

## **POLITYKA PRZESTRZENNA MIASTA SZCZECINA (KOD P)**

*(Załącznik Nr 2 do Uchwały Nr I/N/1155/02 Rady Miasta Szczecina z dnia 6 maja 2002 r.  
w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Szczecina)*

### **PREAMBUŁA**

Szczecin ze względu na swoje położenie geograficzne na przecięciu szlaków komunikacyjnych, jako najbardziej rozwinięty pod względem gospodarczym i infrastrukturalnym ośrodek miejski na obszarze Pomorza Zachodniego i Pomorza Przedniego, winien stać się, zgodnie z *Misją Miasta* przyjętą w Strategii Rozwoju Szczecina, „*ośrodkiem integracji europejskiej, ponadregionalnym centrum południowego Bałtyku – wspólnotą mieszkańców wykorzystującą do zrównoważonego i trwałego rozwoju tradycję historyczną, walory środowiska przyrodniczego oraz swoje nadodrzańskie położenie*”. Rozwój przestrzenny miasta powinien umacniać indywidualność i charakter miasta nowoczesnego, miasta nauki i kultury, o wysokiej jakości warunków zamieszkiwania, pracy i wypoczynku. Za nadrzędną wartość uznaje się utrzymanie spójności przestrzennej miejskich jednostek krajobrazowych i zachowanie granic pomiędzy przestrzenią zurbanizowaną, a terenami o naturalnym charakterze krajobrazu. Kształtowanie indywidualnego charakteru obszarów dzielnic i osiedli będzie sprzyjać wzmocnieniu związków i identyfikacji obywateli z ich miejscem zamieszkania. Szczecin jest „*Odrzańską Bramą Europy*”, dlatego podstawowe znaczenie dla poprawy jakości życia w mieście ma rozbudowa wewnętrznych i obwodowych systemów transportowych pozwalających na bezpieczne, sprawne i bezkolizyjne przemieszczanie się wewnątrz miasta, a także stanowiących optymalne połączenie z krajem i Europą.

Za szczególny priorytet uznaje się konieczność rozbudowy układu przestrzeni publicznych w mieście, w tym również terenów zielonych – alei, parków i skwerów towarzyszących zabudowie mieszkaniowej. Wielkim wyzwaniem jest rewaloryzacja zabudowy XIX wiecznej Śródmieścia o wyjątkowej w skali europejskiej kompozycji przestrzennej oraz przeprowadzenie wielokierunkowej rewitalizacji dzielnic nadodrzańskich i przemysłowych obszarów nadwodnych poprzez wprowadzenie funkcji ogólnomiejskich i turystycznych.

Niezbędne jest wykreowanie w obszarze śródmiejskim „*serca miasta*”. Z uwagi na rozległość miasta, za priorytetowe uznaje się wzmocnienie układu policentrycznego, zachowanie nadrzędnej, centrotwórczej roli śródmieścia, położonego w lewobrzeżnej części miasta i wzmocnienie Centrum Prawobrzeże. Rozwój miasta powinien być zrównoważony i zharmonizowany z istniejącym, bogatym środowiskiem przyrodniczym, ukierunkowany na wykorzystanie walorów historyczno-kulturowych i krajobrazowych miasta.

Ważnymi instrumentami realizacji polityki przestrzennej są dokumenty planistyczne tworzące prawo miejscowe. Polityka przestrzenna będzie realizowana poprzez inwestycje publiczne, publiczno-prywatne i prywatne oraz wdrażanie zasad gospodarowania nieruchomościami, a także politykę transportową, mieszkaniową, ochronę dziedzictwa kulturowego, ochronę środowiska i cennych zasobów przyrodniczych. Polityka przestrzenna realizowana będzie w okresie dziewięciu lat (2006 – 2015), jako etap długofalowej Strategii rozwoju miasta.

## DZIAŁ I

### CELE

Wdrażanie zasad i kierunków polityki przestrzennej miasta stanowi element realizacji następujących celów określonych w Strategii Rozwoju Szczecina:

1. **Celu strategicznego nr 1. „Osiągnięcie standardu miejskich funkcji społeczno-gospodarczych właściwego dla ponadregionalnego centrum”**, w tym celów kierunkowych:
  - 1) „1.1. Szczecin ponadregionalnym centrum administracyjnym, naukowym, kulturalnym, gospodarczym i finansowym”;
  - 2) „1.2. Szczecin ponadregionalnym centrum transportu międzynarodowego”;
  - 3) „1.3. Szczecin centrum ważnych wydarzeń o zasięgu krajowym i zagranicznym”.
2. **Celu strategicznego nr 2. „Zróżnicowana, zrównoważona i efektywna gospodarka o dużym potencjale wzrostu”**, w tym celów kierunkowych:
  - 1) „2.2. Dywersyfikacja gospodarki miasta”;
  - 2) „2.3. Miejski system transportowy sprzyjający rozwojowi”.
3. **Celu strategicznego nr 3. „Stworzenie warunków do osobowego i społecznego rozwoju mieszkańców”**, w tym celów kierunkowych:
  - 1) „3.2. Rozwijające się społeczeństwo informacyjne”;
  - 2) „3.3. Bogata oferta kulturalna, turystyczna, sportowa i rekreacyjna”.
4. **Celu strategicznego nr 4. „Poprawienie jakości życia w mieście”**, w tym celu kierunkowego: „4.2. Nowoczesna infrastruktura społeczna i techniczna”.
5. **Celu strategicznego nr 5. „Ochrona oraz wykorzystanie walorów przyrodniczych, rewitalizacja i rozwój przestrzeni miejskiej”**, w tym celów kierunkowych:
  - 1) „5.1. Poprawiony stan środowiska przyrodniczego”;
  - 2) „5.2. Budowanie lokalnej tożsamości i integrowanie mieszkańców oparte na walorach historyczno-kulturowych Szczecina”;
  - 3) „5.3. Ożywione tereny nadodrzańskie”.

