dobre warunki mieszkaniowe i wzajemne oddziaływanie różnych klas społecznych zamieszkujących budynek frontowy i oficyny.
- I. 5. 1. 10. Likwidacja twierdzy umożliwiła dostęp do terenów mogących stanowić obszary portowe na Międzyodrzu i wykonanie nowych kanałów, przekopów i basenów oraz budowę portowego dworca kolejowego (Dworzec Wrocławski).
- I. 5. 1. 11. 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.
- I. 5. 1. 12. W okresie międzywojennym zaczęły powstawać pierwsze osiedla spółdzielcze i komunalne wielo- i jednorodzinne, lokalizowane na styku z dzielnicami willowymi i na obrzeżach przyłączonych osiedli. Rolę centrum pełniło Stare Miasto i tereny bezpośrednio na jego obrzeżu.
- I. 5. 1. 13. Architektura zabudowy śródmiejskiej, pomimo jej średniej wartości indywidualnej, stanowi wartościowy kompleks, który, poza wyróżniającymi się budowlami publicznymi, jest bardzo jednolity i tradycyjnie eklektyczny. Wysoki poziom rzemiosła budowlanego i prawidłowe proporcje wewnątrz publicznych, wynikające z dobrej urbanistyki i ordynacji budowlanej, stworzyły z wewnątrz ulic i placów unikalne dzieła, tworząc z całości historycznego śródmieścia znaczący zespół zabytkowy w całości objęty ewidencją konserwatorską.
- I. 5. 1. 14. W czasie II wojny światowej Szczecin pełnił rolę zaplecza wojennego i był bombardowany przez aliantów. Największe zniszczenia wywołały naloty w latach 1943 – 1944, powodując całkowite zniszczenie terenów Starego Miasta, Bolinka i Grabowa. Ogólnie zakres zniszczenia i uszkodzenia substancji miejskiej oceniano na 45%.
- I. 5. 1. 15. Szczególnej wartości nabrała zachowana zabudowa układu śródmiejskiego po zniszczeniach i rozebraniu Starego Miasta. Naloty dywanowe uszkodziły także budowle monumentalne: zamek, ratusz, kościoły Św. Jakuba i Św. Jana, które odbudowano oraz nieodbudowanych kilku szkół, zespołu spichlerzy na Łasztowni, i bardzo efektownych mostów: Kłodnego, Długiego (Hanzę) i Dworcowego.



I. 5. 1. 16. Pomimo zniszczeń, w Szczecinie nadal istnieje znaczący zasób kulturowy, liczący ponad 4 600 zabytkowych nieruchomości (budynki, budowle, relikty osadnictwa pradziejowego, parki, cmentarze), znajdujących się w granicach administracyjnych miasta. W liczbie tej widnieją obiekty wpisane do rejestru (ok. 160 pozycji) i ujęte jedynie w gminnej ewidencji zabytków (ok. 4 500 pozycji). W biurze Miejskiego Konserwatora Zabytków w Szczecinie znajdują się karty ewidencyjne obiektów zabytkowych, fiszki adresowe, oraz studia dotyczące zabytkowego krajobrazu i zasobu zabytków wymagających ochrony i opieki konserwatorskiej.

I. 5. 1. 17. Odbudowa powojenna objęła przede wszystkim obiekty historyczne o średniowiecznej metryce oraz budynki bezpośrednio potrzebne do bieżącego życia miasta i regionu. Na miejscu zniszczonej zabudowy powstały nowe osiedla i zabudowa zrywająca z tradycją i związkami kompozycyjnymi. Na Starym Mieście powstało osiedle mieszkaniowe połączone z odbudowanymi zabytkami, wyobcowanymi z naturalnego kontekstu, w efekcie podnosząc wartość zachowanego śródmieścia i dzielnic podmiejskich.

I. 5. 1. 18. Po stu latach eksploatacji zabudowy z początku XX w. stan jej nie jest najlepszy. Redukcja wystrojów, uproszczone remonty i nagminna wymiana stolarki okiennej bez szacunku dla zasad kompozycyjnych elewacji mogą zdegradować krajobraz miasta. Podobnie wycinanie zieleni przyulicznej, likwidacja ogrodzeń czy przypadkowe i niestarannie wykonane remonty nawierzchni i sieci inżynierskich, dewastują przestrzeń ulic.

I. 5. 1. 19. Zabytkowe budowle, starannie odrestaurowane lub wręcz odbudowane po wojnie są w dobrym stanie i ich właściciele wykazują starania w ich bieżącym utrzymaniu. Dotyczy to także budowli publicznych z końca XIX i początku XX wieku; budynków poczt, kościołów, banków, szkół, szpitali nie wspominając już o Urzędach: Morskim, Wojewódzkim i Miasta.

I. 5. 1. 20. Na znacznym obszarze śródmieścia prowadzone są prace rewaloryzacyjne, których tempo jest niepokojące, prywatyzacja zabudowy komunalnej obok aktywności nowych właścicieli i podejmowania prac remontowych wskazuje na liczne przykłady nabycia nieruchomości bez możliwości zadbania o ich stan i pogłębianie się zapaści technicznej szczególnie wartościowej starszej zabudowy w obszarze dawnych wsi, zabytkowego centrum i w Starym Dąbiu.

I. 5. 2. ZABYTKOWE UKŁADY KRAJOBRAZOWE I ICH EKSPOZYCJA

I. 5. 2. 1. Istotną wartością kulturową jest krajobraz miejski, którego zmienność i formy mają podobne znaczenie jak struktury architektoniczno-budowlane. W mieście średniowiecznym, otoczonym ogrodami, wykształciła się czysta forma krajobrazowa - ulica i plac bez zieleni, ale z licznymi elementami nietrwałymi – kramy, przedproża, słupy do wiązania koni itp. Wnętrza kwartałów, odseparowane zabudową, często zawierały zielenią ogrodową, jako przestrzeń całkowicie prywatną.

I. 5. 2. 2. Obszar miasta średniowiecznego w granicach murów, a potem twierdzy z taką samą wielkością terenów miejskich, posiadał te same ograniczenia krajobrazowe, eliminujące inne funkcje niż mieszkalne, handlowe (rynek) i komunikacyjne. Ta wielowiekowa tradycja została złamana po wojnie, gdy w miejscu zabudowy obrzeżnej pojawiły się bloki w otoczeniu zieleni. Fałszując otoczenie zamku, kościołów, ratusza i kamienicy Loitzów uzyskano karykaturę Starego Miasta, w dodatku nagradzaną, jako dzieło urbanistyki współczesnej. Miasto zostało pozbawione wnętrza krajobrazowego rzeki przecinającej miasto, odbieranego z trzech mostów i obu brzegów.

I. 5. 2. 3. 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 al. Jedności Narodowej, ul. Wielkopolska, al. Piastów i Piłsudskiego z placami: Grunwaldzkim, Sprzymierzonych, Kościuszki; kompleksy koszarowe: przy ul. Potulickiej, Narutowicza, Żołnierskiej, Łukaszyńskiego, Wojska Polskiego, Ku Słońcu; zespoły szpitalne: w Zdunowie, przy ul. Unii Lubelskiej, Wyzwolenia, Piotra Skargi, Powstańców Wielkopolskich, Strzałowskiej; zespoły fabryczne w Żydowcach, przy ul. Kolumba, na Skolwinie, w tym znaczna część obszarów stoczniowych, port wolnościowy, zabudowania lotniska, itp.

I. 5. 2. 4. Zespoły krajobrazowe o wysokich walorach, ale częściowo zdeformowane: plac Tobrucki, al. 3 Maja, plac Batorego i Zawiszy, część miejska i alejowa al. Wojska Polskiego, ul. Bohaterów Warszawy, Krzywoustego, Potulicka i Narutowicza. Znacznie zdeformowane, ale nadal czytelne zostało Niebuszewo-Bolinko, ciąg krajobrazowy ul. Niemierzyńskiej, centrum Krzekowa z ul. Szeroką, ul. Miodowa i plac kościelny Osowa, nawsie Warszewa, Skolwina i Gołęcina.

I. 5. 2. 5. Ważnym elementem krajobrazowym dla Szczecina jest strefa podmiejska, bogata w lasy i wody a także dawne wsie, zespoły młynów i inne relikty przeszłości. Na uwagę zasługuje obszar zespołu parków Lasu Arkońskiego i graniczącego z nim kompleksu Puszczy Wkrzańskiej, teren parku leśnego Zdroje graniczący ze Szczecińskim Parkiem Krajobrazowym - Puszcza Bukową. Park leśny w Zdrojach, pochodzący z adaptacji wyrobisk przemysłowych, urządzono, jako kompleks rekreacyjny o znacznej chłonności, przechodzący w kulturowo ukształtowany zespół leśny Puszczy Bukowej i zespół stawów młyńskich nad rzeką Osówką, który do wojny pełnił rolę ciągu spacerowego z młynami zmienionymi w lokale gastronomiczne.

I. 5. 2. 6. Wartością budującą fizjonomię miasta są sylwety zabudowy, widoczne z terenów dróg dojazdowych. 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, najazd od południa ul. Mieszka I z sylwetą koszar i śródmieścia, zamknięcia krajobrazowe śródmieścia od zachodu tzw. Alpami Turzyńskimi.

I. 5. 2. 7. We wnętrzu miasta występują liczne otwarcia i lokalne dominanty krajobrazowe, które stanowią o wartościach kompozycji miasta. Bardzo ważny, istotny dla wizerunku miasta, jako portu morskiego, jest widok ze szlaków wodnych. Część krajobrazu dolin Odry i Regalicy stanowi elementy locji i jako taki był od wieków 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 elementami utrzymania tożsamości miasta wynikającej z jego korzeni, jako miasta morskiego położonego w głębi lądu.

I. 5. 3. RELIKTY OSADNICTWA PRADZIEJOWEGO I ŚREDNIOWIECZNEGO (STANOWISKA ARCHEOLOGICZNE)

I. 5. 3. 1. Źródła historyczne do dziejów miasta obejmują okres stosunkowo najnowszy, a osadnictwo na terenach miasta rozpoczęło się już 8 000 lat przed naszą erą. W trakcie różnych prac ziemnych archeolodzy gromadzą wiedzę o dawnych mieszkańcach oraz uzupełniają informacje o warunkach życia w Szczecinie w czasach historycznych. Ślady osadnicze, osady, grodziska, cmentarzyska występują na tyle licznie, że nie ma ani potrzeby, ani możliwości przeprowadzenia natychmiastowych badań i dokumentacji archeologicznej wszystkich reliktyw, szczególnie, że wyniki badań archeologicznych są uzależnione od poziomu wiedzy i techniki badawczej, która rozwijając się pozwala na bardziej precyzyjny odczyt znalezisk.



I. 5. 3. 2. Na podstawie rozpoznania terenowego oraz badań dokumentacyjnych określono obszary ważne z punktu widzenia badań archeologicznych; zestawienie tych obszarów znajduje się w tomie IV „Aneksy”.

I. 5. 3. 3. Wartości naukowe zasobu reliktywów osadniczych, wymagających badań archeologicznych, obejmują całość obszarów osadnictwa średniowiecznego: na terenie Starego Miasta, Łasztowni, klasztoru Kartuzów na 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.

I. 5. 4. ZABYTKI RUCHOME I WARTOŚCI NIEMATERIALNE

I. 5. 4. 1. 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.

I. 5. 4. 2. Grabieże wojenne i powojenne oraz dewastacje zubożyły zasób zabytków ruchomych; z ulic i placów Szczecina zniknęły pomniki, często bardzo wartościowe tylko, dlatego, że były wytworem innej kultury i historii poprzedniego narodu. Tylko niektóre obiekty, o czysto artystycznych wartościach, zostały zachowane; do tej kategorii należą 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 wpisano wyposażenie jednej restauracji, apteki i kilku sklepów.

I. 5. 4. 3. Niematerialne wartości kulturowe tworzy historia miasta z jej symbolami, nazwami i znakami stanowiącymi o ciągłości tradycji, możliwymi do utrzymania i ochrony. Bezsporną wartością niematerialną jest historyczny herb miasta i barwy oraz nazewnictwo historycznych jednostek administracyjnych. Nazwy topograficzne wód, wzniesień, dolin i uroczysk, nazwy ulic, placów, parków, urządzeń technicznych (mosty). Do tej kategorii wartości należą także nazwy własne budynków i zespołów zabudowy.

I. 5. 5. DOBRA KULTURY WSPÓŁCZESNEJ

I. 5. 5. 1. Do kategorii obiektów stanowiących dobra kultury współczesnej na terenie miasta Szczecina, na podstawie badań specjalistów 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 dawnej „Baltony”, tzw. „Grzybek” przy ul. Gdańskiej 40,
- kościół pw. Św. Krzyża przy ul. Wieniawskiego 5a,
- kościół pw. Miłosierdzia Bożego na osiedlu Książąt Pomorskich, ul. Przyjaciół Żołnierza 45,
- kościół pw. św. Ottona na osiedlu Zawadzkiego, pl. Św. Ottona 1,
- osiedle „Kotwica” przy pl. Kilińskiego.

I. 5. 5. 2. 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".



I. 5. 5. 3. W obowiązującym planie zagospodarowania przestrzennego województwa rozszerzono katalog obiektów w Szczecinie o następujące realizacje, których wartości kulturowe oraz sposób ochrony będą weryfikowane na etapie sporządzania planów miejscowych:

- Zespół urbanistyczny z okresu socrealizmu „Śródmiejska Dzielnica Mieszkaniowa – al. Papieża Jana Pawła II i pl. Lotników, ul. Mazurska i ul. Mazowiecka,
- Budynek dawnej siedziby biura maklerskiego PBKS („Czekoladka”) – al. Niepodległości 31,
- Szczeciński Dom Sportu – ul. Wąska 16,
- Aula Kopernikańska Pomorskiej Akademii Medycznej – ul. Powstańców Wielkopolskich 72,
- Teatr Letni im. Heleny Majdaniec – Park Kasprowicza,
- Kościół p.w. Św. Krzyża – ul. Henryka Wieniawskiego 5a,
- Pomnik Czynu Polaków – Park Kasprowicza,
- Pomnik Zwrotniczego – ul. Krzysztofa Kolumba,
- Pomnik Sternika – al. Papieża Jana Pawła II,
- Pomnik Braterstwa Broni – Cmentarz Centralny,
- Pomnik Króla Macjusia Pierwszego, ul. Obrońców Stalingradu przed Szkołą Podstawową nr 54,
- Rzeźba plenerowa Ogniste Ptaki – Park Kasprowicza.

I. 5. 6. PROCESY PRZEKSZTAŁCEN ŚTRUKTURY FUNKCJONALNO – PRZESTRZENNEJ SZCZECINA

I. 5. 6. 1. Wielowiekowy rozwój przestrzenny miasta zdeterminował podstawową strukturę funkcjonalno – przestrzenną, która po wojnie została zagospodarowana i w niezbędnym zakresie odtworzona ze zniszczeń wojennych przez mieszkańców, którzy od lat 50-tych podejmowali próby jej „poprawiania” za pomocą inwestycji opartych na bardzo ambitnych planach. Plany te zostały zrealizowane częściowo na terenach przemysłowo-portowych i nowych terenach mieszkaniowych. Zamiary likwidacji zabudowy XIX-wiecznej nie doczekały się spełnienia, co pozwoliło na uniknięcie zasadniczych przekształceń miasta, tworząc jedynie lokalnie zaburzenia form wewnątrz urbanistycznych i groteskowe struktury zabudowy niektórych ważnych ciągów ulicznych.

I. 5. 6. 2. 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 i miasto jest obecnie postrzegane, jako pozbawione śródmieścia – „serca miasta”.

