STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO

Załącznik nr 2 do Uchwały nr 3/I/2022
Walnego Zebrania Stowarzyszenia Szczecińskiego
Obszaru Metropolitalnego z dnia 17 maja. 2022 r.
(Tekst jednolity Strategii ZIT SOM,
zawierająca teksty jednolite załącznika nr 13.2, 13.3, 13.4, 13.6 oraz 13.8. – aktualizowanych
w dniu 17 maja 2022 r.)

STRATEGIA
ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

WERSJA (3.0)

Z DNIA

17 maja 2022 r.

Szczecin

Dokument przygotowany przez:

Prozped Consulting Piotr Rozpędek
ul. Maksyma Gorkiego 28/6, 70-390 Szczecin
tel.: 91 829 34 59, 91 829 43 34; fax.: 91 829 34 59
e-mail: poczta@prozped.eu
www.prozped.eu

Osoby biorące udział w opracowaniu dokumentu:

- Województwo Zachodniopomorskie – Przemysław Włosek
- Miasto Szczecin – Piotr Krzystek
- Powiat Policki – Andrzej Bednarek
- Gmina Dobra Szczecińska – Teresa Dera
- Gmina Goleniów – Tomasz Banach
- Gmina Gryfino – Mieczysław Sawaryn
- Gmina Kobylanka – Mirosław Przysiwek, Julita Pilecka
- Gmina Kołbaskowo – Małgorzata Schwarz
- Gmina Nowe Warpno – Władysław Kiraga, Jarosław Burba
- Gmina Police – Władysław Diakun
- Gmina Stare Czarnowo – Marzena Grzywińska
- Miasto Stargard – Sławomir Pajor, Rafał Zając
- Gmina Stargard – Kazimierz Szarżanowicz, Jerzy Makowski
- Gmina Stepnica – Andrzej Wyganowski
- Miasto Świnoujście – Janusz Żmurkiewicz
- Biuro SSOM – Roman Walaszkowski, Magdalena Maik

SPIS TREŚCI

I. Wstęp ... 12
II. Uwarunkowania prawne ... 16
III. Delimitacja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, miejsce w przestrzeni krajowej i europejskiej ... 18
IV. Zgodność Strategii ZIT SOM z unijnymi, krajowymi i regionalnymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi ... 23
V. Diagnoza stanu ... 32
5.1. Uwarunkowania przestrzenne ... 32
5.2 Uwarunkowania społeczne ... 93
5.3 Uwarunkowania gospodarcze (w tym potencjał inwestycyjny) ... 113
5.4 Analiza SWOT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego ... 133
VI. Wymiar terytorialny wsparcia ... 148
VII. Wymiar strategiczny ZIT SOM ... 156
7.1. Wizja i cele strategiczne ... 156
7.2. Priorytety i działania ... 176
VIII. System, kryteria i tryb wyboru projektów ... 253
8.1. Tryb pozakonkursowy ... 255
8.2. Tryb konkursowy ... 267
IX. Opis prac nad dokumentem oraz przeprowadzonych konsultacji społecznych ... 275
X. Ocena oddziaływania na środowisko Strategii ZIT SOM ... 277
XI. Plan finansowy ... 281
XII. System wdrażania ZIT SOM ... 287
12.1. Struktura organizacyjna instytucjonalnego systemu wdrażania ZIT SOM ... 289
12.2. Podstawowe procedury zarządzania ZIT SOM ... 295
12.3. Ewaluacja Strategii ZIT ... 300
XIII. Załączniki ... 301
13.1. Zgodność Strategii ZIT SOM z unijnymi, krajowymi i regionalnymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi ... 301
13.2. Wstępna lista projektów strategicznych do realizacji w ramach ZIT RPO WZ ... 301
13.3. Wstępna lista strategicznych projektów komplementarnych do realizacji z udziałem środków KPO ... 301
13.4. Zestawienia graficzne – mapy inwestycji priorytetowych ... 301
13.5. Lista proponowanych do realizacji przedsięwzięć objętych Kontraktem Terytorialnym dla Województwa Zachodniopomorskiego ... 301

13.6. Wstępna lista wskaźników produktu, rezultatu bezpośredniego i rezultatu strategicznego Strategii ZIT SOM powiązanych z realizacją RPO WZ 301

13.7. Raport z przygotowania Strategii ZIT SOM oraz procedury konsultacji społecznych 301

13.8. Koncepcja rozwoju transportu publicznego na obszarze objętym ZIT SOM..... 301

SPIS RYSUNKÓW

Rys. 1 Miejski obszar funkcjonalny Szczecina. 18
Rys. 2 Szczeciński Obszar Metropolitalny. 18
Rys. 3 Wstępnie wyznaczony zasięg transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina. 22
Rys. 4 Struktura funkcjonalno-przestrzenna Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. 34
Rys. 5 Zasięg obszarów kryzysowych w mieszkalnictwie w Gminie Miasto Szczecin. 38
Rys. 6 Zasięg obszarów kryzysowych poprzemysłowych i powojskowych w Gminie Miasto Szczecin. 39
Rys. 7 Zasięg obszarów kryzysowych w Gminie Miasto Świnoujście w ujęciu LPR z 2006 roku. 41
Rys. 8 Zasięg obszaru zdegradowanego w zakresie mieszkalnictwa w Gminie Miasto Stargard. 43
Rys. 9 Zasięg obszaru zdegradowanego poprzemysłowego i powojskowego w Gminie Miasto Stargard. 45
Rys. 10 Zasięg obszarów zdegradowanych w zakresie mieszkalnictwa w Policach. 46
Rys. 11 Linie kolejowe w zarządzie PKP PLK S.A. 66
Rys. 12. Planowany przebieg Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. 68
Rys. 13 Natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich w SOM, dane za rok 2010. 69
Rys. 14 Liczba osób podróżująca samochodami osobowymi drogami wojewódzkimi i krajowymi pomiędzy powiatami. 70
Rys. 15. Prognozowane natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich w SOM do 2020 roku. 71
Rys. 16 Prawnie chronione obszary przyrody oraz obszary sieci Natura 2000 na terenie SOM. 82
Rys. 17 Plan rozwoju sieci przesyłowej do 2025 r. Polskich Sieci Elektroenergetycznych S.A. 84
Rys. 18 Prognoza ludności SOM do 2035 roku. 97
Rys. 19 Udział wyjeżdżających do pracy ze Szczecina w liczbie zatrudnionych w gminie zamieszkania w 2011 r. (w skali województwa zachodniopomorskiego). 115
Rys. 20 Gminy na obszarach, których powstaną potencjalne tereny inwestycyjne. 150
Rys. 21 Gminy objęte interwencją w zakresie niskoemisyjnego publicznego transportu miejskiego i niezmotoryzowanego. 150
Rys. 22 Gminy objęte interwencją w zakresie gospodarki niskoemisyjnej przeciwdziałającej zmianom klimatycznym. 151
Rys. 23 Gminy objęte interwencją w zakresie głębokiej modernizacji energetycznej budynków. 151
Rys. 24 Jednostki samorządu terytorialnego objęte interwencją w zakresie poprawy dostępności transportowej. 152
Rys. 25 Jednostki samorządu terytorialnego objęte interwencją w zakresie poprawy jakości kształcenia. 152
Rys. 26 Schemat struktury Strategii ZIT SOM. 158
Rys. 27 Relacje podmiotów uczestniczących we wdrażaniu Strategii ZIT na tle struktury organizacyjnej SSOM. 288
Rys. 28 Proponowana struktura organizacyjna Biura SSOM pod kątem obsługi zadań Związku ZIT. 293

SPIS TABEL

Tab. 1 Sieć osadnicza SOM. 33
Tab. 2 Zestawienie danych dot. dostępności transportu publicznego na terenie gmin SOM. 64
Tab. 3 Liczba podróżnych korzystających z komunikacji miejskiej w miastach SOM. 64
Tab. 4 Liczba podróżnych korzystających z przewozów kolejowych w wybranych relacjach w SOM. 65
Tab. 5 Ścieżki rowerowe SOM. 72
Tab. 6 Liczba pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym w portach SOM. 75
Tab. 7 Cele operacyjne ujęte w Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego na obszarze SOM na lata 2014-2020. 78
Tab. 8 Zadania wskazane dla konkretnych celów operacyjnych ujęte w Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego na obszarze SOM na lata 2014-2020. 79
Tab. 9 Odsetek ludności korzystająca z sieci gazowej w gminach SOM. 86
Tab. 10 Odsetek ludności korzystająca z sieci wodociągowej i kanalizacyjnej w gminach SOM. 89
Tab. 11 Gospodarka odpadami w gminach SOM. 91
Tab. 12 Potencjał demograficzny SOM. 93
Tab. 13 Wybrane dane i wskaźniki dotyczące edukacji na terenie SOM. 99
Tab. 14 Placówki szkolne na terenie SOM w roku szkolnym 2013/2014. 100
Tab. 15 Liczba kierunków kształcenia (według klucza przejścia z zawodu) w szkołach ponadgimnazjalnych (szkołach zawodowych, technikach oraz szkołach policealnych) (bez szkół specjalnych) w SOM według stanu na 31.12.2013 roku. 102
Tab. 16 Średnie wyniki egzaminów w gimnazjach w 2013 roku 104
Tab. 17 Średnie wyniki egzaminów maturalnych na poziomie podstawowym w 2013 roku 104
Tab. 18 Grupy zawodów, w których panowało będzie zapotrzebowanie za 3-5 lat (kody 2-cyfrowe). 106
Tab. 19 Zasoby mieszkaniowe w gminach SOM. 110
Tab. 20 Mieszkańcy SOM korzystający ze środowiskowej pomocy społecznej. 112
Tab. 21 Migracje dzienne pracowników wewnątrz SOM. 113
Tab. 22 Przyjazdy dzienne pracowników wybranych gmin SOM do Szczecina. 114
Tab. 23 Rynek pracy w SOM. 117
Tab. 24 Podmioty gospodarki narodowej w SOM wpisane do rejestru REGON. 119
Tab. 25 Podmioty gospodarki narodowej w SOM wpisane do rejestru REGON według sekcji PKD 2007 – udział poszczególnych sekcji w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych działających na terenie gminy. 122
Tab. 26 Potencjalna atrakcyjność inwestycyjna gmin SOM. 128
Tab. 27 Turystyka na terenie SOM. 132
Tab. 28 Analiza SWOT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w sferze przestrzennej. 139
Tab. 29 Analiza SWOT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w sferze gospodarczej. 142
Tab. 30 Analiza SWOT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w sferze społecznej. 144
Tab. 31 Siatka przyjętych celów strategicznych, priorytetów i działań w ramach Strategii ZIT SOM. 163
Tab. 32 Schemat: Problemy, działania i zakładane efekty Strategii ZIT. 166
Tab. 33 Matryca logiczna Strategii ZIT SOM (problemy i potencjały). 169
Tab. 34 Wskaźniki strategiczne dla celu strategicznego nr 1 Strategii ZIT SOM. 171
Tab. 35 Wskaźniki strategiczne dla celu strategicznego nr 2 Strategii ZIT SOM. 173
Tab. 36 Wskaźniki strategiczne dla celu strategicznego nr 3 Strategii ZIT SOM. 175

