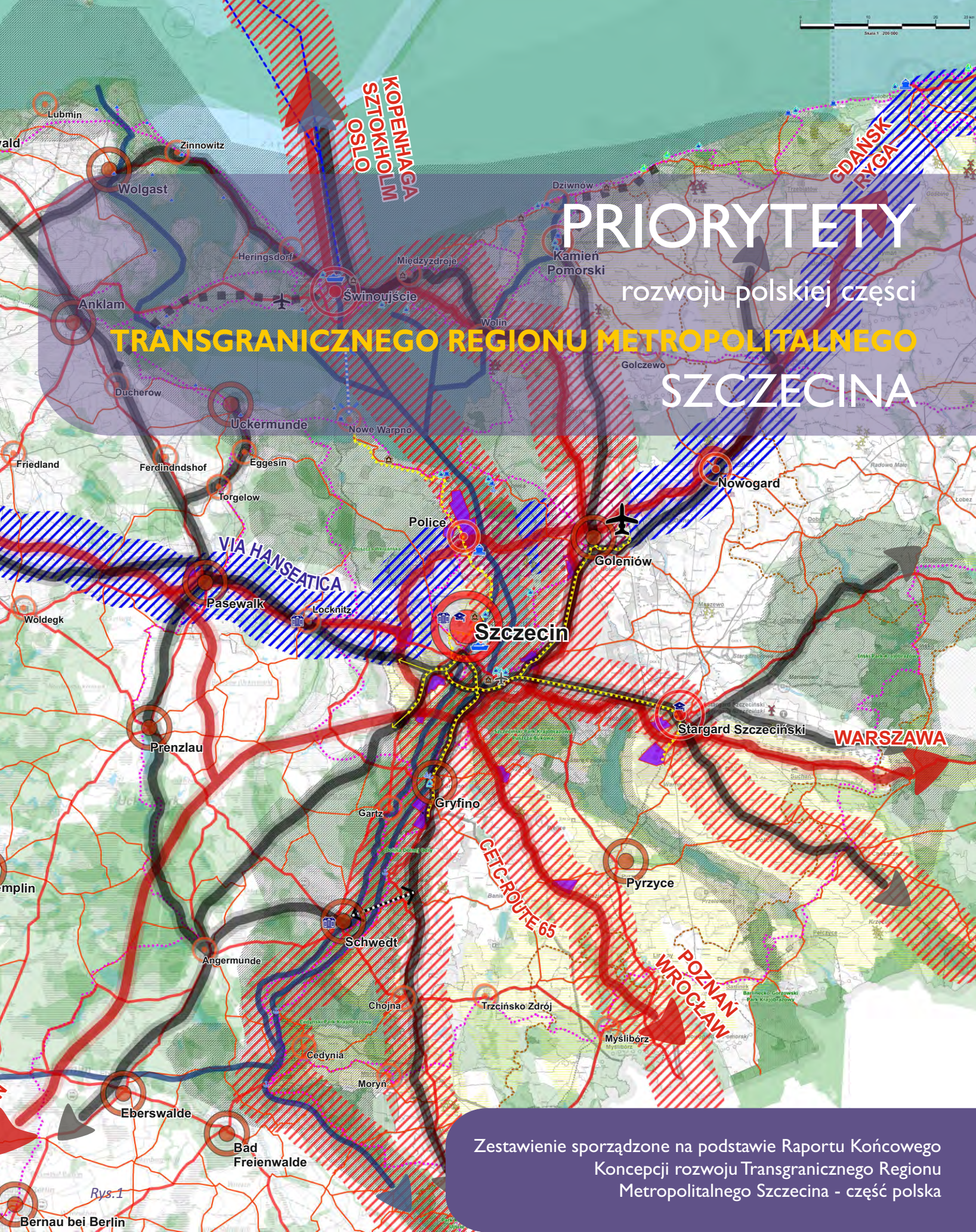




PRIORYTETY

rozwoju polskiej części

TRANSGRANICZNEGO REGIONU METROPOLITALNEGO

SZCZECINA

Zestawienie sporządzone na podstawie Raportu Końcowego
Koncepcji rozwoju Transgranicznego Regionu
Metropolitalnego Szczecina - część polska



Spis treści

Wstęp	3
1. Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina w przestrzeni europejskiej	4
2. Środowisko przyrodnicze	4
3. Ludność i sieć osadnicza	6
4. Infrastruktura transportowa	6
5. Infrastruktura techniczna	11
6. Gospodarka	12

Opracowanie wykonano w Regionalnym Biurze Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego pod kierunkiem Dyrektora Stanisława Dendewicza - przewodniczącego Wspólnego Komitetu „Koncepcji Rozwoju TRMSZ - część polska”.

Autorzy:

Zespół Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej WZ:

Michał Urbański, Mieczysław Jaszczyk, Natalia Korwin-Piotrowska, Małgorzata Oyarce-Yuzzelli, Magdalena Racinowska-Ratajska, Marek Wiśniewski, Marta Czerniejewska, Tomasz Jaksina, Anna Machowska-Naściuk, Jan Smutek, Lilli Wolny, Mirosław Izdebski, Leszek Jastrzębski, Dorota Nowoświecka

Członkowie Wspólnego Komitetu „Koncepcji Rozwoju TRMSZ - część polska”:

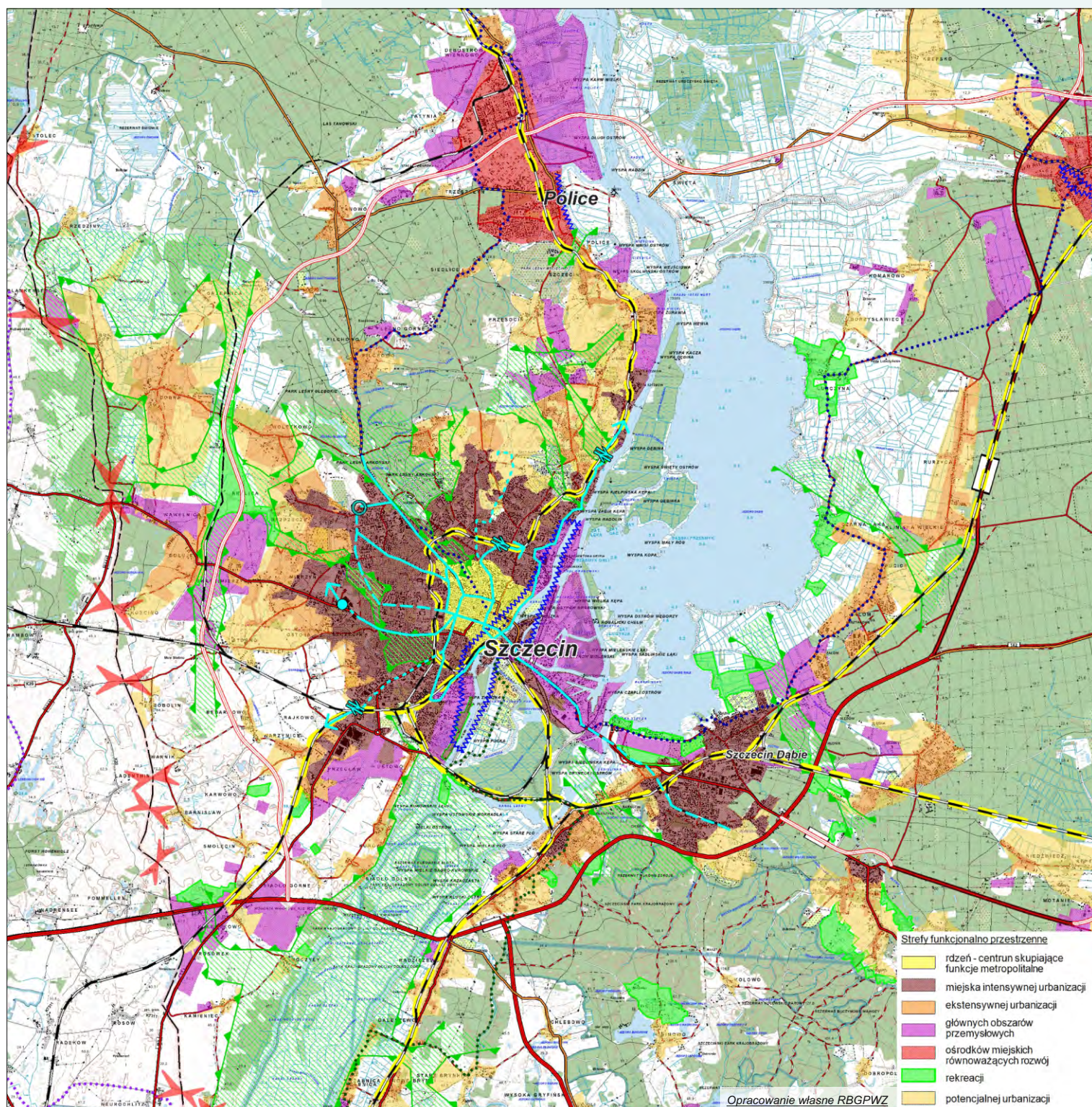
Urszula Berlińska, Krzysztof Czosnowski, Aleksandra Garboś, Krzysztof Michalski, Krzysztof Pilecki, Anna Szostak, Roman Walaszkowski

