



Miasto Szczecin

PROGRAM WSPARCIA DLA AGLOMERACJI SZCZECIŃSKIEJ

- I. ZAGOSPODAROWANIE TERENÓW POSTOCZNIOWYCH***
- II. POPRAWA DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ SZCZECINA I REGIONU***
- III. AKTYWIZACJA GOSPODARCZA SZCZECINA***

30 Listopad 2009 r.

WPROWADZENIE

O pozycji gospodarczej Szczecina i regionu szczecińskiego w minionych latach decydował głównie przemysł elektromaszynowy (stoczniowy, samochodowy), spożywczy, chemiczny, drzewny oraz paliwowo-energetyczny. Transformacja gospodarcza w latach 1990-1995, obejmująca restrukturyzację i modernizację największych przedsiębiorstw, a szczególności racjonalizację zatrudnienia, skutkowała nie tylko przejściowym spadkiem produkcji sprzedanej o około 40% w okresie 1990-1995, (większy spadek wystąpił tylko w województwie legnickim), lecz – przede wszystkim – ogromną redukcją (łącznie kilkanaście tysięcy osób) zatrudnienia i wzrostem bezrobocia, które zaczęło spadać dopiero od 1994 roku. Szybkiemu wzrostowi gospodarczemu w następnych latach, zwłaszcza w sektorze usług, towarzyszył wzrost zatrudnienia. Najniższą liczbę bezrobotnych zanotowano w latach 1997-1998, a dobre tendencje w gospodarce utrzymywały się przez następne 5-6 lat. Jednak w tym okresie nie udało się przeprowadzić potrzebnych i efektywnych procesów restrukturyzacji i pogłębienia dywersyfikacji gospodarowania, co ostatecznie w ciągu kilku ostatnich lat skutkowało ponownie znacznym ograniczeniem działalności a nawet upadłością wielu średnich i dużych przedsiębiorców, których funkcjonowanie okazało się skrajnie nieefektywne gospodarczo. Na tej długiej liście znikających szczecińskich firm w ostatnim okresie znalazły się m.in.: Huta Szczecin, Fabryka Papieru Skolwin, Chemitex - Wiskord, Fabryka Kontenerów Unikon, Zakłady Produkcji Odzieżowej Dana i Odra, Selfa, Fabryka Mechanizmów Samochodowych Polmo, Tele-fonika Kable, Hydroma, Famabud, Stocznia Odra, Stocznia Pomerania, Fabryka Domów, Cukrownia. W ostatnich dniach ten ponury spis powiększyła Szczecińska Stocznia Nowa Sp.z o.o. To strata następnych 4,5 tys. miejsc pracy, nie licząc kooperantów. Należy dodać, że także największe podszczecińskie zakłady przemysłowe, tj. ZCh „Police” (4,5 tys. zatrudnionych) i Zespół Elektrowni Dolna Odra (2,5 tys. zatrudnionych) przeżywają ogromne kłopoty, a ich przyszłość rysuje się niepewnie. W przypadku Polic władze centralne niezwłocznie powinny podjąć stosowne działania, które uchronią zakład przed upadkiem. Utrata następnych tysięcy miejsc pracy będzie nie do udźwignięcia przez aglomerację szczecińską, co w konsekwencji skończy się głęboką zapaścią gospodarczą.

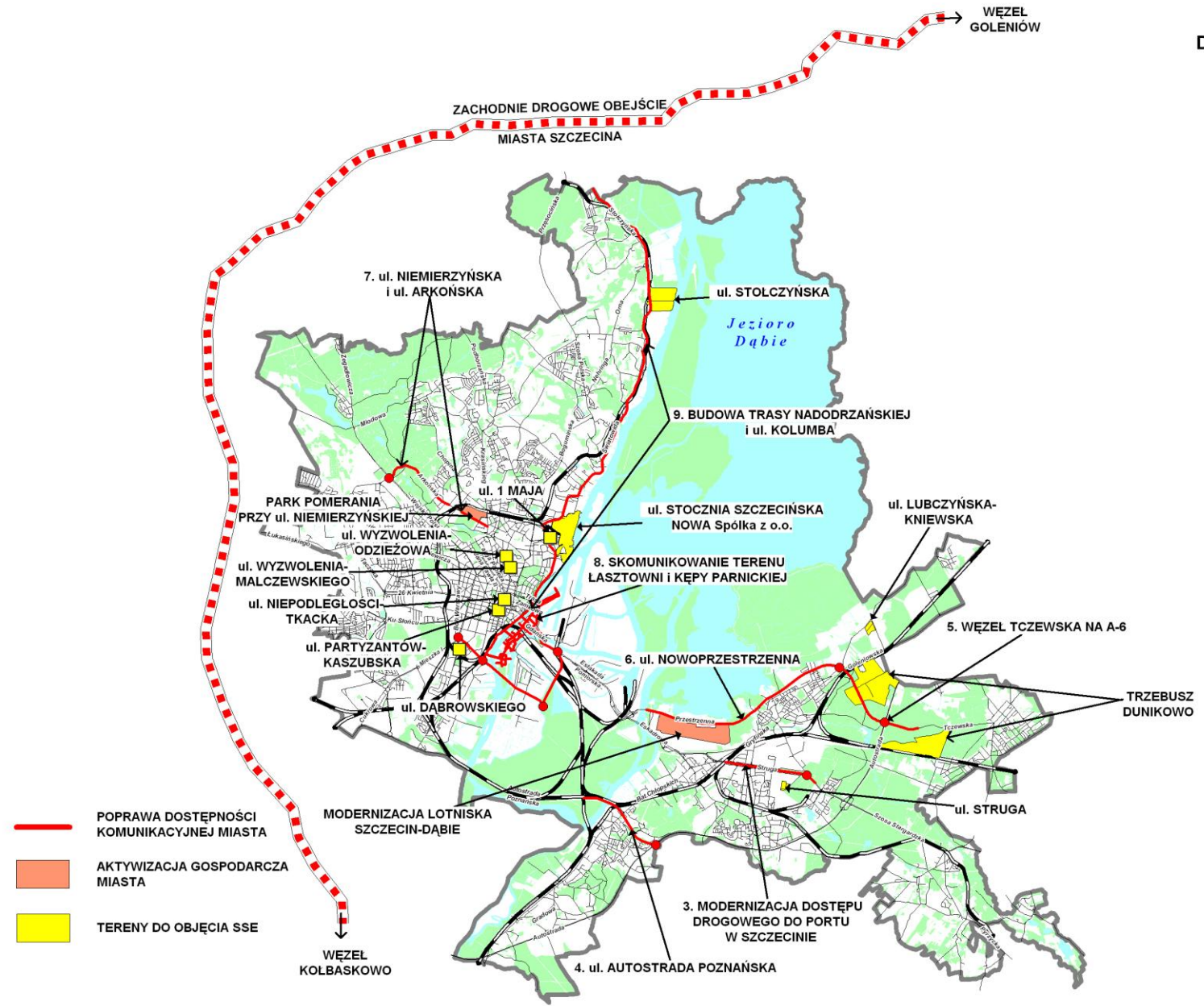
Obecny kryzys gospodarczy już radykalnie ogranicza możliwości wchłonięcia przez lokalną gospodarkę tak wielkiej liczby nowych bezrobotnych, a efektywność prowadzonych programów nowego zatrudnienia jest pogarszana przez warunki, w jakich obecnie musi być prowadzony kolejny etap głębokiej restrukturyzacji gospodarki Szczecina.

Specyfiką szczecińskiej gospodarki było funkcjonowanie na rynku międzynarodowym, co z jednej strony było czynnikiem wymuszającym wszechstronną modernizację, a z drugiej uzależniało – i nadal uzależnia - gospodarkę miasta od ogólnej koniunktury europejskiej, a nawet światowej. Może to w nieodległej przyszłości skutkować, np., przedłużającym się pogorszeniem sytuacji portów w Szczecinie i Świnoujściu. Należy liczyć się z narastaniem zjawiska przenoszenia aktywności przedsiębiorców, zwłaszcza małych, na przygraniczne tereny Niemiec, gdzie koszty prowadzenia działalności są – jak się szacuje – o około 30% niższe niż w Szczecinie i na jego obszarze metropolitalnym.

Według prognoz opracowanych w Programie ESPON, przyszłe korytarze „wysokiej aktywności” gospodarczej w Europie ominą Szczecin, który może być skazany – wraz ze swym regionem metropolitalnym - na postępującą marginalizację.

Dla Szczecina a tym samym dla regionu, nastał czas koniecznej zmiany gospodarczego wizerunku. Potrzebna jest redefinicja i rewitalizacja wytypowanych obszarów gospodarczych, zmiana rodzajów gospodarowania, a przede wszystkim - zmiana priorytetów, szukanie możliwości tworzenia nowych miejsc pracy w nowych miejscach i w nowych obszarach aktywności. Takie działania są prowadzone, ale w obecnej sytuacji w regionie brakuje wystarczająco silnych endogennych czynników wzrostu do stworzenia niezbędnych warunków do przeprowadzenia procesów restrukturyzacji, sanacji gospodarki, w tym zmiany charakteru Szczecina i zapobiegania narastającemu konfliktom społecznym. W szczególności brak możliwości finansowych, a prognozy budżetu miasta na najbliższe lata nie są optymistyczne. Region szczeciński, jak to zauważono w projekcie Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego, stał się obszarem problemowym i wymaga odpowiedniego i skoordynowanego wsparcia. Wyrazistym odzwierciedleniem tej trudnej sytuacji jest najniższa wśród województw dynamika wzrostu PKB (zmiana PKB per capita na poziomie podregionów w latach 2000 – 2006 wynosiła 18 % przy średniej krajowej 43 %). Rząd, naszym zdaniem, powinien inwestować w poprawę konkurencyjności regionu i wewnętrzny potencjał Szczecina, by miasto mogło sprostać wyzwaniom.

**PROGRAM WSPARCIA
DLA MIASTA SZCZECINA**





Szczecin
www.szczecin.eu



I. ZAGOSPODAROWANIE TERENÓW POSTOCZNIOWYCH



I ZAGOSPODAROWANIE TERENÓW POSTOCZNIOWYCH

Z przeprowadzonych przez Miasto analiz i opinii prawnych jednoznacznie wynika, iż każdy ze sprzedawanych zespołów składników majątku SSN Sp. z o.o. należy oceniać jako przedsiębiorstwo lub zorganizowaną część przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 55¹kc, co w konsekwencji uniemożliwia nabycie majątku stoczni przez samorząd. Mając świadomość, iż rozstrzygnięcie przetargu na sprzedaż zespołów składników majątku Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o.o. może nie nastąpić lub zakończyć się nabyciem określonych części zakładu przez pojedynczych inwestorów, co w konsekwencji nie pozwoli na uruchomienie produkcji stoczniowej, przedstawiam propozycję rozwiązania zmierzającego do zagospodarowania majątku stoczni poprzez powołanie specjalnej strefy ekonomicznej na terenach postoczniowych.

- Obecnie trwa postępowanie kompensacyjne prowadzone w Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o.o. na podstawie przepisów ustawy z dnia 19 grudnia 2008r. o postępowaniu kompensacyjnym w podmiotach o szczególnym znaczeniu dla polskiego przemysłu stoczniowego (Dz.U. Nr 233, poz. 1569). Zgodnie z art. 132 powyższej ustawy, Prezes Agencji umarza postępowanie kompensacyjne jeżeli sprzedaż majątku nie zostanie zakończona do 31.12.2009. Zgodnie z art. 138 ww. ustawy, decyzja ta wywołuje skutki jak wniosek dłużnika o ogłoszenie upadłości obejmującej likwidację majątku. Po ogłoszeniu upadłości przez sąd majątek upadłego obejmuje syndyk. Art. 316 i 318 prawa upadłościowego nakazuje syndykowi zbycie przedsiębiorstwa jako całości lub jego zorganizowanej części.
- Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych (Dz.U.07.42.274 j.t.) Strefa może być ustanowiona wyłącznie na gruntach stanowiących własność zarządzającego, Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego, związku komunalnego lub będących w użytkowaniu wieczystym zarządzającego. Część strefy może obejmować również grunty stanowiące własność lub użytkowanie wieczyste podmiotów innych niż wymienione w ust. 1, za ich zgodą, w przypadku gdy w ramach inwestycji prowadzonej na terenie strefy:
 - zostanie utworzona określona liczba nowych miejsc pracy
 - lub zostaną poniesione nakłady inwestycyjne o określonej wartości
 - lub w wyniku inwestycji będzie prowadzona działalność polegająca na uruchomieniu wytwarzania nowych lub znacząco ulepszonych towarów, procesów lub usług,
 - lub inwestycja będzie dotyczyła usług: badawczo-rozwojowych, informatycznych, rachunkowości i kontroli ksiąg, w zakresie księgowości, z wyłączeniem deklaracji podatkowych, centrów telefonicznych
 - lub realizacja rozpoczętej inwestycji będzie wymagała zwiększenia terenu strefy o nie więcej niż 2 ha.Powyższe odnosi się wyłącznie do sytuacji, w której to konkretny inwestor będący właścicielem lub użytkownikiem wieczystym określonego terenu ubiega się o uzyskanie zezwolenia na prowadzenie działalności w SSE.
- Rada Ministrów, może, na wniosek ministra właściwego do spraw gospodarki, w drodze rozporządzenia, znieść strefę przed upływem okresu, na jaki została ona ustanowiona, zmienić jej obszar lub połączyć strefy, z tym że łączny obszar wszystkich stref nie może przekroczyć 20 tys. ha.