## DZIAŁ II

### ZASADY

1. Polityka przestrzenna realizowana będzie w oparciu o obowiązujące prawo oraz ogólne zasady zawarte w *Strategii*, a w szczególności:
  - 1.1. Zasadę jawności, akceptacji i kontroli społecznej wszelkich działań publicznych.
  - 1.2. Zasadę zrównoważonego rozwoju.
  
2. Polityka przestrzenna będzie realizowana w oparciu o zasadę maksymalizowania użyteczności i podnoszenia jakości przestrzeni. Dalszy rozwój przestrzenny Szczecina będzie koncentrować się przede wszystkim na obszarach dotychczasowego zainwestowania miejskiego, w tym szczególnie na wewnątrzmijskich nieużytkach, z uwzględnieniem kontynuacji zwartej zabudowy wewnątrzmijskiej. W szczególności realizacja polityki przestrzennej będzie polegać na:
  - 2.1. zachowaniu ciągłości i zwartości przestrzennej układów zurbanizowanych;
  - 2.2. uwzględnianiu w kompozycji zagospodarowania terenu kontekstu przestrzennego otoczenia;
  - 2.3. bezpieczeństwie użytkowania przestrzeni;
  - 2.4. zachowaniu, kultywowaniu oraz kształtowaniu przestrzeni o powierzchni biologicznie czynnej;
  - 2.5. zapewnieniu dostępności przestrzeni publicznych i usług dla ogółu społeczeństwa, z uwzględnieniem osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
  - 2.6. tworzeniu trwałych czytelnych układów przestrzennych w strukturze miasta, z uwzględnieniem relacji kompozycyjnych w formie wnętrz urbanistycznych, osi, dominant, akcentów, z zastosowaniem form architektury o wysokich walorach estetycznych;
  - 2.7. produktywności przestrzeni i efektywności gospodarczej, w dążeniu do minimalizacji kosztów funkcjonowania miasta w zakresie infrastruktury oraz struktur społeczno-gospodarczych;
  - 2.8. odnawialności przestrzeni, poprzez tworzenie warunków urbanistycznych do transformacji sposobu jej kształtowania, zgodnie z potrzebami mieszkańców i wizją rozwoju miasta;
  - 2.9. ochronie i utrwalaniu zachowanych wartości przestrzeni w zakresie ukształtowania topograficznego, kulturowego, kompozycyjnego, krajobrazu o charakterze naturalnym i walorów przyrodniczych.

### DZIAŁ III

#### KIERUNKI PODEJMOWANYCH DZIAŁAŃ

1. Działania podejmowane w ramach polityki przestrzennej będą zmierzać z jednej strony do budowania racjonalnych i trwałych struktur funkcjonalno-przestrzennych miasta, z drugiej zaś do aktywnego zarządzania miastem, m. in. poprzez wzmacnianie konkurencyjności<sup>1</sup> przestrzeni miejskiej drogą:
  - 1.1. wspierania procesów rozwojowych;
  - 1.2. transformacji terenów zdegradowanych;
  - 1.3. wzmacniania działań na rzecz ochrony wartości kulturowych i przyrodniczych.
2. Kierunki zarządzania miastem w ramach polityki przestrzennej dotyczą następujących zakresów problemowych:
  - 2.1. Obszar metropolitalny – określenie relacji przestrzennych miasta z obszarami sąsiadującymi;
  - 2.2. Struktura funkcjonalno – przestrzenna miasta - określenie zasad budowy struktury miasta oraz funkcji, roli i powiązań poszczególnych dzielnic. Określenie centrum miasta i subcentrów miejskich;
  - 2.3. Tożsamość miasta - zdefiniowanie charakterystycznych cech kompozycyjnych i wartości przestrzennych miasta oraz określenie zasad i działań utrwalających wizerunek miasta;
  - 2.4. Jakość życia w mieście - podnoszenie jakości zamieszkiwania, nauki, pracy i wypoczynku. Określenie warunków i kierunków działania dla poprawienia funkcjonalności miasta;
  - 2.5. Rozwój terenów nadwodnych – zasady transformacji obszarów portowych i przemysłowych z uwzględnieniem rozwoju funkcji ogólnomiejskich, sportu i turystyki;
  - 2.6. Przestrzeń komunikacyjna - kształtowanie rozwoju systemu komunikacji i transportu w aspekcie kierunków przestrzennego rozwoju miasta;
  - 2.7. Gospodarka nieruchomościami – kierunki polityki gospodarowania zasobami nieruchomości i kształtowania za ich pośrednictwem polityki przestrzennej;
  - 2.8. Instrumenty realizacji polityki przestrzennej;
  - 2.9. Aspekty wdrażania polityki przestrzennej.

---

<sup>1</sup> Konkurencyjność – rozumiana jest tu jako potencjał miasta do konkurowania z innymi ośrodkami miejskimi na płaszczyźnie starań o nowe inwestycje, nowych mieszkańców i studentów, o walory jakości zamieszkiwania, pracy i wypoczynku.