Współpraca:

dr Marek Tałasiewicz, Jacek Baraniecki, Paweł Bartnik, Zbigniew Stasiów

Wydawca: Województwo Zachodniopomorskie - RBGPWZ

Wydanie I, Nakład 500 egzemplarzy, ISBN: 978-83-931887-1-0



Rys. 2 Struktura funkcjonalno-przestrzenna Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

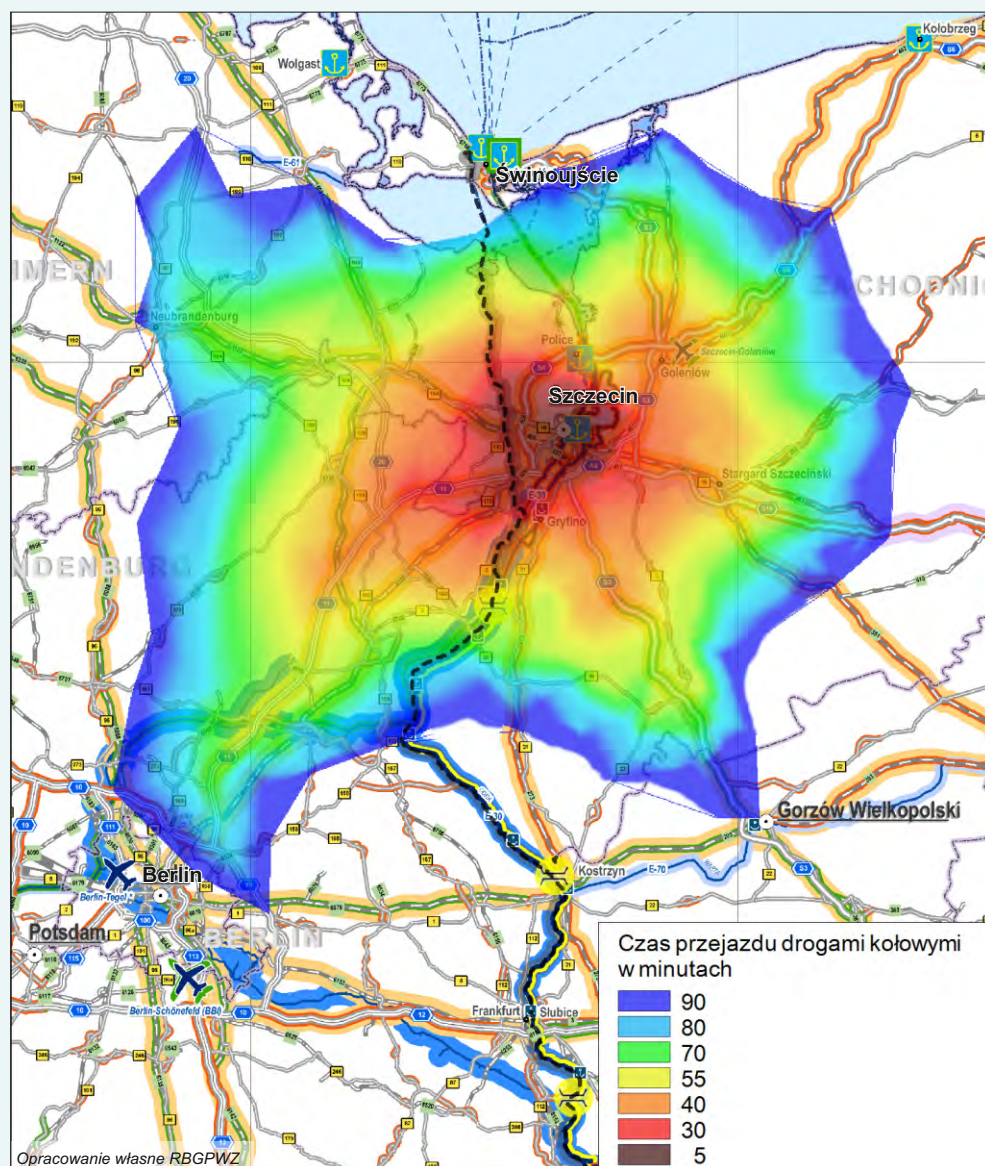
Wstep

„Priorytety rozwoju polskiej części Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina” (TRMSZ) są rezultatem działań podjętych w wyniku porozumienia w sprawie wspólnych prac nad „Koncepcją rozwoju transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina - część polska”, zawartego dnia 28 kwietnia 2010 roku pomiędzy: Województwem Zachodniopomorskim, Stowarzyszeniem Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, Gminą Miastem Świnoujście i Stowarzyszeniem Gmin Polskich Euroregionu Pomerania. W wyniku prac Wspólnego Komitetu powołanego przez Partnerów Porozumienia, sporządzono Raport Końcowy, w którym zawarte były niniejsze priorytety rozwoju.

Priorytety te zostały uzgodnione przez wszystkich sygnatariuszy porozumienia tj.:

1. Województwo Zachodniopomorskie - Uchwałą Nr 1359/11 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 31 sierpnia 2011r.
2. Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego - Pismem Przewodniczącego Zarządu Piotra Krzystka z dnia 21 czerwca 2011 r.
3. Gminę - Miasto Świnoujście - Pismem Prezydenta Miasta Janusza Żmurkiewicza z dnia 27 czerwca 2011r.
4. Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Pomerania - Pismem Dyrektora Biura Stowarzyszenia Pawła Bartnika z dnia 20 czerwca 2011 r.

Przyjęty dokument stanowi podstawę podjęcia dalszych prac, prowadzonych już wspólnie z partnerami niemieckimi, obejmujących cały polsko-niemiecki obszar Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina.



Rys. 3 Dostępność Szczecina drogami kołowymi.



Fot. 1 Widok na port w Szczecinie.



Fot. 2 Port w Szczecinie.



Fot. 3 Wały Chrobrego w Szczecinie.

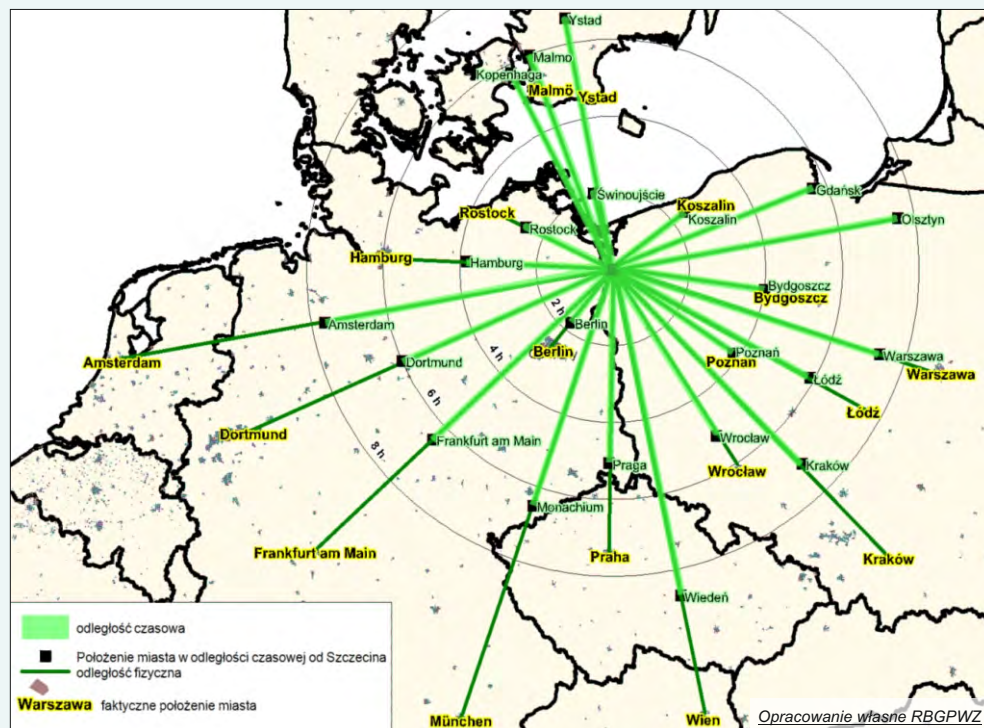


Fot. 4 Odra pod Szczecinem.

Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina w przestrzeni europejskiej

Priorytety:

1. Przejęcie przez Szczecin roli krajowego lidera w dziedzinie współpracy z północnymi Niemcami i Skandynawią.
2. Intensyfikacja współpracy z Berlinem i Hamburgiem.
3. Stworzenie warunków do rozwoju funkcji metropolitalnych Szczecina i regionu przez aktywną współpracę z miastami i regionami Skandynawii, zwłaszcza z metropolitalnym regionem Øresund.
4. Utworzenie Instytutu Północnego w Szczecinie.
5. Rozwój sieci współpracy miast bałtyckich.