Tab. 37 Matryca logiczna strategii inwestycyjnej Strategii ZIT SOM oraz korespondujących osi priorytetowych/działań ZIT wojewódzkiego w ramach RPO WZ. 176
Tab. 38 Schemat Działania 1.1.1 Strategii ZIT SOM. 182
Tab. 39 Schemat Działania 1.1.2 Strategii ZIT SOM. 187
Tab. 40 Rozwiązania operacyjne dla Działania 1.1.4 Strategii ZIT SOM. 193
Tab. 41 Lista projektów drogowych realizujących cele Działania 1.2.1 Strategii ZIT SOM..... 195
Tab. 42 Lista projektów morskich realizujących cele Działania 1.2.1 Strategii ZIT SOM. 196
Tab. 43 Lista projektów morskich realizujących cele Działania 1.2.2 Strategii ZIT SOM. 198
Tab. 44 Lista projektów śródlądowych realizujących cele Działania 1.2.2 Strategii ZIT SOM. ... 198
Tab. 45 Lista projektów kolejowych o znaczeniu krajowym realizujących cele Działania 1.2.3 Strategii ZIT SOM. 200
Tab. 46 Schemat Działania 1.3.1 Strategii ZIT SOM. 205
Tab. 47 Schemat Działania 1.3.2 Strategii ZIT SOM. 210
Tab. 48 Schemat Działania 2.2.1 Strategii ZIT SOM. 220
Tab. 49 Schemat Działania 2.3.1 Strategii ZIT SOM. 223
Tab. 50 Schemat Działania 2.4.1 Strategii ZIT SOM. 229
Tab. 51 Schemat Działania 2.4.3 Strategii ZIT SOM. 234
Tab. 52 Schemat Działania 3.2.2 Strategii ZIT SOM. 252
Tab. 53 Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 7b, priorytet 1.1, działanie 1.1.1. 259
Tab. 54 Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 4e/ PI 4v, priorytet 1.1, działanie 1.1.2. 261
Tab. 55 Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 4e, priorytet 1.1, działanie 1.1.4. 262
Tab. 56 Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 4e/ PI 4v, priorytet 1.3, działanie 1.3.2. 263
Tab. 57 Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 3a, priorytet 2.2, działanie 2.2.1 265
Tab. 58 Proponowane kryteria oceny zgodności ze Strategią ZIT, dokonywanej przez Instytucję Pośredniczącą ZIT dla projektów konkursowych w ramach PI 3c, priorytet 2.3, działanie 2.3.1. 269
Tab. 59 Proponowane kryteria oceny zgodności ze Strategią ZIT, dokonywanej przez Instytucję Pośredniczącą ZIT dla projektów konkursowych w ramach PI 4c, priorytet 1.3, działanie 1.3.1. 270
Tab. 60 Proponowane kryteria oceny zgodności ze Strategią ZIT, dokonywanej przez Instytucję Pośredniczącą ZIT dla projektów konkursowych w ramach PI 4c/ PI 4iii priorytet 3.2, działanie 3.2.2. 271
Tab. 61 Proponowane kryteria oceny zgodności ze Strategią ZIT, dokonywanej przez Instytucję Pośredniczącą ZIT dla projektów konkursowych w ramach PI 10i, priorytet 2.4, działanie 2.4.1. 272
Tab. 62 Proponowane kryteria oceny zgodności ze Strategią ZIT, dokonywanej przez Instytucję Pośredniczącą ZIT dla projektów konkursowych w ramach PI 10iv, priorytet 2.4, działanie 2.4.3. 273
Tab. 63 Zintegrowane działania na rzecz zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich w ramach Strategii ZIT SOM dla przedsięwzięć realizowanych w formule wojewódzkiego ZIT – szacunkowa alokacja wsparcia z EFRR i EFS..... 282
Tab. 64 Procentowe limity wsparcia ze środków UE oraz środków krajowych publicznych i prywatnych w ramach poszczególnych priorytetów inwestycyjnych dla przedsięwzięć realizowanych w formule wojewódzkiego ZIT..... **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**

Tab. 65 Tabelaryczny opis realizacji ZIT wojewódzkiego w RPO WZ 2014-2020 – szacunkowa alokacja EUR z EFRR i EFS. 283
Tab. 66 Tabelaryczny opis realizacji ZIT wojewódzkiego w RPO WZ 2014-2020 – szacunkowa alokacja PLN z EFRR i EFS. 284
Tab. 67 Plan finansowy ZIT wojewódzkiego w podziale na osie priorytetowe, fundusze, kategorie regionu, cele tematyczne i priorytety inwestycyjne (mln EUR). 285
Tab. 68 Plan finansowy ZIT wojewódzkiego w podziale na osie priorytetowe, fundusze, kategorie regionu, cele tematyczne i priorytety inwestycyjne (mln PLN). 286

WYKAZ SKRÓTÓW

BP	Budżet Państwa
BPO	*Business Process Outsourcing* / Outsourcing procesów biznesowych
B+I	Działalność badawczo-innowacyjna
B+R	Działalność badawczo-rozwojowa
B+R+I	Działalność badawczo-rozwojowa i innowacyjna
CEF	*Connecting Europe Facility* / instrument finansowy "Łącząc Europę"
CKU	Centrum Kształcenia Ustawicznego
CT	Cel tematyczny
DI	Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu
EFMiR	Europejski Fundusz Morski i Rybacki
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
EFRROW	Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich
EFS	Europejski Fundusz Społeczny
EFSI	Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne
ESPON	Europejska Sieć Obserwacji Planowania Przestrzennego
EWT	Europejska Współpraca Terytorialna
FS	Fundusz Spójności
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GPP	Goleniowski Park Przemysłowy
ILS	*Instrument Landing System* / Systemowe Narzędzie Lądowania
IOB	Instytucje Otoczenia Biznesu
IP	Instytucja Pośrednicząca
IZ RPO WZ	Instytucja Zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020
JST	Jednostki samorządu terytorialnego
KIS	Krajowa Inteligentna Specjalizacja
KPM	Krajowa Polityka Miejska 2023
KPO	Krajowe Programy Operacyjne
KPT	Krajowy Plan Transportowy
KPZK 2030	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030
KSKR	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego
LPR	Lokalny Program Rewitalizacji
LSI 2014	Lokalny System Informatyczny 2014
MEN	Ministerstwo Edukacji Narodowej
METREX	Europejska Sieć Obszarów i Regionów Metropolitalnych
MOF	Miejski Obszar Funkcjonalny
MRR/MIiR/MR	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego/Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju/ Ministerstwo Rozwoju
MŚP	Małe i średnie przedsiębiorstwa
NFOŚiGW	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

NGO	*Non-govermental organizations* / Organizacje pozarządowe)
NiOL	Nieruchomości i Opłaty Lokalne sp. z o.o.
NPPDL	Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych
NSP	Narodowy Spis Powszechny 2011
ODW	Odrzańska Droga Wodna
OFiP RPO WZ	Opis Funkcji i Procedur RPO WZ 2014-2020
OP	Oś priorytetowa
OZE	Odnawialne źródła energii
PAIiIZ	Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych
PGE	Polska Grupa Energetyczna S.A
PGN	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej
P&R / B&R	System typu: *park and ride / bike and ride*
PI	Priorytet Inwestycyjny
PIT WZ	Plan Inwestycji Transportowych Województwa Zachodniopomorskiego
PKP PLK S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A
PO	Program Operacyjny
POIiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020
POIR	Program Operacyjny Inteligentny Rozwój 2014-2020
POP	Plan Ochrony Powietrza
POPC	Program Operacyjny Polska Cyfrowa 2014-2020
PORiM	Program Operacyjny Rybactwo i Morze 2014-2020
POWER	Program Operacyjny Wiedza, Edukacja, Rozwój 2014-2020
PO PT	Program Operacyjny Pomoc Techniczna 2007-2013
PPNT	Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii
PROW	Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020
PZMM	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
PZPWZ	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego 2010
RBGP WZ	Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego
R&D	*Research & Development* / Centra badawczo-rozwojowe
RLM	Równoważna liczba mieszkańców
RPO WZ	Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020
RSI WZ	Regionalna Strategia Innowacji Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2011-2020
RZGW	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie
SITK RP	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, o/Szczecin
SKM	Szczecińska Kolej Metropolitalna
SL 2014	Centralny System Informatyczny SL 2014
SOM	Szczeciński Obszar Metropolitalny