## ROZDZIAŁ 1.

### Obszar metropolitalny

#### *określenie relacji przestrzennych miasta z obszarami sąsiadującymi.*

1. Realizacja polityki przestrzennej wzmocni rolę Szczecina, jako ośrodka metropolitalnego.
2. Wzmacnianie walorów metropolitalnego charakteru Szczecina będzie następować między innymi poprzez partnerskie powiązania miasta i gmin sąsiednich w aspektach rozwoju przestrzennego i gospodarczego.
3. W obszarze metropolitalnym Szczecina będą prowadzone uzgodnienia i działania z gminami sąsiednimi w ramach zagospodarowywania wspólnej przestrzeni dotyczące w szczególności:
  - 3.1. zasad planowania i realizacji przebiegu tras infrastruktury drogowej, kolejowej i technicznej;
  - 3.2. określenia zasad i zakresu utrzymania ciągłości systemów terenów zielonych;
  - 3.3. zdefiniowania w obszarach graniczenia mechanizmów koordynowania zasad zabudowy, rodzaju wprowadzanych funkcji oraz mechanizmów rozstrzygania zagadnień spornych.
4. Przygotowanie opracowań dotyczących zagospodarowania przestrzennego dla terenów gmin tworzących obszar metropolitalny będzie następować w sposób skoordynowany, w ramach wspólnych porozumień.
5. Szczególną wagę nadaje się realizowaniu z gminami sąsiadującymi polityki rozwoju przestrzennego w zakresie:
  - 5.1. infrastruktury technicznej;
  - 5.2. lokalizacji i budowy tras ciągów komunikacyjnych;
  - 5.3. lokalizacji terenów przemysłowych i składowych;
  - 5.4. wdrażania programów renowacji, rewitalizacji, poprawy bezpieczeństwa, jakości zamieszkiwania;
  - 5.5. lokalizacji terenów i ciągów rekreacyjnych;
  - 5.6. zachowania korytarzy ekologicznych, regionalnych i lokalnych;
  - 5.7. ochrony krajobrazu.

## ROZDZIAŁ 2.

### Struktura funkcjonalno-przestrzenna miasta

#### *Określenie zasad budowy struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta oraz wzajemnych powiązań poszczególnych jego dzielnic.*

#### *Określenie centrum miasta i subcentrów miejskich.*

1. Rozwój urbanistyczny Szczecina będzie zmierzać do wyrównywania różnic społecznych i cywilizacyjnych w aspekcie przestrzennym, poprzez zapewnienie jednakowej dostępności do środków transportu, pracy, nauki i urzędzeń socjalnych na terenie miasta. Zadania te będą realizowane między innymi za sprawą właściwego rozplanowania lokalizacji miejsc pracy, wypoczynku, usług i infrastruktury technicznej.
2. Integracja struktur strefowych, sieciowych i węzłowych, i tworzenie logicznej struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta jest jednym z istotnych czynników kształtowania ładu przestrzennego.
3. W ramach polityki przestrzennej przyjmuje się utrzymanie i wzmacnianie tradycyjnej roli śródmieścia Szczecina, jako głównego centrum miasta i centralnego ośrodka administracyjno-usługowego dla całego obszaru metropolitalnego, z ukierunkowaniem dalszego jego rozwoju w stronę Odry i wysp odrzańskich.
4. Centrum Prawobrzeże będzie wzmacniane.
5. Rozproszony układ struktury przestrzennej wymaga wzmocnienia istniejących ośrodków handlowo-usługowych i rekreacyjnych o charakterze węzłowym i znaczeniu lokalnym. Lokalizowane będą nowe ośrodki obsługujące poszczególne dzielnice i osiedla.
6. Lokalizacja ośrodków usługowych i rekreacyjnych o charakterze ogólnomiejskim jest preferowana:
  - 6.1. w obszarze Śródmieścia i terenów nadwodnych, ze szczególnym uwzględnieniem terenów zdegradowanych, w tym zwłaszcza poprzemysłowych, powojaskowych i poportowych;
  - 6.2. w obszarze Prawobrzeża, gdzie zakładane jest wzmocnienie roli centrotwórczej ośrodków handlowo-usługowych.
7. Lokalizacja wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup> będzie poprzedzana wykonaniem analiz urbanistycznych i ekonomicznych.
8. Obszar centralny miasta powinien uzyskać przestrzeń publiczną ulic i placów o wysokiej jakości. W kształtowaniu przestrzeni publicznych będzie się dążyć do:
  - 8.1. rewitalizacji istniejących przestrzeni publicznych ulic i placów;
  - 8.2. tworzenia nowych przestrzeni publicznych o walorach użytkowych i estetycznych;
  - 8.3. ograniczania ekspansji ruchu samochodowego w przestrzeniach publicznych i tworzenia warunków dla ruchu pieszego, rowerowego i komunikacji zbiorowej;
  - 8.4. wyodrębnienia ciągów i obszarów aktywności publicznej.
9. Dalszy rozwój przestrzenny Szczecina będzie koncentrować się przede wszystkim na obszarach dotychczasowego zainwestowania miejskiego. Szczególną uwagę zwróci się na zagospodarowanie wewnątrzmiejskich nieużytków i kontynuację zwartej zabudowy wewnątrzmiejskiej.
10. Przy definiowaniu zapisów dotyczących form zabudowy w planach zagospodarowania przestrzennego będzie się:

- 10.1. dążyć do zwartości zabudowy i jej wysokiej intensywności w obszarach śródmiejskich;
  - 10.2. dążyć do spójności cech zewnętrznych architektury w poszczególnych obszarach i tworzenia architektury dostosowanej do kontekstu otoczenia;
  - 10.3. uwzględniać wartości zabytkowych obiektów i zespołów zabudowy historycznej oraz walorów krajobrazu miejskiego;
  - 10.4. uwzględniać walory środowiska przyrodniczego i walory topograficzne;
  - 10.5. eksponować i kontynuować istotne cechy charakterystyczne istniejącego zagospodarowania poszczególnych fragmentów miasta.
11. Dla właściwego kształtowania struktury przestrzennej miasta będą stosowane następujące zasady ustalania wysokości zabudowy:
- 11.1. wysokość zabudowy będzie określana w kontekście całego obszaru miejskiego;
  - 11.2. zostaną wskazane obszary objęte ochroną skali istniejącej zabudowy;
  - 11.3. zostaną wskazane obszary możliwe do zabudowy średniowysokiej, wysokiej i wysokościowej, a także w formie dominant przestrzennych lub akcentów.