I. 5. 6. 3. Rozwój zabudowy mieszkaniowej, postępujący w poprzednich wiekach głównie w kierunku południowo-zachodnim (Gumieńce, Pogodno), został zahamowany i skierowany na obszary północne i prawobrzeże. Większość zmian w strukturze wynikała z uprzywilejowywania terenów przemysłowych, propagandowej potrzeby likwidacji oficyn i rozgęszczenia śródmieścia oraz łatwości budowania osiedli wielorodzinnych na terenach niezagospodarowanych.

I. 5. 6. 4. Polityka gospodarcza w okresie powojennym eksploatowała rabunkowo istniejące struktury budowlane i przestrzenne, koncentrując się na odbudowie przemysłu, zagospodarowaniu terenów wojskowych, utrzymaniu portu, wypełnieniu odziedziczonych struktur mieszkalnych, a następnie budowie wielorodzinnych osiedli mieszkaniowych. Ogólny niedobór dóbr konsumpcyjnych oraz niska zamożność mieszkańców nie sprzyjały nawet utrzymaniu dawnych obiektów handlowo-usługowych, nie wspominając o ich rozwoju, co skutkowało zaniechaniem inwestycji w miejskie funkcje centrotwórcze i usługowe.



I. 5. 6. 5. 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 okresie tym doprowadzono do znacznej dekapitalizacji komunalnych zasobów mieszkaniowych, społecznych, przemysłowych i infrastrukturalnych.

I. 5. 6. 6. Okres przemian ustrojowych uruchomił nowe mechanizmy rynkowe oraz zmianę podejścia do własności prywatnej. Żywiłowo 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 ogromny majątek o niekomercyjnym charakterze.

I. 5. 6. 7. Od początku największymi enklawami gruntów miejskich, możliwych, do co najmniej częściowego zagospodarowania na cele inwestycyjne, były i są: teren lotniska w Dąbiu (ok. 200 ha), Ostrów Mieleński (ok. 137 ha) i Trzebusz (ok. 50 ha). Nie licząc znacznie większych terenów lasów i zieleni miejskiej, których komercyjne wykorzystanie jest wykluczone. Pozostałe tereny inwestycyjne pozostające we władaniu gminy, to niewielkie działki, z których zaledwie kilka ma powierzchnię od 20 ha do 30 ha.

I. 5. 6. 8. Swobody ekonomiczne i rozwój indywidualnej przedsiębiorczości ujawniły możliwości i potrzeby poprawy warunków zamieszkiwania dużej grupy mieszkańców. Gwałtownie wzrosło, utrzymujące się do dnia dzisiejszego, zainteresowanie zabudową jednorodziną i apartamentową, co spowodowało:

- wzrost zainteresowania terenami budowlanymi w dzielnicach Zachód i Północ oraz na obrzeżnych obszarach dzielnicy Prawobrzeże,
- rozwój zabudowy średniej i niskiej intensywności realizowanej przez Towarzystwa Budownictwa Społecznego,
- zwiększenie udziału deweloperów w rynku, budujących zabudowę plombową i apartamentową,
- poszukiwanie przez mieszkańców Szczecina terenów budowlanych i gotowych mieszkań w gminach ościennych oferujących korzystniejsze warunki finansowe.

Zjawiska te zwiększyły presję na tereny pozostające nadal w użytkowaniu rolniczym oraz oczekiwania mieszkańców na budowę podstawowej struktury miejskiej (drogowej, technicznej, społecznej, itp.).

I. 5. 6. 9. Opisanym procesom towarzyszył dynamiczny rozwój motoryzacji. W efekcie przekroczone zostały nawet o 100% wszelkie wskaźniki przyjmowane w poprzednim systemie politycznym i dopuszczalne w starej zabudowie. Problemy komunikacyjne narastają, stając się coraz częściej przedmiotem konfliktów.

I. 5. 6. 10. Stan obecny charakteryzują następujące zjawiska, którym przypisać można miano trendów długoterminowych:

- upadek lub utrata dawnej pozycji tradycyjnych branż usług, produkcji i składowania łącznie z ograniczaniem udziału gospodarki morskiej i intensywności wykorzystania nabrzeży,
- gwałtowny rozwój handlu i usług wraz z obserwowaną koncentracją w handlu (na wszystkich poziomach) oraz rozwojem usług komercyjnych, w tym w coraz większym stopniu usług niematerialnych,
- rozwój turystyki przyjazdowej w bardzo wielu dziedzinach, począwszy do napraw samochodów po usługi medyczne oraz usługi face i body liftingu,
- rozwój informatyzacji i zapotrzebowania na dostęp do szybkiego Internetu i technik przesyłu danych i obrazu,



- wzrastająca presja na środowisko przyrodnicze, przy rosnących wymaganiach w zakresie jego ochrony i poziomu jakości życia oraz rosnącym zapotrzebowaniu na rekreację czynną,
- bardzo głębokie przemiany demograficzne zmieniające w istotny sposób potrzeby w zakresie oświaty i opieki społecznej,
- dekapitalizacja komunalnych zasobów mieszkaniowych i ograniczanie gminnego zasobu nieruchomości,
- wzrost obciążeń związanych z deglomeracją i korzystaniem przez mieszkańców obszaru metropolitalnego ze struktur miejskich,
- wzrost znaczenia własności prywatnej i presji na wolne tereny pod zabudowę,
- wzrost presji motoryzacyjnej,
- zmiany w systemie struktury wartości, wzrost oczekiwań społecznych w zakresie obsługi mieszkańców oraz jakości i dostępności usług, przy równoczesnym utrzymywaniu typowych dla dnia dzisiejszego zagrożeń (związanych z bezpieczeństwem mieszkańców i różnego typu patologiami, itp.).

I. 5. 6. 11. Skutki wskazanych trendów znajdują odzwierciedlenie w uchwalonej Strategii Rozwoju Szczecina, jej aktualizacji oraz innych dokumentach programowych gminy.

I. 5. 7. OPIS STRUKTURY FUNKCJONALNO–PRZESTRZENNEJ MIASTA

I. 5. 7. 1. Dynamiczny rozwój Szczecina po wschodniej stronie Odry oraz utrzymujące się ograniczenia komunikacyjne na Międzyodrze spowodowały, że struktura miasta w naturalny sposób odzyskała możliwość utworzenia dwubiegunowego 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 dzielnicy Zachód, natomiast na Prawobrzeżu kształtuje się centrum o znaczeniu lokalnym i podmiejskim, skierowanym na bezpośrednio otoczenie miasta.

I. 5. 7. 2. Usługi, produkcja i składowanie koncentrują się w lewobrzeżnej części miasta – na obszarach: wzdłuż Odry (Międzyodrze, osiedle Drzetowo), w osiedlach Pomorzany i Gumieńce, a w prawobrzeżnej części miasta – w osiedlach: Załom, Żydowce - Klucz, Płonia – Śmierdnica – Jezierzycy, w rejonie ulic: Struga, Wiosenna, Pomorska, Kniewska.

I. 5. 7. 3. Koncentracja funkcji portowej ma miejsce na terenach Międzyodrza oraz na lewym brzegu Odry Zachodniej.

I. 5. 7. 4. Zasadniczą funkcją na terenie miasta, we wszystkich dzielnicach poza Międzyodrzem, jest funkcja mieszkaniowa i związane z nią usługi.

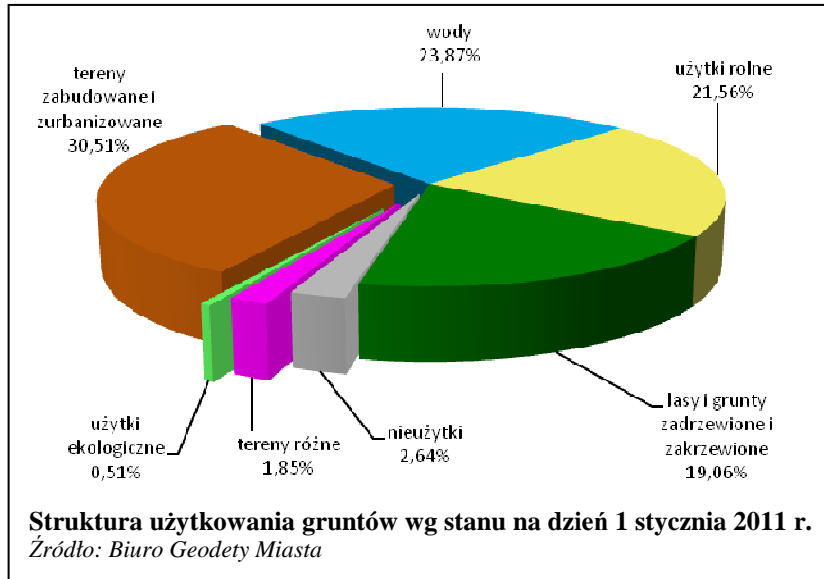
I. 5. 7. 5. Administracyjny podział miasta dzieli je na cztery dzielnice: Śródmieście (wraz z Międzyodrzem), Północ, Zachód i Prawobrzeże. Dzielnicę są jednostkami podziału administracyjnego stworzonymi dla celów statystyczno-organizacyjnych bez reprezentacji społecznej. Na ich terenie znajduje się 35 osiedli, będących jednostkami pomocniczymi, które w wyborach samorządowych wyłaniają spośród swoich mieszkańców rady osiedla.

I. 5. 8. STRUKTURA UŻYTKOWANIA I WŁASNOŚCI GRUNTÓW

I. 5. 8. 1. Licząca 300,55 km² powierzchnia Miasta Szczecina charakteryzuje się dużą trwałością w stosunku do lat ubiegłych. Do zmian istotnych należy zaliczyć przejęcie przez gminę Police 24 ha gruntów w związku ze zmianą przebiegu granic Szczecina, będącą konsekwencją uznania wniosku osiedla rzemieślniczego przy ul. Ofiar Stutthofu.



I. 5. 8. 2. 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 istotnie 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, co w sposób

szczególny dotyczy właściwego zagospodarowania terenów nadwodnych.

I. 5. 8. 3. 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.

I. 5. 8. 4. Struktura użytkowania gruntów ulega niewielkim, ale sukcesywnym zmianom. Najdynamiczniej rozwijają się tereny zabudowane i zurbanizowane, Wzrasta powierzchnia obszarów zabudowy mieszkaniowej i różnego rodzaju usług oraz powierzchnia terenów pod drogami. Systematycznie maleje natomiast udział gruntów zakwalifikowanych jako rolne. W znacznej mierze stanowią one wciąż niedostatecznie uruchomioną rezerwę terenów inwestycyjnych.

I. 5. 8. 5. 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, z czego prawie połowę stanowią drogi oraz lasów i gruntów rolnych, zajmujących łącznie 57% powierzchni gruntów komunalnych. Do osób fizycznych należy przede wszystkim pozostała część użytków rolnych (2/3 zasobu gruntów tych właścicieli) oraz tereny zurbanizowane. Grunty będące w użytkowaniu wieczystym różnych podmiotów zajmują prawie 12% powierzchni Szczecina.

I. 5. 8. 6. 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.



I. 5. 9. DZIELNICA ŚRÓDMIEŚCIE I MIĘDZYODRZE

I. 5. 9. 1. Obszar Śródmieścia i Międzyodrza stanowią tereny o bardzo dużym zróżnicowaniu funkcjonalnym i fizjonomicznym. W Śródmieściu znajduje się centrum dzielnicy i całego miasta, dominuje tu intensywna zabudowa mieszkaniowo-usługowa. Jest to obszar lokalizacji głównych funkcji miejskich, w szczególności: administracji publicznej i wszelkich funkcji usługowych. Jest to największa koncentracja miejsc pracy dla mieszkańców całego miasta. Strukturę budowlaną w głównej mierze stanowi zabudowa historyczna oraz XIX-wieczny układ urbanistyczny o wysokich walorach kompozycyjnych i dużej wartości kulturowej. Międzyodrze to obszar praktycznie pozbawiony stałych mieszkańców, zdominowany funkcją portu i przemysłu przyportowego. Istotne są tu również funkcje transportowe, zarówno łączące port z zapleczem lądowym, jak i tranzyt wewnątrzmijski pomiędzy lewo- i prawobrzeżem. Dominującą rolę odgrywają układy komunikacji kolejowej, drogowej i wodnej. Jest to, po Śródmieściu, drugie ważne skupisko miejsc pracy. W krajobrazie Międzyodrza dominuje jednak przyroda, na której obrzeżach występuje intensywny krajobraz przemysłowy. W części południowej Międzyodrza dominującym elementem zagospodarowania są, wymagające ochrony, łąki, łęgi i lasy wraz z systemem kanałów w obrębie Wyspy Puckiej i Ostrowa Bryneckiego.

I. 5. 9. 2. 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. Na południu dzielnicy, w rejonie ul. Kolumba, w dawnych obiektach poprzemysłowych, koncentruje się handel hurtowy i wielkogabarytowy. Znaczącą część obszaru południowego Śródmieścia zajmują koszary i tereny wojskowe w rejonach ulic Narutowicza, Potulickiej, Sowińskiego i Kusocińskiego, częściowo przejęte przez wyższe uczelnie.

I. 5. 9. 3. Zapoczątkowane zostały przekształcenia wysp: Łasztownia i Kępa Parnicka oraz terenów w rejonie ul. Kolumba.

I. 5. 10. DZIELNICA PÓŁNOC

I. 5. 10. 1. Dzielnica Północ to zbiór dawniej samodzielnych wsi, powiązanych wspólnymi ciągami komunikacji drogowej i kolejowej, które zostały silnie zurbanizowane w obszarze nadodrzańskim, ale w pasie wzgórzowym pozostały do połowy XX w. obszarem o rolniczo-rzemieślniczym charakterze. Obecnie dzielnica ta ma charakter pasma z kilku terenami węzłowymi, stanowiącymi centra osiedli: pasmo dolne, nadodrzańskie stanowią tereny funkcji przemysłowo-portowych, komercyjnych, pasmo krawędziowe - strefa zieleni zabezpieczającej i krajobrazu otwartego, wykorzystywana na zielen publiczną, ogrodnictwa, sady i ogrody działkowe, pasmo wysoczyzny Wzgórz Warszawskich - tereny mieszkalnictwa i usług ze znacznymi obszarami terenów rolnych o niskiej produktywności.

I. 5. 10. 2. Na Wysoczyźnie Warszawskiej rozlokowana jest przede wszystkim zabudowa o funkcji mieszkaniowej. Część terenów mieszkaniowych zlokalizowana w pobliżu dzielnicy śródmiejskiej charakteryzuje się wysoką intensywnością (osiedla wielorodzinne: Książąt Pomorskich, Bandurskiego, Drzetowo); w miarę oddalania się od centrum intensywność zmniejsza się (osiedla jednorodzinne: Żelechowa, Warszawo, Bukowo, Gołęcino - Goćław, Skolwin). Szczególną formą są tu założenia ruralistyczne o średniowiecznej proveniencji w rejonach: ul. Inwalidzkiej (Skolwin), w rejonie ulic: Kościelna, Nehringa (Stołczyn) oraz w rejonie ulic: Szczecińska, Poznańska (Warszewo). Tereny tych wsi zachowały niwę



siedliskową, część zabudowy zagrodowej, i częściowo niwę uprawową, z charakterystycznym podziałem pól.

I. 5. 10. 3. Podstawowe funkcje dzielnicy od lat ulegają przekształceniom, za którymi nie nadążają zmiany infrastrukturalne. Barię rozwoju dzielnicy jest wyeksploatowany przemysł, fatalny stan dróg, znaczna ilość prywatnych terenów o podziałach rolnych, wolne tempo uzbrajania terenów, słabe nasycenie usługami.