SOOP	Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020
SPNT	Szczeciński Park Naukowo-Technologiczny
SPP	Strefa Płatnego Parkowania
SRK 2020	Strategia Rozwoju Kraju 2020
SRPZ 2020	Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020
SRWZ	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego 2020
SR SOM	Strategia Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
SRT	Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)
SSC	*Shared Service Centers* / Centra usług wspólnych
SSE	Specjalna Strefa Ekonomiczna
SSOM	Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
SUMP	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. Sustainable Urban Mobility Plan)
SKT-EUWT	Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy – Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej z siedzibą w Szczecinie
TBS	Towarzystwo Budownictwa Społecznego
TEN-T	Transeuropejskie sieci transportowe
TIK	Technologie komunikacyjne i informacyjne
TRMS	Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina
UE	Unia Europejska
UP	Umowa Partnerstwa
WFOŚiGW	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Szczecinie
WLWK	Wspólna Lista Wskaźników Kluczowych 2014-2020
WMDT	Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej
WRS	Wspólne Ramy Strategiczne
WUP	Wojewódzki Urząd Pracy w Szczecinie
WWRPO	Wydział Wdrażania RPO w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Zachodniopomorskiego
WWŚ RPO	Wydział Wdrażania Działań Środowiskowych RPO w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Zachodniopomorskiego
WZ	Województwo Zachodniopomorskie
WZDZ	Wojewódzki Zakład Doskonalenia Zawodowego
ZDiTM	Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie
ZGO	Zakład Gospodarki Odpadami
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne
ZMPSIŚ S.A.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A
ZNTK	Zakłady Napraw Taboru Kolejowego
ZSTP SOM	Zintegrowana Strategia Transportu Publicznego SOM na lata 2014-2020
ZTUO	Zakład Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów w Szczecinie

I. Wstęp

Spójność terytorialna stanowi, obok spójności gospodarczej i społecznej, podstawowe założenie programowania i realizacji polityki rozwoju Unii Europejskiej w perspektywie finansowej 2014-2020. Zwiększeniu wykorzystania potencjałów terytorialnych oraz poprawie efektywności wsparcia mają służyć zintegrowane inwestycje terytorialne (ZIT), ukierunkowane na wybrane obszary i umożliwiające zintegrowaną realizację działań, finansowanych z wielu źródeł, w tym w szczególności z EFRR i EFS.

Przy pomocy instrumentu ZIT, partnerstwa jednostek samorządu terytorialnego miast i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie mogą realizować wspólne przedsięwzięcia, wychodzące poza ramy granic administracyjnych poszczególnych JST i zwiększyć możliwości oddziaływania projektów unijnych. Nadrzędnym celem realizacji ZIT jest zatem zwiększenie zaangażowania jednostek samorządu terytorialnego z obszaru charakteryzującego się powiązaniami funkcjonalnymi, wspólnym potencjałem oraz takimi problemami, w zarządzanie środkami z funduszy UE, ale też własnymi zasobami, na rzecz wdrożenia spójnych i komplementarnych projektów realizujących wspólną wizję rozwojową.

Samorządy chcące realizować ZIT są zobligowane do zawiązania zinstytucjonalizowanej formy partnerstwa (np. stowarzyszenia, związku międzygminnego, czy też porozumienia) określanej umownie „Związkiem ZIT" oraz do przygotowania wspólnej Strategii ZIT, która powinna określać m.in. najważniejsze cele i przedsięwzięcia przewidziane do realizacji. Wszystkie te wymogi, wynikające z zapisów rozporządzeń UE, Umowy Partnerstwa, tzw. ustawy wdrożeniowej oraz wytycznych MIiR[1] mają na celu przyczynienie się do stworzenia spójnych, trwałych i efektywnych zasad współpracy samorządów, kontynuowanej również po 2020 roku, gdy fundusze UE będą ograniczone.

W przypadku Szczecina i JST leżących w jego obszarze funkcjonalnym, układ ten stanowi od lat współpracujący organizm, a formalną wolę współpracy jednostki samorządowe zadeklarowały, zawiązując 15 kwietnia 2005 roku na mocy Uchwały nr 1/2005 Zebrania Założycielskiego „Samorządowe Stowarzyszenie Współpracy Regionalnej", od 11 grudnia 2009 r.

---

[1] - ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006; - ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia" oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006;
- ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1304/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Społecznego i uchylającym rozporządzenie Rady (WE) nr 1081/2006;
- Programowanie perspektywy finansowej 2014 -2020. Umowa Partnerstwa, dokument przyjęty przez Komisję Europejską w dniu 23 maja 2014 r. wraz z późniejszymi zmianami;
- Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020 wraz z późniejszymi zmianami;
- „Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce", dokument zatwierdzony przez Ministra Rozwoju Regionalnego w lipcu 2013 r.

działające pod nazwą „Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego" (SSOM) (Uchwała Walnego Zebrania nr 1/2009).

SSOM w naturalny sposób przejęło też funkcje Związku ZIT, w tym Instytucji Pośredniczącej zadań związanych z realizacją ZIT w ramach RPO WZ 2014-2020[2] na ściśle określonym obszarze, wyznaczonym Uchwałą Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego[3].

Zgodnie z zapisami ww. regulacji, poza kwestiami formalno-prawnymi związanymi z koniecznością powołania Związku ZIT oraz delimitacji obszaru realizacji ZIT, istnieje również wymóg posiadania strategii rozwoju terytorialnego – Strategii ZIT, będącej kluczowym dokumentem wyznaczającym ramy dla programowania Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w perspektywie finansowej 2014-2020.

Strategia ZIT, poprzez zintegrowane podejście do planowania i przekształcania obszaru funkcjonalnego i zarządzania nim, jest wyrazem poszukiwania inteligentnych rozwiązań w sferach funkcjonowania obszarów metropolitalnych i przyczynia się do realizacji szeroko rozumianej koncepcji 'smart city'.

Główną cechą Strategii ZIT SOM jest podejście zintegrowane polegające m.in. na współdziałaniu JST oraz partnerów społeczno-gospodarczych i NGOs na różnych poziomach jej planowania i wdrażania w oparciu o zasadę partnerstwa w celu osiągnięcia założonych wspólnych celów rozwojowych. Strategia ZIT ma na celu zapewnienie spójności i efektywności realizacji działań rozwojowych na danym obszarze poprzez identyfikację jego powiązań, potencjałów i barier oraz specjalizacji rozwojowych, a następnie wyznaczenie wspólnie uzgodnionych przez wszystkie samorządy kierunków rozwoju.

Dokument Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (dalej: *Strategia ZIT SOM*) powstawał początkowo równolegle i niezależnie od prac nad dokumentem pn. „Strategia rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego sposobem na skuteczne podnoszenie jakości usług publicznych" (dalej: *Strategia rozwoju SOM*), ale przy zachowaniu zasad, które pozwoliły na zachowanie spójności obu opracowań w kluczowych kwestiach. W ostatniej fazie prac, Strategia ZIT SOM została dodatkowo poddana szczegółowej analizie porównawczej z treścią przyjętej jeszcze w 2014 roku Strategii rozwoju SOM, co zagwarantowało zbieżność wyznaczonych kierunków rozwojowych obszaru metropolitalnego.

Podstawowym celem obu ww. strategii pozostaje dążenie do zapewnienia ciągłości i stałego dynamizowania zachodzących na obszarze procesów rozwojowych, z jednej strony poprzez integrowanie struktur wewnętrznych obszaru dla stworzenia spójnej przestrzeni zapewniającej wszystkim mieszkańcom wysoką jakość życia, a z drugiej strony wzmacnianie powiązań SOM z otoczeniem i stałe zwiększanie poziomu i zasięgu oddziaływania na to otoczenie. Oba dokumenty uwzględniają procesy formowania się i funkcjonowania policentrycznego SOM oraz jego potencjału dla rozwoju strategicznych pól współpracy w układzie metropolitalnym.

---

[2] Uchwała nr 735/15 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 maja 2015 r. w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie Porozumienia w sprawie powierzenia Instytucji Pośredniczącej zadań związanych z realizacją instrumentu ZIT w ramach RPO WZ 2014-2020, pomiędzy Zarządem Województwa Zachodniopomorskiego a Stowarzyszeniem Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

[3] Uchwała nr 734/15 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 maja 2015 r. w sprawie wyznaczenia obszaru realizacji instrumentu ZIT na terenie Szczecina i obszaru powiązanego z nim funkcjonalnie w ramach RPO WZ 2014-2020.

Przygotowany zgodnie z „Zasadami realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce" oraz ustawy wdrożeniowej dokument Strategii ZIT SOM zawiera zarówno część diagnostyczno-strategiczną, jak i elementy operacyjno-wdrożeniowe m.in. w postaci propozycji kryteriów wyboru, czy listy konkretnych projektów do realizacji w ramach trybu pozakonkursowego dla wybranych priorytetów inwestycyjnych (PI).

Biorąc pod uwagę podstawowe założenie ZIT, zakładające udzielanie wsparcia inicjatywom wdrażanym kompleksowo w całym Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym i integrującym ten obszar pod kątem funkcjonalnym, nie zapomniano o obowiązku implementowania zasady zrównoważonego rozwoju, uwzględniającym interesy nie tylko miasta rdzeniowego – Szczecina, ale także pozostałych gmin wchodzących w skład ZIT.