Rys. 4 Odległość fizyczna i czasowa ze Szczecina do wybranych miast.

2 Środowisko przyrodnicze

Priorytety:

1. Zachowanie odmienności typów krajobrazów, ochrona krajobrazów na terenach silnej antropopresji, w szczególności doliny rzeki Odry, wybrzeży Bałtyku i Zalewu Szczecińskiego, w kompleksach leśnych.
2. Tworzenie warunków sprzyjających funkcjonowaniu korytarzy ekologicznych.
3. Dostosowanie rozwoju przestrzennego na obszarach rekreacyjno-wypoczynkowych strefy brzegowej Bałtyku, Zalewu Szczecińskiego do warunków i stanu środowiska przyrodniczego:
 - rozdzielanie przestrzeni między jednostkami osadniczymi przez wprowadzanie terenów zielonych,
 - niedopuszczenie do nadmiernej koncentracji struktur osadniczych,
 - prowadzenie monitoringu chłonności turystycznej poszczególnych ekosystemów,
 - rezerwowanie terenów na systemy parkingów strategicznych,
 - spowolnienie odpływu wód przez realizację programu małej retencji.
4. Zwiększanie retencji wód na obszarach zurbanizowanych przez:
 - ustanowienie zwiększania retencji, jako priorytetu projektowania systemów kanalizacji deszczowej,
 - wykorzystywanie zagłębień i oczek wodnych do retencji,
 - zwiększanie powierzchni biologicznie czynnej,
 - stosowanie tzw. „zielonych ulic”.
5. Odtworzenie i ochrona istniejących systemów wodno-błotnych w celu polepszenia stosunków wodnych.

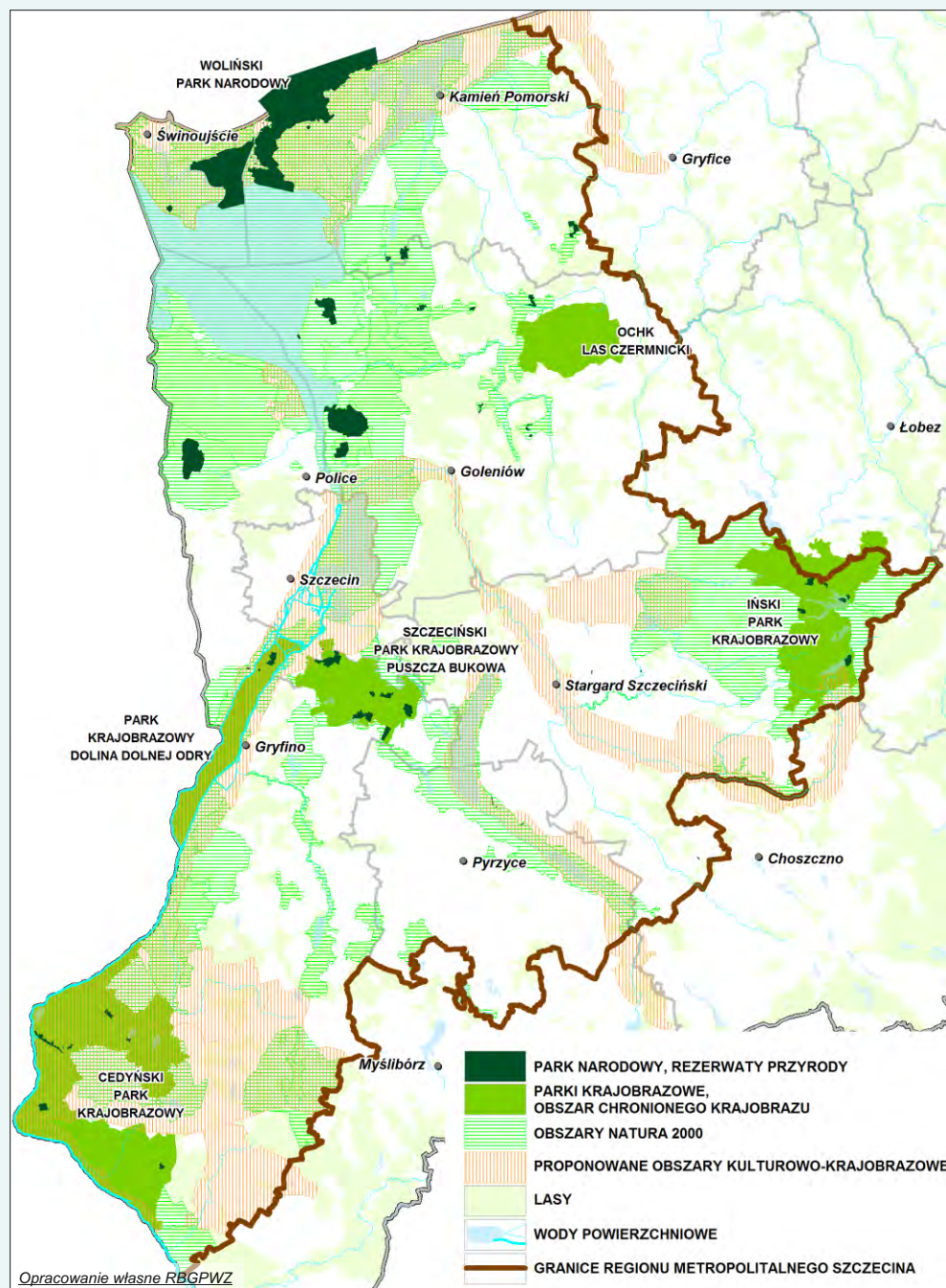


Fot. 5 Jastrząb.

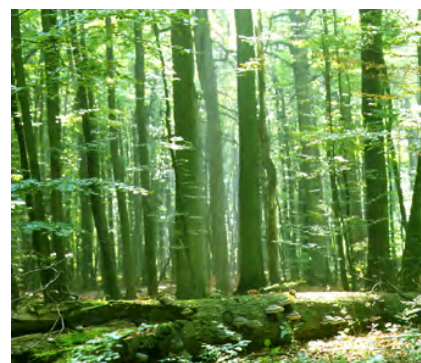
6. Ochrona jeziora Miedwie, jako głównego zbiornika wody pitnej, przed eutrofizacją, m.in. przez ograniczenie przekształcania trwałych użytków zielonych (łąk) w grunty orne.
7. Renaturyzacja dolin rzecznych w celu poprawy biologicznej jakości wód, odtworzenia bioróżnorodności (w tym populacji cennych gatunków ryb), odtworzenia drożności korytarzy ekologicznych i możliwości rozwoju turystyki.
8. Ochrona gleb wysokiej jakości przed nierolniczym wykorzystaniem, zwłaszcza w pasie Pobrzeża Bałtyckiego, na Równinie Pyrzyckiej, w okolicach Kołbaskowa, Dobrej Szczecińskiej, Cedyn i Mieszkowic.
9. Wprowadzenie zadrzewień śródpolnych, służące ochronie gleb przed erozją wietrzną poprawie stosunków mikroklimatycznych i biocenotycznych.
10. Zapewnienie nienaruszalności lasów ochronnych znajdujących się w granicach pasa technicznego brzegu morskiego poza przewidzianą lokalizacją zejść i zjazdów na plażę oraz zaplecza sanitarnego.
11. Rekultywacja i rewitalizacja obszarów poeksploatacyjnych.
12. Likwidacja i rekultywacja nielegalnych wyrobisk.
13. Prowadzenie monitoringu zmian zachodzących na obszarach chronionych z uwzględnieniem powiązań transgranicznych.
14. Ujednolicenie zasad gospodarowania i doprowadzenie do spójności przestrzennej form ochrony przyrody z przylegającymi obszarami po stronie niemieckiej.



Fot. 6 Żubry.



Rys. 5 Obszary chronione w polskiej części TRMSZ.



Fot. 7 Puszcza Bukowa.



Fot. 8 Kormorany w Świnoujściu.