- W przypadku decyzji o umorzeniu postępowania kompensacyjnego mienie stoczni może zostać nabyte przez jakikolwiek podmiot zarządzający specjalną strefą ekonomiczną jeśli będzie to zgodne z celem powołania na tym terenie SSE oraz jego usytuowaniem. Z uwagi na brak obecnie inwestora strategicznego zainteresowanego zagospodarowaniem terenów postoczniowych najlepszym rozwiązaniem jest nabycie składników majątkowych (w tym nieruchomości) SSN Sp. z o.o. np. przez Agencję Rozwoju Przemysłu S.A. lub Kostrzyńsko-Słubicką Specjalną Strefę Ekonomiczną S.A. W tym celu powinno nastąpić dokapitalizowanie przez Skarb Państwa wybranej spółki, co umożliwi realizację powyższych działań.
- W komunikacie z 25 września 2009r. zamieszczonym na stronie internetowej, Agencja Rozwoju Przemysłu S.A., ogłaszając drugi przetarg zamieściła m.in. taką informację: „Możliwe jest objęcie części terenów działaniami Specjalnych Stref Ekonomicznych i związanych z tym inwestycji infrastrukturalnych. Operatorem tego działania będzie Agencja Rozwoju Przemysłu S.A.”
- Na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 września 1997r. ustanowiona została Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna. W Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 26 czerwca 2009r. w sprawie ustalenia planu rozwoju Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Dz.U.09.113.940) określona została polityka rozwoju strefy, a dla województwa zachodniopomorskiego oznacza to pozyskiwanie przez Strefę inwestorów będących w stanie zagospodarować istniejące tereny postoczniowe wraz z potencjałem kadrowym istniejącym w aglomeracji szczecińskiej. Podstawowym kierunkiem rozwoju będzie w tym przypadku branża metalowa i elektrotechniczna. Niezwykle ważnym warunkiem, który powinni spełniać inwestorzy inwestujący w naszym województwie, powinna być liczba tworzonych miejsc pracy. Mając na uwadze dużą skalę bezrobocia w niektórych regionach województwa, czynnik walki z bezrobociem wydaje się kreować politykę marketingową w zakresie lokowania inwestycji przemysłowych na wybranych terenach. Zgodnie z Koncepcją dla województwa zachodniopomorskiego "kryterium sektorów priorytetowych" poszerza się o przemysł produkujący na potrzeby budownictwa oraz o przetwórstwo spożywcze”.
- W podzielonym na 3 etapy planie rozwoju KSSSE głównymi celami I etapu przewidzianego na lata 2009 do 2018 są:
 - pozyskiwanie i wprowadzanie inwestorów do strefy,
 - rozszerzanie granic strefy poprzez włączanie nowych terenów zgodnie z Koncepcją Rozwoju Specjalnych Stref Ekonomicznych (do 2015 r.),
 - kontynuacja rozbudowy infrastruktury technicznej i realizacja nowych inwestycji infrastrukturalnych na terenie poszczególnych podstref.
- W rozdziale 4 pkt 1 powyższego planu wskazano, że działania zarządzającego strefą będą polegały w szczególności na udostępnianiu inwestorom składników mienia, przede wszystkim przez zbywanie na ich rzecz prawa własności nieruchomości zarządzającego, a także własności oraz prawa wieczystego użytkowania gruntów innych podmiotów na podstawie zawartych umów zlecenia. W tym celu zarządzający może m.in. nabywać mienie objęte strefą na własność do dalszego jego udostępniania inwestorom lub zawierać umowy zlecenia

w obrocie nieruchomościami, a także nabywać nieruchomości położone poza granicami strefy z zamiarem ich włączenia w granice strefy.

Z uwagi na fakt, iż docelowe zagospodarowanie majątku SSN Sp. z o.o. przez inwestorów z pewnością nie spowoduje utworzenia takiej liczby miejsc pracy, która odpowiadałaby liczbie zlikwidowanych etatów (ok. 4500 miejsc pracy nie licząc utraty pracy przez osoby zatrudnione w firmach kooperujących ze stoczną) niezbędne jest zwiększenie powierzchni terenów objętych statusem SSE o tereny Miasta Szczecina, przeznaczone pod realizację funkcji produkcyjno – składowych i usługowych. Miasto zainteresowane jest włączeniem w granice SSE terenów opisanych w dalszej części dokumentu jako tereny Dunikowa, Trzebusza, Struga, Lubczyńska – Kniewska i Stołczyńska. Już dziś można przystąpić do prac pozwalających na objęcie ich SSE i nazwanie obszaru strefy: **SZCZECIN – ODRA PARK**.

Miasto podejmie ścisłą współpracę z zarządzającym strefą w działaniach związanych z zagospodarowaniem terenów objętych SSE i pozyskiwaniem inwestorów. Ponadto w ramach oferowanego przez Miasto wsparcia, po objęciu terenów postoczniowych podstrefą SSE

- a) przedsiębiorcy będą mogli uzyskać zwolnienie z podatku od nieruchomości w ramach obowiązujących takich programów jak:
 - Szczeciński Program Regionalnej Pomocy Inwestycyjnej –zwolnienie na okres do 5 lat związane z utworzeniem nowego/rozbudową istniejącego zakładu,
 - Program pomocy de minimis na zatrudnienie – zwolnienie na okres do 5 lat związane z utworzeniem nowych miejsc pracy oraz wzrostem zatrudnienia,
 - Program pomocy regionalnej – zwolnienie na okres do 3 lat związane z wybudowaniem obiektu budowlanego, w którym powierzchnia biurowa o wysokim standardzie stanowi min. 50%.
- b) istnieje możliwość obniżenia stawek podatkowych dla terenów postoczniowych w uchwale Rady Miasta w sprawie podatku od nieruchomości;
 - ustawa o podatkach i opłatach lokalnych pozwala różnicować stawki w ramach pomocy de minimis (jednakże obniżanie stawek podatku od nieruchomości wg kryterium geograficznego – na określonym terenie – grozi tym, że będzie to pomoc odnosząca się do konkretnego podmiotu – a więc indywidualna i wymagająca notyfikacji w Komisji Europejskiej; jeśli pomoc jest ogólnodostępna – kierowana do potencjalnych, niemożliwych do wskazania inwestorów – to powinna być dopuszczalna, jednak KE może podjąć odmienną decyzję, gdyby zajmowała się tym przypadkiem),
- c) istnieje możliwość opracowania nowego programu pomocy regionalnej dedykowanego do przedmiotowych terenów, który będzie zakładał zwolnienie z obowiązku płacenia podatku od nieruchomości i podatku od środków transportowych, zaś udzielona pomoc, będzie obliczana w odniesieniu do:
 - kosztów inwestycji w środki trwałe oraz w wartości niematerialne i prawne, które są związane z realizacją nowej inwestycji, lub
 - kosztów utworzenia miejsc pracy związanych z realizacją nowej inwestycji.

Dla inwestorów rozpoczynających działalność w strefie realizowane będzie przez Powiatowy Urząd Pracy wsparcie w zakresie zatrudnienia, szkoleń oraz dofinansowania do nowotworzonych stanowisk pracy.

Reasumując,

dla zrealizowania celu, jakim jest zagospodarowanie terenów postoczniowych Miasto oczekuje od Rządu:

- wspierania działań podjętych przez ARP S.A. na rzecz utworzenia w Szczecinie podstrefy SSE;
- wspomaganie na rzecz pozyskiwania i kierowania przez Polską Agencję Informacji i Inwestycji Zagranicznych, Ministerstwo Gospodarki oraz Agencję Rozwoju Przemysłu inwestorów do Szczecina.

STOCZNIA SZCZECIŃSKA
NOWA Spółka z o.o.

WULKAN

28 600 700 PLN
pow.17,77 ha

MALARNIA

6 628 350 PLN
pow.2,11 ha

PREFABRYKACJA

21 435 550 PLN
pow. 15,29 ha

ODRA

13 591 850 PLN
pow.10,58 ha

OPERATOR

7 899 250 PLN
pow.5,05 ha

STOCZNIA POŁUDNIE

7 839 150 PLN
pow.5,58 ha

PROJEKT

2 369 700 PLN
pow.3,13 ha





Szczecin
www.szczecin.eu



II. POPRAWA DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ SZCZECINA I REGIONU



II. POPRAWA DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ SZCZECINA

Szczecin w powszechnej opinii stanowi ważny międzynarodowy węzeł transportowy na trasie transeuropejskiego korytarza transportowego północ-południe od południowej Skandynawii przez szlak odrzański, Czechy, Austrię do portów morza Śródziemnego. Leży na trasie łączącej Rosję i Finlandię poprzez Bałtyk z Europą Zachodnią. Jednak podstawowym problemem, który determinuje możliwość wykorzystania położenia Szczecina w rozwijaniu funkcji logistycznych jak i lokowania nowoczesnych inwestycji, jest rozwiązanie problemów komunikacyjnych miasta dotyczących zarówno skomunikowania zewnętrznego, jak i wewnętrznego. Miasto corocznie przeznaczają bardzo duże środki na inwestycje drogowe (w roku 2008 – 134 mln zł, 2009 – 182 mln zł, a w latach 2010 – 2013 przewiduje się wydatkować kwotę ok. 752 mln zł), jednak potrzeby dostosowania układu komunikacyjnego do nowej sytuacji gospodarczej drastycznie przewyższają nasze możliwości. Z analiz planistycznych wynika, że muszą być podjęte bądź kontynuowane, i to w niedługim czasie, inwestycje wskazane poniżej:

1. Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy:
 - 1.1 Budowa drogi ekspresowej S3
 - 1.2 Budowa linii kolejowych CE59 i E59
 - 1.3 Budowa Odrzańskiej Drogi Wodnej.
2. Budowa Zachodniego Obejścia Drogowego Miasta Szczecina wraz z przeprawą Police-Święta oraz budowa drogi ekspresowej S 6.
3. Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie.
4. Utrzymanie parametrów toru wodnego Szczecin - Świnoujście
5. Budowa ul. Autostrada Poznańska.
6. Realizacja projektu „węzeł Tczewska” na autostradzie A6.
7. Budowa ul. Nowoprzestrzennej na odcinku od ul. Lubczyńskiej do Mostu Cłowego.
8. Modernizacja ulic: Niemierzyńska i Arkońska.
9. Budowa układu komunikacyjnego dla skomunikowania terenu „Łasztowni i Kępy Parnickiej” w drodze krajowej nr 10.
10. Budowa Trasy Nadodrzańskiej oraz modernizacja ulicy Kolumba.

Inwestycje te wskazano na załączonych mapach.

1. Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy.

Z uwagi na słabe skomunikowanie Szczecina z innymi częściami kraju, w tym z Warszawą niezbędne jest kreowanie przez władze rządowe na szczeblu krajowym i europejskim osi rozwoju jaką jest Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy (CETC). Stanowi on determinantę rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu. Z powyższym priorytetem łączą się także kolejne elementy infrastrukturalne takie, jak budowa drogi ekspresowej S3, linii kolejowych CE59 i E59 oraz Odrzańskiej Drogi Wodnej – swoistego „kręgosłupa” Korytarza CETC, który w przyszłości stanowił będzie o włączeniu Polski w europejską sieć szlaków żeglugi śródlądowej.

2. Budowa Zachodniego Obejścia Drogowego Miasta Szczecina wraz z przeprawą Police-Święta oraz budowa drogi ekspresowej S 6.