Strategia ZIT SOM została opracowana w taki sposób, aby możliwym było zdefiniowanie jak najbardziej szerokiego spektrum działań we wszystkich obszarach, których podjęcie jest niezbędne dla osiągnięcia wyższego stopnia integracji, a zarazem poprawy warunków życia społeczno-gospodarczego w SOM. Takie podejście, uwzględniające międzysektorową perspektywę zintegrowanego rozwoju powinno zapewnić pojawienie się w przyszłości efektu synergii dzięki skoordynowanym terytorialnym i instytucjonalnym działaniom.

Stąd, obok przedsięwzięć, typów projektów i zadań przewidzianych do realizacji w formule ZIT, wskazano także projekty komplementarne, o których wdrożenie SSOM będzie starał się w innej formule, z wykorzystaniem środków krajowych programów operacyjnych (KPO), czy też Europejskiej Współpracy Terytorialnej (EWT).

W sferze operacyjnej zawężono w dokumencie priorytety realizacyjne w celu osiągnięcia efektu rozwojowego i przybliżenia się do oczekiwanej realizacji wskaźników określonych w RPO WZ 2014-2020. Zidentyfikowane kierunki działań umożliwiają optymalizację pozytywnych efektów oddziaływania powiązań funkcjonalnych na rozwój społeczno-gospodarczy obszaru metropolitalnego Szczecina.

Układ celów strategicznych oraz priorytetów i planowanych działań zawarty w Strategii ZIT SOM wypracowany został w oparciu o przeprowadzoną diagnozę i analizę obszarów problemowych SOM, w powiązaniu z potrzebami zgłaszanymi przez poszczególne samorządy i partnerów gospodarczych oraz społecznych, a także uwagi zgłaszane w trakcie konsultacji społecznych.

Prace nad ostatecznym kształtem części programowej Strategii ZIT podporządkowane zostały pewnym zasadom i rygorom. W szczególności przy formułowaniu kluczowych oczekiwań społeczności, podmiotów zaangażowanych w prace nad przygotowaniem i wdrożeniem Strategii ZIT uwzględnione zostały wytyczne w zakresie celów tematycznych (CT) i priorytetów inwestycyjnych (PI) zawartych w dokumentach unijnych i krajowych, co nie zostało potraktowane, jako ograniczenie, ale ustawiło optykę rozważania nad hierarchią własnych celów, priorytetów i działań w ramach Strategii ZIT. Z kolei, szeroki kontekst priorytetów i celów rozwojowych został wypracowany i przedstawiony w projekcie wielosektorowej Strategii rozwoju SOM.

Niniejsze opracowanie, jeszcze na etapie prac nad ostateczną treścią dokumentu, stanowiło podstawę do ujęcia przez Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego w Regionalnym Programie Operacyjnym WZ 2014-2020 kwoty 109,1 mln EUR z przeznaczeniem

na realizację celów rozwojowych określonych w Strategii ZIT SOM, wpisujących się w następujące kierunki interwencji:

- *wzmocnienie rozwoju gospodarczego i potencjału B+R oraz MŚP; w ramach OP I „Gospodarka, innowacje, nowoczesne technologie";*
- *rozwój zrównoważonego transportu; w ramach OP II „Gospodarka niskoemisyjna" oraz OP V „Zrównoważony transport";*
- *poprawa efektywności energetycznej; w ramach OP II „Gospodarka niskoemisyjna";*
- *poprawa systemów kształcenia i szkolenia i dostosowanie do potrzeb rynku pracy" w ramach OP VIII „Edukacja"*[4].

[4] Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020.

II. Uwarunkowania prawne

Podstawę prawną wdrożenia instrumentu ZIT na poziomie UE określają w szczególności:

- art. 36 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006;
- art. 7 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 roku w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia" oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006.

Na poziomie krajowym uszczegółowienie przepisów UE w zakresie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych określa pkt 3.1.2. Umowy Partnerstwa, w treści przyjętej przez Komisję Europejską w dniu 23 maja 2014 roku oraz art. 30 ust. 8 Ustawy z dnia 11 lipca 2014 roku o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020.

Powyższe przepisy formułują obligatoryjne warunki od spełnienia, których uzależnione jest uruchomienie środków na realizację ZIT. Dotyczą one w szczególności zawiązania instytucjonalnej formy partnerstwa, przygotowania i zatwierdzenia wspólnej Strategii ZIT oraz podpisania porozumienia w sprawie realizacji ZIT z Instytucją Zarządzającą Regionalnym Programem Operacyjnym.

Funkcję „Związku ZIT" w tym, jako Instytucji Pośredniczącej dla RPO WZ 2014-2020, pełni Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Zasady jego działania określa Statut przyjęty na mocy uchwały nr 1/2005 z dnia 15 kwietnia 2005 roku, zmieniony uchwałą nr 1/II/2015 Walnego Zebrania Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z siedzibą w Szczecinie z dnia 20 maja 2015 roku w celu dostosowania SSOM do pełnienia funkcji „Związku ZIT".

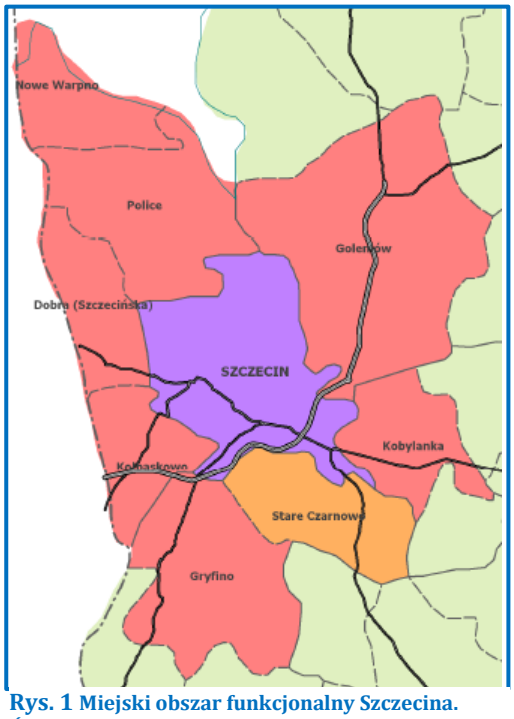
Członkami SSOM są: Gmina Kobylanka, Gmina Stare Czarnowo, Gmina Police, Gmina Dobra (Szczecińska), Gmina Goleniów, Gmina Kołbaskowo, Gmina Gryfino, Miasto Szczecin, województwo zachodniopomorskie, Miasto Stargard[5], Gmina Stargard[6], Gmina Nowe Warpno, Gmina Stepnica, Miasto Świnoujście oraz Powiat Policki.

[5] Z dniem 01.01.2016 r. nastąpiła zmiana nazwy miasta Stargard Szczeciński na miasto Stargard, na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 lipca 2015 r. w sprawie ustalenia granic niektórych miast, nadania niektórym miejscowościom statusu miasta, ustalenia granic oraz zmiany nazw i siedzib władz niektórych gmin (Dz.U. z 2015r. poz. 1083) oraz Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 23 grudnia 2015r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia, stosowania i udostępniania krajowego rejestru urzędowego podziału terytorialnego kraju oraz związanych z tym obowiązków organów administracji rządowej i jednostek samorządu terytorialnego (Dz.U. z 2015r. poz 226).

[6] Z dniem 01.01.2016 r. nastąpiła zmiana nazwy gminy Stargard Szczeciński na gminę Stargard, zgodnie z ww. podstawą prawną.

Podstawą prawną dla delimitacji obszaru realizacji instrumentu ZIT na terenie Szczecina i obszaru powiązanego z nim funkcjonalnie w RPO WZ 2014-2020 stanowi zaś Uchwała nr 734/15 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 maja 2015 roku.

III. Delimitacja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, miejsce w przestrzeni krajowej i europejskiej



Rys. 1 Miejski obszar funkcjonalny Szczecina.
Źródło: Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich, MRR, Warszawa luty 2013

Zgodnie z zapisami zawartymi w dokumencie opublikowanym w lipcu 2013 roku przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego pn. „Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce", za podstawę do wyznaczania obszaru realizacji „ZIT wojewódzkiego" uznano dokument MRR pn. „Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich (MOF OW)". Przedstawiona w nim delimitacja została przeprowadzona w oparciu o obiektywne dane, które zapewniają porównywalność i harmonizację wyników delimitacji na poziomie kraju, a w konsekwencji transparentną politykę ukierunkowaną terytorialnie. Niemniej jednak wobec faktu, iż metoda ta posiada pewne ograniczenia wynikające właśnie ze wspomnianej wyżej potrzeby unifikacji podejścia i nie opisuje wielu aspektów diagnozowanych na poziomie regionalnym, zapisy zawarte w obu wymienionych wyżej dokumentach dopuszczają *„pewne (nieznaczne) modyfikacje z poziomu regionalnego, wynikające przede wszystkim ze szczególnych powiązań funkcjonalnych oraz z zapisów regionalnych planów i strategii rozwoju (aspekt planistyczny), które nie znalazły dotąd odbicia we wskaźnikach ilustrujących dokonujące się procesy*".

Propozycja delimitacji miejskiego obszaru funkcjonalnego Szczecina zawarta w „Kryteriach delimitacji…" (Rys. 1.) odbiega znacząco od obszaru funkcjonalnego przyjętego przez członków SSOM (w tym województwo zachodniopomorskie) za obszar najbardziej efektywnego wsparcia w kontekście osiągnięcia celów wdrażania zintegrowanych inwestycji terytorialnych, któremu dedykowana jest Strategia ZIT i definiowanego, jako Szczeciński Obszar Metropolitalny.

Szczeciński Obszar Metropolitalny (SOM) obejmuje wojewódzkie miasto rdzeniowe – Szczecin i powiązane z nim funkcjonalnie najbliższe otoczenie.