## ROZDZIAŁ 3.

### Tożsamość miasta Szczecin

#### *Utrwalanie tożsamości i budowa wizerunku miasta*

1. Miasto Szczecin będzie kreowane jako „Odrzańska Brama Europy”, miasto otwarte na Europę i świat.
2. Zagadnienia związane z procesem budowania wizerunku miasta i utrwalaniem jego obecnej tożsamości ogniskują się w następujących programach:
  - 2.1. program odbudowy i rewaloryzacji strefy śródmiejskiej oraz jednorodnie ukształtowanych układów osadniczych, na który składają się w szczególności:
    - 2.1.1. ochrona, rewaloryzacja, odbudowa zabytkowych obiektów architektury i techniki,
    - 2.1.2. rewaloryzacja zespołów zabudowy historycznej, założeń parkowych, zabytkowej i wartościowej zieleni miejskiej, ukształtowania wnętrz ulic i placów miejskich;
  - 2.2. utrzymywanie i tworzenie jednorodnych kompozycyjnie zespołów zabudowy miejskiej z zachowaniem zasady „dobrej kontynuacji” (skali, formy i gabarytu) wartościowej zabudowy istniejącej;
  - 2.3. program promocyjny i informacyjny w zakresie popularyzacji historii miasta, ochrony i zachowania wartości kulturowych, detalu historycznego architektury, na które składają się w szczególności:
    - 2.3.1. rewaloryzacja zespołów i obiektów przemysłowych i powojkowych z ich adaptacją do nowych potrzeb i funkcji;
    - 2.3.2. utrwalanie nadwodnego charakteru miasta poprzez utrzymanie funkcji portowych i stoczniowych, a także budowę przystani, marin, budowę muzeum morskiego z zachowaniem charakterystycznego krajobrazu portowego i przystosowaniem nabrzeży dla potrzeb ogólnomiejskich;
    - 2.3.3. kontrola estetyczna kolorystyki miasta, a także formy i lokalizacji reklam oraz obiektów tymczasowych;
  - 2.4. budowa nowych struktur przestrzennych i kształtowanie przestrzeni publicznych, na które składają się w szczególności:
    - 2.4.1. tworzenie obiektów prestiżowych i przestrzeni otwartych o znaczeniu symbolicznym dla miasta;
    - 2.4.2. inwestowanie w obiekty o funkcji nauki, kultury, sztuki, sportu, turystyki wypoczynku, o wysokim poziomie estetycznym i znaczeniu ponadlokalnym;
    - 2.4.3. kształtowanie przestrzeni publicznych i ich wyposażenia w mieście (place miejskie, bulwary, aleje, skwery, fontanny, rzeźby, pomniki, parki, ogrody miejskie, ciągi spacerowe, dukty leśne, ścieżki rowerowe);
    - 2.4.4. kształtowanie i pielęgnacja zieleni w obszarach przestrzeni publicznych miasta (aleje i szpalery drzew, żywopłotowe osłony trakcji tramwajowych, zieleń towarzysząca).



## ROZDZIAŁ 4.

### Jakość życia w mieście

#### *Podnoszenie jakości zamieszkiwania, nauki, pracy i wypoczynku w mieście*

1. Zrównoważony rozwój określa konieczność kształtowania ładu przestrzennego w obszarach zurbanizowanych poprzez:
  - 1.1. oszczędność gospodarowania zasobami gruntowymi a przede wszystkim poprzez racjonalizację zagospodarowania terenów zainwestowanych;
  - 1.2. minimalizację konfliktów środowiskowych, społeczno - kulturowych i ekonomicznych.
2. Racjonalne gospodarowanie terenami miejskimi będzie realizowane poprzez:
  - 2.1. intensyfikację istniejącego ekstensywnego zagospodarowania terenów;
  - 2.2. wykorzystywanie rezerw terenowych w strukturach wewnątrzmijskich;
  - 2.3. renowację istniejących zasobów zabudowy;
  - 2.4. rewitalizację obszarów zdegradowanych, transformację zdekapitalizowanych obiektów na rzecz nowych potrzeb i funkcji.
3. Minimalizacja konfliktów środowiskowych, społeczno-kulturowych i ekonomicznych wynikających z zagospodarowania funkcjonalno-przestrzennego będzie realizowana przez:
  - 3.1. zastosowanie usprawnień technologicznych;
  - 3.2. relokację funkcji uciążliwych;
  - 3.3. właściwe zagospodarowanie terenów buforowych w obszarach stykowych funkcji kolizyjnych;
  - 3.4. informowanie społeczeństwa i współdziałanie z mieszkańcami w procesie lokalizacji inwestycji;
  - 3.5. umożliwienie współistnienia wielu funkcji w jednym obszarze miasta, z uwzględnieniem standardów środowiskowych wskazujących na możliwość pogorszenia się jakości przestrzeni i warunków zamieszkania i użytkowania;
  - 3.6. dążenie do racjonalizacji gospodarki zasobami materialnymi poprzez lokalizację funkcji komplementarnych w sąsiedztwie lub ich łączenie;
  - 3.7. integrowanie funkcjonalne i kompozycyjne przestrzeni publicznych miasta w układy ciągów ulicznych i placów, w powiązaniu z terenami zielonymi;
  - 3.8. porzucenie tworzenia układów monofunkcyjnych osiedli mieszkaniowych na rzecz budowania złożonej funkcjonalnie tkanki miejskiej o zwiększonej różnorodności zagospodarowania.
4. Podnoszenie jakości zamieszkania realizowane będzie przez:
  - 4.1. prowadzenie racjonalnej polityki lokalizacyjnej, wskazującej tereny możliwe do zagospodarowania na cele mieszkaniowe i cele związane z obsługą mieszkalnictwa oraz lokalizacji funkcji ogólnomiejskich i innych;
  - 4.2. modernizację istniejących zasobów mieszkaniowych, realizowaną na podstawie programów rewitalizacji i renowacji z uwzględnieniem priorytetu dzielnic śródmiejskich o wysokim stopniu degradacji technicznej i społecznej;
  - 4.3. modernizację istniejącej substancji mieszkalnej;
  - 4.4. preferencje dla lokalizacji nowych zespołów mieszkaniowych w formie zabudowy uzupełniającej w mieście;
  - 4.5. tworzenie stref ruchu uspokojonego w obszarach zamieszkania.
5. Dla poprawy jakości wypoczynku i rekreacji realizowane będzie:

- 5.1. podnoszenie walorów przestrzeni publicznych w mieście – kształtowanie nawierzchni ulic, lokalizacja pomników, rzeźb, obiektów sztuki, fontann i elementów zieleni;
- 5.2. zakładanie nowych parków miejskich i urządzenie istniejących terenów zielonych;
- 5.3. tworzenie nowych terenów zielonych, skwerów i ciągów spacerowych dla rekreacji przydomowej;
- 5.4. tworzenie miasta przyjaznego dla ruchu pieszego – rozbudowa strefy pieszej w Śródmieściu, tworzenie ciągów spacerowych, bulwarów nadwodnych;
- 5.5. tworzenie w oparciu wewnątrzmięskie akweny wodne zaplecza dla sportu i rekreacji (plaże, mariny, przystanie, obiekty usługowe, gastronomiczne i hotelowe) w powiązaniu z układem europejskich wodnych dróg morskich i śródlądowych;
- 5.6. tworzenie miasta przyjaznego dla ruchu rowerowego – rozbudowa sieci ścieżek rowerowych w nawiązaniu do regionalnego układu dróg rowerowych;
- 5.7. rozwój inwestycji programu sportowego i rekreacji czynnej w mieście, w tym:
  - 5.7.1. budowa hali widowiskowo-sportowej,
  - 5.7.2. budowa aquaparku,
  - 5.7.3. odtworzenie systemu boisk osiedlowych,
  - 5.7.4. podnoszenie standardu boisk przyszkolnych,
  - 5.7.5. budowa lub remont przyszkolnych sal gimnastycznych, pływalni.
6. W celu podwyższenia jakości i komfortu pracy, realizowane będzie:
  - 6.1. tworzenie i lokalizacja nowych miejsc pracy, w tym zwłaszcza opartych na nowych technologiach;
  - 6.2. tworzenie nowych jakości przestrzeni miejskich przez budowanie obiektów architektonicznych o wysokiej jakości technicznej i artystycznej;
  - 6.3. skracanie czasu dojazdu do pracy poprzez racjonalizację struktur przestrzennych, rozbudowę i integrację systemu komunikacji zbiorowej oraz stosowanie priorytetów w ruchu dla komunikacji zbiorowej.
7. Celem realizacji idei „Miasta opartego na wiedzy” wdrażane będzie:
  - 7.1. tworzenie nowych obiektów i przestrzeni dla edukacji (sal dydaktycznych, laboratoriów, sal wykładowych itp.);
  - 7.2. poprawa istniejących warunków nauki, zdobywania wiedzy i umiejętności, w różnych dziedzinach specjalistycznych;
  - 7.3. tworzenie powiązań przestrzenno-funkcjonalnych pomiędzy placówkami nauki, a sektorem usługowym i przemysłowym;
  - 7.4. rozwój parków naukowo-technologicznych;
  - 7.5. rozwój interaktywnych form muzealnictwa i wystawiennictwa.
8. W okresie objętym projektem polityki przestrzennej wyeliminowane zostanie dopuszczanie rozwiązań tymczasowych w zagospodarowaniu przestrzeni publicznych, szczególnie w obszarach śródmiejskich. Dotyczy to zwłaszcza zabudowy o charakterze handlowym w pasach drogowych oraz lokalizacji nośników reklamowych.
9. Standardy urbanistyczne ustalane w dokumentach planistycznych obejmujących obszar całego miasta jako wytyczne do opracowania planów zagospodarowania przestrzennego, odnosić będą się przede wszystkim do:
  - 9.1. ochrony lokalnych wartości przyrodniczych;
  - 9.2. ochrony wartości kulturowych;
  - 9.3. wielkości programu usług publicznych;
  - 9.4. wielkości i dostępności terenów rekreacyjnych;
  - 9.5. struktury układu komunikacyjnego i parkowania pojazdów;

9.6. dostępności w obrębie projektowanych nowych i istniejących zespołów urbanistycznych do usług publicznych, takich jak przedszkola, place zabaw dla dzieci, szkoły podstawowe, gimnazja i obiekty służby zdrowia;

9.7. dostępności w obrębie dzielnicy do szkół średnich, leczenia specjalistycznego, obiektów sportu i rekreacji oraz obiektów kultury.

Standardy te wykażą, czy w przypadku braku wystarczających rezerw terenowych, miasto powinno zwiększać zasób gruntów dla realizacji inwestycji publicznych lub zadań własnych gminy.