I. 5. 11. DZIELNICA ZACHÓD

I. 5. 11. 1. Dzielnic Zachód, podobnie jak Północ, jest zróżnicowaną strukturą dawnych samodzielnych ośrodków wiejskich, powiązanych, w zależności od dystansu do śródmieścia, obszarami silnie zurbanizowanymi. Podobnie w pasie nadodrzańskim występuje strefa przemysłowa podlegająca restrukturyzacji oraz układ pasmowy ze strefą krawędziową. Układ ten jest jednak zdecydowanie mniejszy i silniej zagospodarowany, choć pasmo nadrzeczne ma charakter ekstensywny o cechach zaniedbania.

I. 5. 11. 2. 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 stycznego ze śródmieściem, dalej występują tereny dawnych wsi z zachowanymi układami ruralistycznymi – Osów, Krzekowo, Gumieńce, obudowane, tworzącymi miasto ogród, wielkoobszarowymi osiedlami jednorodinnymi – Pogodno, Gumieńce, Niemierzyn, pomiędzy którymi znajdują się tereny wojskowe, osiedla wielorodzinne, tereny zieleni rekreacyjnej i resztki zdegradowanego przemysłu.

I. 5. 11. 3. Dzielnic w strefie stycznej ze Śródmieściem jest przedłużeniem jego koncentracji usługowej i komercyjnej.

I. 5. 11. 4. Północna część dzielnicy obejmuje obszary lasów, parków, ogrodów działkowych, z enklawami jednorodinnych osiedli mieszkaniowych. Cała dzielnica od Puszczy Wkrzańskiej na północy do rzeki Odry na południu jest bogato wyposażona w zielen przydomową i wydzieloną, tworzącą swoisty system połączeń ekologicznych nawet z terenami zieleni na terenie Śródmieścia.

I. 5. 11. 5. Przestrzeń dzielnicy jest już w większości wypełniona strukturami zabudowy mieszkaniowej. Istniejące rezerwy terenów pod zabudowę mieszkaniową położone są na terenie Nowego Krzekowa i Osowa Wschodniego (zabudowa jednorodzinna) oraz na terenie Gumieniec, w osiedlu Kapitanów (zabudowa wielorodzinna).

I. 5. 12. DZIELNICA PRAWOBRZEŻE

I. 5. 12. 1. Dzielnic Prawobrzeże stanowi wschodnią część miasta, złożoną z dawnej samodzielnych wsi wokół miasta Dąbie; obecnie w wyniku urbanizacji, wykształconą w formie "palczastej" na kierunkach: Gryfina, Stargardu Szczecińskiego, Pyrzyc i Goleniowa. Ogniwem centralnym układu Prawobrzeża jest węzeł komunikacyjny pomiędzy osiedlami Zdroje, Słoneczne i Dąbie. Koncentruje on usługi dzielnicowe.

I. 5. 12. 2. W dzielnicy Prawobrzeże zamieszkuje około 25% mieszkańców Szczecina. Spełnia ona wszystkie podstawowe dla nich funkcje: mieszkalnictwo, usługi, produkcja i składowanie z dominacją funkcji mieszkaniowej i usług z nią związanych oraz rekreacji. Powoli wzrasta koncentracja funkcji usługowych o charakterze ogólnomiejskim i dzielnicowym, głównie handel, administracja publiczna, instytucje finansowe a także usługi oświaty i sportu oraz ochrony zdrowia.



I. 5. 12. 3. Na obrzeżach dzielnicy znajdują się duże kompleksy leśne: Puszcza Goleniowska, Szczeciński Park Krajobrazowy "Puszcza Bukowa". Do dzielnicy należy ogromny akwen jeziora Dąbie z płaskim terenem na południe od jeziora Małe Dąbie i zespołem turystyczno-wypoczynkowym oraz lotniskiem sportowym.

I. 5. 12. 4. Duże zróżnicowanie krajobrazowe, urozmaicona konfiguracja terenu czynią dzielnicę atrakcyjną pod względem mieszkaniowym, rekreacyjnym i turystycznym. Niska klasa czystości wód jeziora Dąbie ogranicza rozwój funkcji rekreacyjno-sportowej, możliwości intensyfikacji zagospodarowania brzegów jeziora Małe Dąbie na przystanie wodne oraz stwarza zagrożenie dla korzystających z kąpieliska "Dąbie".

I. 5. 12. 5. Niewystarczająca sieć uliczna dzielnicy oraz braki infrastruktury technicznej uniemożliwiają zainwestowanie dużych obszarów dzielnicy o potencjalnych możliwościach rozwojowych funkcji mieszkaniowej (osiedla Nad Rudzianką, Trzebusz, Wielgowo, Żydowce i Śmierdnica) i komercyjnej.

I. 5. 12. 6. Wartościowy jest, pomimo zaburzeń zabudową współczesną, układ kompozycyjny Starego Dąbia, z wyodrębnionym zespołem historycznym podlegającym ochronie konserwatorskiej oraz obszarami niezagospodarowanych terenów komunalnych, które stanowią szansę rozwojową dzielnicy, jako wieloaspektowego ośrodka turystycznego.

I. 5. 12. 7. Jednym z podstawowych problemów mieszkańców tej dzielnicy jest niewystarczająca liczba miejsc pracy i konieczność długich dojazdów poprzez jedyne dogodnie powiązanie komunikacyjne lewobrzeżnej części miasta ze Śródmieściem poprzez Międzyodrze.

I. 5. 13. OBSZARY MIASTA O SZCZEGÓLNYM ZNACZENIU

I. 5. 13. 1 W strukturze Miasta występują obszary, które ze względu na ogólną dostępność oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne, przedstawiają szczególne znaczenie dla wizerunku miasta, jakości życia jego mieszkańców i sprzyjają nawiązywaniu kontaktów społecznych.

I. 5. 13. 2. Obszary ogólnodostępne 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, miejskie place i ulice oraz tereny rekreacji publicznej o swobodnej lokalizacji, w tym:

- skwery, ogrody, parki,
- centra sportowo-rekreacyjne,
- kąpieliska i plaże otwarte.

I. 5. 14. MIEJSKIE OBSZARY REPREZENTACYJNE

I. 5. 14. 1. 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.

I. 5. 14. 2. Zasadniczą część obszarów reprezentacyjnych stanowią przestrzenie publiczne które odzwierciedlają kondycję i tożsamość cywilizacyjno-społeczną, materialną i kulturową miasta i jego mieszkańców. Jako takie stanowią dobro publiczne wspólnie użytkowane, a ich odpowiednie kształtowanie leży w interesie publicznym – jest istotnym narzędziem w budowaniu lokalnego kapitału społecznego, strategicznym dobrem i zasobem wspólnoty mieszkańców.



I. 5. 14. 3. Identyfikując obszary miasta o szczególnym znaczeniu nie brano pod uwagę kondycji technicznej tych przestrzeni, lecz potencjał, na który składają się: tradycja miejsca i inne treści materialne i niematerialne tworzące więzi mentalne mieszkańców z przestrzeniami miasta. Identyfikacji tej dokonano wg następujących kryteriów:

- usytuowanie/rola centrotwórcza w strukturze miasta: wzmacniające centrum (w obszarze ścisłego centrum i doprowadzające do centrum);
- fizjonomia i skala założenia, np.: czytelny o zamkniętej kompozycji i charakterystyczny dla fizjonomii Szczecina układ osi kompozycyjnych z nanizanymi placami publicznymi, obiektami usług publicznych, lub osiedla o zdefiniowanej kompozycji z zatrzymaniami w formie przestrzeni lub obiektów (identyfikatorów);
- usytuowanie - 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 i 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/adresat przestrzeni: mieszkaniec miasta, mieszkaniec osiedla, klient/petent, pracownik, turysta;
- pozostałe przestrzenie, które posiadają porównywalną miąższość i proporcje rozłożonych funkcji, głównie kwartały zabudowy wielorodzinnej śródmiejskiej i osiedla styczne do centrum.

I. 5. 14. 4. Przestrzenie o szczególnym znaczeniu dla tożsamości Szczecina to: Stare Miasto i jego bezpośrednie otoczenie XIX-wieczną zabudową, pomimo że obecnie obszary te są przestrzeniami miejskimi użytkowymi w niewielkim stopniu. Wynika to głównie z braku właściwego zagospodarowania, co utrwała „martwą przestrzeń” oraz braku koncentracji odpowiednich usług, które wpływają na vitalność obszaru.

I. 5. 14. 5. Do takich miejskich obszarów reprezentacyjnych, które posiadają wybitną wartość, ale są zaniedbane należą:

- Zamek Książąt Pomorskich wraz z bezpośrednim otoczeniem (obiekt mieści: siedzibę Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, Operę i Operetkę, galerie wystawiennicze oraz inne placówki imprezowe),
- obszar podzamcza pomiędzy ul. Panieńską, Mściwoja a Bulwarem Piastowskim (z Ratuszem Staromiejskim, obecnie Muzeum Miasta) - kościół św. Jana Ewangelisty z otoczeniem,
- Katedra św. Jakuba wraz z ul. św. Jakuba - Plac Orła Białego,
- 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-go Maja - pl. Zawiszy Czarnego,

I. 5. 14. 6. Do miejskich obszarów reprezentacyjnych, które cechuje vitalność, a które również wymagają zorganizowanych działań planistycznych i inwestycyjnych należą:

- obszar Wałów Chrobrego z gmachami: Urzędu Wojewódzkiego, Muzeum Narodowego i Teatru Współczesnego oraz gmachem Wyższej Szkoły Morskiej - placami Obrońców Westerplatte, A. Mickiewicza, Parkiem Żeromskiego oraz Nabrzeżem Wieleckim i ul. Jana z Kolna z gmachem Teatru Polskiego,



- Aleja Jana Pawła II przecinająca: pl. Lotników z gmachem Archiwum Państwowego, pl. Grunwaldzki, i zamknięta budynkiem siedziby Urzędu Miasta oraz Filharmonią Szczecińską – Jasne Błonia - Park Kasprowicza – Las Arkoński – Jezioro Głębokie,
- osie: 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 - aleja Niepodległości.

I. 5. 15. PRZESTRZENIE PUBLICZNE LOKALNE – SUBCENTRA I KRYTERIA ICH IDENTYFIKACJI

I. 5. 15. 1. Obszar miasta nie jest jednorodny; w niektórych miejscach posiada lokalne koncentracje uwzględniające specyfikę miejsca i jego mieszkańców.

I. 5. 15. 2. W celu identyfikacji lokalnych przestrzeni (subcentrów) na terenie miasta przyjęto następujące kryteria:

- występuje znaczna koncentracja usług zaspokajających podstawowe potrzeby lokalne lub istnieje możliwość rozbudowy programu usługowego,
- obszar posiada cechy węzłowe – znajduje się na istotnych powiązaniach komunikacyjnych, przede wszystkim komunikacji publicznej,
- obszar stanowi chętnie odwiedzaną przestrzeń lub z powodu innych uwarunkowań sprzyja nawiązywaniu kontaktów społecznych i poprawie jakości zamieszkania,
- przestrzeń przedstawia wartość użytkową, kulturową lub emocjonalną, bądź stanowi wyróżniający się układ kompozycyjny.

I. 5. 15. 3. Wyróżnia się (wg kryteriów zawartych w pkt. 1.5.15.2.) następujące przestrzenie lokalne, które ze względu na swoją strukturę i inne uwarunkowania pełnią funkcję centrum osiedlowego lub posiadają predyspozycje do wykształcenia takiego ośrodka:

1) na Lewobrzeżu:

- os. Turzyn – zespół handlowo–usługowy przy ul. Boh. Warszawy,
- os. Świerczewo – zespół handlowo–usługowy przy ul. Ku Słońcu,
- os. Pogodno obecnie targowisko Pogodno,
- pl. Kilińskiego obecnie targowisko,
- os. Bolinko – rondo Giedroycia,
- os. Skolwin - dawne nawsie,
- os. Gołęcino – dawne nawsie,
- os. Gołęcino – Goćław: tereny w pasie nadodrzańskim, np. okolice Parku L. Koczego i ul. Grobla, okolice basenu żeglarskiego i zbiegu ulic Światowida i Koszalińskiej,
- os. Żelechowa - ul. Robotnicza,
- os. Żelechowa - obszar w widłach ul. Bandurskiego – Obotrycka przy zespole handlowo-usługowym,
- os. Warszewo – dawne nawsie,
- os. Osowo – dawne nawsie,
- os. Zawadzkiego - Klonowica – ul. Zawadzkiego,
- os. Krzekowo – ul. Szeroka,
- os. Gumieńce – zespół handlowo-usługowy przy ul. Południowej oraz otoczenie Uniwersytetu Szczecińskiego,
- os. Pomorzany – zespół handlowo–usługowy przy ul. Milczańskiej,

2) na Prawobrzeżu:



- os. Dąbie – zespół handlowy przy ul. E. Gierczak,
 - os. Słoneczne - zespół handlowo-usługowy w obszarze ul. Rydla – Leśmiana,
 - os. Podjuchy - obszar obecnego targowiska i przedpole kościoła przy ul. Granitowej.
- I. 5. 15. 4. Tereny o cechach przestrzeni publicznych w lokalizacjach peryferyjnych i rozproszonych, posiadające unikalną funkcję, szczególne znaczenie dla mieszkańców lub wyjątkową urodę miejsca, to m.in.:
- Stadion Pogoń,
 - os. Osów – kąpielisko Arkonka,
 - os. Osów - Gubałówka,
 - os. Głębokie – kąpielisko Głębokie,
 - os. Gumieńce - Główna Brama Cmentarza Centralnego,
 - Międzyodrze - kąpielisko Dziewoklicz,
 - os. Zdroje - okolice Jeziora Szmaragdowego.

I. 5. 16. TERENY ZDEWASTOWANE I ZAGROŻONE PATOLOGIĄ SPOŁECZNĄ

I. 5. 16. 1. Stałe i różnokierunkowe przekształcenia miasta w procesie rozwojowym, obok zjawisk pozytywnych, powstawania obszarów wzrostu, nowych dzielnic, centrów handlowych i produkcyjno-usługowych, powoduje przyspieszoną degradację terenów wyeksploatowanych, niemodnych, powstawanie terenów zaniedbanych, na których zatrzymały się procesy modernizacji, kumulujące niekorzystne zjawiska społeczne i zachowania patologiczne.

I. 5. 16. 2. Obszary zabudowy z okresu od końca XIX do końca II wojny światowej, o zróżnicowanym standardzie wyposażenia, są traktowane, jako wymagające prac remontowych i renowacyjnych, a szczególnie zaniedbane są potencjalnym ośrodkiem powstawania i utrzymywania się zjawisk patologicznych.

I. 5. 16. 3. Obszarami konfliktowymi o stale malejącej wartości użytkowej i moralnej są zespoły zabudowy blokowej, szczególnie tej o zaniżonych standardach powierzchniowych z lat 60. XX w. i blokowej wysokiej (XI kondygnacji).

I. 5. 16. 4. Tereny, na których zjawiska zaniedbania są silnie eksponowane obejmują obszar dolnego tarasu nadodrzańskiego na lewobrzeżu, zwartej zabudowy Grabowa, Nowe Miasto Centrum i część najstarszej zabudowy wielorodzinnej na Prawobrzeżu.

I. 6. MIESZKALNICTWO

I. 6. 1. Według danych GUS z końca 2009 roku na zasoby mieszkaniowe w Szczecinie składało się 161 240 mieszkań, co oznacza, że w ciągu ostatnich 10 lat przybyło 22,4 tys. lokali. Głównymi właścicielami mieszkań są przede wszystkim osoby fizyczne (48% zasobów mieszkaniowych), spółdzielnie mieszkaniowe (34%) oraz Miasto (14%). Zasoby komunalne jednak systematycznie maleją wskutek sprzedaży mieszkań dotychczasowym najemcom. W 2011 roku w Szczecinie było 21,3 mieszkań komunalnych, tj. o 30,2 tys. lokali mniej w porównaniu z 1992 rokiem.