Budowa Zachodniego Obejścia Drogowego Miasta Szczecina wraz z przeprawą Police-Święta będzie miała ogromny wpływ na poprawę rozwiązań transportowych w aglomeracji szczecińskiej oraz aktywizację terenów leżących na północy Szczecina. Poprawa dostępności wielu przemysłowych, wymagających rewitalizacji obszarów położonych w północnych dzielnicach miasta o powierzchni ok. 180 ha zwiększy zainteresowanie nimi inwestorów oraz rozwiąże problemy transportowe podmiotom gospodarczym obecnie działającym w tym obszarze. Budowa Zachodniego Obejścia wpłynie także na poprawę skomunikowania terenów inwestycyjnych w gminie Police, Kołbaskowo oraz Goleniów i rozwiąże problemy przygraniczne miasta związane z ruchem tranzytowym wynikającym z położenia Szczecina w strefie oddziaływania dużych metropolii zewnętrznych oraz jego lokalizacji na szlaku korytarzy komunikacyjnych Hamburg – Lubeka – Kaliningrad i Ystad – Południe Europy. Mając na uwadze fakt, iż w dokumentach planistycznych na poziomie krajowym sygnalizuje się potrzebę wzmocnienia obszaru pogranicza polsko-niemieckiego jako potencjalnego obszaru rozwoju w Europie, wskazane jest, by każda inicjatywa zmierzająca do podniesienia konkurencyjności regionu – a taką jest właśnie budowa zachodniego obejścia miasta Szczecina - była wspierana. Szacowana wartość tej inwestycji to kwota rzędu 1,5 mld zł i według Miasta powinna być realizowana i finansowana przez GDDKiA. Na ukończeniu są prace dotyczące studium wykonalności dla tego zadania. Niezbędnym uzupełnieniem tej inwestycji jest budowa drogi ekspresowej S 6.

3. Modernizacja dostępu drogowego do Portu Morskiego w Szczecinie.

Położenie geograficzne oraz układ urbanistyczny Szczecina wymusza konieczność podejmowania stosownych działań organizacyjnych i inwestycyjno - remontowych aby, sprostać oczekiwaniom związanym z zapewnieniem odpowiedniego standardu komunikacyjnego. Z uwagi na powyższe inwestycją ogromnie ważną dla Szczecina jest modernizacja jednej z głównych arterii komunikacyjnych, jaką jest ulica Struga, która jednocześnie stanowi dostęp drogowy do Portu Morskiego w Szczecinie i miejski odcinek drogi krajowej nr 10. Obecnie realizowana jest przez Miasto modernizacja na odcinku o długości ok. 2,6 km pomiędzy ulicami Jasną i Pomorską. Wartość tej inwestycji, zgodnej z obowiązującą Strategią Rozwoju Portu, to ok. 200 mln zł, z czego dofinansowanie unijne wynosi obecnie 79,09 mln zł, co stanowi 39,86 % kosztów kwalifikowanych zadania. Liczymy na to, iż Ministerstwo Infrastruktury zwiększy dofinansowanie tej inwestycji do kwoty 168,65 mln zł co stanowić będzie 85 % kosztów.

4. Utrzymanie parametrów toru wodnego Szczecin - Świnoujście

Bardzo ważne dla miasta i regionu jest stałe utrzymanie parametrów toru wodnego łączącego Szczecin ze Świnoujściem i wyjściem w morze Bałtyckie. Powyższe determinuje funkcjonowanie i rozwój portu morskiego a w konsekwencji rozwój aglomeracji szczecińskiej. Liczymy na to, że Ministerstwo Infrastruktury przeznaczy na ten cel wystarczające środki.

5. Budowa ul. Autostrada Poznańska.

Równie ważna z punktu widzenia poprawy komunikacji pomiędzy Szczecinem a centrum kraju oraz prawobrzeżną i lewobrzeżną częścią miasta, jest realizacja projektu „budowa ulicy Autostrada Poznańska”. Wykonanie powyższej inwestycji usprawni połączenie miasta z drogą szybkiego ruchu S3 oraz skomunikowanie Szczecina z położonym w odległości ok. 25 km Szczecińsko-Gryfińskim Parkiem Przemysłowym. Wartość zadania oszacowano na kwotę ok. 450 mln zł. Oczekujemy na dofinansowanie tej inwestycji z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w wysokości 85% kosztów kwalifikowanych zadania. Warto też zaznaczyć, iż zrealizowanie tej inwestycji wpłynie korzystnie na zaktywizowanie gospodarcze terenów położonych na granicy gminy Kołbaskowo i Szczecina.

6. Realizacja projektu „węzeł Tczewska” na autostradzie A6.

Realizacja projektu „węzeł Tczewska” na autostradzie A6 pomiędzy węzłami „Rzęśnia” i „Kijewo” jest kolejną inwestycją o znaczeniu strategicznym dla rozwoju gospodarczego Szczecina. Inwestycja pozwoli skomunikować tereny inwestycyjne Dunikowa i Trzebusza przewidziane do objęcia specjalną strefą ekonomiczną. Powyższe tereny o powierzchni ok. 200 ha, przeznaczone pod lokowanie inwestycji produkcyjno-składowych, są jedynymi terenami w Szczecinie o tak dużej powierzchni. Z uwagi na ich lokalizację (bliskie położenie przy autostradzie A6, 25 km od portu Lotniczego Szczecin - Goleniów, 22 km od przejścia granicznego w Kołbaskowie i ok. 20 km od centrum Szczecina) stanowią atrakcyjne miejsce do inwestowania. Szacunkowy koszt budowy węzła wynosi ok. 15 mln zł. Jego realizacja i sfinansowanie powinno się znaleźć w zadaniach GDDKiA w roku 2010. Miasto podjęło się i realizuje na własny koszt projekt budowlany węzła.

7. Budowa ul. Nowoprzestrzennej na odcinku od ul. Lubczyńskiej do Mostu Cłowego.

W celu poprawy systemu transportowego Szczecina, poprawy bezpieczeństwa i eliminacji uciążliwości związanych m.in. z ruchem tranzytowym i przewozowym materiałów niebezpiecznych, niezbędna jest przebudowa części istniejących w Szczecinie ulic i dostosowanie ich do wzrastających potrzeb przewozowych. Jedną z takich inwestycji jest budowa położonej w północnej części miasta, na Prawobrzeżu ulicy Nowoprzestrzennej na odcinku od ul. Lubczyńskiej do Mostu Cłowego, która przedłużona poza granice miasta łączyć się będzie z autostradą A-6 i dalej drogą ekspresową S3 Szczecin Świnoujście (Gdańsk). Ulica Nowoprzestrzenna utworzy drugie wspomagające połączenie na kierunku wschód-zachód, które pozwoli ominąć osiedla mieszkaniowe w Dąbiu, przejmując uciążliwy już obecnie ruch pojazdów przejeżdżających tranzytem przez tę część miasta ulicami E.Gierczak - Goleniowską, a co najważniejsze zaktywizuje nowe tereny inwestycyjne w rejonie ul. Lubczyńskiej, Przestrzennej i Tczewskiej o powierzchni ok. 250 ha. Powyższa inwestycja obejmuje dobudowę drugiej jezdni wzdłuż obecnej ul. Przestrzennej na odcinku od mostu Cłowego do ul. Lotniczej oraz budowę nowej ulicy Nowoprzestrzennej na pozostałym odcinku do ul. Lubczyńskiej. Szacunkowa wartość zadania – 200 mln zł. Liczymy, że zadanie to sfinansowane zostanie ze środków Unii Europejskiej.

8. Modernizacja ulic: Niemierzyńska i Arkońska.

Jednym z kluczowych elementów wpływających na dobre funkcjonowanie miasta jest zapewnienie odpowiedniego standardu sieci drogowej. W związku z powyższym w Szczecinie od kilku lat prowadzone są działania mające na celu wyprowadzenie ruchu ze ścisłego centrum miasta - głównie związane z budowaną etapami Obwodnicą Śródmiejską. Udrożnienie komunikacji miasta oraz połączenie północnych dzielnic z zachodnimi będzie możliwe pod warunkiem, że równocześnie z realizowaną obwodnicą zostanie zmodernizowany ciąg ulic: Niemierzyńska-Arkońska. Zwiększenie (którego oczekujemy) z RPO dofinansowania do 85% całkowitych kosztów kwalifikowanych pozwoli zrealizować w/w inwestycję i usprawnić miejski układ drogowy. Realizacja tej inwestycji ma istotny wpływ na skomunikowanie Szczecińskiego Parku Naukowo – Technologicznego. Całkowita wartość inwestycji szacowana jest na kwotę 160 mln zł, z czego do realizacji Miasto przyjęło etap I i II na kwotę 78 mln zł.

9. Budowa układu komunikacyjnego dla skomunikowania terenu „Łasztowni i Kępy Parnickiej”.

W związku z postępującą w obecnym czasie restrukturyzacją gospodarki morskiej, która powoduje stopniowe zmniejszanie powierzchni terenów o funkcjach portowych i stoczniowych na rzecz tworzenia nowych terenów inwestycyjnych i przestrzeni śródmiejskich, Szczecin ma szansę ożywić położone w centrum miasta atrakcyjne tereny nadwodne. W związku z powyższym jednym z najważniejszych dla miasta zadań jest budowa i przebudowa układu drogowego w ciągu drogi krajowej 10 dla skomunikowania dużego, o powierzchni ok. 80 ha, obszaru wysp „Łasztowni i Kępy Parnickiej”. Inwestycja ta jest niezbędna dla zrewitalizowania terenów przemysłowych w centrum miasta. Obecnie Miasto jest w trakcie opracowywania koncepcji przebudowy układu komunikacyjnego. Wielkość inwestycji szacowana jest na kwotę 47 mln zł. Oczekujemy na dofinansowanie tej inwestycji z POIiŚ w wysokości 85 % kosztów kwalifikowanych zadania.

10. Budowa Trasy Nadodrzańskiej oraz modernizacja ulicy Kolumba.

Tereny położone wzdłuż rzeki Odry były w przeszłości i są obecnie wykorzystywane pod funkcje produkcyjne i portu morskiego. Po upadku przestarzałych i nieefektywnych zakładów produkcyjnych pozostały się zdegradowane, wymagające rewitalizacji tereny przemysłowe. Ich zagospodarowanie zdeterminowane jest poprawą dostępu komunikacyjnego na osi północ – południe wzdłuż rzeki Odry. Budowa Trasy Nadodrzańskiej oraz modernizacja ul. Kolumba – obszaru zwanego Szczecińską Wenecją - pozwolą także usprawnić transport w centrum miasta, stworzyć węzeł komunikacyjny wokół Dworca Głównego PKP oraz poprawić atrakcyjność położonych wokół terenów. Miasto przystępuje do opracowania koncepcji budowy tej inwestycji (orientacyjny koszt zadania – 350 mln zł.) i liczy na wsparcie finansowe ze środków UE.

Reasumując,

dla zrealizowania celu jakim jest poprawa dostępności komunikacyjnej miasta, a wraz z tym osiągnięcie znaczącego wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej miasta Szczecina oczekujemy; Rządu:

- poparcia idei kreowania osi rozwoju Szczecina i Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego poprzez wykorzystanie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego,
- sfinansowania budowy Zachodniego Obejścia Drogowego Miasta Szczecina wraz z przeprawą Police-Święta przez GDDKiA (szacunkowa wartość inwestycji ok. 1,5 mld zł),
- budowy drogi ekspresowej S 6,
- zwiększenia w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko dofinansowania do 85% całkowitych kosztów kwalifikowanych zadania „modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie” (szacunkowa wartość inwestycji ok. 200 mln zł),
- zagwarantowania w odpowiedniej wysokości finansowania prac dotyczących utrzymania określonych parametrów toru wodnego Szczecin – Świnoujście,
- dofinansowania w 85% z POliŚ budowy ul. Autostrada Poznańska (szacunkowa wartość inwestycji ok. 450 mln zł),
- realizacji i sfinansowania projektu „węzeł Tczewska” na autostradzie A6 przez GDDKiA (szacunkowa wartość inwestycji ok. 15 mln zł),
- dofinansowania przebudowy układu komunikacyjnego dla skomunikowania terenu „Łasztowni i Kępy Parnickiej” w 85% z POliŚ (szacunkowa wartość inwestycji ok. 47 mln zł).