## ROZDZIAŁ 5.

### Rozwój terenów nadwodnych

#### *Zasady transformacji obszarów poportowych i przemysłowych, z uwzględnieniem rozwoju funkcji ogólnomiejskich, sportu i turystyki*

1. Na terenach poportowych i przemysłowych będzie się tworzyć możliwości wykorzystania tych obszarów dla lokalizacji funkcji ogólnomiejskich.
2. Obszary nadwodne będą poszerzać inwestycyjną ofertę centrotwórczą miasta i staną się jego wizytówką.
3. Przeprowadzenie procesu transformacji terenów poportowych i przemysłowych na potrzeby ogólnomiejskie obejmie kompleksowy pakiet przekształceń obejmujący:
  - 3.1. ustalenie przebiegu śródlądowej drogi wodnej przez Szczecin;
  - 3.2. zmianę granic portu;
  - 3.3. remonty nabrzeży z dostosowaniem ich formy do nowych planowanych funkcji;
  - 3.4. proces dekontaminacji gruntów przemysłowych;
  - 3.5. modernizację sieciowej infrastruktury technicznej;
  - 3.6. budowę nowego układu komunikacyjnego wiążącego tereny Międzyodrza ze strukturą miejską.
4. Zapewnienie klasy żeglownej dla śródlądowych dróg wodnych zostanie zrealizowane przy stworzeniu dogodnych połączeń transportowych pomiędzy Lewobrzeżem i Prawobrzeżem.
5. W celu wdrożenia złożonego procesu transformacji terenów nadwodnych samorząd miasta będzie podejmować działania na rzecz przekształcania tych terenów we współpracy z innymi właścicielami oraz partnerami inwestycyjnymi. Wspólne działania będą opierać się na wizji docelowego zagospodarowania z uwzględnieniem konieczności etapowania realizacji.
6. Nadal będzie promowany i wspierany rozwój funkcji portowych, jednakże dostosowanych do nowoczesnych technik transportu z możliwością lokalizacji obiektów przemysłowych, nieuciążliwych dla środowiska, dla których znaczenie ma lokalizacja nadwodna. Obszary portowe i przemysłowe będą lokalizowane w sposób nie kolidujący z obszarami rekreacyjnymi i o charakterze ogólnomiejskim, a zwłaszcza mieszkaniowym.
7. W obszarze nadwodnym Szczecina promowana będzie lokalizacja marin, przystani wodnych i terminali promów pasażerskich oraz związanej z nimi infrastruktury i funkcji towarzyszących.

## ROZDZIAŁ 6.

### Przestrzeń komunikacyjna

#### *Kształtowanie przestrzeni miasta w aspekcie rozwoju systemu komunikacyjnego i transportowego*

1. Dla zapewnienia równomiernego rozwoju przestrzennego miasta zostanie usprawniony i unowocześniony system komunikacji zbiorowej, a w szczególności:
  - 1.1. budowa „szybkiego tramwaju” łączącego lewobrzeżną część Szczecina z częścią prawobrzeżną;
  - 1.2. skomunikowanie liniami tramwajowymi dużych osiedli mieszkaniowych z centrum miasta;
  - 1.3. rozwój wielu rodzajów transportu wewnętrznego: szynowego, autobusowego i wodnego;
  - 1.4. budowa parkingów strategicznych, umożliwiających realizację systemu Park + Ride.
2. Rozwojowi stref nadwodnych będzie towarzyszyć rozwój pasażerskiego transportu wodnego w obszarze miasta i wodnego ruchu turystycznego o charakterze rekreacyjnym, zaś w ramach realizacji polityki przestrzennej zapewnione zostaną tereny i inne warunki dla obsługi tego transportu.
3. W ramach realizacji polityki przestrzennej zostaną zapewnione warunki dla stworzenia w obszarze portu pasażerskiego terminalu promowego łączącego Szczecin ze Skandynawią i terminalu dla statków wycieczkowych.
4. Rozwijana będzie sieć dróg rowerowych na terenie miasta w powiązaniu z regionalną i międzynarodową siecią dróg rowerowych.
5. W zakresie rozwoju pasażerskiego transportu lotniczego dla metropolii szczecińskiej zapewnione zostaną warunki do rozbudowy międzynarodowego portu lotniczego w Goleniowie oraz zapewnione zostanie szybkie połączenie szynowe pomiędzy centrum Szczecina a portem lotniczym.
6. W oparciu o istniejącą tradycję i zasoby stworzone zostaną warunki dla rozwoju lokalnego transportu lotniczego o charakterze sportowym, sanitarnym i turystycznym.
7. W kształtowaniu systemu transportowego w mieście wyeliminowane zostaną uciążliwości transportu tranzytowego i nadmiernej koncentracji ruchu pojazdów w obszarze śródmiejskim.
8. W zakresie kształtowania systemu transportowego w obszarze metropolii szczecińskiej za priorytetowe uznaje się następujące zagadnienia:
  - 8.1. budowa zachodniej, zewnętrznej obwodnicy drogowo – kolejowej;
  - 8.2. budowa drogi ekspresowej S3 (docelowo autostrady A3) - radykalna poprawa obsługi tranzytu kołowego na kierunku południowym;
  - 8.3. budowa obwodnicy wschodniej w ciągu obecnej drogi S3;
  - 8.4. budowa wewnętrznej obwodnicy miejskiej;
  - 8.5. rozbudowa systemu komunikacji tramwajowej.
9. Za priorytetowe dla budowy zharmonizowanej struktury przestrzennej miasta w aspekcie rozwoju komunikacyjnego i transportowego ustala się następujące programy:
  - 9.1. modernizacja i rozbudowa dworca kolejowego, jako centrum wielofunkcyjnego i multimodalnego węzła komunikacyjnego (kolej, kolej podmiejska, szybki tramwaj, tramwaj wodny, autobus miejski, autobus podmiejski);
  - 9.2. rozwój komunikacji szynowej w mieście - nowe linie tramwajowe (Cukrowa, Taczaka, Prawobrzeże) zapewniające dostęp do dużych osiedli na obrzeżu miasta;

- 9.3. budowa szybkiego tramwaju na trasie Prawobrzeże - Śródmieście - Zachód;
- 9.4. rozwój systemu ścieżek rowerowych w ramach realizacji zadania „miasto przyjazne dla ruchu rowerowego”, (połączenia międzyosiedlowe i trasy turystyczno-rekreacyjne w systemie ponadlokalnym);
- 9.5. rozwój turystycznej komunikacji rzecznej (tramwaj wodny i połączenia turystyczne);
- 9.6. powstanie centrów logistycznych.