I. 6. 2. Najwięcej mieszkań zlokalizowanych jest w dzielnicy Śródmieście (37,3% lokali, głównie w osiedlach Niebuszewo-Bolinko, Centrum, Turzyn i Drzetowo-Grabowo) oraz w dzielnicy Zachód (30,4% lokali, głównie w osiedlach Pogodno, Pomorzany, Świerczewo i Gumieńce). W dzielnicy Prawobrzeże znajduje się 30,4% mieszkań, przede wszystkim w osiedlach Bukowe-Kłęskowo, Słoneczne i Dąbie, a w dzielnicy Północ – już tylko 13,3% mieszkań, najwięcej w osiedlach Niebuszewo i Żelechowa.



I. 6. 3. Budownictwo mieszkaniowe w ostatnich 10 latach rozwija się w tempie średnio ok. 1 700 – 1 800 lokali rocznie. Najwięcej nowych mieszkań przybyło w tym czasie w rejonach odległych od centrum miasta, na terenie osiedli: Osów, Warszewo, Bukowo, Krzekowo-Bezrzecze i Bukowe-Kłęskowo. Inwestorzy zainteresowani są także wykorzystaniem wolnych parceli w centrum, gdzie powstaje zabudowa plombowa. Budują przede wszystkim deweloperzy -- mieszkania na sprzedaż lub wynajem stanowią ponad połowę (52%) rynku pierwotnego mieszkań zrealizowanych w latach 2004-2010. Udział pozostałych inwestorów budownictwa mieszkaniowego - inwestorzy indywidualni, spółdzielnie mieszkaniowe, TBS-y - był porównywalny i kształtował się w granicach 15-17% liczby nowowybudowanych mieszkań. Wraz z rozwojem nowego budownictwa wyraźnie poprawia się średni standard zasobów mieszkaniowych w mieście.

I. 6. 4. Jednym z bardziej istotnych problemów życia w dużych miastach jest dostępność mieszkań dla rodzin o niskich dochodach oraz - wynikające z niewydolności ekonomicznej rodzin lub zjawisk patologicznych - lokalne zagęszczenia rodzin w mieszkaniach. Zaspokajanie potrzeb mieszkaniowych tej grupy mieszkańców należy do ustawowych obowiązków Miasta. Jednakże tempo realizacji tego zadania nie wskazuje na rozwiązanie problemu w okresie najbliższych dziesięciu do piętnastu lat wobec rozmiarów potrzeb - na koniec 2010 roku w kolejce po przydział mieszkania komunalnego oczekiwało około 15 tys. gospodarstw domowych, w tym 9,8 tys. rodzin na mieszkanie socjalne. Ponadto Gmina musi zapewnić też ok. 3 tys. lokali socjalnych osobom z wyrokami eksmisyjnymi.

I. 6. 5. Miasto nie buduje mieszkań komunalnych. Wnioski osób z kolejki realizowane są w miarę zwalniania lokali w starych zasobach lub poprzez zasiedlanie mieszkań czynszowych budowanych przez gminne TBSy. Miasto jest dysponentem lokali TBS wybudowanych z udziałem środków gminy lub przekazanych aportem do TBS. Nie wszyscy oczekujący w kolejce na mieszkanie mogą jednak skorzystać z tej oferty, z uwagi na zbyt niskie dochody.

I. 6. 6. Zasoby komunalne należą do najstarszych w mieście - mieszkania przedwojenne stanowią 78%, podczas gdy średnio w mieście – 32%. Z racji wieku i olbrzymich zaległości remontowych lokale komunalne należą też do zasobów o najniższym standardzie. Większość mieszkań gminnych znajduje się w budynkach wspólnot mieszkaniowych z udziałem Miasta, a tylko 30% - w budynkach w całości należących do gminy (1173 budynki). 90% z nich to budynki przedwojenne, w większości sprzed I wojny światowej.

I. 6. 7. Odnotować należy kontynuowanie programu renowacji zabudowy śródmiejskiej w powiązaniu z częściowym przemieszczeniem mieszkańców i znacznym podniesieniem standardu mieszkań, oraz przekształceniem parterów na prowadzenie działalności usługowo-handlowej i uzyskiwaniem nowej kubatury mieszkaniowej na kondygnacjach poddasza. Głównym operatorem tych działań są trzy gminne spółki, którym miasto przekazało własność swoich nieruchomości w śródmiejskich kwartałach. Proces ten przebiega jednak wolno i, jak dotychczas, nie wypracowano mechanizmu efektywnie finansującego takie przedsięwzięcia. Niemniej należy podkreślić, że jest to sytuacja oczekiwana i oznacza przyspieszenie przekształcania kwartałów w części śródmiejskiej w zabudowę o standardzie i charakterze, które porównywalne są z występującymi w atrakcyjnych aglomeracjach europejskich. Dzięki temu następuje możliwość przekształceń tych kwartałów w kierunku zwiększenia nie tylko powierzchni handlowo-usługowej, ale także zwiększenia udziału terenów zieleni rekreacyjnej oraz budowy garaży wielokondygnacyjnych. Ze społecznego punktu widzenia, renowacja wiąże się z możliwością ograniczenia w śródmieściu uciążliwości związanych z patologiami życia społecznego, a w ten sposób podniesienia turystycznej atrakcyjności Szczecina i poczucia bezpieczeństwa.



II. SFERA GOSPODARCZA

II. 1. GOSPODARKA MORSKA

II. 1. 1. Działalność związana z gospodarką morską koncentruje się w granicach portu morskiego w Szczecinie, określonych w ustawie o portach i przystaniach morskich. Jest to działalność autonomiczna na terenach produkcji i składów obejmujących około 1200 ha, w tym znaczne powierzchnie terenów rozwojowych (np.: Ostrów Mieleński).

Główne rodzaje działalności w sektorze gospodarki morskiej obejmują:

- produkcję i naprawy statków i łodzi,
- morski i przybrzeżny transport wodny,
- przeładunek, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich.

II. I. 2. Dane statystyczne potwierdzają spadek znaczenia gospodarki morskiej w gospodarce miasta, zachowuje ona jednak nadal ważne miejsce pod względem liczby oferowanych miejsc pracy oraz stwarzania warunków do działania wielu drobnych firm produkcyjnych i usługowych.

II. I. 3. Największy udział w nakładach inwestycyjnych miał Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, realizujący Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne, terminal kontenerowy oraz infrastrukturę portową na Półwyspie Katowickim.

II. 2. TURYSTYKA

II. 2. 1. O atrakcyjności Szczecina decyduje jego położenie u ujścia Odry do jeziora Dąbie i Zalewu Szczecińskiego, w stosunkowo niewielkiej odległości od Wybrzeża Bałtyckiego (ok. 60 km) i zachodniej granicy z Niemcami (12 km oraz 150 km od Berlina). Przez Szczecin wiedzie najkrótsza śródlądowa droga wodna z Berlina do Bałtyku. W mieście krzyżują się drogi międzynarodowe łączące południe Europy ze Skandynawią oraz Berlin i Europę Zachodnią z Polską Centralną i północno-wschodnią Europą.

II. 2. 2. Atrakcyjność turystyczną Szczecina podnoszą: otoczenie miasta wzgórzami i dużymi kompleksami leśnymi puszczy i parków krajobrazowych, płaski teren Międzyodrza z odnogami Odry, występowanie dużych akwenów w granicach miasta, tereny portowe, zabytki kultury materialnej, muzea, interesujący układ przestrzenny miasta i jego zabudowa, liczne parki miejskie z unikatowym drzewostanem. Szczecin odgrywa znaczącą rolę jako centrum aglomeracji i stolica regionu, jest ważnym ośrodkiem administracji i usług (logistyka, handel, nauka i kultura) oraz centrum obsługi ruchu turystycznego na Pomorzu Zachodnim.

II. 2. 3. Ogólny stan techniczny turystycznej bazy noclegowej ocenia się jako dobry. Turyści preferują bazę hotelową. Średnia długość pobytu turysty w Szczecinie wynosi około 2. dni, w porównaniu z innymi miastami wojewódzkimi, przeciętny pobyt turysty zagranicznego w Szczecinie należy do najkrótszych. Dane statystyczne opierają się na rejestrowanym ruchu turystycznym i nie obejmują osób przybywających do Szczecina z jednodniowymi wizytami, niekorzystających z noclegów. Szacuje się, że rzeczywisty ruch turystyczny może być nawet dwa razy wyższy niż przedstawiono. W grupie tej dominującą formą jest turystyka tranzytowa i turystyka zakupowa. Po przystąpieniu Polski do UE obserwuje się znaczny wzrost liczby turystów zagranicznych odwiedzających Szczecin w celu zakupu towarów bądź usług.

II. 2. 4. Turystyka jest jedną z najbardziej dynamicznie rozwijających się dziedzin gospodarki miasta, a jej szczególne znacznie wynika z faktu aktywizowania wielu innych sektorów gospodarki (m.in. transportu, łączności, produkcji, budownictwa, działalności finansowej i ubezpieczeniowej).



II. 2. 5. Z uwagi na uwarunkowania przestrzenne oraz ze względów ekonomicznych funkcja turystyczna jest uważana za jedną z głównych funkcji miasta. Członkostwo w Unii Europejskiej zwiększa zainteresowanie Szczecinem. Obok rozwoju handlu obserwuje się rozwój usług specjalistycznych, jak: motoryzacyjne, zdrowotne typu face lifting i body lifting, w zakresie kultury i rozrywki, krawiectwa, dóbr luksusowych (jubilerstwo, meblarstwo, antyki itp.), specjalizowanej gastronomii (np.: kuchni rybnej). W większości przypadków są to usługi nieuciążliwe, lokowane w śródmiejskiej części miasta.

II. 3. PODMIOTY GOSPODARCZE

II. 3. 1. Ogólny obraz gospodarki miasta jest wynikiem transformacji struktur zbudowanych przed rokiem 1989. Charakteryzował je niewielki udział usług o niskiej jakości oraz duże znaczenie tradycyjnych przemysłów: odzieżowego, spożywczego, papierniczego, motoryzacyjnego i konstrukcji stalowych. Poza wiodącą gospodarką morską brak ośrodków badawczo-rozwojowych i silniejszych związków z nauką. Miejsca pracy oferowane w przemyśle nie wymagały wysokich kwalifikacji pracowniczych.

Transformacja gospodarki spowodowała, że w wyniku silnej konkurencji zewnętrznej dotychczasowe branże straciły na znaczeniu, co poskutkowało spektakularnymi upadłościami znanych dotychczas, markowych firm. Zwrot w gospodarce zmienił jej obraz, uaktywniając rozwój transportu, handlu i usług oraz dziedzin związanych z obsługą firm i nieruchomości. Zaczęły pojawiać się nowe, dotychczas nieznane zawody (np.: związane z Internetem, telewizją kablową i mediami elektronicznymi, marketingiem i reklamą itp.).

II. 3. 2. Obecnie Szczeciński obszar gospodarczy (uwzględniając potencjał Polic, Gryfina, Stargardu Szczecińskiego, Goleniowa oraz powiązanego z nimi funkcjonalnie Świnoujścia) charakteryzuje koncentracja około 50% podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w województwie. Największe znaczenie mają wprawdzie nadal gospodarka morska i przemysł stoczniowy, ale bardzo wyraźny wpływ na strukturę PKB ma rozwój usług, w tym tych, powiązanych z turystyką. Transgraniczne relacje tego obszaru sprzyjają rozwojowi usług związanych z obsługą podmiotów gospodarczych, w tym logistycznej obsługi europejskich relacji transportowych i obszaru wpływu.

II. 3. 3. W Szczecinie na koniec 2010 roku działało 65 761 podmiotów, podczas gdy w 1991 r. było to zaledwie 26133 podmiotów. W zachodniopomorskim funkcjonowała w 2009 r. największa liczba podmiotów przypadająca na 10 tysięcy mieszkańców.

Większość podmiotów w Szczecinie stanowią podmioty prywatne, w większości jednoosobowe lub zatrudniające do 9. osób (96%). Jest to sytuacja normalna, chociaż potencjał ekonomiczny tych podmiotów jest zbyt słaby, aby skutecznie konkurować z małymi i średnimi firmami w innych krajach Unii Europejskiej.

II. 3. 4. Tendencja wzrostowa, jeśli chodzi o znaczenie usług w gospodarce, charakteryzująca się wzrostem liczby oraz zwiększeniem zakresu usług, upodabnia coraz bardziej gospodarkę miasta do gospodarek w krajach wysoko rozwiniętych. W krajach tych udział sektora usługowego w strukturze PKB oraz w zatrudnieniu wynosi blisko 70%. Według danych, na koniec 2003 roku udział pracujących w usługach rynkowych w pracujących ogółem w Szczecinie wyniósł 50,6%.

Tab. 6 Klasy wielkości podmiotów gospodarczych w SOM

PODMIOTY GOSPODARCZE	PODMIOTY GOSPODARKI NARODOWEJ
	Podmioty wg klas wielkości
Jednostka terytorialna	



	ogółem	0 - 9	10 - 49	50 - 249	250 - 999	1000 i więcej
	[jed.gosp.]	[jed.gosp.]	[jed.gosp.]	[jed.gosp.]	[jed.gosp.]	[jed.gosp.]
Powiat m.Szczecin	64 373	61 931	1 955	418	57	12
Razem SOM:	91 176	87 620	2 851	613	75	17
ZACHODNIOPOMORSKIE - ogółem	215 080	206 741	6 806	1 369	140	24

Źródło: Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, dane XII 2009 r.

Tab. 7 Podmioty gospodarki narodowej według województw i podregionów

WYSZCZEGÓLNIENIE a - 31.12.2009 r. b - 31.12.2010 r. c - przyrost d - 2009=100	Ogółem	w tym:								
		przedsiębiorstwa państwowe	spółki			spółdzielnie	fundacje	stowarzyszenia i organizacje społeczne	osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą	
			razem	handlowe	cywilne					
POLSKA	a	3742673	289	553318	283712	267615	17193	11305	88096	2815617
	b	3909802	246	576925	303040	271869	17156	12444	92044	2942965
	c	167129	-43	23607	19328	4254	-37	1139	3948	127348
	d	104,5	85,1	104,3	106,8	101,6	99,8	110,1	104,5	104,5
ZACHODNIO-POMORSKIE	a	215080	11	26739	13229	13476	1115	319	4124	166646
	b	220405	10	27423	13884	13505	1111	353	4366	170334
	c	5325	-1	684	655	29	-4	34	242	3688
	d	102,5	90,9	102,6	105	100,2	99,6	110,7	105,9	102,2
m. Szczecin	a	64373	5	11608	6363	5243	237	156	1047	47039
	b	65761	5	11998	6729	5267	238	176	1102	47880
	c	1388	0	390	366	24	1	20	55	841
	d	102,2	100	103,4	105,8	100,5	100,4	112,8	105,3	101,8

Źródło: Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru Regon, 2010r., Informacje i opracowania statystyczne Warszawa 2011

II. 4. PRZEMYSŁ

II. 4. 1. Szczecińskie przedsiębiorstwa, ze względu na branże, w których działały, przeżywają poważny kryzys i ograniczają swoje zatrudnienie lub już zostały zlikwidowane. Straciły na znaczeniu praktycznie wszystkie przedsiębiorstwa znane w kraju i regionie: zakłady odzieżowe Dana i Odra, Papiernia Skolwin, Huta Szczecin, Unikon, Polmo itd. Bardzo poważny kryzys wystąpił w wiodącej dotychczas gospodarce morskiej zakończony spektakularnym upadkiem Stoczni Szczecińskiej.

II. 4. 2. Przedsiębiorstwa przemysłowe i produkcyjne wycofują się ze swoich dotychczasowych lokalizacji poprzez likwidację lub restrukturyzację (np. Polmo, Wiskord, Odra, Huta Szczecin i inne) lub podnajmują powierzchnie produkcyjne, usługowe lub biurowe małym podmiotom. Zakończyły działalność przedsiębiorstwa produkujące tzw. wielką płytę dla budownictwa. Bardziej atrakcyjne ekonomiczne i przestrzenne warunki w zakresie lokowania tzw. wielkiego przemysłu i produkcji o dużej skali mają gminy ościenne.