Rys. 2 Szczeciński Obszar Metropolitalny.
Źródło: http://www.som.szczecin.pl/

W oparciu o analizę powiązań funkcjonalnych, a także bezpośrednich powiązań gospodarczych i doświadczeń w dotychczasowej wieloletniej współpracy, za najsilniej powiązany ze Szczecinem uznano obszar gmin: Dobra (Szczecińska)[7], Goleniów, Gryfino, Kobylanka, Kołbaskowo, Nowe Warpno, Stepnica, Police, Stare Czarnowo, Stargard, a także miasto Stargard i miasto Świnoujście (Rys. 2.). Gminy miejskie, wiejskie i miejsko-wiejskie SOM zajmują łącznie obszar o powierzchni 2 794,51 km^2 (12,2% obszaru województwa) zamieszkały przez 687 247 osób (39,98% populacji regionu)[8]. W porównaniu z propozycją zawartą w ww. dokumencie „Kryteria delimitacji…" Szczeciński Obszar Metropolitalny obejmuje dodatkowo: miasto Świnoujście, gminę Stepnica oraz gminę Stargard i miasto Stargard.

Zakładając, że wskazaną w kryteriach MRR delimitację należy traktować, jako minimalny zasięg terytorialny obszarów funkcjonalnych dla stolic województw, zdaniem członków SSOM uzasadnione było dokonanie odstępstwa w odniesieniu do Szczecina i jego obszaru funkcjonalnego , szczególnie z uwagi na istniejące od wielu lat faktyczne powiązania funkcjonalne z udziałem m.in. wyżej wymienionych jednostek samorządu terytorialnego.

Stargard (miasto i gmina wiejska) Stepnica oraz Świnoujście charakteryzują się silnymi powiązaniami gospodarczo-społecznymi z miastem rdzeniowym Szczecinem i mieszczą się w uwarunkowaniach wskazanych w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK), definiujących miejski obszar funkcjonalny, jako zwarty układ przestrzenny składający się z funkcjonalnie powiązanych ze sobą terenów, charakteryzujących się wspólnymi uwarunkowaniami i przewidywanymi, jednolitymi celami rozwoju. Zasadność takiego podejścia potwierdzają również wyniki badań zrealizowanych zarówno przez Europejską Sieć Obserwacji Planowania Przestrzennego (ESPON), jak i Europejską Sieć Obszarów i Regionów Metropolitalnych (METREX). Cele rozwojowe ww. JST są ściśle powiązane z celami całego obszaru funkcjonalnego i stanowią zasadniczy element potencjału oraz konkurencyjności. Na szczególne podkreślenie zasługuje w tym kontekście również funkcja Szczecina. Dla miasta rdzeniowego SOM, pozbawionego swojego naturalnego zaplecza i leżącego przy granicy państwa, pasmem rozwojowym jest właśnie kierunek stargardzki i pasmo wzdłuż korytarza transportowego S-3 (Świnoujście – Śląsk). Wokół Szczecina toczą się aktualnie procesy deglomeracyjne, które prowadzą do rozłożenia niektórych funkcji metropolitalnych na cały obszar funkcjonalny. Miasta i gminy wiejskie leżące wokół miasta rdzeniowego posiadają duży potencjał związany z miejscami pracy.

Dzięki utworzeniu w Stargardzie i w Goleniowie parków przemysłowych w ciągu ostatnich 5 lat powstało ok. 3500 miejsc pracy. Oczywistym zapleczem kadrowym, naukowym, jak i badawczo-rozwojowym dla ww. ośrodków pozostaje Szczecin. Należy zaznaczyć, że najdynamiczniej rozwija się Stargardzki Park Przemysłowy, do którego znaczna część pracowników dojeżdża właśnie ze stolicy regionu.

Aglomeracja szczecińska w tak zdefiniowanym układzie terytorialnym (wraz ze Stargardem, Stepnicą i Świnoujściem) stanowi od ponad 10 lat sprawnie współpracujący organizm, funkcjonujący i realizujący zadania określone Statutem Stowarzyszenia Szczecińskiego

[7] Oficjalna nazwa gminy to „Dobra (Szczecińska)". Zob. obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 czerwca 2010 r. w sprawie wykazu gmin i powiatów wchodzących w skład województw (M.P. z 2010 r. nr 48, poz. 654).
[8] Dane BDL GUS według stanu na 31.12.2013 roku.

Obszaru Metropolitalnego. Ta niejako naturalnie wyznaczona delimitacja SOM, choć odbiega od innych funkcjonujących w przestrzeni publicznej koncepcji delimitacji obszaru funkcjonalnego Szczecina[9], to jednak odzwierciedla najpełniej bezpośrednie, rzeczywiste, stałe i najsilniejsze powiązania funkcjonalne Szczecina z otoczeniem.

Członkowie SSOM podejmowanymi realnymi działaniami dążą do wzmocnienia policentrycznego obszaru metropolitalnego, złożonego z miasta rdzeniowego Szczecina oraz sąsiadujących z nim gęsto zaludnionych obszarów, pozostających w ścisłych związkach o charakterze sieciowym. Funkcje metropolitalne mają być pełnione przez cały obszar metropolitalny, a nie wyłącznie przez miasto rdzeniowe.

SSOM konsekwentnie realizuje wizję rozwojową zawartą w Strategii Rozwoju SOM, przyjętej w dniu 10.10.2014 roku tj. „*Spójna i atrakcyjna przestrzeń, nowoczesna i konkurencyjna gospodarka, wykształcone i świadome swej tożsamości społeczeństwo, dostępne, wysokiej jakości usługi publiczne podstawą zintegrowanego rozwoju szczecińskiego obszaru metropolitalnego*".

Wizja ta obejmuje również Stargard (miasto i gminę wiejską), Świnoujście oraz Stepnicę. Delimitacja obszaru realizacji instrumentu ZIT na terenie Szczecina i obszaru powiązanego z nim funkcjonalnie w RPO WZ 2014-2020 została poszerzona o wymienione powyżej ośrodki. Pozwoli to na zwiększenie spójności terytorialnej i społeczno-gospodarczej całego obszaru.

Szczeciński Obszar Metropolitalny leży w całości na obszarze strefy funkcjonalnej nadodrzańskiej i w Środkowoeuropejskim Korytarzu Transportowym[10], skupia on największy potencjał demograficzny, administracyjny, społeczno-gospodarczy w wymiarze regionalnym, jest też najlepiej skomunikowanym rejonem województwa (funkcjonują tu wszystkie rodzaje transportu).

Do najważniejszych szlaków komunikacyjnych należą: autostrada A6, droga ekspresowa S3, drogi krajowe nr: 6, 10 i 31 oraz linie kolejowe do Berlina, Rostocku, Poznania, Wrocławia, Gdańska. W SOM znajduje się jedyne w województwie lotnisko komunikacyjne – port lotniczy Szczecin-Goleniów. Lokalizacja portów morskich i położenie na Odrzańskiej Drodze Wodnej stwarzają korzystne możliwości logistyczne, a także możliwości dla rozwoju turystyki.

Obok wód ważnym zasobem SOM są duże kompleksy leśne, stanowiące znaczący potencjał przyrodniczy, rolniczo–produkcyjny oraz turystyczny.

[9] KSRR 2030; PZPWZ 2010; Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich, 2013.
[10] Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej, z siedzibą w Szczecinie, został zawiązany przez partnerów Inicjatywy CETC-ROUTE65. Główne cele ŚKT-EUWT to wspieranie i promocja rozwoju dostępności transportowej wzdłuż osi transportu multimodalnego północ-południe od Morza Bałtyckiego do Adriatyku; wspieranie zrównoważonego rozwoju gospodarczego; redukcja bezrobocia; poprawa jakości środowiska naturalnego i warunków życiowych mieszkańców obszaru EUWT; wzmacnianie kompatybilności infrastruktury transportowej; zapewnienie warunków dla rozwoju intermodalnych połączeń transportowych i tym samym rozpowszechnianie rozwiązań przyjaznych środowisku.

Podstawą sieci osadniczej SOM, oprócz miasta rdzeniowego Szczecina, jest siedem innych miast (Goleniów, Gryfino, Nowe Warpno, Stepnica[11], Police, Stargard, Świnoujście) oraz trzy wsie gminne (Kobylanka, Kołbaskowo, Stare Czarnowo)[12].

Szczecin jest jednym z dziesięciu ośrodków metropolitalnych w Polsce wskazanych przez KPZK 2030 . Pod wpływem oddziaływania Szczecina znajduje się jednak znacznie szerszy obszar o nieco słabszych, choć wciąż silnych powiązaniach funkcjonalnych (przyrodniczych i infrastrukturalnych) budujący wspólny potencjał społeczno-gospodarczy. Ten tzw. subregion metropolitalny[13] obejmuje dalszych 13 gmin (Międzyzdroje, Wolin, Dziwnów, Kamień Pomorski, Przybiernów, Nowogard, Osina, Warnice, Pyrzyce, Bielice, Kozielice, Banie i Widuchowa).

Obszarem tradycyjnie ciążącym do Szczecina, (jako centrum funkcjonalnego) oraz obszaru SOM, są również tereny gmin po stronie niemieckiej (część obszaru Meklemburgii Pomorza Przedniego), na które rozciąga się głównie wpływ Szczecina, jako ośrodka gospodarczego i kulturalnego, a dla których nie powstał ośrodek konkurencyjny.