## ROZDZIAŁ 7.

### Gospodarka nieruchomościami

#### *Polityka gospodarowania zasobami nieruchomości i kształtowania za ich pośrednictwem polityki przestrzennej w mieście*

1. Polityka przestrzenna stanowi podstawę dla gospodarowania nieruchomościami publicznymi.
2. Zbywanie, nabywanie oraz prowadzenie procedur scaleń i podziałów nieruchomości przez prezydenta miasta stanowi realizację polityki przestrzennej, w ramach której:
  - 2.1. gmina będzie tworzyć rezerwy terenowe pod rozwój inwestycji celu publicznego oraz dla inwestycji komercyjnych;
  - 2.2. sprzedaż terenów inwestycyjnych lub ich wieloletnia dzierżawa będą następować po uchwaleniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
3. Dla terenów komunalnych przeznaczonych pod rozwój inwestycji celu publicznego i komercyjnych wykonane zostaną projekty koncepcyjne i propozycje inwestycyjne.
4. Zbywanie nieruchomości stanowiących tereny inwestycyjne poprzedzi dokonanie niezbędnych analiz oczekiwanych przez miasto zagospodarowania.
5. Gospodarka w zakresie tworzenia zasobów i zbywania nieruchomości komunalnych będzie obejmować w szczególności:
  - 5.1. tworzenie zasobu nieruchomości przeznaczonego dla ułatwienia realizacji ponadlokalnych i lokalnych przedsięwzięć celu publicznego, w szczególności z zakresu infrastruktury technicznej, komunikacji i rekreacji zbiorowej;
  - 5.2. tworzenie lub utrzymywanie zasobu nieruchomości komunalnych przeznaczonych do regulowania zobowiązań Gminy, a wynikających z wyznaczenia w planach miejscowych przedsięwzięć publicznych na nieruchomościach innych niż komunalne, oraz przejmowanych z mocy prawa na własność przez Gminę;
  - 5.3. tworzenie i utrzymanie zasobu gruntów na potrzeby rozwoju budownictwa mieszkaniowego komunalnego;
  - 5.4. tworzenie zasobu nieruchomości dochodowych, które docelowo pozostaną komunalne;
  - 5.5. tworzenie zasobu gruntów przeznaczonych na realizację inwestycji, a w szczególności dla inwestycji o oddziaływaniu ponadlokalnym tworzących nowe miejsca pracy;
  - 5.6. kształtowanie pożądanego społecznie programu usług poprzez stosowanie związanych z tym warunków i preferencji, w organizowanych przez Gminę przetargach na zbycie, oddawanie w użytkowanie wieczyste lub w dzierżawę nieruchomości, zmierzających do aktywizowania wybranych dziedzin przedsiębiorczości;
  - 5.7. wzbogacanie budżetu Gminy, poprzez poparte wcześniejszą analizą rynku zbywanie w drodze przetargów licytacyjnych atrakcyjnych i kompleksowo przygotowanych nieruchomości komunalnych;
  - 5.8. zapewnienie długofalowych i stałych dochodów do budżetu, poprzez zachowanie właściwej proporcji pomiędzy różnymi formami gospodarki nieruchomościami komunalnymi (sprzedaż na własność, użytkowanie wieczyste, długoletnie dzierżawy), oraz racjonalną politykę prywatyzacji zasobów mieszkaniowych;
  - 5.9. współpracę z sąsiednimi gminami dla realizacji spójnej polityki zbywania i udostępniania nieruchomości celem optymalnego zagospodarowania terenów przy granicy gmin;

- 5.10. współpracę z innymi właścicielami gruntów, zarówno publicznymi jak i prywatnymi, celem przygotowania oferty lokalizacji inwestycji o oddziaływaniu ponadlokalnym, wzmacniających obszar metropolitalny Szczecina jak również ukierunkowanych na zaspokojenie ważnych potrzeb społecznych;
- 5.11. współpracę z innymi instytucjami publicznymi gospodarującymi nieruchomościami, przede wszystkim w zakresie planowego i racjonalnego ich wykorzystania, w szczególności z instytucjami gospodarki morskiej.