II. 4. 3. W Szczecinie działa nieliczna grupa małych i średnich przedsiębiorstw zaliczanych do branż rozwojowych; brak jest jednak tradycji w prowadzeniu prac badawczo-rozwojowych oraz współpracy z uczelniami wyższymi. Nowe, bezpośrednie inwestycje zagraniczne dotyczą



głównie sfery handlu (sieci handlowe i usług). Niewielki jest udział inwestycji produkcyjnych (tworzących stałe miejsca pracy) w dziedzinach o dużej stopie zwrotu z zainwestowanego kapitału i wymagających współpracy i inwestycji w sferze badań i rozwoju (B+R). Istniejąca sytuacja przewagi przetwórstwa przemysłowego, jak: produkcja spożywcza, meble i pozostała działalność produkcyjna (udział w przychodach 52,2%) będzie się utrzymywać w najbliższych latach. Potwierdza to fakt, że struktura zarejestrowanych podmiotów gospodarczych według PKD ulega od lat tylko niewielkim wahaniom.

II. 4. 4. Uwidacznia się trend typowy dla rozwiniętych gospodarek światowych: istotnemu wzrostowi produkcji sprzedanej towarzyszy spadek zatrudnienia i brak istotnego wzrostu przeciętnego wynagrodzenia.

II. 5. BUDOWNICTWO

II. 5. 1. W sferze budownictwa nastąpiły w ostatnim piętnastoleciu bardzo duże zmiany. Zasadniczemu przeobrażeniu uległ obraz budownictwa mieszkaniowego. Wprowadzenie praktycznie nieograniczonej gamy materiałów budowlanych, spowodowało jednoczesne wdrożenie nowych technik i technologii przyspieszających transformację tej branży; wraz ze wzrostem zamożności społeczeństwa i spadkiem kosztów kredytu powoduje to realizację prawie wyłącznie zabudowy jednorodzinnej i apartamentowej w niewielkich budynkach oraz tanich, zunifikowanych form budownictwa przemysłowo-usługowego. Od 1991 r. nastąpił znaczny przyrost powierzchni użytkowej mieszkań z 7 042 tys. m² do 9 839 tys. m².

II. 5. 2. Na rynku funkcjonują z powodzeniem drobne firmy i wykonawcy działający w dostosowaniu do sytuacji na rynku nieruchomości i sezonowo zwiększający zatrudnienie. Pojawiły się też nowe, silne firmy deweloperskie, w wyniku, czego następuje wzrost podaży mieszkań o wysokim standardzie. Upowszechnienie się tanich kredytów i rosnące zainteresowanie deweloperów z krajów Unii Europejskiej stale zwiększa liczbę oferowanych mieszkań na warunkach długoterminowej spłaty kredytu, co podtrzymuje obecny model budownictwa. Szacuje się, że w ciągu najbliższego dziesięciolecia popyt na mieszkania zostanie w znacznym stopniu zaspokojony (z wyłączeniem mieszkań socjalnych i niezbędnych dla rodzin obciążonych patologiami i niewydolnych ekonomicznie, których liczba zależy będzie od możliwości ekonomicznych gminy).

II. 5. 3. W sferze budownictwa przemysłowego i realizacji dużych inwestycji ujawnia się brak znaczących, wyspecjalizowanych firm, które mogłyby samodzielnie podejmować kontrakty w ramach przetargów ogłaszanych w biuletynie zamówień publicznych UE. Brak jest także dużych biur projektowych.

II. 6. HANDEL I USŁUGI

II. 6. 1. Analizując możliwości rozwoju handlu w Szczecinie należy mieć na uwadze, że:

- sieci handlowe zarejestrowane są, jako jeden podmiot prawa spółek handlowych, stąd też nie jest możliwe ustalenie wielkości obrotów jednego sklepu lub sklepów w danej miejscowości,
- brak jest wiarygodnych danych pozwalających ustalić udziały w rynku szczecińskim: sklepów wielkopowierzchniowych, sieci sklepów do 2000 m², małych sklepów o powierzchni do 400 m²,
- brak jest danych pozwalających ustalić tzw. segmentację rynku, tj., jaki udział w obrotach wszystkich sklepów szczecińskich mają: turyści, w tym zagraniczni, mieszkańcy gmin ościennych oraz mieszkańcy Szczecina,



- dla ustalenia potrzeb w zakresie handlu niezbędne jest też posiadanie danych na temat preferencji klientów w zależności od ich zamożności, charakteru pracy, wieku itp.,
- wciąż jeszcze istotny udział w rynku stanowi obrót nierejestrowany, tzw. szara strefa, dotyczący głównie małych sklepów opierających swoją sprzedaż na indywidualnym imporcie lub dostawach niewielkich partii towarów przez małe i średnie firmy.

II. 6. 2. Z uwagi na powyższe, prognozę rozwoju handlu należy oprzeć na zidentyfikowanych trendach, z których wynika, że:

- w całej Europie nadal można mówić o trendzie wzrostowym rozwoju centrów handlowych i zwiększania wykorzystania powierzchni handlowej,
- zmiany w modelu życia w Polsce, jak prowadzenie działalności gospodarczej na własny rachunek, wysoki odsetek zamieszkujących w miastach (ok. 69%) oraz wzrost liczby samochodów sprzyjać będą zmniejszeniu się częstotliwości dokonywania zakupów,
- centra handlowe przekształcają się w obiekty nowej generacji przyciągające masowo klientów (galerie handlowe, multikina, gastronomia, rozrywka itp.),
- wraz ze wzrostem wykształcenia społeczeństwa zwiększa się preferencja dla zakupów w sklepach oferujących szeroki asortyment towarów,
- młodsze grupy wiekowe preferują zakupy w sklepach wielkopowierzchniowych,
- zainteresowanie sieci handlowych budowaniem nowych obiektów wskazuje, że polski rynek jest nadal atrakcyjny,
- przy całkowicie prywatnym handlu obserwuje się jego konsolidację polegającą na rozwoju handlu sieciowego,

II. 6. 3. Praktycznie całkowita prywatyzacja handlu doprowadziła do istotnych zmian w jego strukturze i funkcjonowaniu. Po okresie rozpadu dotychczasowych struktur państwowych rozwinął się rynek handlu hurtowego o bardzo zróżnicowanej skali działania, od bardzo drobnych podmiotów do wielkoskalowych (wielkopowierzchniowych), jak: Makro Cash, Selgros, OBI, Castorama itp. Powstały też centra dystrybucji towarów obsługujące handel sieciowy w mniejszych sklepach (do 2000 m²), jak np.: Netto i in. W odniesieniu do handlu hurtowego nie obserwuje się większych problemów, gdyż sfera ta uzyskuje przeciętnie wyższe rentowności i łatwiej może dostosować się do potrzeb rynku.

II. 6. 4. Wiele problemów pojawia się w sferze handlu detalicznego. Obraz w tej dziedzinie jest bardzo złożony. W osiedlach drobne sklepy i targowiska coraz mocniej konkurują z wchodzącymi tam stosunkowo niewielkimi sklepami, ale działającymi w układach sieciowych. Z kolei układ ten konkuruje z obiektami wielkopowierzchniowymi tzw. super i hipermarketami, posiadającymi w ofercie kilkadziesiąt tysięcy produktów z reguły o przeciętnej wartości i jakości. Na ten proces nakłada się powolna transformacja handlu zachodząca w poszczególnych dzielnicach i osiedlach. Śródmieście zyskuje coraz bardziej wielkomiejski charakter. Na skutek tego wypierane są z tej strefy drobne sklepy w tradycyjnych branżach i to nie tylko ze względu na wysokość czynszów, ale także ze względu na niewielki popyt i niskie marże o określonych grupach towarowych (np.: artykuły spożywcze, papiernicze itp.).

II. 6. 5. Wzrost znaczenia turystyki zakupowej umacnia w śródmieściu pozycję sklepów specjalistycznych (odzież, buty, jubilerstwo, telefonia komórkowa, fast food, itp.). Rośnie znaczenie pasaży handlowych i różnego rodzaju galerii handlowych, do wielkopowierzchniowych włącznie. Nowym trendem w handlu jest powstawanie w centrach miast galerii handlowych, w których obiektowi wielkopowierzchniowemu typu hipermarket towarzyszy kilkadziesiąt lub ponad sto sklepów działających w ramach tzw. galerii handlowej, a całość wspierana jest bardzo mocno przez elementy rozrywki: multikina, bary, restauracje itp.

II. 6. 6. Obraz handlu detalicznego kształtują również zachowania klientów. Zmienia się moda i potrzeby mieszkańców wynikające chociażby z prowadzenia przez nich działalności gospodarczej i możliwości dokonywania zakupów całą rodziną w czasie weekendu (najczęściej



w hipermarkecie). Wiele osób wraz z rozwojem motoryzacji preferuje zakupy w centrach handlowych (np: raz lub dwa razy w tygodniu). Z badań wynika, że młode pokolenia chętniej korzystają z zakupów w sklepach wielkopowierzchniowych, co jest wyznacznikiem trendów oczekiwanych w przyszłości. Można stwierdzić, że trend koncentrowania handlu będzie kontynuowany. Rosnąć będą także oczekiwania klientów w zakresie standardu obsługi, w konsekwencji nieunikniony jest zanik handlu targowiskowego w jego obecnej formule. Zostanie on zlikwidowany lub zastąpiony powstawaniem minicentrow handlowo-usługowych o lokalnym znaczeniu. Kontynuowane będą przekształcenia centrum miasta, a w ramach rewitalizacji poszczególnych kwartałów zmieniać się też będzie obraz handlu i towarzyszących mu usług.

II. 7. RZEMIOSŁO

II. 7. 1. Rzemiosłem zgodnie z definicją ustawową (ustawa o rzemiośle) jest zawodowe wykonywanie działalności gospodarczej przez osobę fizyczną, z udziałem kwalifikowanej pracy własnej, w imieniu własnym tej osoby i na jej rachunek, przy zatrudnieniu do 50 pracowników. Rzemiosłem jest również zawodowe wykonywanie działalności gospodarczej przez wspólników spółki cywilnej osób fizycznych, z udziałem kwalifikowanej pracy własnej. Do rzemiosła nie zalicza się działalności: handlowej, gastronomicznej, transportowej, usług hotelarskich, usług świadczonych w wykonywaniu wolnych zawodów, usług leczniczych oraz działalności wytwórczej i usługowej artystów plastyków i fotografików.

II. 7. 2. Ponieważ rzemiosło mieści się w pojęciu działalności gospodarczej, trudno jest znaleźć szczegółowe dane statystyczne na ten temat. Statystyki podają jedynie liczbę zarejestrowanych podmiotów. Z punktu widzenia życia miasta prowadzenie działalności gospodarczej (tzw. małych i średnich firm) jest często jednocześnie prowadzeniem działalności rzemieślniczej. Podlega ona takim samym ograniczeniom w zakresie ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony środowiska, jak pozostała działalność gospodarcza.

II. 7. 3. Z analizy zapisów w dokumentach strategicznych i kierunkowych związanych z rozwojem miasta można wskazać zależność liczby podmiotów od stosowania preferencji dla różnych form działalności rzemieślniczej. Rzemiosło artystyczne, rękodzieło itp. formy działalności istnieją, jako produkty turystyczne. Brak jest w Szczecinie zakładów rzemieślniczych, które same w sobie stanowiłyby godną zwiedzania atrakcję turystyczną.

II. 8. USŁUGI KOMERCYJNE W OTOCZENIU BIZNESU

II. 8. 1. Do usług komercyjnych w otoczeniu biznesu zalicza się: pośrednictwo i obsługę finansową, obsługę nieruchomości, obsługę firm, a także część komercyjną w grupie świadczeń społecznych i zdrowotnych, edukacji, usług komunalnych i pozostałych, realizowanych na rzecz biznesu. Jak wykazały lata transformacji systemowej, są to dziedziny gospodarki, które pojawiają się, jako reakcja na występujące zapotrzebowanie lub są konsekwencją dostosowywania się gospodarki miasta do nowoczesnych gospodarek zachodnich; w części jest to także efekt tzw. globalnej wioski. Porównanie tego sektora z początku lat dziewięćdziesiątych z jego stanem obecnym pokazuje diametralne różnice, a co więcej, tempo przemian i pojawiania się nowych usług ciągle rośnie, głównie, jako efekt postępu technologicznego i informatyzacji wszystkich przejawów życia.

II. 8. 2. Stan obecny trudno jest uznać za trwały, można jedynie mówić o umacnianiu się trendów związanych z rozwojem rynków finansowych, produktów bankowych itp. Rozwijać się będzie sfera usług związanych z obsługą działalności gospodarczej w dziedzinach obrotu



nieruchomościami, pośrednictwa finansowego, informatyzacji i przetwarzania danych, telekomunikacji, usług świadczonych na odległość itp. Za zbyt słaby należy uznać segment związany z doradztwem i dostarczaniem informacji gospodarczej oraz całą sferą badań, wdrożeń i rozwoju (szczególnie w dziedzinie tzw. High – Tech), jest to jednak bardziej wynikiem obecnej sytuacji gospodarczej niż brakiem potrzeb w tym zakresie.

II. 9. SFERA BADAŃ I ROZWOJU - OŚRODKI BADAWCZO-ROZWOJOWE

II. 9. 1. Analizy stanu badań i rozwoju są utrudnione. Wynika to z rozproszenia tego rodzaju działań i braku obowiązku ujawniania ich w formie danych statystycznych. Rolę ośrodków badawczo-rozwojowych i wdrożeniowych pełnią przede wszystkim uczelnie wyższe, instytuty resortowe oraz ośrodki klasyfikowane w nomenklaturze statystycznej, jako badawczo – rozwojowe. Do tego typu działalności można zaliczyć niektóre powstające ostatnio parki naukowe i naukowo-technologiczne. W kategorii tej mogą też mieścić się firmy informatyczne zajmujące się tworzeniem oprogramowania. Wobec tak zróżnicowanego charakteru podmiotów zajmujących się badaniami i wdrożeniami, trudno jest określić ich rolę w przestrzeni miasta. Obecnie ich lokalizacje są swobodne, podobne do lokowania obiektów szkół wyższych, a z drugiej strony coraz silniej zarysowują się potrzeby tworzenia struktur pozwalających na budowę parków technologicznych (naukowo-technologicznych).

II. 9. 2. Szczecin, nie posiada - poza kilku filiami - samodzielnie funkcjonujących ośrodków badawczo-rozwojowych i instytutów. Z tego też powodu formuła i forma ich działalności mieści się w ogólnej formule działalności usługowej - obsłudze firm.

III. SFERA SPOŁECZNA

III. 1. DEMOGRAFIA

III. 1. 1. STRUKTURA DEMOGRAFICZNA

III. 1. 1. 1. Według stanu na koniec 2010 roku w Szczecinie mieszkało (posiadało stałe zameldowanie) 376,6 tys. osób, z czego 188,9 tys. to kobiety stanowiące 50,2 % ogółu ludności. Wskaźnik feminizacji wynosił 100,7 (w 2006 r. - 110,2, a w 1980 r. - 104,0). Przewaga kobiet jest niewielka i pojawia się lub znika w zależności od analizowanej grupy wiekowej.

III. 1. 1. 2. W okresie od 31 grudnia 1999 r. do 31 grudnia 2010 r. liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym obniżyła się o 28,342 tys. osób. Wzrosła natomiast liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (o 16,1 tys. osób) oraz spadła liczba ludności w wieku produkcyjnym (o 28,3 tys. osób).