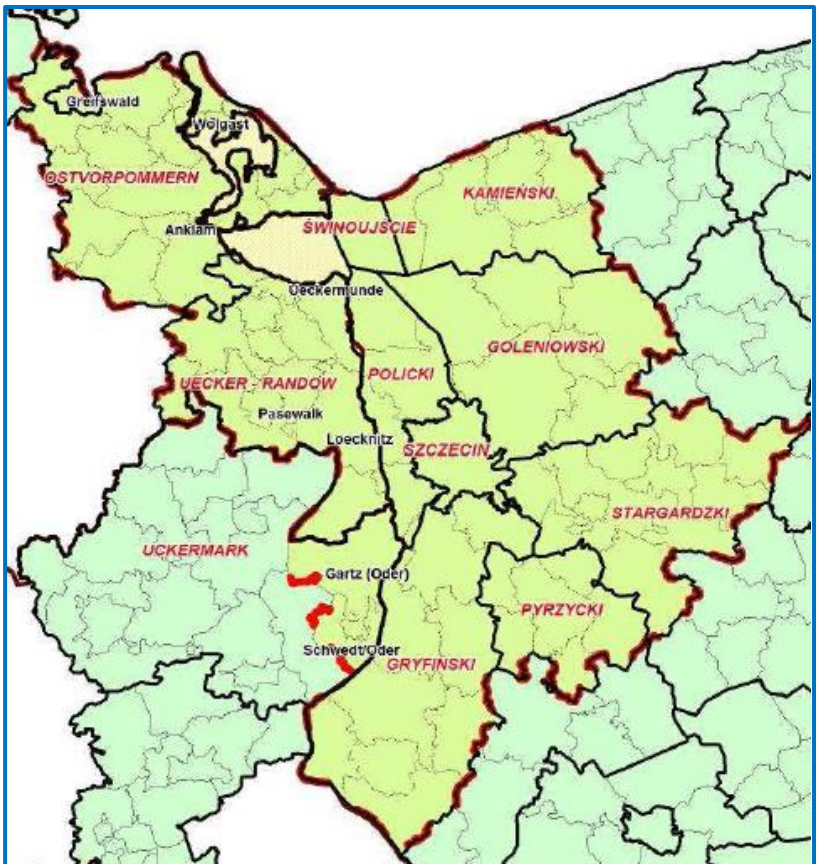
Całościowo obszar ten (obejmujący gminy po stronie polskiej i niemieckiej) stanowi strukturę przestrzenną, określaną mianem Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina (Rys. 3.)[14].

[11]Z dniem 01.01.2014 r. Stepnica uzyskała status miasta. Zob. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 lipca 2013 r. w sprawie ustalenia granic niektórych gmin i miast, nadania niektórym miejscowościom statusu miasta oraz zmiany siedziby władz gminy. Tym samym gmina wiejska Stepnica stała się gmina miejsko – wiejską. Dane prezentowane w tabeli 1. dotyczą stanu na 31.12.2013 i dla zapewnienia porównywalności nie ingerowano w tabelę. Aktualne informacje, uwzględniające powyższe zmiany zamieszczono bezpośrednio w tekście.

[12]Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, RBGP WZ, Szczecin 2010.

[13] Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, 2010, str. 154-155.

[14] Określenie istniejących powiązań funkcjonalnych pozwoliło na wstępną delimitację *transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina* (TRMS), obejmującego łącznie 12 968 km^2 powierzchni (w tym 7 835 km^2 po stronie polskiej), cały obszar znajduje się w granicach Euroregionu Pomerania. Zob.: Koncepcja rozwoju transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina – część polska, 2011 oraz Koncepcja rozwoju TRMS, Raport z pierwszego etapu prac Szczecin-Potsdam 2013-2015.



Rys. 3 Wstępnie wyznaczony zasięg transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina.
Źródło: Koncepcja rozwoju transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina – część polska, RBGP WZ, 2011.

Położenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego determinuje znaczenie tego ośrodka funkcjonalnego w rozwoju Euroregionu Pomerania, współpracy transgranicznej oraz transnarodowej w obszarze Morza Bałtyckiego[15].

Szczeciński Obszar Metropolitalny jest ośrodkiem metropolitalnym o unikalnym w skali kraju nadgranicznym położeniu, gdyż znajduje się w strefie oddziaływania większych zagranicznych metropolii. Szczególnie silny jest wpływ niemieckiej metropolii bramowej i stołecznej Berlina oraz transgranicznego szwedzko-duńskiego Regionu Øresund wraz z Kopenhagą, pełniącego rolę metropolii bałtyckiej. W otoczeniu zewnętrznym, Region Øresund jest równocześnie obszarem największego wzrostu i innowacyjności w basenie południowego Bałtyku oraz konkurencyjnym obszarem wzrostu dla SOM.

[15]Euroregion Pomerania tworzyły od 1998 roku regiony przygraniczne trzech państw: Republiki Federalnej Niemiec, Królestwa Szwecji i Rzeczypospolitej Polskiej. W 2013 roku z powodu trudnej sytuacji finansowej z Euroregionu Pomerania wystąpił Związek Gmin Skanii (Szwecja). Obecnie po stronie niemieckiej Euroregion Pomerania tworzą cztery powiaty przygraniczne i dwa miasta wydzielone Meklemburgii Pomorza Przedniego (Rügen, Nordvorpommern, Ostvorpommern, Uecker Randow, Stralsund i Greifswald) oraz 2 powiaty Brandenburgii (Uckermark, Barnim) - zrzeszone w Związku Komunalnym Europaregion Pomerania. Stronę polską tworzy Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Pomerania (większość gmin zachodniopomorskich). Euroregion rozciąga się na powierzchni ok. 41 tys. km^2 i jest zamieszkiwany przez ponad 3,4 mln mieszkańców.

IV. Zgodność Strategii ZIT SOM z unijnymi, krajowymi i regionalnymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi

Zarówno wyznaczone priorytety, jak i działania ujęte w Strategii ZIT SOM wykazują pełną zgodność z dokumentami strategicznymi i planistycznymi wyższego szczebla (wspólnotowymi, krajowymi oraz regionalnymi), w szczególności: z pakietem legislacyjnym dla Polityki Spójności, Strategią na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu Europa 2020, Umową Partnerstwa (UP), Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK), Strategią Rozwoju Kraju 2020 (SRK), Krajową Polityką Miejską 2023 (KPM), Strategią Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego 2020 (SRWZ), Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 (RPO WZ 2014-2020) oraz Strategią Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SR SOM).

Zgodność strategii ZIT SOM ze wspólnotowymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi

1. Wspólne Ramy Strategiczne (WRS) oraz rozporządzenia wykonawcze

Wspólne ramy strategiczne (WRS) oraz akty wykonawcze tj. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 roku, Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 roku, Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1304/2013 z dnia 17 grudnia 2013 roku dają podstawę prawną do realizacji polityki spójności w latach 2014-2020, będącej formalnym instrumentem wdrażania Strategii Europa 2020.

Zadaniem Wspólnych Ram Strategicznych jest poprawa integracji w ramach różnych funduszy wsparcia, skierowanych na realizację wspólnej polityki rozwoju, opartej o m.in. kryterium tzw. zintegrowanego podejścia terytorialnego.

Spójność przestrzenna i terytorialna wymaga uwzględnienia roli miast i geograficznych obszarów funkcjonalnych. Strategia ZIT SOM wpisuje się w ten model funkcjonowania i realizuje Rozporządzenie w sprawie wspólnych przepisów, gdyż formalnie umożliwia realizację zintegrowanych inwestycji terytorialnych na obszarze SOM, finansowanych w ramach EFRR, EFS i FS. Co więcej, zgodnie z zapisami powyższego dokumentu, przewiduje zaangażowanie podmiotów lokalnych i regionalnych oraz społeczności lokalnych w realizację programów i samej Strategii. Poza tym, wdrożenie zapisów Strategii i ich finansowania z różnych osi priorytetowych powierzono jednemu organowi (SSOM, jako Związkowi ZIT) i zagwarantowano, że inwestycje prowadzone będą w sposób komplementarny.

Wreszcie, Strategia ZIT SOM przyczynia się do realizacji listy określonych w Rozporządzeniu celów tematycznych, wspólnych dla wszystkich funduszy strukturalnych, przyczyniających się do implementacji Strategii Europa 2020 i uwzględnionych w Umowie Partnerstwa.

2. Strategia Europa 2020

Strategia ZIT SOM w istotny sposób przyczyni się do realizacji celów Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu Europa 2020, gdyż zakłada szeroką interwencję w ramach jej wszystkich trzech priorytetów:

- priorytet „*Rozwój inteligentny – rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji*" – implementacja Strategii przyczyni się m.in. do podniesienia poziomu innowacyjności przedsiębiorstw oraz wprowadzenia nowych produktów i usług we współpracy sektorów B+R i B+I. Przewidywane do realizacji działania będą skierowane na wsparcie rozwoju inteligentnych specjalizacji regionu i SOM, wykorzystujących ich mocne strony i pojawiające się szanse gospodarcze w takich sektorach jak: biogospodarka, działalność morska i logistyka, przemysł maszynowy i metalowy, usługi oparte na wiedzy oraz turystyka. Zakłada się, iż w przygotowaniu i realizacji projektów badawczo-rozwojowych uczestniczyć będą m.in. ośrodki naukowo-badawcze zlokalizowane w Szczecinie. Ponadto, w zakresie tego priorytetu występuje w SOM potrzeba dostosowania profilu kształcenia (w szczególności zawodowego) do potrzeb gospodarki SOM i funkcjonujących tu przedsiębiorstw oraz zwiększenia popytu na ciągłe zdobywanie nowej wiedzy
- priorytet „*Rozwój zrównoważony – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów*" – realizowane w ramach wytypowanych priorytetów działania i grupy działań przyczynią się m.in. do rozwoju przedsiębiorstw (szczególnie MŚP) funkcjonujących w SOM oraz w obszarze istniejących stref inwestycyjnych (Szczecin, Goleniów, Stargard, Gryfino i Świnoujście), poprawy poziomu efektywności energetycznej budynków publicznych i mieszkalnych SOM wzmocnienia efektywnej gospodarki odpadami, rewitalizacją terenów powojskowych i przemysłowych (w tym postoczniowych) na cele gospodarcze, rozwoju infrastruktury zrównoważonego transportu miejskiego, a także modernizacji ciągów transportowych na poziomie dróg wojewódzkich i lokalnych w celu ułatwienia dostępu do sieci TEN-T
- priorytet „*Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu – wspieranie gospodarki charakteryzującej się wysokim poziomem zatrudnienia i zapewniającej spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną*" – Strategia ZIT SOM w wybranych obszarach skupi się na tych elementach wsparcia, które pozwolą m.in. na lepsze funkcjonowanie rynku pracy i zmniejszenie problemu bezrobocia (szczególnie na terenach wiejskich SOM), utworzenie nowych miejsc pracy (w tym w obszarach inteligentnych specjalizacji), poprawę jakości infrastruktury oświatowej i kształcenia (w tym zawodowego) w SOM, rozwój systemów uczenia się poprzez praktyczną naukę zawodu, realizowaną w ścisłej współpracy z pracodawcami oraz rewitalizację obszarów miejskich i wiejskich SOM.