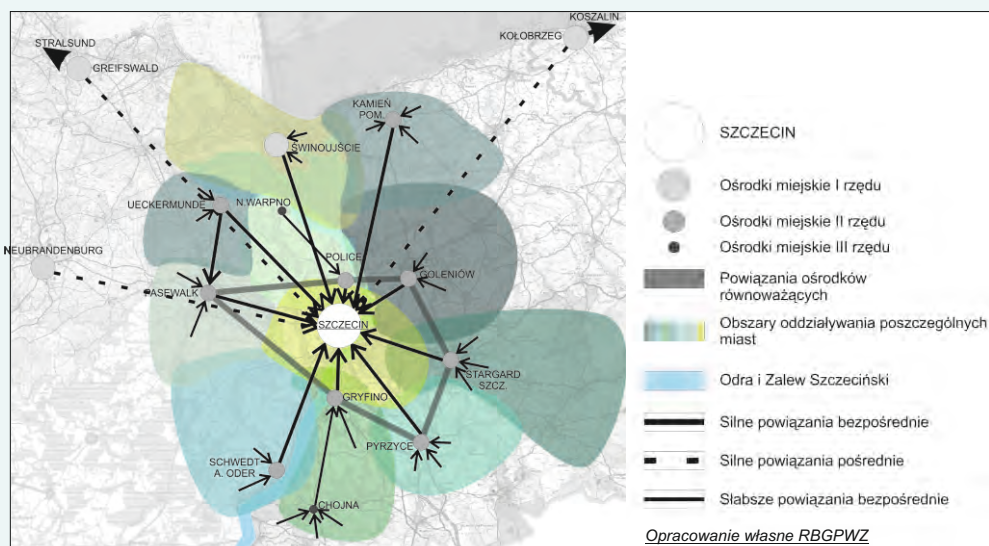
3 Ludność i sieć osadnicza



Fot. 9 Łasztownia w Szczecinie.

Priorytety:

1. Stworzenie warunków do rozwoju metropolii sieciowej (Szczecin i miast regionu metropolitalnego).
2. Poprawa dostępności do głównych miast poprzez budowę i modernizację dróg oraz organizację sprawnego transportu publicznego.
3. Wspieranie rozwoju policentrycznej struktury sieci osadniczej w regionie i w samym Szczecinie.
4. Kierowanie funkcji miejskich (mieszkaniowo - usługowych) do centrów miast.
5. Poprawa konkurencyjności centrów miast w stosunku do przedmieść jako miejsc życia:
 - rewitalizacja centrów miast i rozwój funkcji centrotwórczych w przestrzeniach nadwodnych,
 - organizacja wysokiej jakości przestrzeni publicznych w miastach i głównych ośrodkach wiejskich,
 - zapewnienie terenów rekreacji, poprawa estetyki przestrzeni publicznych,
 - zapewnienie obiektywnego i subiektywnego poczucia bezpieczeństwa,
 - kreowanie wnętrz urbanistycznych sprzyjających tworzeniu przestrzeni społecznych miejsc kontaktów, spotkań, wymiany,
 - tworzenie warunków zamieszkania dla różnych grup społecznych.
6. Tworzenie warunków do osiedlania się i integracji osób reprezentujących różne kultury i narodowości.



Rys. 6 Organizacja struktury sieci osadniczej TRMSZ.

4 Infrastruktura transportowa

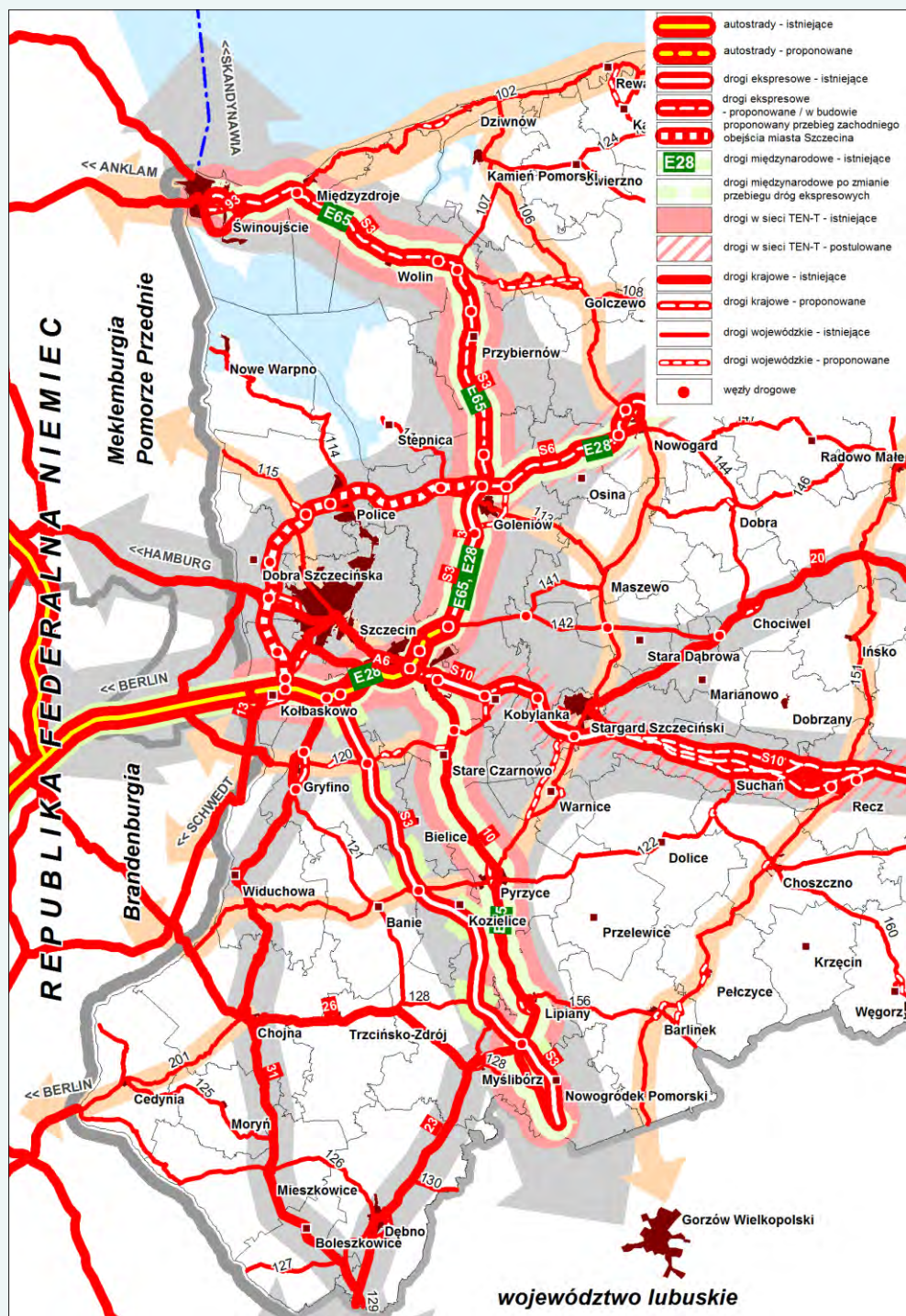
4.1. Transport drogowy

Priorytety:

1. Koordynacja (w tym także transgraniczna) modernizacji i budowy dróg wojewódzkich i powiatowych, a także wsparcie w podejmowaniu działań na rzecz rozwoju sieci dróg krajowych.
2. Wspólne działania w zakresie efektywności ekonomicznej i organizacji infrastruktury transportowej.
3. Przebudowa DK3 dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od węzła Rzęśnica do Świnoujścia.
4. Przebudowa DK6 docinek od węzła Kijewo do węzła Rzęśnica do parametrów klasy A z budową węzła Tczewska.



Foto. 10 Droga A6.



Rys. 7 Układ drogowy w obszarze TRMSZ - na podstawie rysunku z PZPWZ uchwalonego 19.10.2010r. (Uchwała Nr XLV/530/10).

- Przebudowa DK10 dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej.
- Budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina w klasie S.
- Przebudowa miejskiego odcinka drogi nr 10 do klasy G.
- Budowa obwodnic miejscowości w ciągu głównych dróg krajowych nr 13, nr 20, nr 26, nr 31.
- Budowa stałego połączenia drogowego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu.
- Modernizacja dróg wojewódzkich łączących południową część województwa i resztę kraju z pojezierzami i wybrzeżem Bałtyku nr 103, 106, 107, 109, 110, 151, 162, 165, 178, 205.
- Modernizacja dróg prowadzących do granicy z Niemcami na Odrze lub do węzłów drogi S3, nr 115, 120, 122, 124.
- Modernizacja dróg o podstawowym znaczeniu gospodarczym: 108, 113, 142, 152, 172.
- Przywrócenie lokalnych połączeń drogowych na granicy polsko - niemieckiej, na odcinku pomiędzy Nowym Warpniem a Gryfinem.



Fot. 11 Ulica Hangarowa w Szczecinie.



Fot. 12 Most Pionierów w Szczecinie.



Fot. 13 Goleniów - droga A3.