Tab. 8. Ludność w wieku produkcyjnym i nieprodukcyjnym

WYSZCZEGÓLNIENIE	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2006	2010
Ludność w tys.	416,6	416,7	415,7	415,1	414,0	411,9	409,1	376,6
W tym kobiety	217,0	217,2	217,2	217,3	217,0	215,9	214,5	188,9
Kobiety na 100 mężczyzn	108,7	108,9	109,4	109,9	110,2	110,2	110,2	100,7
Ludność na 1 km ² powierzchni ogólnej	1385	1384	1381	1380	1376	1369	1360	1253
Ludność w wieku przedprodukcyjnym	84,2	80,8	77,5	74,4	71,7	69,6	66,7	56,4



produkcyjnym	268,6	270,4	271,7	273,6	274,5	274,0	272,5	240,3
poprodukcyjnym	63,8	65,5	66,5	67,1	67,8	68,3	69,9	79,9

III. 1. 1. 3. Przestrzenny rozkład liczby ludności jest zróżnicowany. Gęstość zaludnienia w Szczecinie na koniec 2010 roku wynosiła 1 253 osób/km². Najliczniej zamieszkałymi dzielnicami Szczecina są: Śródmieście (33,3%) i Zachód (30,5%), z czego najwięcej mieszkańców liczą osiedla: Centrum, Pogodno, Niebuszewo Bolinko, Pomorzany i Turzyn.

III. 1. 1. 4. Gęstość zaludnienia w poszczególnych dzielnicach jest następująca:

- Śródmieście 2473 osoby/km²,
- Zachód 2123 osób/km²,
- Północ 1008 osób/km²,
- Prawobrzeże 581 osób/km² (bez jez. Dąbie - 983 osób/km²).

III. 1. 2. MIGRACJE, PRZYROST NATURALNY

III. 1. 2. 1. Szczecin, podobnie jak to ma miejsce w przypadku wszystkich dużych miast w Polsce, funkcjonuje w obszarze metropolitalnym. Stan ten powoduje powstawanie różnego rodzaju związków w sferze społeczno-gospodarczej, z których najbardziej spektakularne są zależności demograficzne, powstałe, jako konsekwencja przemian ustrojowych. Wraz z kształtowaniem się rynku nieruchomości oraz wzrostem oczekiwań mieszkańców w zakresie jakości życia uwidoczniła się migracja mieszkańców Szczecina do gmin ościennych, skutkując spadkiem populacji Szczecina, przy zachowaniu populacji w obszarze metropolitalnym. Podobna sytuacja dotyczy wszystkich aglomeracji w Polsce. Rejestrują one spadek liczby mieszkańców preferujących zamieszkiwanie w na terenach podmiejskich, a korzystających jednocześnie z udogodnień, jakie oferuje im aglomeracja, w tym: z dostępu do opieki medycznej, szkolnictwa i nauki, kultury oraz rekreacji i rozrywki. W większości przypadków migracja następuje przy utrzymaniu dotychczasowego zatrudnienia, co skutkuje spadkiem dochodów aglomeracji przy utrzymywaniu się wszystkich pozostałych obciążeń. Obok migracji w ramach aglomeracji spadek populacji szczecinian wiąże się także z emigracją do innych ośrodków w kraju i zagranicą.

III. 1. 2. 2. Ocenia się, że w okresie najbliższych dziesięciu do piętnastu lat skala migracji wewnętrznych utrzymać się będzie na zbliżonym poziomie. Przewidywane zmiany będą korzystne z punktu widzenia zagospodarowania przestrzennego miasta, z jednej strony sprzyjąc będą podniesieniu jakości życia i standardów mieszkaniowych, a z drugiej strony ułatwią podejmowanie działań związanych z rewitalizacją przestrzeni miejskiej w obszarach o dużej gęstości zaludnienia np. w Śródmieściu.

III. 1. 2. 3. Od dziesięciu lat przyrost naturalny w Szczecinie jest ujemny; w 2010 roku w Szczecinie ukształtował się na poziomie: – 411 osoby (3 744 urodzeń i 4 155 zgonów). Udział w populacji kobiet, kobiet w wieku powyżej 65 lat wynosił w 2006 roku 17,5%, a mężczyzn w ich populacji – 11,6%, natomiast w 2010 roku było to już odpowiednio: 25,3% i 17,1%. Wskaźnik obciążenia demograficznego (liczba ludności w wieku przed- i poprodukcyjnym na 1000 osób w wieku produkcyjnym) wynosił w 2010 roku 568 (w 2006 roku 501). Stałe pogarszanie się wskaźnika występuje na skutek znacznego spadku liczby urodzeń.

III. 1. 2. 4. Od 2006 roku saldo migracji wewnętrznych jest ujemne, wynoszące w 2010 roku – 460 osób. Napływ migracyjny (w 2009 roku 3171 osób) następuje w przeważającej większości w relacjach między miastami, co związane jest głównie z przemieszczaniem się ludzi młodych, w celu zdobycia wykształcenia i w konsekwencji atrakcyjniejszej pracy. W większości są to kobiety – 55,2 %. Przyczyną odpływu migracyjnego ze Szczecina (w 2009 roku - 3631 osób),



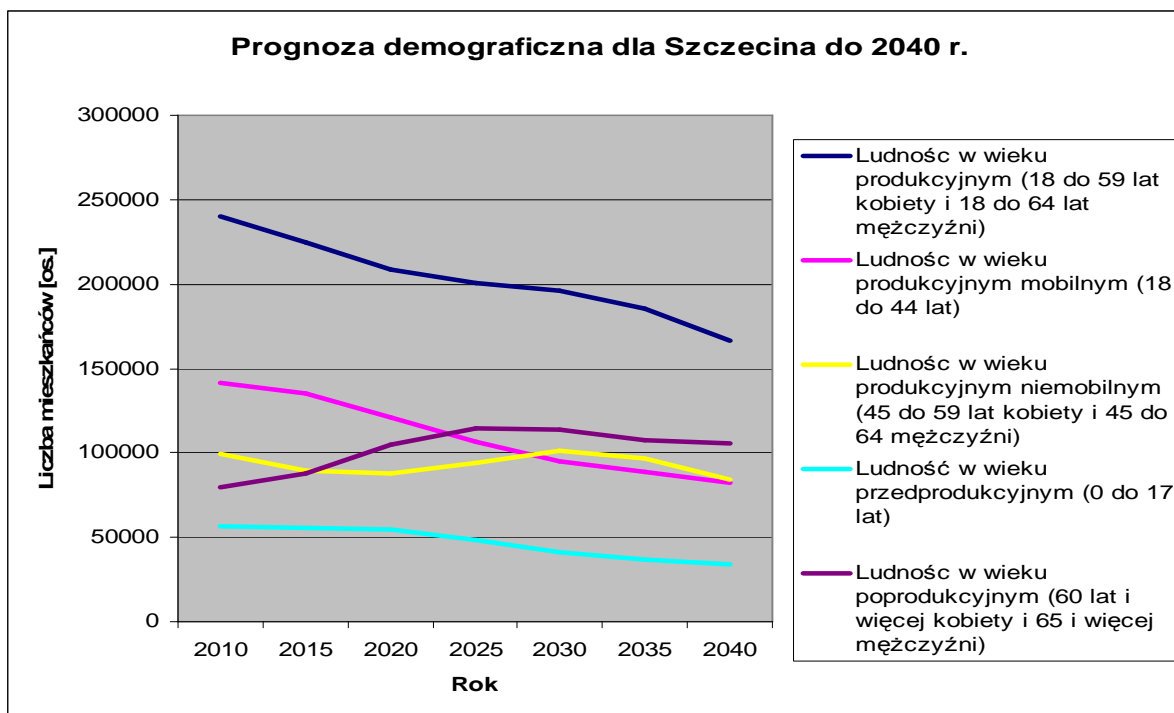
oprócz wymienionych wyżej, jest dodatkowo przemieszczanie się osób wykształconych i zamożnych do gmin sąsiednich Szczecina (Dobra Szczecińska, Kołbaskowo).

III. 1. 2. 5. Przemieszczenia wewnątrz miasta dotyczą odpływu ludności ze Śródmieścia i osiedli ze starą zabudową mieszkaniową do pozostałych dzielnic (w tym najczęściej na osiedla: Warszawo, Bukowo, Bukowe – Kłęskowo, Majowe, Kijewo, Osowo, Gumieńce, Krzekowo – Bezrzecze). Analiza migracji wewnętrznych wskazuje na spadek liczby mieszkańców w osiedlach o najwyższej gęstości zaludnienia, w tym w Śródmieściu (w okresie 2006 – 2010 spadek o 19,3 tys. osób), na zachodzie o 9,9 tys. osób i na prawobrzeżu o 5,4 tys. osób oraz wzrost liczby mieszkańców na północy o blisko 6,8 tys. osób.

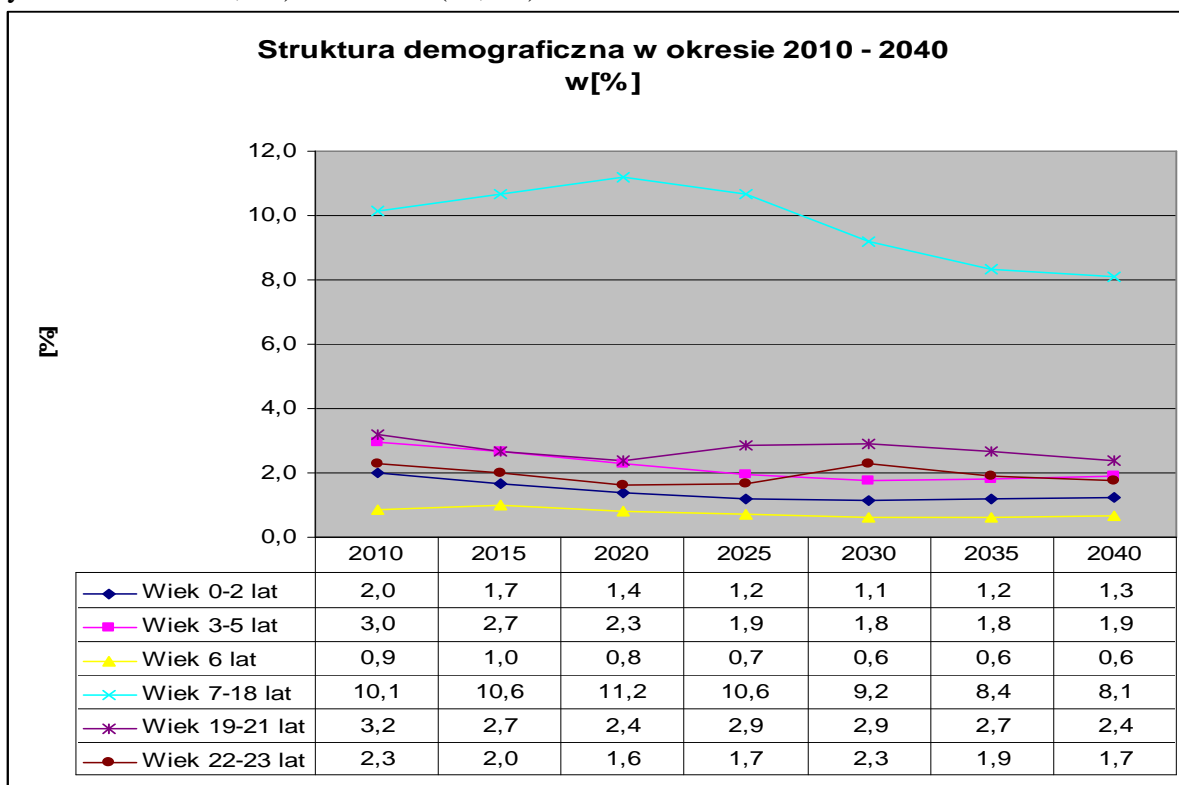
III. 1. 3. PROGNOZA ZMIAN POTENCJAŁU LUDNOŚCIOWEGO SZCZECINA

III. 1. 3. 1. Główną przyczyną spadku liczby ludności jest malejący przyrost demograficzny. Wchodzeniu w dorosłe życie roczników wyżu demograficznego nie towarzyszy oczekiwany wzrost liczby dzieci. Obok typowych zjawisk różnicowania się populacji kobiet i mężczyzn w różnych grupach wiekowych mamy obecnie do czynienia z wchodzeniem na rynek pracy roczników wyżu demograficznego 63,8% populacji (65,9 % w 2006 r.), przy czym wzrost nastąpił głównie w grupie ludności w wieku 45–54 lat). Z prognoz demograficznych wynika, że po roku 2010 sytuacja ulegnie odwróceniu. Spadkowi populacji osób w wieku produkcyjnym, szczególnie w wieku produkcyjnym mobilnym, towarzyszyć będzie znaczący przyrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym (wzrost ogółem do roku 2040 w stosunku do 2010 roku o około 32,5%)⁷. Dodatkowo, pomimo utrzymywania się trudnych warunków życia, znacznego bezrobocia i rosnącej liczby osób korzystających z pomocy społecznej, obserwuje się wydłużanie czasu trwania życia. Można oczekiwać, że w następnej dekadzie problemy związane z aktywnością ludzi w podeszłym wieku, potrzebami w zakresie opieki medycznej i opieki społecznej będą narastać. Bardzo wyraźny przyrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym zaznacza się po roku 2010. Stabilizacji można oczekiwać dopiero po roku 2025.

⁷ Przez ludność w wieku produkcyjnym rozumie się ludność w wieku zdolności do pracy. Dla mężczyzn przyjęto wiek 18–64 lata, dla kobiet — 18–59 lat. Wśród ludności w wieku produkcyjnym wyróżnia się ludność w wieku mobilnym, tj. w wieku 18–44 lata i niemobilnym, tj. mężczyźni — 45–64 lata, kobiety — 45–59 lat; Przez ludność w wieku nieprodukcyjnym rozumie się ludność w wieku przedprodukcyjnym, tj. do 17 lat oraz ludność w wieku poprodukcyjnym, tj. mężczyźni — 65 lat i więcej, kobiety — 60 lat i więcej.



III. 1. 3. 2. Znaczne zmiany demograficzne nastąpią w grupie osób w wieku od 18 do 24 lat. Są to potencjalni studenci szczecińskich uczelni. Widać wyraźnie, iż spadek populacji w tej grupie może sięgać nawet do 38,5%. Dodatkowym zagrożeniem dla uczelni wyższych będzie zbliżony spadek liczby osób należących do ww. grupy w województwie zachodniopomorskim (37,6%, w tym w miastach 38,7%) i w Polsce (35,8%).





III. 1. 3. 3. W przypadku osób w wieku od 3 do 5 lat zmiany nie będą jeszcze bardziej dramatyczne (spadek o około 48%%). Można oczekiwać pewnej stabilizacji liczby osób w tych grupach dopiero po 2025 roku. W przypadku grup od 6 do 17 lat spadek populacji wynosił będzie około 35%. Oznacza to, że obecna liczba placówek oświatowych powinna generalnie rzecz biorąc odpowiadać potrzebom również w przyszłości. Natomiast grupa osób w wieku produkcyjnym niemobilnym i poprodukcyjnym zdominuje politykę społeczną w mieście. Oczywiście różnie może kształtować się sytuacja w poszczególnych osiedlach.