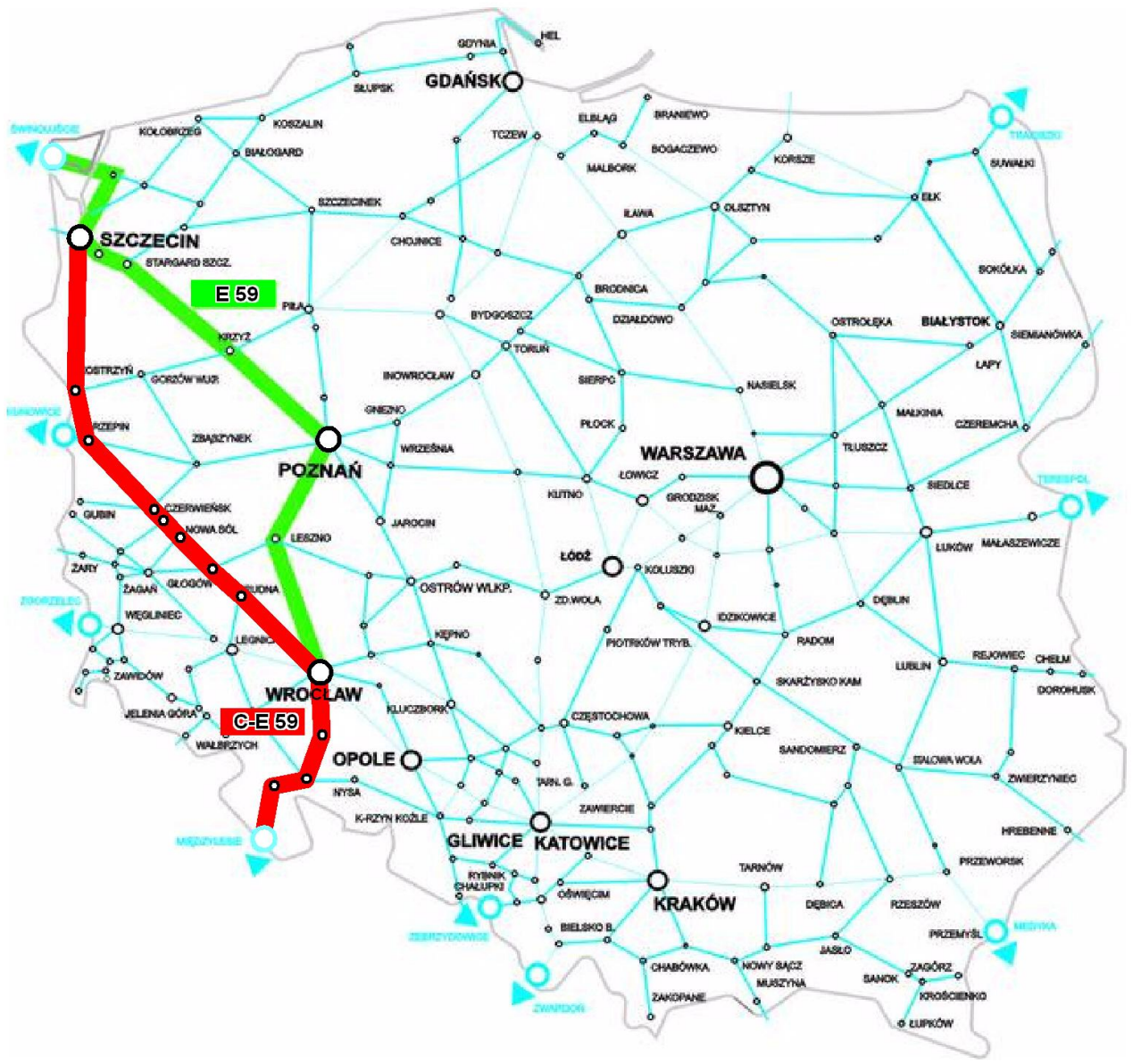
1. ŚRODKOWO-EUROPEJSKI KORYTARZ TRANSPORTOWY



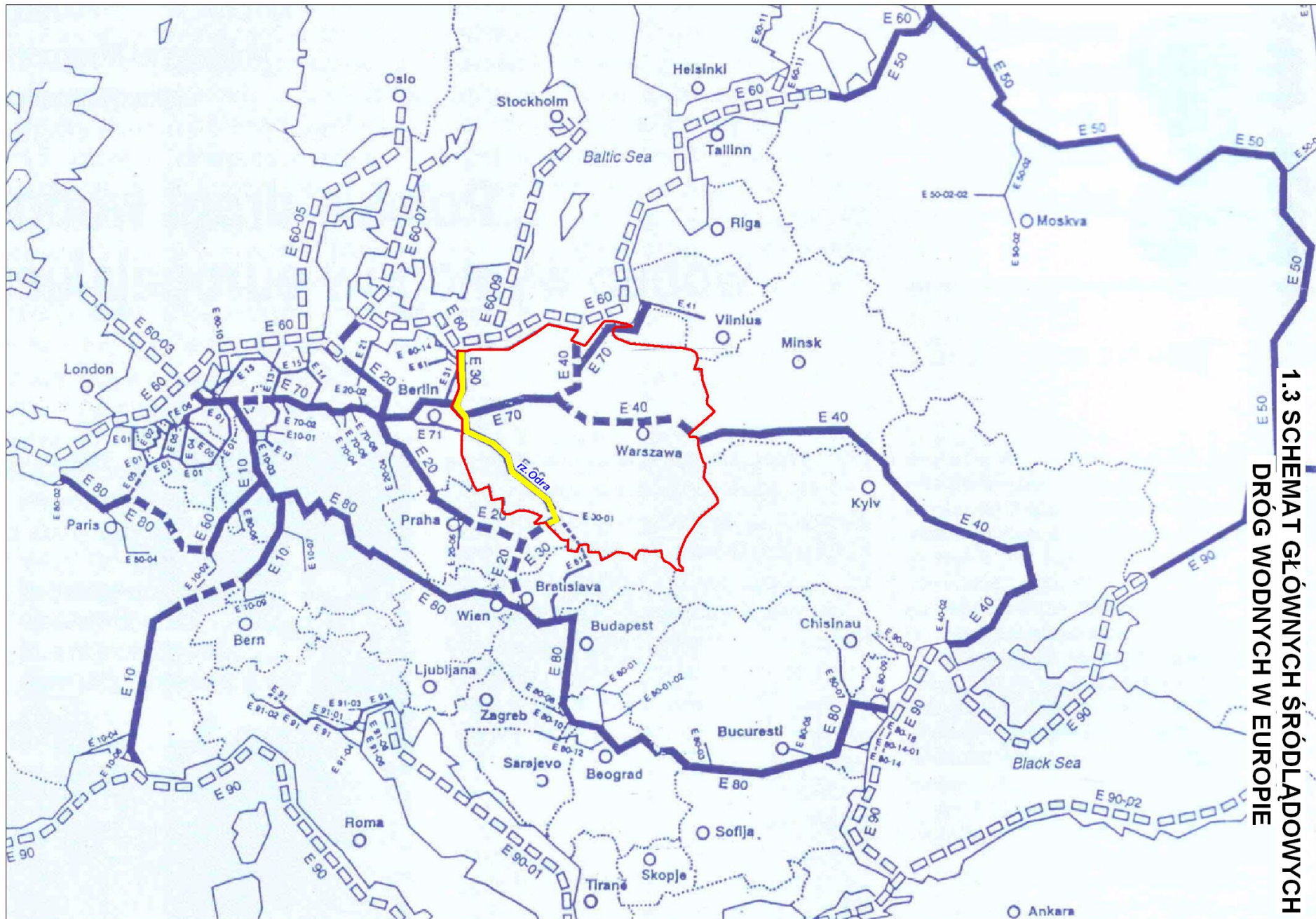


- odcinki istniejące
- odcinki w realizacji
- odcinki do oddania w 2009 r.
- odcinki na etapie przetargu
- podpisane umowy PPP
- planowany przetarg do końca 2009 r.
- w przygotowaniu

1.1 DROGA EKSPRESOWA S-3



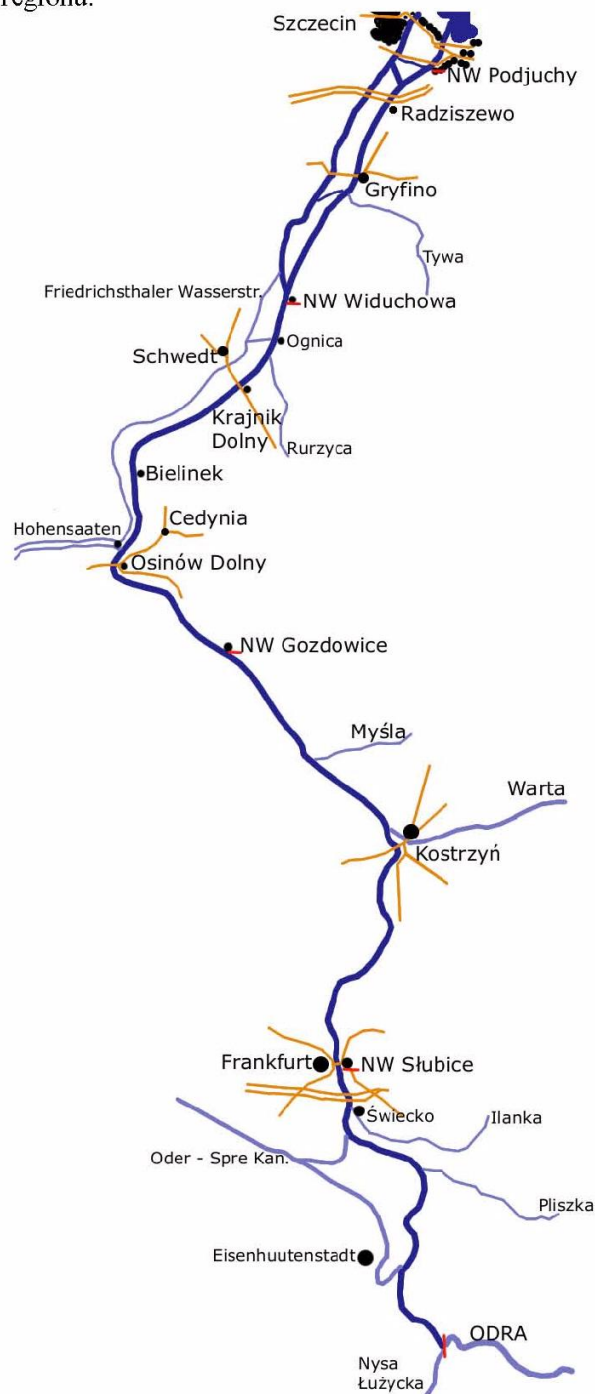
1.2 LINIA KOLEJOWA
C-E 59 i E 59



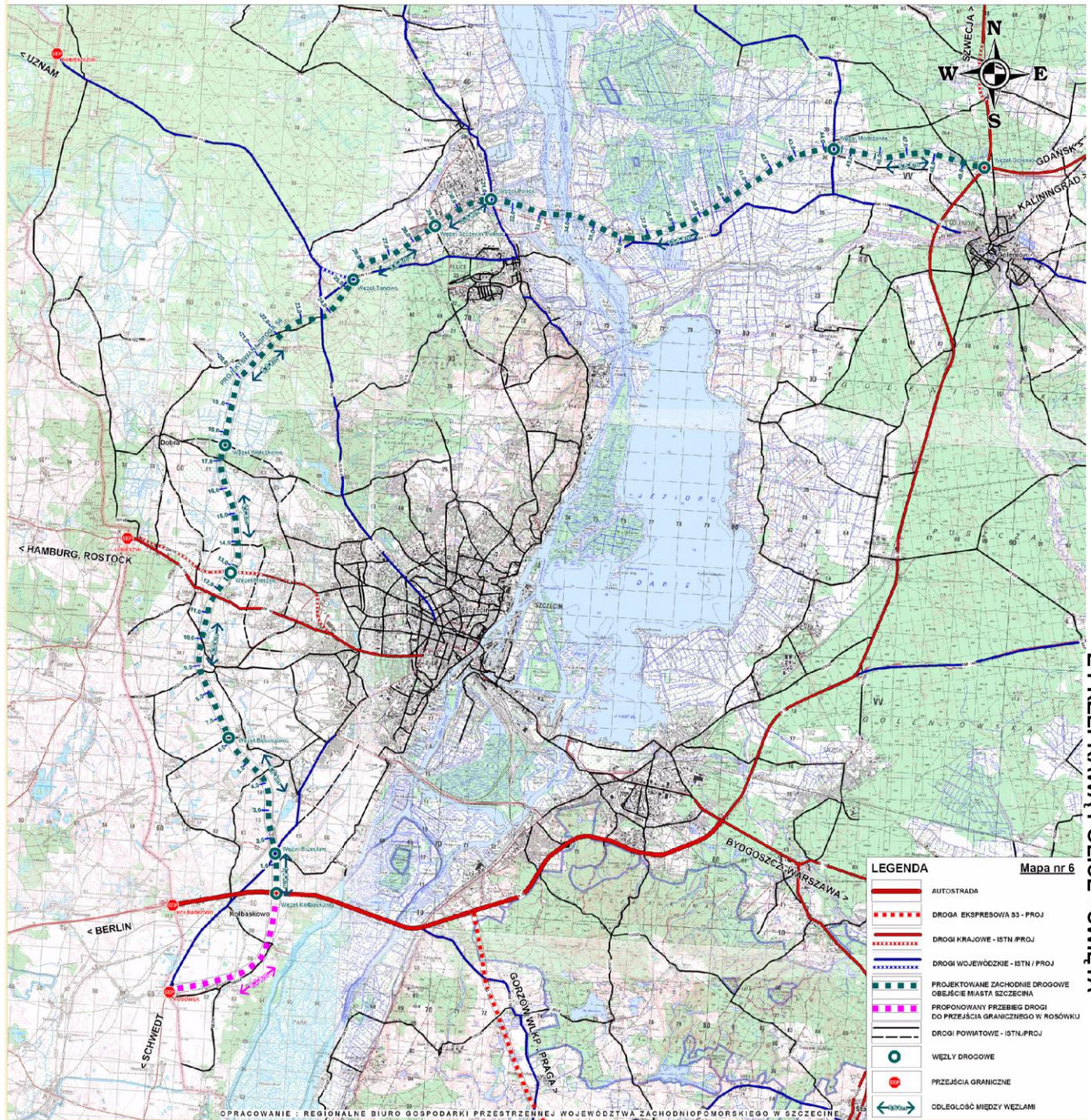
**1.3 SCHEMAT GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH
DROG WODNYCH W EUROPIE**

1.3 OPIS ODRZAŃSKIEJ DROGI WODNEJ ZAWARTEJ W GRANICACH RZGW SZCZECIN

Największą rzeką regionu jest Odra (219,5 km w granicach RZGW Szczecin - od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia do Roztoki Odrzańskiej) - druga pod względem długości (ogółem 854,3 km w tym 92,4 od źródeł do ujścia do Opawy po stronie Czeskiej) i wielkości przepływu rzeka w Polsce. Jest też największym i najzasobniejszym ciekim regionu.