4.2. Infrastruktura kolejowa

Priorytety:

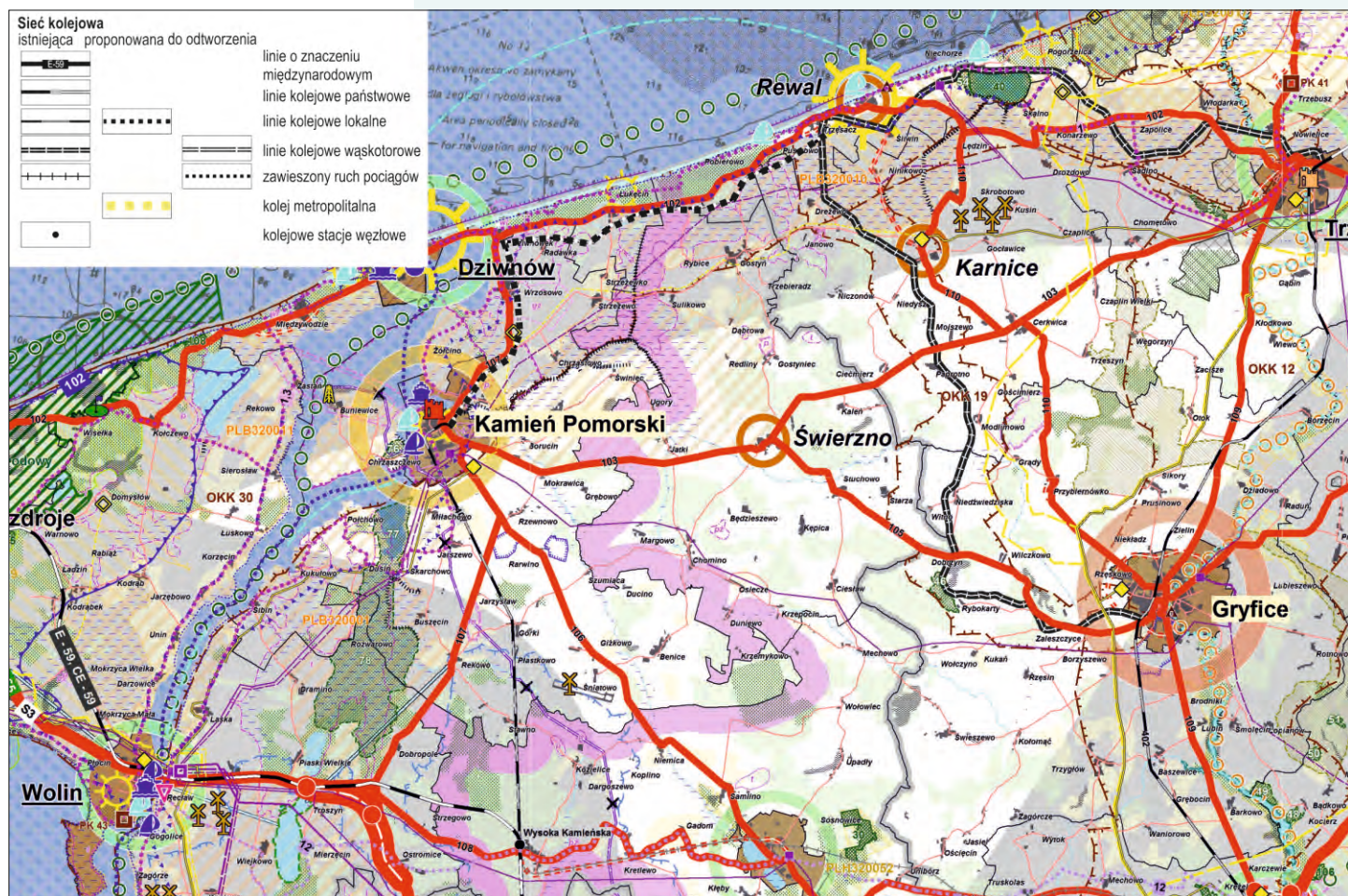
1. Modernizacja linii kolejowych w celu podniesienia ich prędkości eksploatacyjnych.
2. Modernizacja (budowa drugiego toru i elektryfikacja) linii kolejowej Szczecin - Berlin (na odcinku Passow - Szczecin) jako pierwszoplanowa inwestycja w połączeniach kolejowych regionu z Berlinem.
3. Zachowanie śladów nieczynnych linii kolejowych w celu ich przyszłego wykorzystania.
4. Modernizacja infrastruktury kolejowej prowadzącej do portów oraz w samych granicach portów.
5. Rozwijanie połączeń kolejowych Szczecina ze strefą nadmorską. W kolejowych połączeniach regionalnych należy przeanalizować przedłużenie linii kolejowej nr 407 (Wysoka Kamieńska - Kamień Pomorski) do Dziwnowa z możliwością dalszego przedłużenia wzdłuż wybrzeża do Rewala. Linia ta stanowiłaby najszybsze połączenie Szczecina z morzem, szczególnie istotne przy wyjazdach weekendowych, otwierałaby nowe możliwości dla połączeń dalekobieżnych, zwiększenia częstotliwości połączeń Kamienia Pomorskiego oraz odciążenia drogi wojewódzkiej nr 107 (jednej z najbardziej obciążonych ruchem samochodowym w województwie).
6. Realizacja szybkiej kolei metropolitalnej.
7. Realizacja inwestycji dalekobieżnej linii kolejowej łączącej Świnoujście z Berlinem przez Ducherow.
8. Analiza możliwości przeprowadzenia połączenia kolejowego Szczecin - Berlin przez Gryfino - Schwedt, z budową odcinka ze Schwedt do linii nr 273.



Fot. 14 Dworzec Szczecin Główny.



Fot. 15 Dworzec Szczecin Główny.

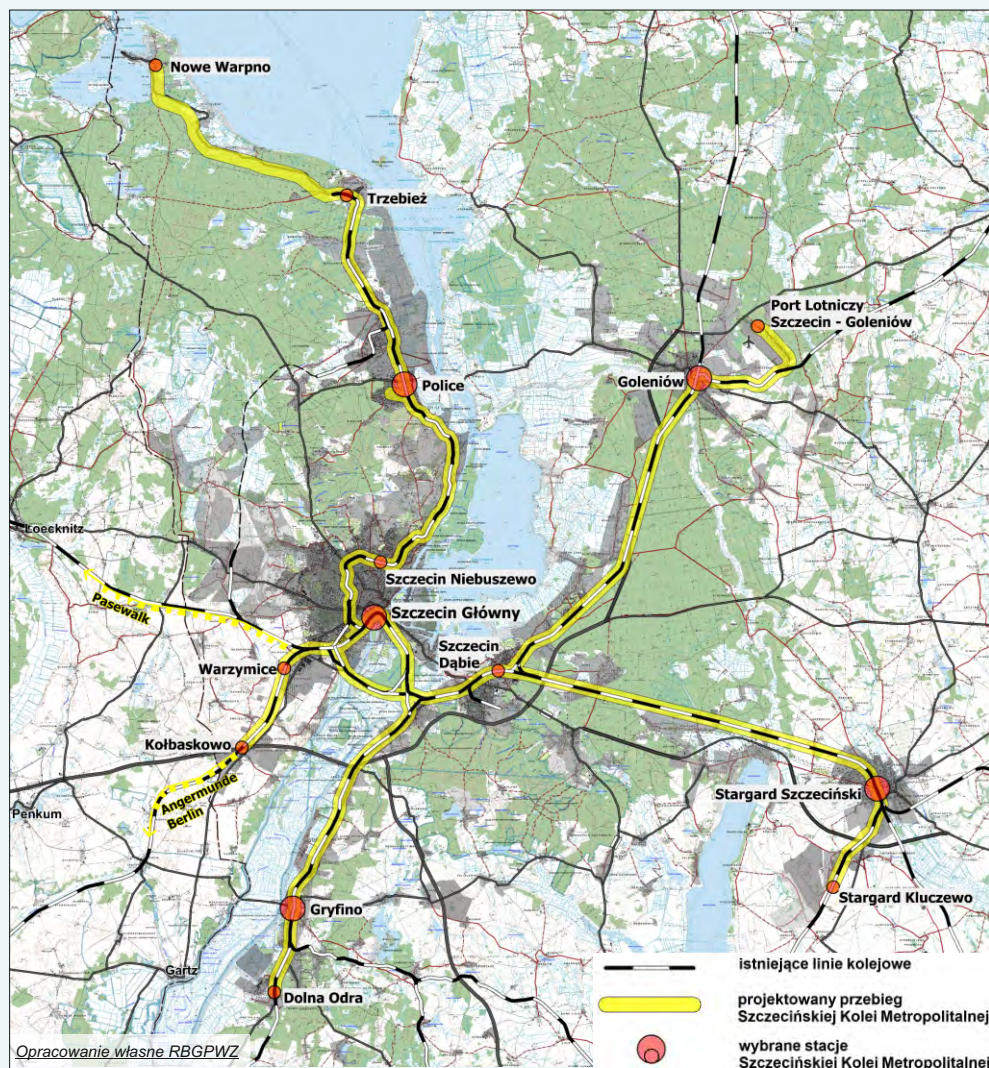


Rys. 8 Proponowane połączenia kolejowe w pasie nadmorskim - na podstawie rysunku z PZPWZ uchwalonego 19.10.2010r. (Uchwała Nr XLV/530/10).