Tab. 9 Ludność według płci i wieku - prognoza dla okresu 2010 - 2025

Rok	2010	2010	2010	2015	2015	2015	2020	2020	2020	2025	2025	2025
Plec	Razem	K	M	Razem	K	M	Razem	K	M	Razem	K	M
Ludność w wieku produkcyjnym (18 do 59 lat kobiety i 18 do 64 lat mężczyźni)	240258	113016	127242	224899	104379	120520	208350	97391	110959	200840	95476	105364
Ludność w wieku produkcyjnym mobilnym (18 do 44 lat)	141295	71023	70272	135498	67951	67547	120802	60468	60334	106588	53351	53237
Ludność w wieku produkcyjnym niemobilnym (45 do 59 lat kobiety i 45 do 64 mężczyźni)	98963	41993	56970	89401	36428	52973	87548	36923	50625	94252	42125	52127
Ludność w wieku przedprodukcyjnym (0 do 17 lat)	56434	28181	28253	55944	27834	28110	54818	27002	27816	48642	23747	24895
Ludność w wieku poprodukcyjnym (60 lat i więcej kobiety i 65 i więcej mężczyźni)	79918	47744	32174	88091	55560	32531	104407	62783	41624	114423	65749	48674
Ogółem	376610	188941	187669	368934	187773	181161	367575	187176	180399	363905	184972	178933

Tab. 10 Ludność według płci i wieku – prognoza dla okresu 2025 - 2040

Rok	2025	2025	2025	2030	2030	2030	2035	2035	2035	2040	2040	2040
Plec	Razem	K	M	Razem	K	M	Razem	K	M	Razem	K	M
Ludność w wieku produkcyjnym (18 do 59 lat kobiety i 18 do 64 lat mężczyźni)	200840	95476	105364	196379	92781	103598	184975	84967	100008	166743	74976	91767
Ludność w wieku produkcyjnym mobilnym (18 do 44 lat)	106588	53351	53237	95240	47400	47840	88519	43899	44620	82733	40888	41845
Ludność w wieku produkcyjnym niemobilnym (45 do 59 lat kobiety i 45 do 64 mężczyźni)	94252	42125	52127	101139	45381	55758	96456	41068	55388	84010	34088	49922
Ludność w wieku przedprodukcyjnym (0 do 17 lat)	48642	23747	24895	41458	20197	21261	36776	17921	18855	34342	16740	17602
Ludność w wieku poprodukcyjnym (60 lat i więcej kobiety i 65 i więcej mężczyźni)	114423	65749	48674	113849	68675	45174	107717	68185	39532	105917	67308	38609
Ogółem	363905	184972	178933	351686	181653	170033	329468	171073	158395	307002	159024	147978



III. 2. KULTURA

III. 2. 1. PLACÓWKI I INSTYTUCJE KULTURALNE

III. 2. 1. 1. Na terenie Szczecina znajdują się instytucje kultury finansowane ze środków państwowych, samorządu województwa, samorządu miasta oraz organizacji pozarządowych i osób prywatnych.

III. 2. 1. 2. Niemal wszystkie instytucje kultury w Szczecinie zajmują obiekty, które zostały zaadaptowane i dostosowane do nowych, niezgodnych z pierwotnym przeznaczeniem funkcji, co ogranicza lub uniemożliwia działania modernizacyjne i hamuje rozwój potencjału placówek. Teatr Polski znajduje się w adaptowanym budynku łoży masońskiej i od lat czeka na realizację projektu rozbudowy, Teatr Współczesny wynajmuje jedną z sal w Muzeum Narodowym, ma zdecydowanie niekorzystne warunki pracy i brak możliwości rozwoju, Filharmonia znajduje się w sali recepcyjnej dawnego Urzędu Prowincji, obecnie Urząd Miasta, dostosowanej do koncertów poprzez wbudowanie estrady i poprawę akustyki elementami boazerii, lokalizacja uniemożliwia rozwój placówki. Większość kin, obecnie nieczynnych, także zajmowała pomieszczenia adaptowane, tylko kino Kosmos przy al. Wojska Polskiego jest obiektem zbudowanym od podstaw po wojnie, z prawidłowym programem i dobrym wyposażeniem technicznym, obiekt ten posiada także możliwości rozbudowy i adaptacji na cele rozrywkowe i koncertowe. Większość spośród szczecińskich muzeów obiektów kultury wymaga przystosowania dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich.

III. 2. 1. 3. W ostatnich latach następuje rozwój infrastruktury kulturalnej i sportowej. Na pl. Teatralnym wybudowana została nowa siedziba teatru lalek „Pleciuga”, a zabytkową zajezdnię tramwajową przy ul. Niemierzyńskiej zaadaptowano na cele Muzeum Techniki i Komunikacji – Zajezdnia Sztuki. Powstaje hala widowiskowo-sportowa przy ul. Szafera, nowy gmach filharmonii, a w zabytkowym budynku stacji transformatorowej przy ul. Św. Ducha - Centrum Sztuki Współczesnej Trafostacja Sztuki. W planach jest m.in. budowa Muzeum Morskiego i Centrum Dialogu „Przełomy”.

III. 2. 2. DZIAŁALNOŚĆ KULTURALNA

III. 2. 2. 1. Dla mieszkańców Szczecina udział w życiu kulturalnym wiąże się zarówno z twórczością artystyczną, jak i konsumpcją dóbr i wydarzeń artystycznych. Do sfery kultury zalicza się także życie duchowe mieszkańców, działalność związków religijnych i wyznaniowych, opiekę nad zabytkami oraz muzealnictwo.

III. 2. 2. 2. Współpraca międzynarodowa najlepiej realizuje się poprzez imprezy muzyczne, teatralne, archiwistyczne i muzealne. Podstawą jest wspólne dziedzictwo kulturowe, które obejmuje dorobek europejski i pomorski.

III. 2. 2. 3. Szczecin skupia dużą liczbę twórców, jest silnym ośrodkiem naukowym, który tworzą uczelnie, stowarzyszenia zawodowe i towarzystwa pasjonackie. Istotną rolę w życiu intelektualnym miasta odgrywa środowisko akademickie promując wszystkie dziedziny kultury (chóry, grupy teatralne w tym Teatr „Kana”, grupy poetyckie, fotograficzne, akademia filmowa, radio i telewizja internetowa, akademicki klub turystyczny, uczelniane kluby sportowe, koła naukowe, organizacje studenckie). Oblicze kulturalne miasta budują także znane osoby, posiadające niekwestionowany autorytet zawodowy i społeczny.



III. 2. 2. 4. Bardzo istotnym elementem w kreowaniu tożsamości miasta, w tym jego kultury, jest promocja wartości historycznych, działalność popularyzatorska i edukacyjna w postaci wydawnictw specjalistycznych naukowych, popularno - naukowych, turystycznych, albumowych dotyczących dziedzictwa kulturowego miasta. W tej dziedzinie kluczową rolę odgrywają publikacje min.: Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Archiwum Państwowego, działania Towarzystwa Przyjaciół Książnicy Pomorskiej, a także wydawnictwa prywatne i portal sedina.pl.

III. 2. 2. 5. Działalność kulturalna w przestrzeniach publicznych miasta, zwłaszcza reprezentacyjnych, polega na cyklicznie organizowanych koncertach, festiwalach, przedstawieniach ulicznych, corocznych imprezach zbiorowych (min. Zamek, Wały Chrobrego, Pasaż Bogusława, Jasne Błonia).

III. 3. ADMINISTRACJA

III. 3. 1. OBSZAR METROPOLITALNY SZCZECINA

III. 3. 1. 1. Z punktu widzenia miasta za obszar metropolitalny uznaje się strefę jego bezpośredniego oddziaływania i wzajemnych powiązań z sąsiednimi gminami (powiatami), które to czynniki decydują o potencjale ekonomicznym i atrakcyjności inwestycyjnej Szczecina. Obszar metropolitalny musi uwzględniać strategiczne dla miasta inwestycje infrastrukturalne. Należą do nich: rozwój portu lotniczego, terminale promowe, droga S3, drogowe i kolejowe obejście zachodnie, etc. Zwrócić należy też uwagę na możliwości przestrzenne lokowania terenów inwestycyjnych o powierzchni powyżej 50 ha.

III. 3. 1. 2. W Studium przyjęto, że zasadniczy obszar metropolitalny tworzą gminy, które przystąpiły do Stowarzyszenia Obszaru Metropolitalnego, o potencjale ludnościowym ponad pół miliona mieszkańców: Szczecin, Stargard Szczeciński, Police, Dobra Szczecińska, Kołbaskowo, Gryfino, Stare Czarnowo, Kobylanka, Goleniów i Nowe Warpno. Do obszaru metropolitalnego realizującego związku gospodarcze i infrastrukturalne Szczecina należą ponadto gminy Stepnica i Świnoujście, co zwiększa potencjał ludnościowy do około 660 tys. obywateli.

Tab. 11. Potencjał ludnościowy gmin obszaru aglomeracji szczecińskiej

Lp.	Gmina	Ludność [os.] 2004r.	Ludność [os.] 2006r.	Ludność [os.] 2009r.
1	Dobra Szczecińska	11 196	12756	15 581
2	Goleniów	32 654	33229	34 090
3	Gryfino	31 238	31367	31 469
4	Kobylanka	3 524	3692	4 191
5	Kołbaskowo	8 312	8980	10 061
6	Nowe Warpno	1 585	1563	1 641
7	Police	41 386	41486	41 804
8	Stare Czarnowo	3 867	3890	3 781
9	Stargard Szczeciński	71 128	70453	69 870
10	Szczecin	411 900	409068	406 307
	Razem	616 790	616 484	618 795

źródło: Urząd Statystyczny, rocznik 2005, 2007 i 2010

III. 3. 1. 3. Jako obszar pośredniego oddziaływania metropolii proponuje się ujęcie obszaru całości powiatów: Police, Gryfino, Stargard, Goleniów i miasto Świnoujście (struktura



administracyjno-funkcjonalna zespołu portowego), a także całość powiatów niemieckich Uckermark i Ucker Randow.

III. 4. SPORT MASOWY I REKREACJA

III. 4. 1. ROLA MIASTA W ROZWOJU SPORTU I REKREACJI

III. 4. 1. 1 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.

III. 4. 1. 2. Miasto realizuje następujące zadania ze sfery sportu:

- nadzór i wspieranie działalności stowarzyszeń kultury fizycznej oraz związków sportowych mających siedzibę na terenie miasta Szczecina;
- nadzór nad organizacją i działalnością szkoły sportowej i mistrzostwa sportowego, klas sportowych,
- nadzór nad organizacją współzawodnictwa sportowego dzieci i młodzieży;
- nadzór nad realizacją Programu Morskiej Edukacji Dzieci i Młodzieży,
- organizacja i współorganizacja imprez rekreacyjno-sportowych.

III. 4. 2. OBIEKTY SPORTOWE

III. 4. 2. 1. Miasto Szczecin posiada niewystarczającą bazę sportową; która nie zaspokaja, teoretycznie potrzeb mieszkańców. Na jednego szczecinianina przypadało ogółem 0,001 obiektu sportowego. Rozmieszczenie obiektów kultury fizycznej jest wysoce nierównomierne. Najwięcej zasobów ma Arkońskie - Niemierzyn, Śródmieście-Północ, Turzyn, Nowe i Stare Miasto. Najmniej Bukowo, Gołęcino - Goćław, Warszewo, Żelechowa. Bez obiektów są dzielnice: Głębokie-Pilchowo, Krzekowo - Bezrzecze, Płonia, Śmierdnica, Wielgowo -Sławociesz, Kijewo. Obciążenie obiektów rozkładało się również nierównomiernie, a wiele z nich wymaga modernizacji.

III. 4. 2. 2. Istotnym elementem rozbudowywanej bazy sportowej 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 nowowybudowany basen olimpijski oraz realizowana hala widowiskowo-sportowa. Brak jest toru łyżwiarskiego, jeździeckiego, skoczni narciarskiej, toru motocyklowego, toru regatowego i luczniczego.

III. 4. 2. 3. Miasto Szczecin posiada jednostkę, która zarządza i utrzymuje bazą sportowo - rekreacyjną Miasta. Jest to Miejski Ośrodek Sportu Rekreacji i Rehabilitacji, który zarządza obiektami sportowymi.

III. 4. 3. ŚCIEŻKI ROWEROWE



III. 4. 3. 1. Rekreacji i wypoczynkowi aktywnemu służą szlaki oraz ścieżki rowerowe. Obecnie miejskie ścieżki rowerowe na terenie Szczecina mają ponad 51,7 km, a ich liczba i długość systematycznie wzrasta przy okazji przeprowadzania modernizacji i przebudowy ciągów komunikacyjnych na terenie miasta. Istniejące ścieżki nie tworzą jednak spójnego systemu, są to w większości pojedyncze, krótkie odcinki.

III. 4. 3. 2. Poprzez ograniczenia parkowania i zmianę organizacji ruchu, jak również współpracę z branżowymi organizacjami dąży się do powiązania nowych i istniejących ścieżek w ciągi komunikacyjne mogące konkurować z samochodami i komunikacją publiczną, sprzyja temu również ustanowienie stref płatnego parkowania.

III. 5. EDUKACJA I OŚWIATA

III. 5. 1. SYSTEM EDUKACJI I OŚWIATY

III. 5. 1. 1. System edukacji i oświaty w Szczecinie zapewnia potrzeby społeczności lokalnej w pełnym zakresie. Boryka się z problemami, które są konsekwencją przemian demograficznych (spadku liczby dzieci we wszystkich grupach wiekowych). Wymusza to ciągłą restrukturyzację sieci szkół i ich organizacji, której towarzyszą przekształcenia związane z podnoszeniem jakości kształcenia.

III. 5. 1. 2. Niezależnie od wprowadzanych zmian w każdym typie szkoły zapewniona jest również nauka dla dzieci wymagających specjalnej opieki, łącznie z dowozem niepełnosprawnych uczniów do przedszkoli, szkół i placówek. Przekształcenia prowadzone są także przy generalnym utrzymaniu poziomu zatrudnienia w tej sferze.

III. 5. 2. PRZEDSZKOŁA

III. 5. 2. 1. W roku szkolnym 2008/2009 w Szczecinie funkcjonowały 74 przedszkola: 17 przedszkoli niepublicznych – dotowanych przez miasto i 57 przedszkoli publicznych. Liczba dzieci w przedszkolach publicznych wyniosła 6 754, a w przedszkolach niepublicznych – 1 796. W przedszkolach publicznych prowadzonych przez Gminę Miasto Szczecin 4 % stanowiły dzieci z innych gmin.

III. 5. 2. 2. W tym samym roku szkolnym w 46. publicznych szkołach podstawowych zorganizowany oddziały rocznego przygotowania przedszkolnego (tzw. zerówki) dla 1 704 dzieci, co oznacza, że około 54 % dzieci zameldowanych w Szczecinie realizowało roczne przygotowanie przedszkolne e szkołach podstawowych.

Wskaźnik liczby dzieci przypadających na 1 nauczyciela w 2009 roku wynosił 11,7. Uwzględniając przemiany demograficzne do roku 2020 wskaźnik ten ustali się na poziomie około 10 dzieci na jednego nauczyciela.

III. 5. 3. SZKOŁY PODSTAWOWE

III. 5. 3. 1. W Szczecinie w roku szkolnym 2008/2009 funkcjonowało 67 szkół podstawowych: 57 szkół podstawowych publicznych i 10 szkół podstawowych niepublicznych. Do szkół podstawowych publicznych uczęszczało 19 471. uczniów. Liczba uczniów szkół podstawowych niepublicznych wyniosła 1 468, co stanowiło ok. 6,7 % ogólnej liczby uczniów. Przeciętna liczba uczniów w szkole publicznej wynosiła 305, a w szkole niepublicznej tylko 147, a na jedną klasę w szkołach podstawowych przypadało 22 uczniów w szkołach publicznych i 20 w szkołach niepublicznych.



III. 5. 3. 2. W publicznych szkołach podstawowych działało 69 oddziałów integracyjnych umożliwiających naukę dzieciom niepełnosprawnym, a nauczanie odbywało się według programu szkół specjalnych.

III. 5. 3. 3. Ze względu na stale rosnący odsetek dzieci z wadami postawy szczególną uwagę zwraca się na rozwój fizyczny dzieci i młodzieży. Ponad 99% szkół podstawowych publicznych posiadało salę gimnastyczną, a ponadto w 17 szkołach podstawowych realizowano szkolnictwo sportowe w systemie klas sportowych.