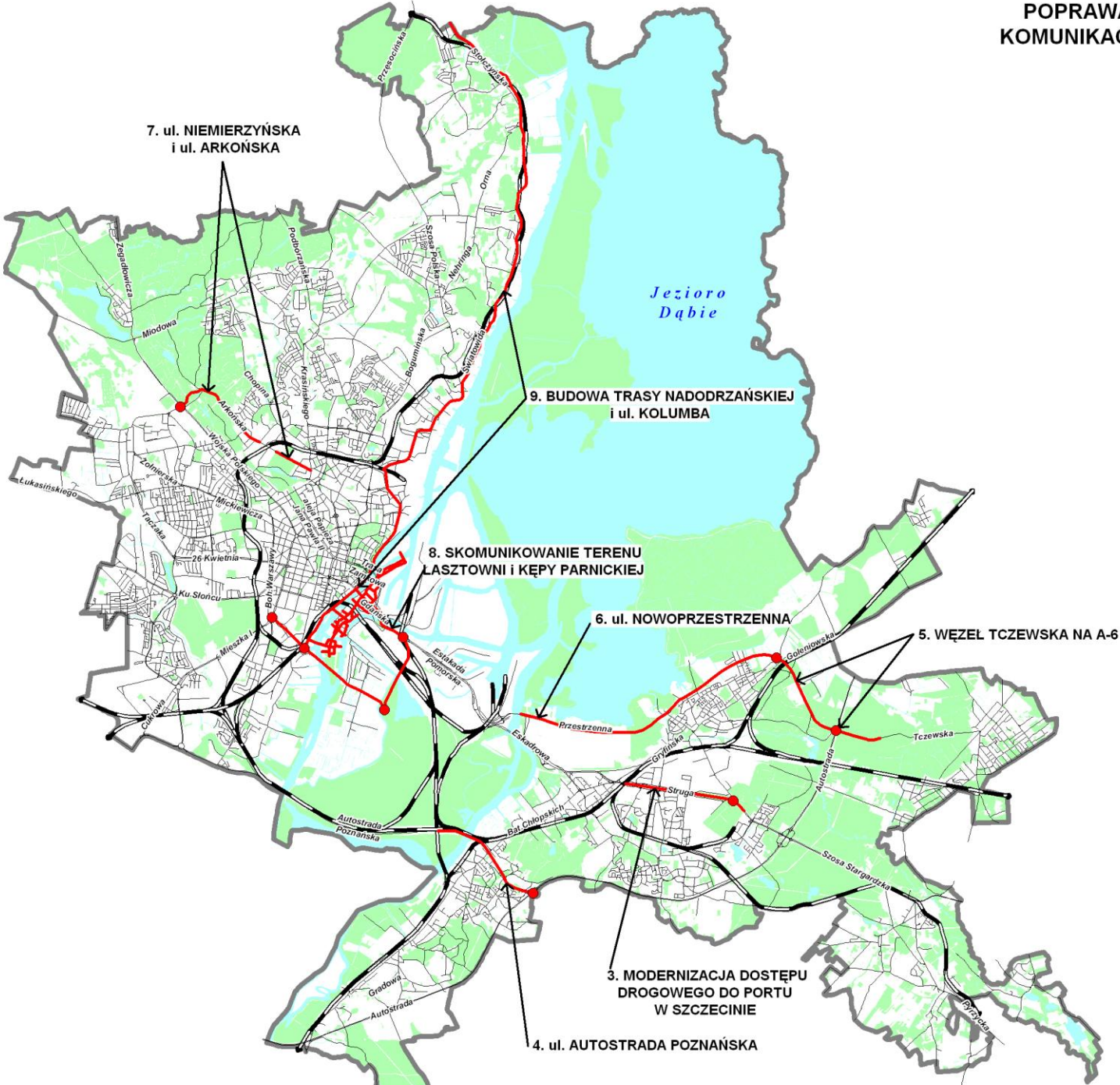


Poza opadami, hydrologię górnej i częściowo środkowej Odry (odcinek będący w zarządzie RZGW Wrocław) kształtuje retencja zbiornikowa, polegająca na magazynowaniu wody w okresach przyboru i zasilania rzeki przy niskich stanach. Na pozostałym odcinku rzeki swobodnie płynącej, wielkość przepływu wody jest zmienna i uzależniona od wodności, zarówno całego roku, jak również poszczególnych jego części.