4.3. Transport publiczny

Priorytety:

1. W celu zwiększenia udziału transportu publicznego w podróżach ogółem konieczne jest zwiększenie dostępności przestrzennej przystanków oraz skrócenie drogi przesiadki. Należy również zwiększyć częstotliwość połączeń w celu zniwelowania przewagi w swobodzie podróży, jaką daje samochód.
2. Rozwój połączeń szynowych (kolejowe i tramwajowe), które stworzą podstawowy system transportu publicznego, funkcjonujący niezależnie od sieci drogowej.
3. Konieczność stworzenia węzłów przesiadkowych oraz powstania sieci parkingów strategicznych (Park&Ride) należy zaproponować lokalizacje parkingów strategicznych na wlotach do Szczecina oraz przy stacjach kolejowych proponowanej Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.
4. Utworzenie zintegrowanych, wielofunkcyjnych centrów przesiadkowych dla Szczecina i Stargardu Szczecińskiego w oparciu o istniejące dworce główne PKP.
5. Należy podjąć działania w celu utworzenia zintegrowanego węzła przesiadkowego Szczecin Główny z dworcem morskim.
6. Wprowadzenie systemu wspólnego biletu obowiązującego w różnych środkach transportu w celu uproszczenia i większej elastyczności podróży transportem publicznym.
7. Przesunięcia planowanych węzłów końcowych tramwajów do głównych punktów docelowych, również poza granice miasta Szczecina, na obszary zurbanizowane przylegających gmin sąsiednich.
8. Podkreślanie rangi szybkiego i sprawnego transportu publicznego jako czynnika kreującego atrakcyjność inwestycyjną terenów położonych w pobliżu tego transportu. Ma to szczególne znaczenie dla rewitalizacji zaniedbanych terenów, gdzie sprawny transport publiczny powinien stać się narzędziem i impulsem tej rewitalizacji (jest to istotne zwłaszcza przy rewitalizacji północnych dzielnic nadodrzańskich Szczecina).



Rys. 9 Projektowana Szczecińska Kolej Metropolitalna.



Fot. 16 Autobus miejski w Szczecinie



Fot. 17 Projekt zintegrowanego węzła przesiadkowego w Stargardzie Szczecińskim (INGENO CONSULT BPK Sp. z o.o.).



Fot. 18 Dworzec szczeciński, 1900 - 1925. (źródło: sedina.pl)



Foto. 19 Budynek dworca Szczecin Główny.

9. Do czasu realizacji przeprawy stałej w Świnoujściu, stworzenie systemu preferencji dla przepływania się przez Świnę bez samochodu, poprzez budowę strategicznego parkingu na wyspie Wolin, w pobliżu przeprawy centrum oraz wprowadzenie zachęt i udogodnień (np. karta miejska dla osób pozostawiających samochód na Wolinie, która zastępowałaby bilety autobusowe i premiowała zniżkami na usługi miejskie).
10. Utworzenie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej; stworzenie szybkich połączeń szynowych w układzie:
 - Szczecin - Goleniów miasto - Port Lotniczy,
 - Szczecin - Stargard Szczeciński - Osiedle Pyrzyckie - Stargard Kluczewo,
 - Szczecin - Gryfino - Dolna Odra,
 - Szczecin - Police - Trzebież - przywrócenie połączenia pasażerskiego (w dalszej perspektywie do Nowego Warpna),
 - Szczecin - Kołbaskowo,
 - Szczecin - Dobra.
11. Przeprowadzenie analizy możliwości wprowadzenia tramwaju dwusystemowego - korzystającego z infrastruktury tramwajowej i kolejowej.

4.4. Transport wodny śródlądowy

Priorytety:

1. Modernizacja zabudowy hydrotechnicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW) na odcinku Szczecin - Hohensaaten w celu osiągnięcia parametrów eksploatacyjnych IV, a docelowo V klasy technicznej, zrównanie z parametrami niemieckiego odcinka Kanału Odra - Hawela.
2. Budowa portu rzeczno-głazowego w Szczecinie zintegrowanego z portem morskim.
3. Realizacja wynegocjowanego porozumienia międzyrządowego, które zakłada:
 - opracowanie wspólnej koncepcji utrzymania i modernizacji zabudowy hydrotechnicznej,
 - harmonogram likwidacji miejsc limitujących żeglugę,
 - przystosowanie trasy żeglugowej Schwedt - Zatoka Pomorska dla statków morsko-rzecznych,
 - wspólne pogłębienie toru głównego przez jezioro Dąbie w celu zwiększenia retencyjności akwenu (odbiór kry spływającej Odrą Wschodnią).



Fot. 20 Odra w Szczecinie.

4.5. Transport lotniczy

Priorytety:

1. Połączenie kolejowe z Portem Lotniczym Szczecin - Goleniów.
2. Poprawa dostępu, w tym skrócenie czasu dojazdu ze Szczecina do lotniska BBI w Berlinie, w pierwszej kolejności poprzez modernizację połączenia kolejowego.
3. Podniesienie standardu i zakresu usług lotniska Szczecin Dąbie do obsługi lotów biznesowych i dyspozycyjnych.
4. Połączenie drogowe (Zachodnie Obejście Szczecina) skracające dojazd z centrum Szczecina do lotniska o około ½ h.
5. Poprawa infrastruktury komunikacyjnej łączącej Świnoujście z Portem Lotniczym Heringsdorf.



Fot. 21,22 Port lotniczy Szczecin- Goleniów.



Fot. 22

5 Infrastruktura techniczna

5.1. Gospodarka odpadami

Priorytety:

1. Budowa zakładu termicznego unieszkodliwiania odpadów w Szczecinie zlokalizowanego w sposób dający możliwość dowozu odpadów także drogą wodną (Ostrów Grabowski) oraz umożliwiającego obsługę także innym gminom z obszaru TRMSZ. Należy w tym zakresie poszukiwać optymalnych rozwiązań pod względem ekonomicznym i minimalizujących uciążliwość spowodowaną transportem odpadów drogą lądową.
2. Przegląd i reorganizacja regionów gospodarowania odpadami w planie gospodarki odpadami województwa zachodniopomorskiego z kątem zwiększenia racjonalności ich zasięgów.
3. Opracowanie metropolitalnego systemu zbiórki i segregacji odpadów w powiązaniu z zachętami ekonomicznymi i programem edukacyjnym.
4. Rekultywacja nieczynnych składowisk odpadów.

5.2. Infrastruktura energetyczna

Priorytety:

1. Konieczność rozbudowy istniejących lub budowy nowych konwencjonalnych jednostek wytwórczych energii elektrycznej. Rozpatrywane są warianty lokalizacji elektrowni jądrowej w województwie jednym z nich jest proponowana lokalizacja w gm. Gryfino, w rejonie elektrowni Dolna Odra. Do rozważenia również lokalizacja elektrowni gazowych w Policach, Świnoujściu, Goleniowie i Stargardzie Szczecińskim).
2. W zakresie budowy nowych obiektów oraz rozbudowy istniejącej elektroenergetycznej infrastruktury sieciowej planowane są m.in. następujące działania inwestycyjne:
 - budowa linii przesyłowej 400 kV Krajnik - Baczyna (woj. lubuskie),
 - modernizacja stacji Krajnik i wprowadzenie do niej linii 400 kV Krajnik Vierraden w sposób zapewniający synchronizację fazową z siecią niemiecką,
 - budowa pierścienia 220 kV wokół aglomeracji szczecińskiej: linia Glinki-Reclaw, linia Krajnik-Pomorzany, linia Pomorzany - Glinki, budowa rozdzielni 220 kV w stacjach Pomorzany i Reclaw,
 - budowa, rozbudowa i modernizacja sieci dystrybucyjnej wysokiego napięcia, celem poprawy warunków zasilania odbiorców,
 - budowa, rozbudowa i modernizacja sieci elektroenergetycznych, umożliwiającą przyłączenia powstających zespołów elektrowni wiatrowych,
 - działania na rzecz stworzenia rozwiązań prawnych, umożliwiających skuteczną realizację infrastrukturalnych inwestycji liniowych o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym.
3. Budowa i rozbudowa sieci przesyłowych gazu oraz obiektów systemowych związanych z dywersyfikacją kierunków dostaw gazu do kraju:
 - budowa terminalu gazu skroplonego LNG w Świnoujściu,
 - budowa tłoczni gazu Goleniów,
 - budowa gazociągów Świnoujście - Szczecin - Lwówek,
 - budowa gazociągu Tanowo - Dobieszczyń (gm. Police, do granicy państwa) Börnicke,
 - budowa gazociągu Bernau - Szczecin (kierunek Police i Dolna Odra).
4. Budowa gazowej sieci dystrybucyjnej wysokiego i średniego ciśnienia (gazociągi i stacje gazowe) na obszarach deficytowych.
5. Rozwój energetyki wiatrowej w oparciu o wytyczne do planowania miejscowego zawarte w planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodnio-pomorskiego.
6. Rozwój małej energetyki lokalnej w oparciu o surowce endogeniczne, w skojarzeniu z energią odnawialną, jak: lokalne systemy ciepłownicze opalane biomasą (wierzba energetyczna, odpady z przemysłu drzewnego, spożywczego itp.), wykorzystywanie pomp ciepła i energii solarnej.
7. Zintegrowane działania związane z gospodarką odpadami i pozyskiwaniem energii śmieciowej.