## ROZDZIAŁ 8.

### Instrumenty realizacji polityki przestrzennej

1. Realizacja polityki przestrzennej zmierzająca do osiągnięcia celów rozwojowych obejmuje stosowanie bogatego asortymentu instrumentów pochodzących z różnych dziedzin i obszarów zarządzania miastem, m.in. zintegrowanego systemu informacji przestrzennej.
2. Instrumenty realizacji polityki przestrzennej tworzą strukturę systemową, na którą składają się:
  - 2.1. planowanie przestrzenne,
    - 2.1.1. studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
    - 2.1.2. miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego,
  - 2.2. decyzje administracyjne,
  - 2.3. akty stanowione na podstawie przepisów szczególnych,
  - 2.4. akty kierownictwa wewnętrznego stanowiące zarządzanie rozwojem miasta, jak:
    - 2.4.1. Lokalny Program Rewitalizacji,
    - 2.4.2. Wieloletnie Plany Inwestycyjne Gminy,
    - 2.4.3. Budżet Gminy,
    - 2.4.4. Programy sektorowe,
    - 2.4.5. Plan Rozwoju Lokalnego;
  - 2.5. gospodarowanie mieniem gminy,
  - 2.6. scalanie i zamiana gruntów,
  - 2.7. przetargi i konkursy urbanistyczno-architektoniczne,
  - 2.8. urbanistyka operacyjna:
    - 2.8.1. programy operacyjne,
    - 2.8.2. programy aktywizacji ekonomicznej,
    - 2.8.3. zorganizowana działalność inwestycyjna,
    - 2.8.4. programy gospodarowania gruntami rolnymi i leśnymi w obszarach ograniczonego użytkowania,
  - 2.9. ugody i negocjacje:
    - 2.9.1. porozumienia międzygminne,
    - 2.9.2. porozumienia samorządowo-rządowe,
    - 2.9.3. związki gmin,
    - 2.9.4. umowy z właścicielami i zarządcami terenów mieszkaniowych,
    - 2.9.5. umowy z inwestorami i deweloperami,
    - 2.9.6. umowy z właścicielami terenów i obiektów chronionych,
  - 2.10. marketing i promocja miasta.
3. Instrumentami polityki przestrzennego rozwoju miasta służącymi realizacji celów publicznych są inwestycje publiczne i inwestycje prestiżowe.
4. W zakresie integracji struktur przestrzennych rozwój i przekształcenia struktur sieciowych będą powiązane z rewaloryzacją obszarową, co będzie dotyczyć w szczególności:
  - 4.1. powiązania polityki i harmonogramu rozwoju komunikacji i transportu miejskiego z harmonogramem realizacji nowych zadań inwestycyjnych, rewaloryzacji i transformacji przestrzennej obszarów zainwestowania miejskiego;
  - 4.2. kształtowanie polityki zachowania i ochrony systemów powiązań ekologicznych z planowanymi inwestycjami strefowymi i przestrzeniami publicznymi o charakterze rekreacyjnym;
  - 4.3. zintegrowania potencjału inwestycyjnego w punktach węzłowych w mieście, mających zasadniczy wpływ na tworzenie wizerunku miasta, w szczególności

w obszarze Dworca Głównego, Bramy Portowej, Pl. Żołnierza Polskiego oraz obszarach wjazdowych do miasta.

5. Gospodarka zasobami nieruchomości komunalnych na zasadach określonych powyżej będzie w szczególności obejmować:
  - 5.1. planowanie tworzenia, zbywania i nabywania nieruchomości do zasobów nieruchomości w układzie rocznym oraz wieloletnim,
  - 5.2. tworzenie preferencji (podatki, opłaty, czynsz) dla władających nieruchomościami w przypadku przekształcenia sposobu ich zagospodarowania w pożądanym z punktu widzenia uzyskania ważnych celów społecznych i gospodarczych.

## **ROZDZIAŁ 9.**

### **Aspekty wdrażania polityki przestrzennej**

W horyzoncie czasowym niniejszej Polityki Przestrzennej Miasta Szczecina przyjmuje się przygotowanie i uchwalenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego miasta pokrywających 70% powierzchni miasta.

Harmonogram opracowania i uchwalania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będzie uwzględniał następujące priorytety:

1. ważny cel społeczny (rewitalizacja przestrzeni śródmiejskiej, działania na rzecz przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu, bezrobociu, bezdomności itd.);
2. istotny cel ekonomiczny dla miasta (realizacja budżetu miasta);
3. dźwigniowy charakter planowanej inwestycji (inwestycje generujące pozyskiwanie środków zewnętrznych i nowe inwestycje);
4. inwestycje o charakterze prestiżowym dla miasta, budujące jego tożsamość;
5. zagospodarowanie terenów przemysłowych i portowych oraz nieużytków.

## Zestawienie priorytetowych inwestycji dla rozwoju Szczecina

**Do najważniejszych inwestycji publicznych miasta, których realizacja w aktywny sposób przyczyni się do rozwoju miasta zaliczają się:**

- renowacja zespołu zabudowy śródmiejskiej,
- remont i przebudowa ulic w obszarze śródmieścia Szczecina,
- remont i przebudowa Dworca Głównego,
- realizacja pieszej strefy handlowej wokół pl. Zamenhofa,
- budowa szybkiego tramwaju łączącego Prawobrzeże z Lewobrzeżem,
- uruchomienie układu drogowego dla obsługi terenów Międzyodrza celem otwarcia tego obszaru dla nowych inwestycji, w tym budowa Mostu Dworcowego,
- budowa ul. Nowoprzestrzennej,
- zagospodarowanie terenów wokół jeziora Dąbie,
- lotnisko miejskie, sanitarno-sportowo-rekreacyjne,
- przebudowa ciągu ulic Granitowa- Batalionów Chłopskich,
- przebudowa ul. Walecznych –Pszenna,
- budowa obwodnicy zachodniej Szczecina (drogowej i kolejowej), ewentualnie wraz z przeprawą wysokowodną w Świętej,
- budowa drogi ekspresowej S3, docelowo autostrady A3,
- rozbudowa systemu kanalizacji i rozwiązanie gospodarki odpadami,
- budowa składowiska odkładania refulatu.

*(kolejność realizacji wg rankingu w oparciu o hierarchię ważności i pilności)*

**Do najistotniejszych inwestycji prestiżowych<sup>2</sup>, z których w okresie objętym horyzontem czasowym projektu Polityki Przestrzennej zostanie zrealizowane 3 do 5 z nich, zaliczają się:**

- hala widowiskowo-sportowa,
- centrum kongresowo-wystawiennicze,
- mariny i przystanie wodne w obszarze miasta,
- nowy gmach Filharmonii Szczecińskiej,
- nowy gmach Opery i Operetki Szczecińskiej,
- Muzeum Morza i Techniki Morskiej,
- Muzeum Sztuki Współczesnej,
- Muzeum Techniki,
- aquapark,
- stadion piłki nożnej,
- ogród botaniczny,

---

<sup>2</sup> Inwestycja prestiżowa – inwestycja podnosząca wartość miasta na skutek jej ponadlokalnego oddziaływania, lub wyjątkowości podkreślającej tożsamość miasta i wzmacniającej jego konkurencyjność w stosunku do innych ośrodków miejskich w zakresie jakości życia.