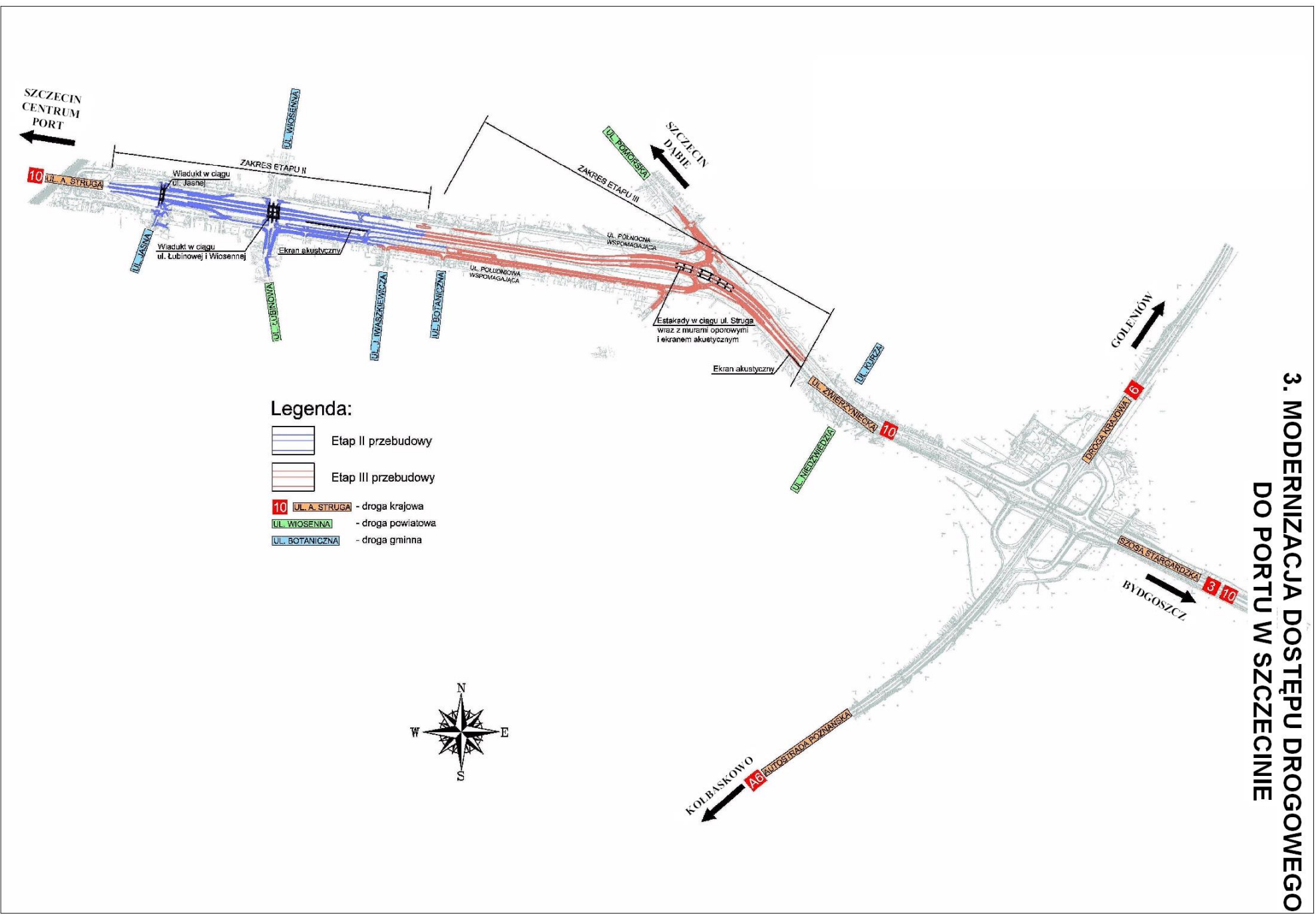


**2. ZACHODNIE OBEJŚCIE DROGOWE MIASTA SZCZECINA
Z PRZEJAWĄ POLICE - ŚWIĘTA**

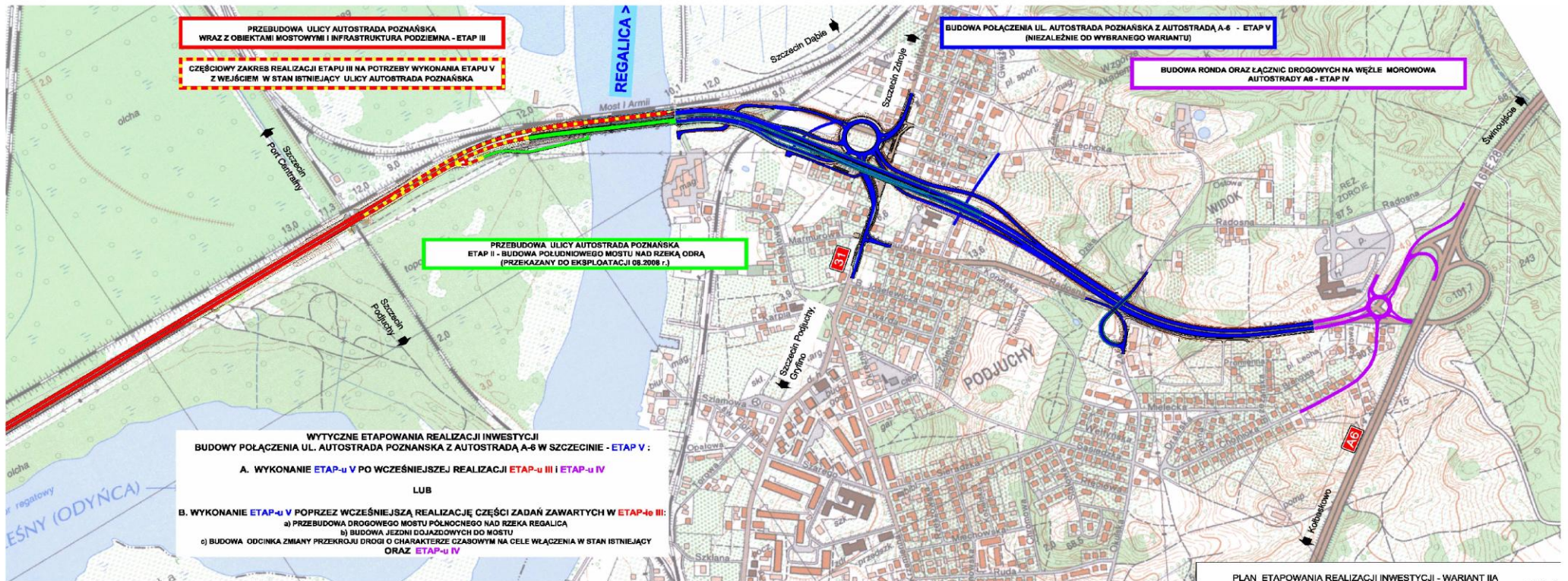
**POPRAWA DOSTĘPNOŚCI
KOMUNIKACYJNEJ SZCZECINA**

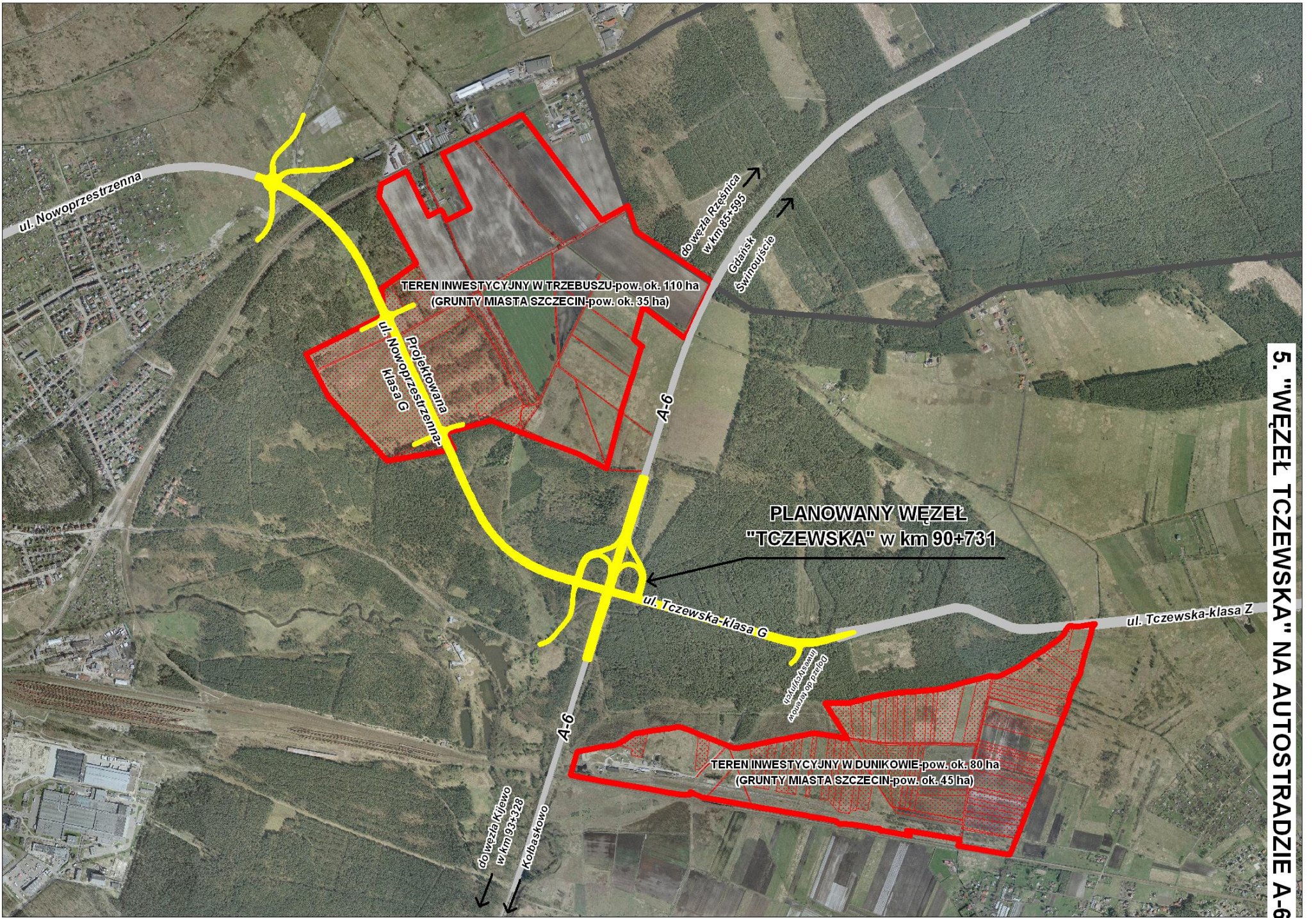


3. MODERNIZACJA DOSTĘPU DROGOWEGO DO PORTU W SZCZECINIE



4. ul. AUTOSTRADA POZNAŃSKA





TEREN INWESTYCYJNY W TRZEBUSZU-pow. ok. 110 ha
(GRUNTY MIASTA SZCZECIN-pow. ok. 35 ha)

PLANOWANY WĘZEŁ
"TCZEWSKA" w km 90+731

TEREN INWESTYCYJNY W DUNIKOWIE-pow. ok. 80 ha
(GRUNTY MIASTA SZCZECIN-pow. ok. 45 ha)