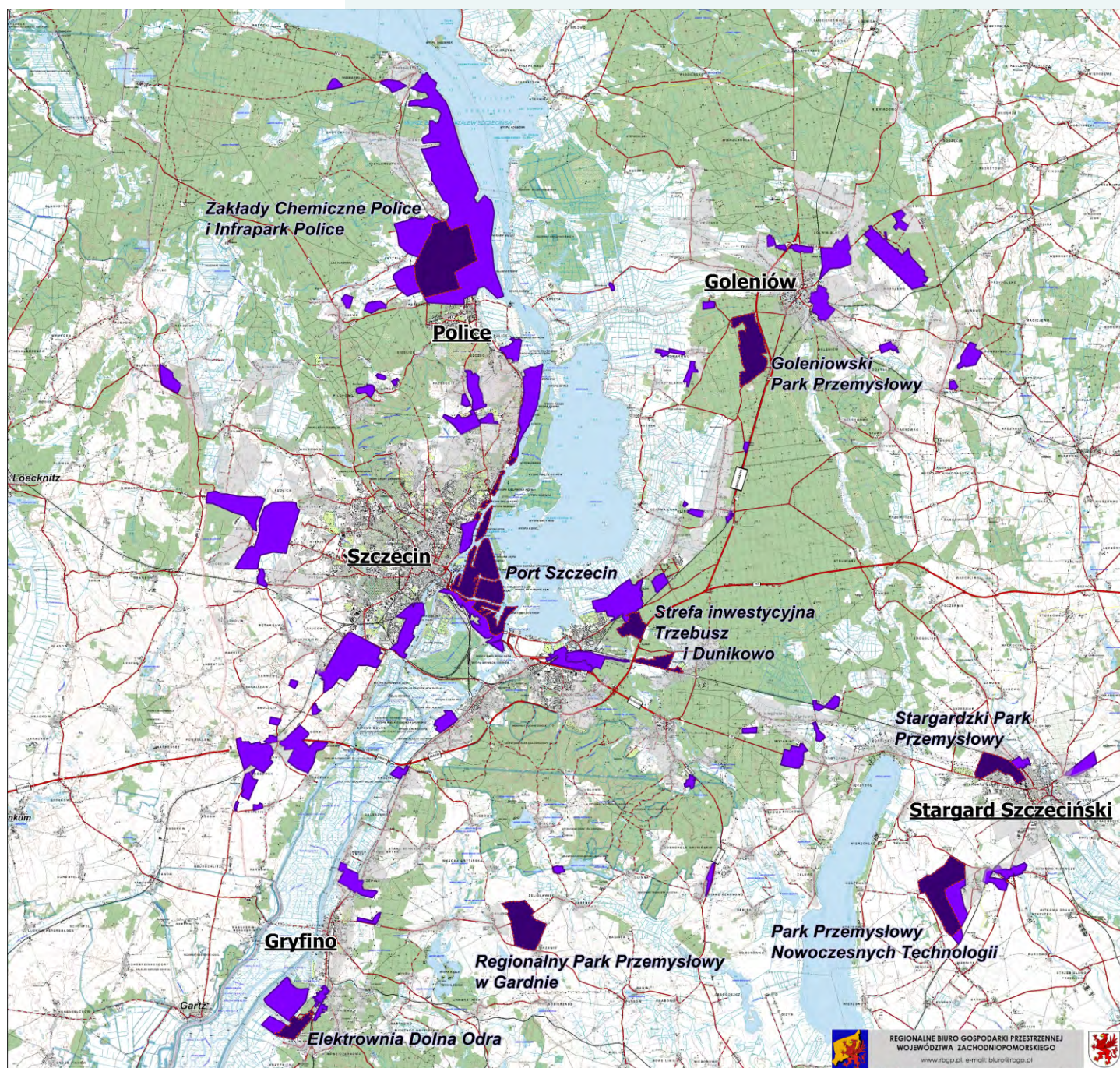
Fot. 23 Tereny przemysłowe - Szczecin Goław.



Fot. 24 Zakłady Chemiczne Police.



Fot. 25 Elektrownia Dolna Odra.



Rys. 10 Obszary koncentracji funkcji przemysłowo-usługowych.

6 Gospodarka

6.1. Przemysł

Priorytety:

1. Dalszy, skoordynowany rozwój stref aktywności gospodarczej (parki przemysłowe, specjalne strefy ekonomiczne, tereny inwestycyjne) na obszarze TRMSZ.
2. Wspieranie rozwoju klastrów i innych form współpracy sieciowej pomiędzy przedsiębiorstwami, szczególnie w dziedzinach uznanych za regionalną specjalizację oraz wykorzystujących osiągnięcia miejscowych placówek naukowych.



Fot. 26 Zakłady Chemiczne Police.

6.2. Gospodarka morska

Priorytety:

1. Rozbudowa potencjału gospodarki morskiej w oparciu o porty morskie w tym:
 - budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu,
 - modernizacja torów podejściowych do Świnoujścia w celu umożliwienia wplywania statków o zanurzeniu 14,5 - 15m,
 - modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin w celu umożliwienia obsługi przez Port Szczecin statków do klasy handymax włącznie; pogłębienie do głębokości 12,5m oraz poszerzenie i wyprofilowanie toru,
 - utworzenie w Szczecinie terminalu lub stanowiska do obsługi dużych statków pasażerskich, poprawa infrastruktury do obsługi pasażerskich statków śródlądowych i integracja z dworcem kolejowym,
 - restrukturyzacja portów i przystani rybackich w kierunku świadczenia usług turystycznych (zwłaszcza portów Zalewu Szczecińskiego),
 - poprawa dostępności od strony lądu do portów, rozbudowa i modernizacja suprastruktury portowej; rozwój funkcji przemysłowej, logistyczno-dystrybucyjnej i handlowej portów,
 - rozwój portu morskiego w Policach.
2. Stwarzanie preferencji dla lokalizacji produkcji stoczniowej w Szczecinie i Świnoujściu lub innej działalności gospodarczej związanej z gospodarką morską (oceanotechnika, eksploatacja zasobów morza).
3. Utrzymanie, wykorzystanie i zwiększanie potencjału kapitału ludzkiego związanego z branżą morską. Rozwój nauki, ośrodków badawczo rozwojowych i biur projektów związanych z gospodarką morską:
 - utrzymanie i wykorzystanie kadry projektowej b. Stoczni Szczecińskiej oraz kadry projektowej b. Morskiej Stoczni Jachtowej im. Leonida Teligi,
 - utworzenie Instytutu Północnego - jednostki badawczo-rozwojowej, zajmującej się gospodarką morską oraz badaniami skandynawskimi (w tym transferem innowacji),
 - rozwój nauki i powiązań z gospodarką w zakresie kierunków: górnictwo morskie, oceanotechnika i oceanografia, jachting.



Fot. 27 Morska Stocznia Remontowa w Świnoujściu.



Fot. 28 Nabrzeże portowe w Szczecinie.



Fot. 29 Stocznia Szczecin.

6.3. Turystyka

Priorytety:

1. Budowa marki turystycznej regionu.
2. Budowa i modernizacja portów, przystani oraz miejskich nabrzeży wchodzących w skład Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego i innych oraz wdrożenie działań o charakterze organizacyjnym i promocyjnym.
3. Organizacja cyklicznych imprez kulturalno-rozrywkowych o charakterze wizerunkowym.
4. Utworzenie transgranicznego klastra turystycznego.
5. Poprawa pozycji Szczecina na rynku rejsów morskich i śródlądowych statków pasażerskich.



Fot. 30 Zamek Książąt Pomorskich w Szczecinie.



Fot. 31 Centralny Ośrodek Żeglarstwa w Trzebieży.