Zgodność strategii ZIT SOM z krajowymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi

1. Umowa Partnerstwa

Strategia ZIT SOM w pełni realizuje wymagania formalno-prawne dla interwencji EFSI określone w Rozdziale 3.3.2 Umowy Partnerstwa, gdyż jej wdrożenie służy zrównoważonemu rozwojowi obszarów miejskich, o których mowa w art. 7 rozporządzenia EFRR, spełnia kryteria delimitacji

obszaru objętego ZIT zgodnie z Wytycznymi MIiR, a także wyznacza Związek ZIT, jako instytucję odpowiedzialną za realizację jej zapisów oraz zasady partnerstwa i wspólnej reprezentacji władz SOM wobec władz krajowych i regionalnych.

Na polu merytorycznym, Strategia ZIT SOM skupiona będzie na realizacji zadań wskazanych w ramach wybranych celów tematycznych, zgodnych z Umową Partnerstwa tj.:

- *rozwój zrównoważonego, sprawnego transportu łączącego miasto i jego obszar funkcjonalny (CT4, CT7),*
- *przywracanie funkcji społeczno-gospodarczych zdegradowanych obszarów miejskiego obszaru funkcjonalnego (CT9, CT10),*
- *wspieranie efektywności energetycznej oraz promowanie strategii niskoemisyjnych (CT4),*
- *poprawa sytuacji na rynku pracy, m.in. poprzez działania na rzecz pomoc w aktywnym poszukiwaniu pracy, podnoszenia kwalifikacji zawodowych i dostosowania kompetencji do potrzeb rynku pracy – (CT8, CT10),*
- *poprawa dostępu do usług publicznych m.in. związanych z edukacją, ochroną zdrowia, pomocą społeczną (CT8, CT10).*

2. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Strategia ZIT SOM w pełni realizuje cele polityki przestrzennej określone przez KPZK 2030, a w szczególności:

- Cel nr 1 „*Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej i ich integracja funkcjonalna przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności*" poprzez m.in. wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych głównych ośrodków miejskich oraz szerszą integrację obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich;
- Cel nr 2 „*Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju: promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju*" poprzez m.in. wspieranie regionalnej integracji funkcjonalnej, wspomaganie rozprzestrzeniania procesów rozwojowych na obszary poza głównymi miastami oraz budowanie potencjału dla specjalizacji terytorialnej;
- Cel nr 3 „*Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych: rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej*" poprzez wspieranie inwestycji transportowych zwiększających dostępność zewnętrzną i wewnętrzną kraju;
- Cel nr 4 „*Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski*" poprzez m.in. planowanie w procesie urbanizacji i budowy infrastruktury technicznej struktur pozwalających na zmniejszenie zapotrzebowania na przestrzeń i energię oraz obniżających emisję gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń pyłowych i hałasu.

3. Strategia Rozwoju Kraju 2020

Wdrożenie Strategii ZIT SOM przyczyni się do realizacji minimum dwóch spośród trzech obszarów wyznaczonych przez SRK 2020:

- Obszar nr II „Zwiększanie konkurencyjności gospodarki" – priorytety i działania zaplanowane w Strategii ZIT SOM mają przyczynić się m.in. do pełnego wykorzystania

wysokiej atrakcyjności inwestycyjnej SOM w oparciu o regionalne, inteligentne specjalizacje, wsparcia rozwoju innowacji, nowych produktów i usług kreowanych przez przedsiębiorstwa i wspomaganych przez sektor badawczo-naukowy, a także stworzenia podstaw zrównoważonego rozwoju w transporcie i gospodarce

- Obszar nr III „Poprawa spójności społecznej i terytorialnej" – Strategia ZIT SOM poprzez włączenie w proces integracji kilkunastu samorządów lokalnych, zarówno miejskich, jak i wiejskich wpływa na objęcie procesami rozwojowymi obszarów także o słabszym potencjale. Silne ośrodki wzrostu (Szczecin, Stargard, Świnoujście, Goleniów) oddziałują i rozprzestrzeniają procesy rozwojowe, a także wpływają na przemiany w sferze gospodarczej i społecznej, szczególnie na obszarach wiejskich SOM.

4. Krajowa Polityka Miejska 2023

Strategia ZIT SOM przyczynia się do realizacji strategicznego celu Krajowej Polityki Miejskiej, jakim jest „*Wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do zrównoważonego rozwoju i tworzenia miejsc pracy oraz poprawa jakości życia mieszkańców*". Poprzez wdrożenie planowanych w dokumencie działań osiągnięte będą również cele szczegółowe KPM:

- „Poprawa konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia" – poprzez budowę i rozwój funkcji metropolitalnych SOM (w sferze gospodarczej, społecznej i przestrzennej), wzrost innowacyjności, rozwój strategii niskoemisyjnych i ekologicznego transportu publicznego zapewniających wysoką jakość życia, poprawę jakości kształcenia oraz rozbudowę powiązań ośrodków metropolitalnych z otoczeniem;
- „Odbudowa zdolności do rozwoju poprzez rewitalizację zdegradowanych społecznie, ekonomicznie i fizycznie obszarów miejskich" – poprzez przywrócenie m.in. na obszarach miejskich, poprzemysłowych i powojskowych SOM aktywności gospodarczej i społecznej;
- „Wspieranie zrównoważonego rozwoju ośrodków miejskich, w tym przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji" – poprzez próbę podjęcia skoordynowanych działań na rzecz ładu przestrzennego w metropolii, a także wzmocnienie zrównoważonych i efektywnych inicjatyw w sektorze transportu, zwłaszcza publicznego;
- „Stworzenie warunków dla skutecznego, efektywnego i partnerskiego zarządzania rozwojem na obszarach miejskich, w tym w szczególności na obszarach metropolitalnych" – poprzez włączanie w realizację celów strategii nie tylko władz lokalnych tworzących SSOM, ale także podmiotów i partnerów społecznych, zwiększając ich rolę w procesie planowania rozwoju obszaru funkcjonalnego SOM;
- „Wspomaganie rozwoju subregionalnych i lokalnych ośrodków miejskich, przede wszystkim na obszarach problemowych polityki regionalnej (w tym na niektórych obszarach wiejskich) poprzez wzmacnianie ich funkcji oraz przeciwdziałanie ich upadkowi ekonomicznemu" – poprzez włączenie w realizację celów Strategii ZIT władz gmin wiejskich w procesie planowania rozwoju SOM, maksymalne wykorzystanie

lokalnych potencjałów przy rozwijaniu i absorbcji innowacji, integracji przestrzennej i rozwiązań niskoemisyjnych.

5. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) wraz z Dokumentem Implementacyjnym

Strategia ZIT SOM w sposób oczywisty pozostaje spójna ze Strategią Rozwoju Transportu, której główny cel odnosi się zarówno do utworzenia zintegrowanego systemu transportowego poprzez inwestycje w infrastrukturę transportową (cel strategiczny 1), jak i wykreowania sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych (cel strategiczny 2).

Strategia ZIT SOM zakładając realizację w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym projektów m.in. z zakresu interwencji PI 4e/v oraz 7b przyczynia się również do wdrażania m.in. następujących celów szczegółowych SRT, właściwych dla poszczególnych gałęzi transportu:

- cel szczegółowy 1: „Stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej";
- cel szczegółowy 3: „Poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz przewożonych towarów";
- cel szczegółowy 4: „Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko";
- cel szczegółowy 5: „Zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych".