5. "WĘZEŁ TCZEWSKA" NA AUTOSTRADZIE A-6



*Jezioro
Dąbie*

POŁĄCZENIE Z UL.
LUBCZYŃSKĄ

A6

BUDOWA NOWEJ ULICY
NOWOPRZESTRZENNEJ
OD UL. LOTNICZEJ
DO WĘZŁA LUBCZYŃSKA-KNIEWSKA

BUDOWA DRUGIEJ JEZDNI
WZDŁUŻ UL. PRZESTRZENNEJ
OD MOSTU CŁOWEGO
DO UL. LOTNICZEJ

ul. Nowoprzeszczenna

MOST CŁOWY

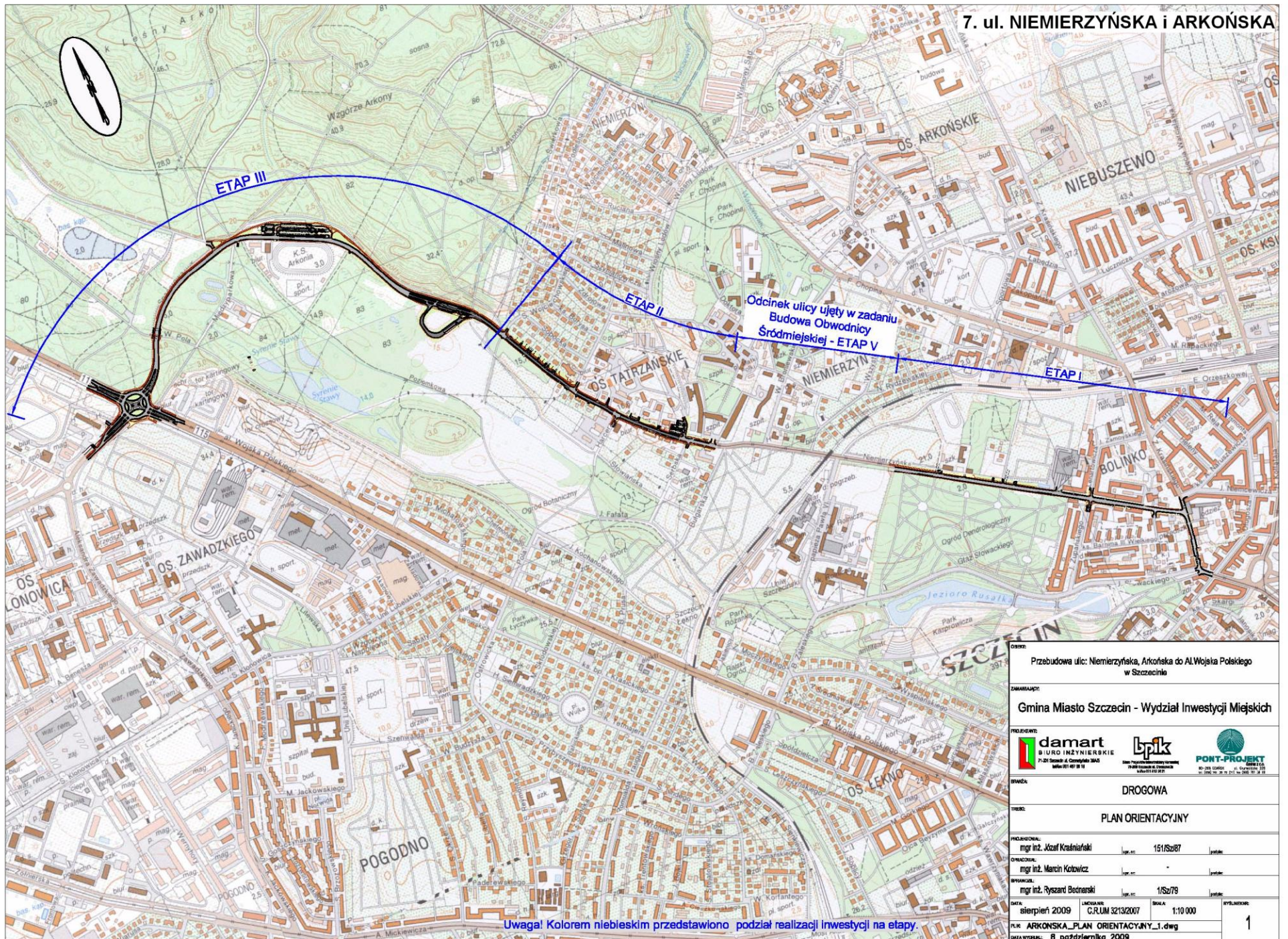
CENTRUM

LOTNISKO SZCZECIN-DĄBIE
DO MODERNIZACJI

ZAKRES INWESTYCJI -
ULICA NOWOPRZESTRZENNA

6. UL. NOWOPRZESTRZENNA

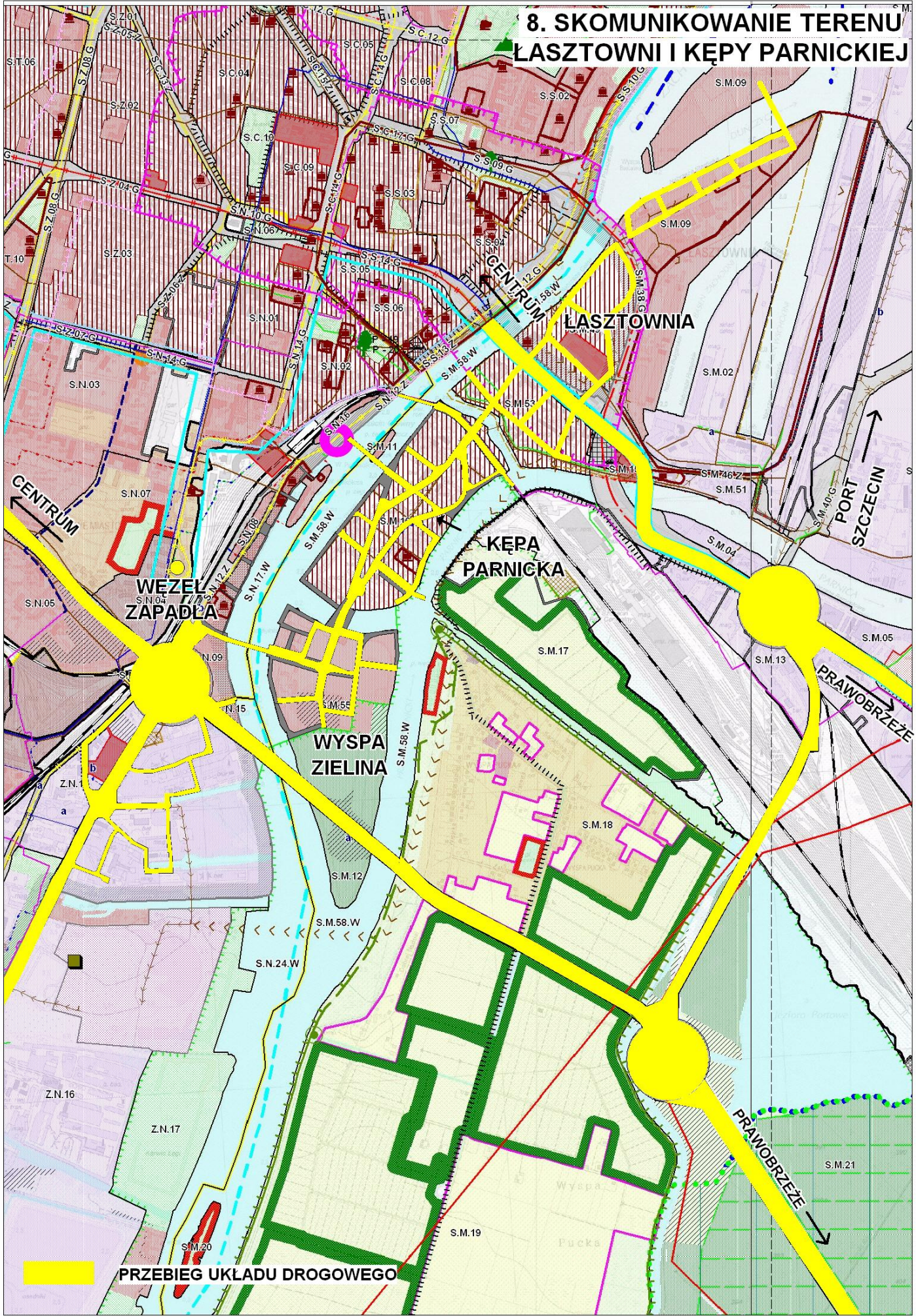
7. ul. NIEMIERZYŃSKA I ARKOŃSKA



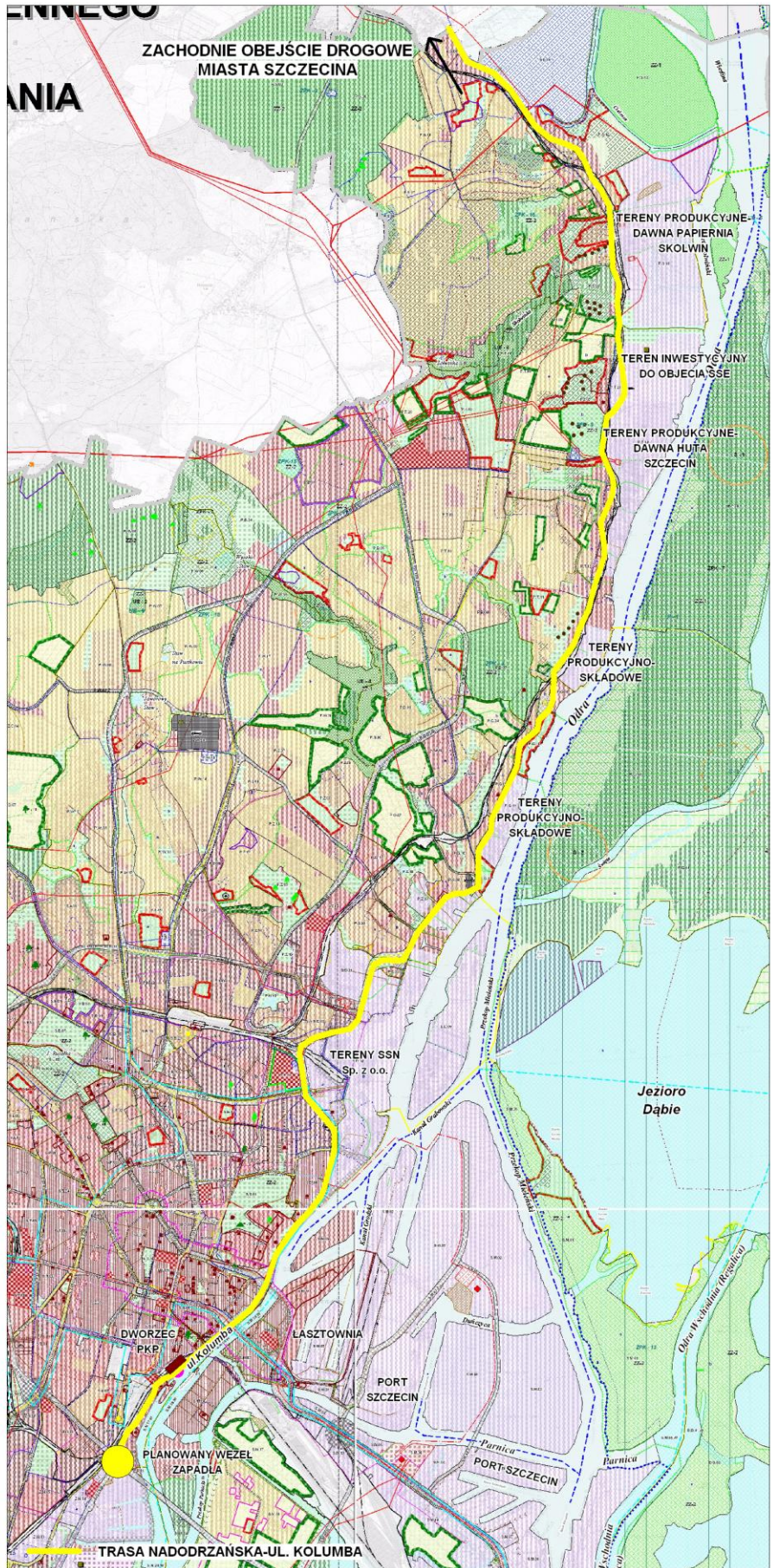
Uwaga! Kolorem niebieskim przedstawiono podział realizacji inwestycji na etapy.

OBIEKT:	Przebudowa ulic: Niemierzyńska, Arkońska do Al.Wojśka Polskiego w Szczecinie		
ZAMAWIAJĄCY:	Gmina Miasto Szczecin - Wydział Inwestycji Miejskich		
PROJEKTANT:	 damart BIURO INŻYNIERSKIE <small>ul. 11 Listopada 100 71-010 Szczecin</small>	 bptk <small>ul. Wolności 100 71-010 Szczecin</small>	 PONT-PROJEKT <small>ul. Wolności 100 71-010 Szczecin</small>
BRANŻA:	DROGOWA		
Tytuł:	PLAN ORIENTACYJNY		
PROJEKOWAŁ:	mgr inż. Józef Krańczański	lpg. nr:	151/Sz/87
OPRACOWAŁ:	mgr inż. Marcin Kolwicz	lpg. nr:	
SPRACOWAŁ:	mgr inż. Ryszard Bednarski	lpg. nr:	1/Sz/79
DATA:	sierpień 2009	LICZBA NR:	C.RUM 3213/2007
		SKALA:	1:10 000
PLIK:	ARKONSKA_PLAN_ORIENTACYJNY_1.dwg		RYSUJĄCY:
DATA WYDRUKU:	8 października 2009		

8. SKOMUNIKOWANIE TERENU ŁASZTOWNIA I KĘPY PARNICKIEJ



PRZEBIEG UKŁADU DROGOWEGO



9. TRASA NADODRZAŃSKA i ul. KOLUMBA



III. AKTYWIZACJA GOSPODARCZA



III. AKTYWIZACJA GOSPODARCZA SZCZECINA

W sytuacji, w jakiej znalazło się miasto, istnieje pilna potrzeba zintensyfikowania dotychczasowych działań pobudzających i wspierających aktywność gospodarczą mieszkańców, a także ciągle tworzenie sprzyjających warunków dla lokowania nowych inwestycji. Zakres zadań, jaki musi być zrealizowany, aktualnie wykracza poza nasze możliwości. Istnieje więc potrzeba zewnętrznego wsparcia niektórych projektów istotnych dla rozwoju Szczecina, które wskazujemy poniżej.

1. Włączenie do Specjalnej Strefy Ekonomicznej poniższych nieruchomości miasta:
 - 1.1 w obszarze Trzebusza tereny o powierzchni ok. 69,06 ha, w tym ok. 38,96 ha stanowiących własność Gminy Miasto Szczecin, oraz w Dunikowie o powierzchni ok. 55,73 ha, w tym ok. 40,15 ha stanowiących własność Gminy Miasto Szczecin,
 - 1.2 położonej przy ul. Lubczyńskiej-Kniewskiej o powierzchni ok. 6,56 ha stanowiącej własność Gminy Miasto Szczecin,
 - 1.3 położonej przy ul. A. Struga o powierzchni ok. 4,67 ha stanowiącej własność Gminy Miasto Szczecin,
 - 1.4 położonej przy ul. Stołczyńskiej - Nad Odrą o powierzchni ok. 48,99 ha stanowiącej własność Funduszu Wspierania Rozwoju Gospodarczego Miasta Szczecina Sp. z o.o. – spółki ze 100% udziałem Gminy Miasto Szczecinoraz terenów przeznaczonych pod obiekty biurowe.
2. Uzbrojenie terenów Dunikowa i Trzebusza.
3. Modernizacja Lotniska Szczecin Dąbie.
4. „Park Pomerania” przy ul. Niemierzyńskiej.
5. Budowa szerokopasmowego dostępu do Internetu.
6. Pozyskiwanie inwestorów dla Szczecina.

Projekty te wskazano na załączonych mapach.

1. Włączenie do Specjalnej Strefy Ekonomicznej terenów położonych w Szczecinie w Trzebuszu, Dunikowie, przy ul. Lubczyńskiej-Kniewskiej, przy ul. Struga, przy ul. Stołczyńskiej - Nad Odrą.

Zważywszy na fakt likwidacji wielu przedsiębiorstw, głównie z sektora przemysłu, których aktywność determinowała rozwój nie tylko Szczecina, ale i regionu, niezbędna jest poprawa konkurencyjności gospodarki Szczecina. Możliwość taką daje ustanowienie w mieście specjalnej strefy ekonomicznej na terenach postoczniowych i włączenie w jej granice wskazanych powyżej terenów miasta, co stworzy atrakcyjne warunki dla inwestorów. W tym zakresie zamierzamy ściśle współpracować z Kostrzyńsko - Słubicką SSE. W przypadku zainteresowania przedsiębiorców inwestujących w sektor BPO także będziemy współpracować na rzecz ustanawiania SSE na terenach przeznaczonych pod obiekty biurowe.

2. Uzbrojenie terenów Dunikowa i Trzebusza.

Niezmiernie ważna dla miasta jest realizacja projektu polegającego na uzbrojeniu atrakcyjnych ze względu na swoją lokalizację (bliskie położenie przy autostradzie A6, 25 km od portu Lotniczego Szczecin - Goleniów, 22 km od przejścia granicznego w Kołbaskowie i ok. 20 km od centrum Szczecina) terenów Trzebusza i Dunikowa. Pozwoli to na uruchomienie ok. 200 ha terenów inwestycyjnych proponowanych przez nas do objęcia specjalną strefą ekonomiczną. Obecnie trwają prace studialne związane z realizacją przedsięwzięcia, a w roku 2010 planowane jest rozpoczęcie prac projektowych. Wartość zadania szacuje się na kwotę ok. 60 mln zł. Zadanie to ma zostać ujęte na indykatywnej Liście Projektów Indywidualnych RPO WZ.

3. Modernizacja Lotniska Szczecin Dąbie.

Miasto zamierza trwale utrzymać i zmodernizować Lotnisko Szczecin Dąbie. Po modernizacji Lotnisko to wraz z lotniskiem Szczecin Goleniów stanowić będą zespół lotnisk komplementarnych. Lotnisko w Dąbiu specjalizować się będzie w przewozach typu general aviation, zarówno w ruchu krajowym jak i międzynarodowym. Zrealizowanie tej inwestycji uwolni tereny wielkości ok. 50 ha pod funkcje komercyjne. Wartość zadania szacuje się na ok. 20 mln zł. Miasto wnioskuje o rozważenie możliwości dofinansowania tego projektu ze środków POLiŚ.

4. „Park Pomerania ” przy ulicy Niemierzyńskiej.

Inwestycja realizowana jest przez należący do Miasta Szczeciński Park Naukowo-Technologiczny Sp. z o.o. i obejmuje:

- Budowę Centrum Komputerowego (w tym serwerowni i obiektów towarzyszących),
- Budowę Inkubatora Przedsiębiorczości,
- Budowę Centrum Innowacji,
- Wyposażenie Centrum Komputerowego.

Będzie to największa inwestycja tego typu w regionie zachodniopomorskim. Zlokalizowany na obszarze blisko 16 ha w północnej części Szczecina przy ul. Niemierzyńskiej Park Pomerania (ok. 3 km od ścisłego centrum) ma na celu stworzenie w mieście warunków do wzrostu gospodarczego opartego na wiedzy. Obecnie trwa modernizacja budynku przeznaczonego na Inkubator Przedsiębiorczości, w którym blisko 1200 m² powierzchni biurowej wraz z wyposażeniem technicznym, salami konferencyjnymi udostępniona będzie początkującym przedsiębiorcom w I kwartale 2010r. Równolegle trwa proces projektowania Etapu I, tj:

- **Centrum Komputerowego**, w którym znajdzie się serwerownia i obiekty towarzyszące zaprojektowane na potrzeby podmiotów gospodarczych i administracji publicznej. Umożliwi to hosting, prowadzenie portali i wortalu informacyjnych, wydzielanie dedykowanych powierzchni na potrzeby serwerowni tematycznych, masowe przetwarzanie danych, wirtualizację infrastruktury informatycznej i archiwizację zasobów informacyjnych,

- rozbudowy **Inkubatora Przedsiębiorczości**, który będzie służył kreowaniu, stymulowaniu oraz wspieraniu młodych przedsiębiorstw m.in. wywodzących się z inkubatorów akademickich,
- **Centrum Innowacji** - obiektu o wysokim standardzie technicznym, w którym prowadzi będą działalność firmy w zakresie wysokich technologii, technik informacyjnych oraz ośrodki badawczo-rozwojowe w zakresie gospodarki opartej na wiedzy i społeczeństwa informacyjnego.