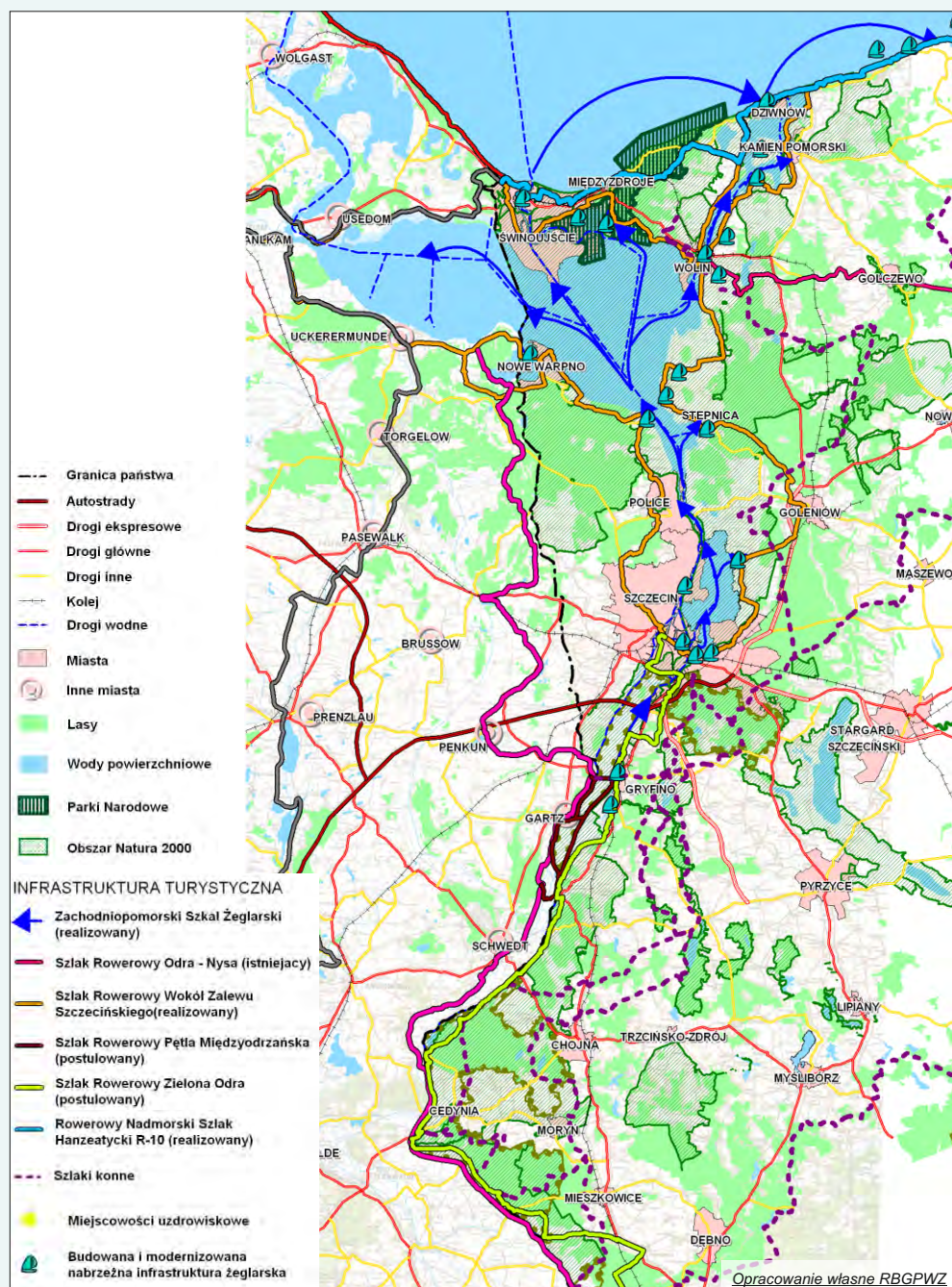


Fot. 32 Ścieżka rowerowa w Świnoujściu.



Fot. 33 Złot Żaglowców The Tall Ship Races 2007 w Szczecinie.

6. Wykształcenie centrów obsługi ruchu turystyki wodnej w Szczecinie, Świnoujściu, Stepnicy, Wolinie, Kamieniu Pomorskim, Trzebieży, Nowym Warpnie.
7. Rozwój infrastruktury służącej wydłużeniu sezonu turystycznego.
8. Udostępnienie Międzyodrza dla osób uprawiających turystykę kajakową (oznaczenie szlaku, miejsca biwakowe, udrożnienie wybranych kanałów i starorzeczy).
9. Kreowanie regionalnych produktów turystycznych.
10. Poprawa współpracy, w tym transgranicznej, w zakresie przygotowania i promowania produktów turystycznych, wdrażania wspólnych standardów i zasad współdziałania podmiotów gospodarczych.
11. Rozbudowa międzynarodowego rowerowego szlaku nadbałtyckiego R10 (Trasa Hanzeatycka).
12. Stworzenie Pętli Międzyodrzańskiej z przyłączeniem do drogi rowerowej Odra - Nysa na terenie Niemiec (Oder - Neiße - Radeweg).
13. Poprawienie standardów i usieciowienia spójności oznaczeń ścieżek i dróg rowerowych.
14. Rozbudowa szlaku rowerowego i infrastruktury turystycznej wokół Zalewu Szczecińskiego.
15. Rozwój funkcji uzdrowiskowej, w tym reaktywacja uzdrowiska w Trzcińsku - Zdrój.
16. Poprawa atrakcyjności i wizerunku miast poprzez systematyczną renowację ich zabudowy historycznej.



Rys. 11 Szlaki turystyczne na obszarze TRMSZ.

17. Uwzględnienie funkcji turystycznych w procesie rewitalizacji Łasztowni i wysp Śródrzeczna, np. budowa reprezentacyjnej przystani jachtowej, ścieżek rowerowych, przestrzeni rekreacyjnych.
18. Budowa w Szczecinie centrum kongresowego.
19. Udostępnianie na potrzeby mieszkańców i turystów obiektów infrastruktury miejskiej Szczecina, w tym ciągów podziemnych tuneli oraz zagospodarowanych terenów postoczniowych i poportowych.

6.4. Obszary inwestycyjne

Priority:

1. Przygotowanie wariantowych projektów rewitalizacji zaniedbanych terenów zainwestowanych, dla których poszukuje się nowego przeznaczenia i funkcji.
2. Preferencja dla inwestycji rewitalizacyjnych w centrach miast.
3. Budowa węzła autostrady A-6 Tczewska - poprawa dostępności do obszarów przemysłowych Trzebusz i Dunikowo w Szczecinie.
4. Uzbrojenie istniejących i planowanych terenów przemysłowych.



Rys. 12 Nowe tereny inwestycyjne w porcie w Szczecinie.



Fot. 34 Port i Trasa Zamkowa w Szczecinie.



Fot. 35 Stocznia Szczecińska.



Fot. 36 Budynki przy ul. Kolumba w Szczecinie.



WOJEWÓDZTWO
ZACHODNIOPOMORSKIE



STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO



MIASTO ŚWINOUJŚCIE



STOWARZYSZENIE GMIN POLSKICH
EUROREGION POMERANIA

STRUKTURA HIERARCHICZNA MIAST



GLÓWNE POWIĄZANIA



PRZYRODNICZE OBSZARY CHRONIONE



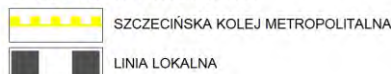
INFRASTRUKTURA ŚRÓDLĄDOWA I MORSKA



INFRASTRUKTURA LOTNICZA



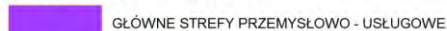
SIĘĆ KOLEJOWA - PROJEKTOWANA



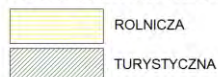
MOŻLIWE POŁĄCZENIA



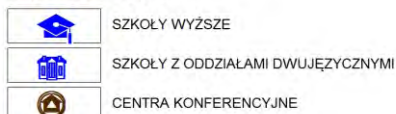
STREFY AKTYWNOŚCI EKONOMICZNEJ



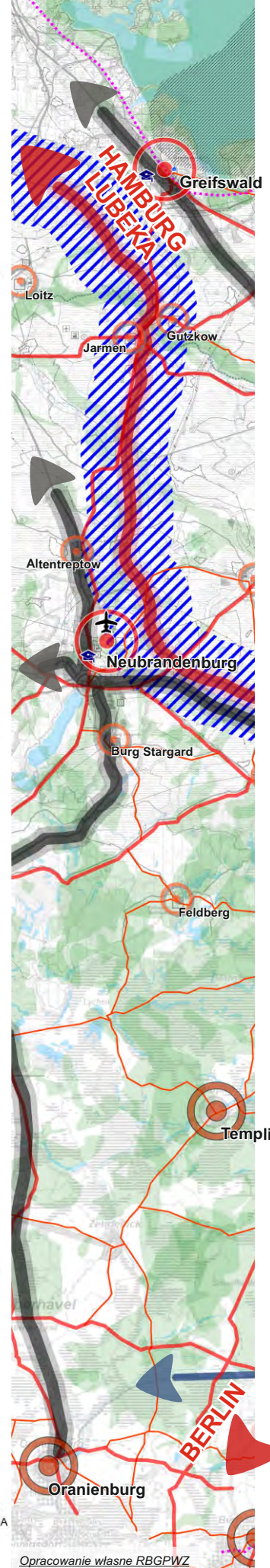
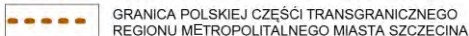
GLÓWNE STRUKTURY PRZESTRZENNE



SZKOLNICTWO I NAUKA



GRANICE



Opracowanie własne RBGPWZ



Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

Pl. Kilińskiego 3, 71-414 Szczecin, tel.: +48 91 43 24 960. fax: +48 91 43 24 962, e-mail: biuro@rbgp.pl
www.rbgp.pl