III. 5. 3. 4. Statutowe działania szkół z zakresu opieki nad dziećmi spełniają świetlice szkolne, przy szkołach podstawowych prowadzonych przez miasto. W roku szkolnym 2008/2009 w większości z nich działały świetlice w wydłużonym czasie pracy.

III. 5. 3. 5. W roku 2008/2009 w samodzielnych szkołach podstawowych zatrudnionych było 1 688 pedagogów, a w zespołach szkół obejmujących szkoły podstawowe i gimnazja – 267 pedagogów, z czego ponad 98% z wyższym wykształceniem. Obecne działania restrukturyzacyjne dostosowywane są do liczby dzieci i ich rozmieszczenia będącego konsekwencją zmian demograficznych, a także do rosnących wymagań w zakresie jakości kształcenia.

III. 5. 4. GIMNAZJA

III. 5. 4. 1. W Szczecinie w roku szkolnym 2008/2009 funkcjonowało 61 gimnazjów: 52 gimnazja publiczne i 9 gimnazjów niepublicznych. Uczniowie gimnazjów niepublicznych stanowili zaledwie 5% (641 uczniów) ogólnej liczby uczniów. W gimnazjach publicznych uczyło się 11 880 uczniów. Średnia liczba uczniów w oddziale (klasie) w gimnazjach publicznych ogólnodostępnych wynosiła 26, natomiast w gimnazjach niepublicznych – 23. W gimnazjach samodzielnych zatrudnionych było 761 nauczycieli, z czego 98,5% posiadało wyższe wykształcenie.

III. 5. 4. 2. Największą popularnością wśród gimnazjalistów cieszą się gimnazja bezobwodowe, znajdujące się w czołówce gimnazjów publicznych osiągających wysokie wyniki nauczania: Gimnazjum Nr 16, 32, 42 i 46, funkcjonujące w Zespołach Szkół Ogólnokształcących.

III. 5. 5. SZKOŁY PONADGIMNAZJALNE

III. 5. 5. 1. W Szczecinie w roku szkolnym 2008/2009 funkcjonowało 150 szkół ponadgimnazjalnych: 83 publiczne oraz 67 niepublicznych.

III. 5. 5. 2. Do szkół ponadgimnazjalnych uczęszczało 1 5448 uczniów. Funkcjonowało Liceum Ogólnokształcące z Oddziałami Integracyjnymi dla uczniów ze wszystkimi typami niepełnosprawności.

III. 5. 5. 3. Docelowo, z powodów demograficznych, ogólna liczba uczniów będzie się zmniejszać, przy jednoczesnym wzroście znaczenia wykształcenia ogólnego i zawodowego.

Tab. 12. Szkoły ponadgimnazjalne działające w Szczecinie w roku szkolnym 2008/2009

Typ szkoły	Liczba szkół	Liczba uczniów
licea ogólnokształcące publiczne prowadzone przez Miasto Szczecin:		
licea ogólnokształcące samodzielne	7	8 605
liceum ogólnokształcące samodzielne o statusie szkoły integracyjnej	1	
licea ogólnokształcące w zespołach szkół	15	



licea ogólnokształcące przy placówce szkolno-wychowawczej i szpitalu	2	61
licea profilowane (przy zespołach szkół)	6	254
publiczne liceum ogólnokształcące prowadzone przez inny organ	1	4 705
licea ogólnokształcące niepubliczne dotowane przez Miasto Szczecin	28	
technika publiczne prowadzone przez Miasto Szczecin	17	
technika niepubliczne	9	
publiczne zasadnicze szkoły zawodowe prowadzone przez Miasto Szczecin:		
zasadnicze szkoły zawodowe (w zespołach szkół)	12	1 199
zasadnicze szkoły zawodowe specjalne	2	297
zasadnicze szkoły zawodowe przy ośrodkach szkolno-wychowawczych	4	
publiczna zasadnicza szkoła zawodowa prowadzona przez inny organ	1	
zasadnicza szkoła zawodowa niepubliczna	1	63
szkoły policealne publiczne prowadzone przez Miasto Szczecin	5	73
szkoły policealne niepubliczne dotowane przez Miasto Szczecin	29	
inne placówki publiczne prowadzone przez Miasto Szczecin:		
specjalne szkoły przysposabiające do pracy	3	81
liceum ogólnokształcące uzupełniające (w zespole szkół)	1	-
liceum ogólnokształcące uzupełniające w specjalnym ośrodku szkolno-wychowawczym	1	23
technika uzupełniające (w zespołach szkół)	4	77
technikum uzupełniające w specjalnym ośrodku szkolno-wychowawczym	1	10

III. 5. 6. SZKOLNICTWO WYŻSZE

III. 5. 6. 1. Szczecin jest największym ośrodkiem akademickim w województwie zachodniopomorskim. Funkcjonuje tu 21 uczelni wyższych, w tym siedziba 17 szkół znajduje się w Szczecinie, zaś 4 pozostałe uczelnie są filiami oraz punktami konsultacyjnymi szkół wyższych. 5 szkół ma status uczelni publicznej: Akademia Morska, Pomorska Akademia Medyczna, Uniwersytet Szczeciński, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny działający od stycznia 2009 r. w wyniku połączenia Politechniki Szczecińskiej i Akademii Rolniczej oraz Akademia Sztuki – uczelnia artystyczna funkcjonująca od października 2010 r. 16 szkół to uczelnie niepubliczne. W Szczecinie funkcjonuje także Arcybiskupie Wyższe Seminarium Duchowne pw. św. Rodziny z Nazaretu.

III. 5. 6. 2. Liczba studentów zdobywających wykształcenie na szczecińskich uczelniach systematycznie maleje. W roku akademickim 2009/2010 studiowało ogółem 61 775 studentów, studentów (w roku 2006/2007: 72 964, w 2005/2006: 74 604, a w roku 2003/2004 - ogółem 75 196 studentów). Spadek liczby studiujących i absolwentów jest bezpośrednim następstwem niekorzystnych tendencji demograficznych przejawiających się w ogólnym spadku liczby ludności, w szczególności w grupie wiekowej potencjalnych studentów. Liczba studentów na 10 000 mieszkańców plasuje Szczecin na dalszych pozycjach wśród większych ośrodków akademickich w kraju.

III. 9. 6. 3. Najmniejszy problem z podjęciem pracy mają absolwenci, których kształci Pomorska Akademia Medyczna i Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny – zgodnie z obecnymi tendencjami na rynku, gdzie najbardziej poszukiwani są absolwenci kierunków technicznych, medycznych i ekonomicznych.

III. 5. 6. 4. W 2008 r. w Szczecinie studiowało 563 cudzoziemców (296 w 2005 r., a w 2003 r. 253 osoby), w tym najwięcej – w Pomorskiej Akademii Medycznej.



III. 9. 6. 5. W roku akademickim 2009/2010 w szczecińskich szkołach wyższych było zatrudnionych 3 454 nauczycieli akademickich, podczas gdy w 2003 r. na wszystkich uczelniach szczecińskich zatrudnionych było 3 150 nauczycieli akademickich.

III. 5. 6. 6. Szczecińskie uczelnie dysponują 18 domami studenckimi, w których znajduje się łącznie 7 175 miejsc. Studenci korzystają również z internatów szkół średnich, np. Zespołu Szkół Kolejowych oraz kwater prywatnych.

III. 5. 7. JEDNOSTKI BADAWCZO–ROZWOJOWE

III. 5. 7. 1. Jednostki badawczo-rozwojowe powoływane są w celu prowadzenia badań naukowych i prac rozwojowych, których wyniki powinny znaleźć zastosowanie w określonych dziedzinach gospodarki narodowej i życia społecznego. Do jednostek badawczo-rozwojowych należą: instytuty naukowo-badawcze oraz ośrodki badawczo-rozwojowe.

III. 5. 7. 2. W Szczecinie funkcjonuje 9 jednostek badawczo–rozwojowych:

- Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Gdyni, Biuro Meteorologiczne (badania w zakresie zjawisk meteorologicznych),
- Instytut Morski w Gdańsku Oddział Szczecin (badania nad hydrologią, hydrauliką i hydrotechniką ujścia Odry w celu oceny wpływu badanych parametrów na jakość wód odprowadzanych do Bałtyku oraz możliwość wykorzystania i zagospodarowania wód i terenów przyległych),
- Instytut Archeologii i Etnologii PAN, Pracownia Archeologiczna (prowadzi prace badawcze w zakresie przemian kulturowych zachodzących na Pomorzu w pradziejach i średniowieczu)
- Państwowy Instytut Geologiczny, Oddział Pomorski w Szczecinie (prowadzi badania nad metodami ESR datowania osadów czwartorzędowych, wykonuje mapy geodynamiczne)
- Instytut Melioracji i Użytków Zielonych (prowadzi badania w zakresie ochrony środowiska oraz rozwoju obszarów wiejskich)
- Instytut Budownictwa Wodnego PAN, Pracownia Oceanotechniki (prowadzi badania w zakresie hydrosprężystości konstrukcji morskich oraz mechaniki lodu)
- Regionalny Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków (prowadzi badania w zakresie ochrony zabytkowego krajobrazu kulturowego Województwa Zachodniopomorskiego),
- Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu PP (badania w zakresie transportu),
- Morski Instytut Rybacki w Gdyni – Oddział w Szczecinie (przekształcony w Zakład Sortowania i Oznaczania Planktonu).

III. 5. 8. OŚRODKI I PLACÓWKI KSZTAŁCENIA SPECJALNEGO ORAZ OŚWIATOWO-WYCHOWAWCZE

III. 5. 8. 1. Kształceniem specjalnym obejmuje się dzieci i młodzież w wieku od 3 lat. Są to dzieci i młodzież niesłysząca, słabo słysząca, niewidoma, słabo widząca, z niepełnosprawnością ruchową, z upośledzeniem umysłowym w stopniu lekkim, z upośledzeniem umysłowym w stopniu umiarkowanym lub znacznym, z autyzmem, z niepełnosprawnościami sprzężonymi, niedostosowana lub zagrożona niedostosowaniem społecznym, z zaburzeniami w zachowaniu, zagrożona uzależnieniami, z zaburzeniami psychicznymi i z chorobami przewlekłymi, która wymaga stosowania specjalnej organizacji nauki i metod pracy. Na terenie miasta Szczecina w roku szkolnym 2008/2009 funkcjonowały:



- 4 Zespoły Szkół Specjalnych (457 wychowanków),
- 1 Zespół Szkół Szpitalnych,
- 3 Specjalne Ośrodki Szkolno-Wychowawcze (140 wychowanków z upośledzeniem umysłowym różnego stopnia),
- 2 młodzieżowe ośrodki socjoterapii (155 wychowanków zagrożonych z zaburzeniami zachowania - niedostosowaniem społecznym, zagrożonych uzależnieniami),
- Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy dla niedostosowanych społecznie (dla dziewcząt - 44 wychowanków),
- 1 Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy dla dzieci słabo słyszących (84 wychowanków),
- 1 Ośrodek Szkolno-Wychowawczy Dla Dzieci Nieśłyszących (56 wychowanków).
- 4 niepubliczne placówki specjalne (łącznie 197 podopiecznych),
- 5 publicznych i 3 niepubliczne poradnie psychologiczno-pedagogiczne.

III. 5. 8. 2. Do placówek oświatowo-wychowawczych prowadzących działalność pozaszkolną w roku szkolnym 2008/2009 należały:

- Pałac Młodzieży – Pomorskie Centrum Edukacji,
- Międzyszkolny Ośrodek Sportowy,
- Ognisko Pracy Pozaszkolnej Szczeciński Chór Chłopięcy „Słowiki”
- 5 szkolnych schronisk młodzieżowych,
- Międzyszkolny Ośrodek Sportowy Euroregionalne centrum Edukacji Wodnej i Żeglarskiej,
- 2 niepubliczne placówki szkolno-wychowawcze – Ognisko Pracy Pozaszkolnej „Serduszka” i Placówka Oświatowo-Wychowawcza „Dom Harcerza”.

III. 6. STAN PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO

III. 6. 1. Polityka przestrzenna stanowi jedno z narzędzi realizacji wizji rozwoju społeczno-gospodarczego Szczecina. Jej podstawy sformułowane zostały w najważniejszych dokumentach: Strategia Rozwoju Szczecina, Polityka przestrzenna Szczecina i Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina. W dokumentach tych określono podstawowe założenia kształtowania polityki przestrzennej Miasta oraz kierunki jej realizacji. Projekty i zadania w nich zawarte stanowią podstawę opracowania nowych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego Szczecina.

III. 6. 2. Od roku 2005 obszar Szczecina pokryty jest opracowaniami ekofizjograficznymi. Jest ich około 120, a sporządzone są na wielowarstwowych mapach cyfrowych w zapisie programu MapInfo. Tworzy to nową jakość w planowaniu i wraz z podkładami mapowymi w skali 1:500 daje możliwość sprostania wymogom ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, która wprowadziła konieczność sporządzania planu miejscowego w skali 1:1000, podczas gdy poprzedni plan ogólny zagospodarowania przestrzennego miasta sporządzony był w skali 1:5000. Przystąpienie przez Biuro Planowania Przestrzennego Miasta (BPPM) do opracowywania ekofizjografii stworzyło formalne podstawy do podjęcia prac nad Studium. W roku 2004, w nowelizacji ustawy prawo ochrony środowiska, ustawodawca wprowadził obowiązek posiadania ekofizjografii dla całego miasta dla potrzeb sporządzenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Obecna zmiana Studium bazuje już na scalonych mapach ekofizjograficznych, a w związku z faktem pokrywania przez obszary Natura 2000 około 40 % powierzchni Miasta oraz obowiązkiem opracowania dla tych terenów planów ochrony przygotowana jest nowelizacja waloryzacji przyrodniczej Szczecina.

III. 6. 3. Dzięki stworzeniu bazy materiałowej i narzędziowej w BPPM, uzyskano łatwość dostępu do zasobów map i baz danych stało się adresem wielu zapytań i próśb o opracowania i



opinie związane z bieżącym zarządzaniem miastem oraz wydawaniem decyzji o warunkach zabudowy i decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego (wydawanych w stanie bezplanistycznym).

III. 6. 4. Szczegółowość zapisów planistycznych i obowiązek zapewnienia pełnej zgodności pomiędzy Studium uwarunkowań i planem miejscowym stały się pretekstem do wielu sporów i dyskusji na temat przeznaczenia terenów w planach miejscowych i przypisania im określonych funkcji. Ścieranie się opinii różnych grup interesu opóźnia proces opracowywania planów, jednak docelowo daje większą pewność przeznaczenia terenów na cele zgodne z oczekiwaniem społecznym. Zapisy w planie ogólnym, uzasadnione jego skalą i czasem wprowadzania, byłyby dzisiaj zbyt ogólne, umożliwiając tym samym zbyt dużą dowolność w zagospodarowaniu terenu. Nowy stan prawny, przy ustawowo narzuconej szczegółowości planów miejscowych, wydłuża wprawdzie okres planowania, jednak na podstawie planów już obowiązujących mogą być wydawane pozwolenia na budowę.

III. 6. 5. Obecnie prowadzone są intensywne prace związane z opracowaniem miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w myśl zapisów ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717 z późn. zmianami).

III. 6. 6. W roku 2003 wygasł Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego Miasta. W tym czasie podjęto nowe plany zagospodarowania przestrzennego miasta, a także uchwalono szereg zmian obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego miasta; kolejne nowe plany są i będą uchwalane sukcesywnie. Sytuację planistyczną przedstawia tom – IV „Aneksy”.

ROZKŁAD ARKUSZY DO RYSUNKU UWARUNKOWANIA