W wyniku realizacji Etapu I powstanie ok. 10 tys. m² powierzchni biurowo – usługowej.

Dotychczasowe zaangażowanie Miasta w to zadanie sięgać będzie niebawem 20 mln zł. SPNT i Miasto ubiegać się będą o dofinansowanie budowy Etapu I, którego wartość szacowana jest na kwotę ok. 100 mln zł oraz o dofinansowanie zakupu wyposażenia Centrum Komputerowego o wartości ok. 25 mln zł.

5. Budowa szerokopasmowego dostępu do Internetu.

Dystans dzielący Polskę (w tym nasze województwo) od państw będących liderami w zakresie społeczeństwa informacyjnego w Europie wciąż utrzymuje się na niekorzystnym poziomie. Analizując wskaźniki należy zauważyć, że znajdujemy się zdecydowanie poniżej średniej unijnej, a w przypadku szerokopasmowego dostępu do Internetu wypadamy szczególnie niedobrze. Zależy nam na przyspieszeniu przez Rząd budowy społeczeństwa informacyjnego.

6. Pozyskiwanie inwestorów dla Szczecina.

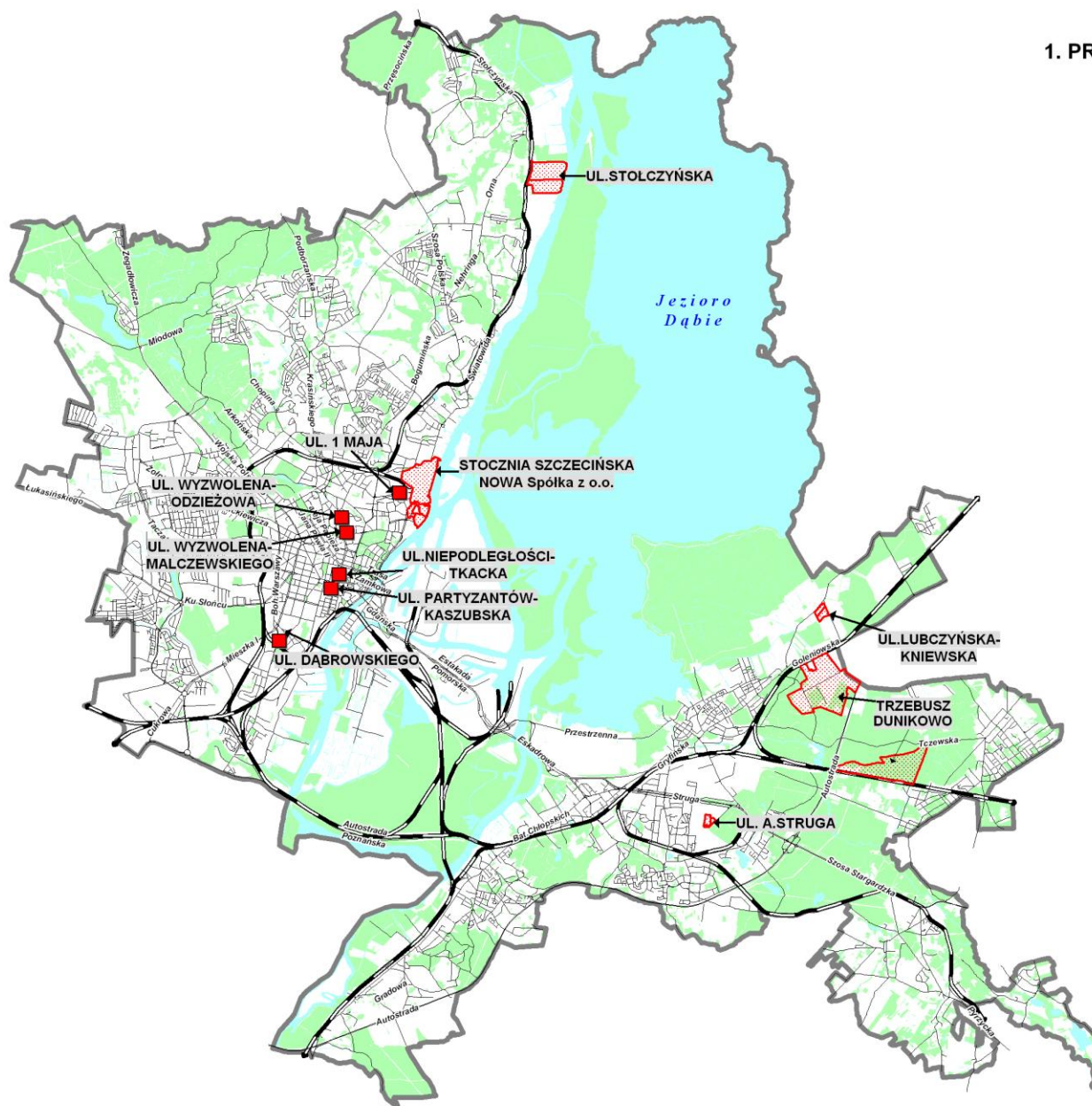
Miasto prowadzi aktywne działania mające na celu promocję Szczecina w kraju i za granicą biorąc udział w znaczących imprezach targowo – wystawienniczych o tematyce inwestycyjnej, konferencjach i sympozjach. W celu wsparcia działań inwestycyjnych przedsiębiorców, Miasto poprzez spółki, w których ma 100 % udziału, ułatwia pozyskanie kredytów na inwestycje. Realizowane są niezbędne inwestycje infrastrukturalne. Opracowany został program zwolnień z podatku od nieruchomości dla nowych inwestycji. Miasto współpracuje także z Urzędem Marszałkowskim i Powiatowym Urzędem Pracy na rzecz wspierania inwestorów planujących zainwestować w naszym mieście. Jednak działania te w wyniku zaistniałej sytuacji gospodarczej w Szczecinie wymagają dodatkowo wsparcia ze strony Rządu, PAIiZ i ARP. Bieżące wspomaganie przez Polską Agencję Informacji i Inwestycji Zagranicznych i Ministerstwo Gospodarki na rzecz kierowania i pozyskiwania inwestorów dla Szczecina z pewnością przyspieszy proces rozwoju miasta i wpłynie na wzrost liczby miejsc pracy. Wsparcie w powyższym zakresie pomoże zahamować zachodzące w Szczecinie niekorzystne tendencje społeczno-gospodarcze, umożliwi rozwój miasta i całego regionu. Napływ inwestycji krajowych i zagranicznych obok bezpośrednich korzyści jakimi są nowe miejsca pracy, pojawienie się w regionie nowych technologii i standardów, przyniesie miastu również korzyści pośrednie - spowoduje zainteresowanie kolejnych przedsiębiorców, poszukujących nowych lokalizacji dla swoich inwestycji. Z uwagi na rosnący poziom bezrobocia w Szczecinie spowodowany kryzysem stoczniowym oraz upadkiem lub drastycznym ograniczeniem produkcji wielu zakładów przemysłowych, bardzo ważne dla regionu jest uwzględnienie miasta w nowej Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego jako obszaru problemowego wymagającego szczególnego podejścia.

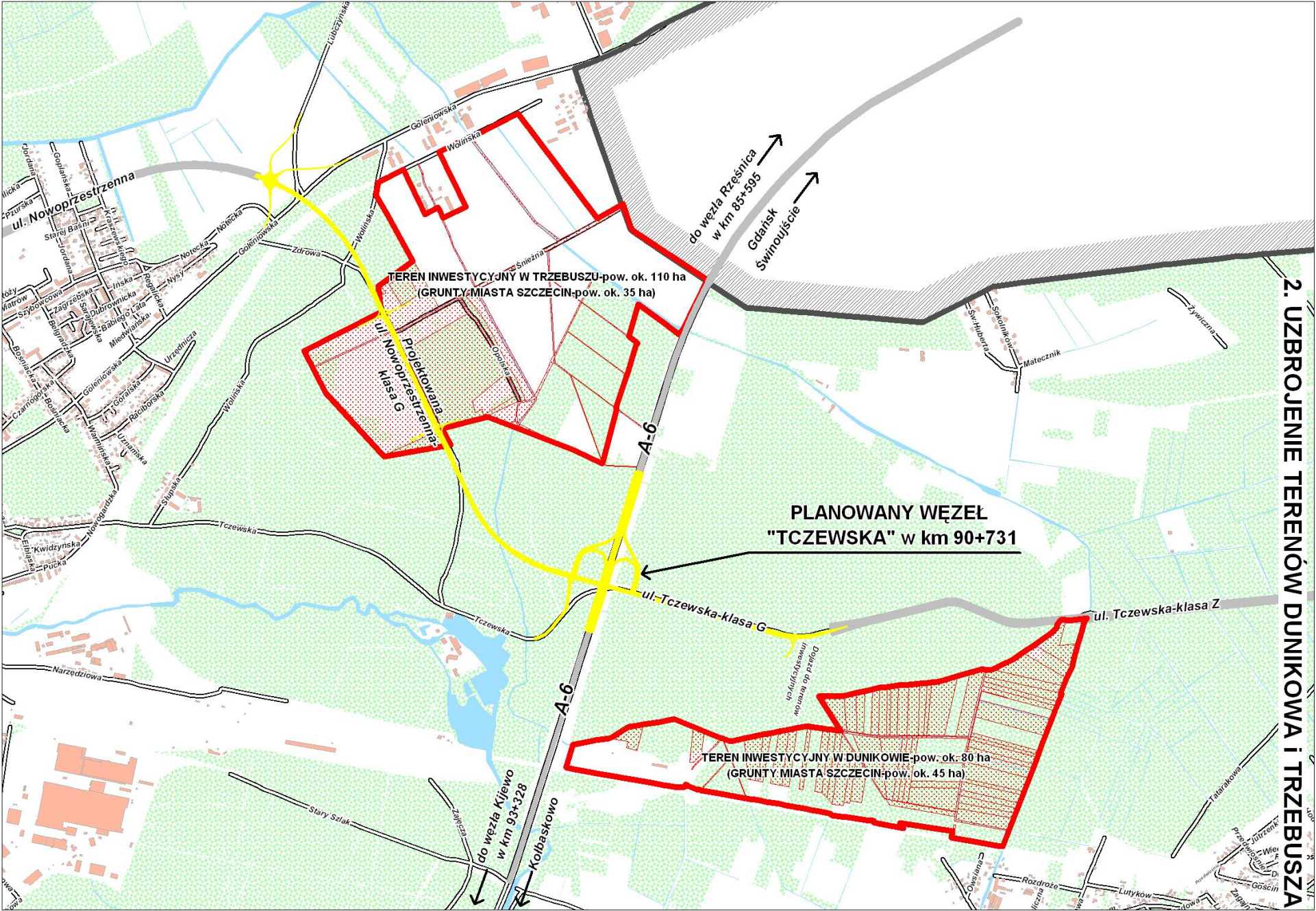
Reasumując,

Dla zrealizowania celu jakim jest aktywizacja gospodarcza miasta oczekujemy od Rządu:

- powołania Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Szczecinie i włączenia w jej granice terenów postoczniowych oraz nieruchomości położonych w Trzebuszu, i Dunikowie, ul. Lubczyńskiej-Kniewskiej, ul. Struga, ul. Stołczyńskiej i terenów pod obiekty biurowe,
- rozważenia możliwości dofinansowania inwestycji polegającej na modernizacji Lotniska Szczecin Dąbie, (szacunkowa wartość inwestycji – 20 mln zł),
- rozważenia możliwości dofinansowania wyposażenia Parku Pomerania przy ul. Niemierzyńskiej (wartość szacunkowa 25 mln zł),
- przyspieszenia działań na rzecz budowy społeczeństwa informacyjnego, w tym realizacji inwestycji dotyczących budowy szerokopasmowego dostępu do internetu,
- wspomaganie na rzecz pozyskiwania i kierowania przez Polską Agencję Informacji i Inwestycji Zagranicznych, Ministerstwo Gospodarki oraz Agencję Rozwoju Przemysłu inwestorów do Szczecina.

MIASTO SZCZECIN
1. PROPONOWANE TERENY
DO OBJĘCIA SSE





2. UZBROJENIE TERENÓW DUNIKOWA I TRZEBUSZA



3. MODERNIZACJA LOTNISKA SZCZECIN-DĄBIE

Docelowy podział funkcjonalny