Strategia ZIT jest również w pełni zbieżna z zapisami DI do SRT z października 2014 roku, gdzie obok literalnie wymienionych projektów wskazanych do realizacji w obszarze SOM, przyjmuje się, że w:

- transporcie kolejowym do priorytetów zaliczać się będą m.in. dostosowanie do wymagań sieci TEN-T korytarza północ – południe (C-E 59 Chałupki – Opole – Wrocław – Szczecin – Świnoujście) oraz zapewnienie w ruchu pasażerskim podwyższonych standardów m.in. na łączących duże ośrodki miejskie liniach, w tym Wrocław – Poznań – Szczecin;
- transporcie drogowym do celów operacyjnych zaliczone będą m.in. poprawa przepustowości głównych arterii drogowych, odciążenie aglomeracji z ruchu tranzytowego, czy dokończenie modernizacji podstawowych ciągów transportowych, na których prace rozpoczęto w perspektywie 2007-2013;
- transporcie morskim do celów operacyjnych zaliczone będą m.in. poprawa dostępu do portów morskich od strony lądu, w tym rozwoju funkcji multimodalnych portów, a także poprawa dostępu do portów morskich od strony morza oraz poprawa infrastruktury portowej umożliwiające obsługę większych niż dotychczas statków handlowych;
- transporcie wodnym śródlądowym do priorytetów zaliczać się będą inwestycje zlokalizowane w ramach Odrzańskiej Drogi Wodnej, a do celów operacyjnych zaliczone będą m.in. umożliwienie prowadzenia żeglugi śródlądowej na większe odległości i minimalizacja jej ograniczenia do przewozów o charakterze lokalnym oraz zwiększenie długości dróg żeglownych dostępnych dla jednostek żeglugowych wymagających spełnienia parametrów dróg wodnych, co najmniej III klasy;
- transporcie intermodalnym do priorytetów zaliczać się będą m.in. działania na rzecz rozbudowy i uruchomienia do funkcjonowania dwóch platform multimodalnych w sieci bazowej TEN-T na obszarze SOM, zlokalizowanych w Szczecinie i Świnoujściu.

6. Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020

Strategia ZIT SOM jest w pełni spójna zarówno z wizją strategiczną SRPZ tj. *„Polska Zachodnia – region dorzecza Odry… otwarty, atrakcyjny, mobilizujący, kreatywny, współpracujący”,* jak i wyznaczonym celem głównym określonym, jako: *„Wzrost konkurencyjności Polski Zachodniej w wymiarze europejskim poprzez efektywne wykorzystanie potencjałów makroregionu”.*

Cel główny SRPZ realizowany będzie przez trzy cele szczegółowe, z których każdy znajduje swoje lokalne odzwierciedlenie w zapisach Strategii ZIT SOM:

1. Cel pierwszy: „Integracja przestrzenna i funkcjonalna makroregionu”, w tym:
    - wzmocnienie wewnętrznych powiązań sieci transportowych pomiędzy głównymi miastami Polski Zachodniej,
    - zwiększenie dostępności transportowej Polski Zachodniej w przestrzeni europejskiej poprzez wzmocnienie powiązań głównych miast makroregionu z Warszawą, Katowicami i Trójmiastem, Berlinem, Pragą, Wiedniem oraz Dreznem,
    - modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz wzmocnienie międzyregionalnej i transgranicznej współpracy w dorzeczu Odry,
    - zwiększenie efektywności sieci energetycznych w makroregionie.
2. Cel drugi: „Budowa oferty gospodarczej makroregionu”, w tym:
    - wspieranie wypracowywania i implementowania nowoczesnych rozwiązań w wiodących branżach gospodarczych makroregionu,
    - rozwój i profesjonalizacja działalności ośrodków innowacji i przedsiębiorczości, w szczególności w zakresie wparcia wiodących branż gospodarczych makroregionu,
    - tworzenie zachęt do inwestowania, w tym zapewnienie dostępu do usług publicznych,
    - tworzenie i rozwój ponadregionalnych produktów turystycznych.
3. Cel trzeci: „Wzmacnianie potencjału naukowo-badawczego makroregionu”, w tym:
    - wspieranie inicjowanie i wspieranie współpracy naukowo-badawczej ośrodków z Polski Zachodniej,
    - budowanie komplementarnej oferty edukacyjnej służącej dostosowaniu kapitału ludzkiego do potrzeb gospodarki opartej na wiedzy,
    - inicjowanie wspólnych działań edukacyjnych promujących postawy przedsiębiorcze i innowacyjne,
    - wzmocnienie mechanizmów transferu wiedzy między nauką i biznesem w celu komercjalizacji wyników badań.

Wśród strategicznych projektów ponadregionalnych wskazanych w SRPZ znajdują się przedsięwzięcia uznane również, jako kluczowe dla rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego:

1. Odrzańska Droga Wodna;
2. Modernizacja linii kolejowych;
3. Dokończenie budowy drogi S3.

Zgodność strategii ZIT SOM z regionalnymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi

1. Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego 2020

Strategia ZIT SOM pozostaje w pełni zbieżna z wyznaczonymi w Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego celami strategicznymi, w tym:

- Celem nr 1 „Wzrost innowacyjności i efektywności gospodarowania", gdyż wspiera działania ukierunkowane na intensyfikację współpracy pomiędzy przedsiębiorstwami oraz ich współdziałania ze sferą nauki, a także na rzecz podnoszenia konkurencyjności gospodarczej SOM;
- Celem nr 2 „Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej regionu", gdyż wpływa na rozwój stref aktywności gospodarczej w SOM oraz tworzy podstawy dla wsparcia rozwoju przedsiębiorczości;
- Celem nr 3 „Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu", gdyż bezpośrednio wpływa na rozwój metropolitalnych funkcji Szczecina i SOM, a także przyczynia się do budowy *„silnych ośrodków miejskich, wydolnego układu transportowego, zaplecza infrastrukturalnego*";
- Celem nr 4 „Zachowanie i ochrona wartości przyrodniczych, racjonalna gospodarka zasobami", gdyż wspiera działania na rzecz m.in. poprawy jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego, ochrony dziedzictwa przyrodniczego i racjonalnego wykorzystania zasobów, rozwoju infrastruktury ochrony środowiska i tworzenia podstaw gospodarki niskoemisyjnej, a także rewitalizacji obszarów zurbanizowanych i zdegradowanych SOM;
- Celem nr 5 „Budowanie otwartej i konkurencyjnej społeczności", gdyż swoje priorytety oraz działania orientuje w kierunku wzmacniania aktywności zawodowej i poziomu kompetencji mieszkańców SOM, dostępności i jakości edukacji na każdym poziomie nauczania (przystosowanej do potrzeb lokalnej gospodarki), a także zwiększania uczestnictwa w niej mieszkańców metropolii.

2. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego 2020

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego wskazuje sposób realizacji wizji przestrzennego zagospodarowania i celów rozwojowych województwa zachodniopomorskiego w odniesieniu do terytorium, oddziałując na główne elementy struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa i zapewniając koordynację instrumentów o charakterze sektorowym. Plan formułuje cele gospodarowania przestrzenią województwa i zasady jej kształtowania oraz określa kierunki polityki przestrzennej w długiej perspektywie i jest ściśle powiązany ze strategią rozwoju województwa zachodniopomorskiego i ma taki sam horyzont czasowy dla obu dokumentów – 2020.

Strategicznym celem zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego jest zrównoważony rozwój przestrzenny, służący integracji przestrzeni regionalnej z przestrzenią europejską i krajową, spójności wewnętrznej województwa, zwiększeniu jego konkurencyjności oraz podniesieniu poziomu i jakości życia mieszkańców do średniego poziomu w UE.

PZPWZ wyznacza obszary funkcjonalne w województwie, w których następuje intensywna interakcja obszarów miejskich i wiejskich. SOM jest przykładem partnerstwa miejsko-wiejskiego.

PZPWZ (2012) wskazuje 5 obszarów funkcjonalnych pod kątem rozwojowym, obejmujących obszar całego województwa: strefa nadodrzańska, w zasięgu której znajduje się szczeciński obszar funkcjonalny; oraz strefy: wybrzeże, strefa centralna, strefa choszczeńsko-wałecka oraz strefa szczecinecka.

Strategia ZIT bazuje na ustaleniach PZPWZ i przyczynia się do realizacji rekomendacji zawartych w Planie, w szczególności do:

1. pogłębienia integracji województwa zachodniopomorskiego z przestrzenią krajową, europejską, w tym z Regionem Morza Bałtyckiego, sprzyjającą podniesieniu konkurencyjności województwa,
2. kształtowania policentrycznej sieci osadniczej i wzmacniania powiązań między ośrodkami miejskimi,
3. rozwijania i wzmacniania funkcji metropolitalnych Szczecina, dążąc do nadania im zasięgu ponadregionalnego i transgranicznego,
4. rozwoju systemu transportowego zintegrowanego z systemem krajowym i europejskim, wzmacniając spójność wewnętrzną województwa,
5. rozwoju systemów infrastruktury technicznej, zapewniających odpowiedni standard życia mieszkańców i ochronę środowiska.

3. Regionalna Strategia Innowacji Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2011-2020

Strategia ZIT SOM poprzez ukierunkowanie części planowanych środków finansowych na realizację działań związanych z poprawą warunków funkcjonowania przedsiębiorstw oraz bezpośrednie wsparcie sektora MŚP (w szczególności podmiotów innowacyjnych funkcjonujących w obszarach zdefiniowanych, jako inteligentne specjalizacje regionalne) w pełni wpisuje się w założenia celu strategicznego 2: „*Rozwój specjalizacji regionalnych w oparciu o endogeniczny potencjał województwa*" oraz celu strategicznego 3: „*Rozwój systemu tworzenia, dyfuzji i absorpcji innowacji w regionie*".

4. Strategia Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 2020

Strategia ZIT SOM jest dokumentem o charakterze operacyjnym w stosunku do Strategii Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Jednocześnie, charakter Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych narzuca różnego rodzaju ograniczenia w zakresie wyboru obszarów interwencji.
Strategia ZIT SOM powstawała równolegle ze Strategią Rozwoju SOM, co pozwoliło na zachowanie spójności obu dokumentów w kluczowych kwestiach.
Z tego względu wszelkie założone w niniejszym dokumencie cele strategiczne, priorytety i działania Strategii ZIT wpisują się w założenia Strategii Rozwoju SOM, wyrażone m.in. doborem celów strategicznych:

- Wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej SOM
- Poprawa atrakcyjności SOM w krajowej i europejskiej przestrzeni
- Wzmacnianie innowacyjności i konkurencyjności gospodarki SOM
- Podnoszenie jakości życia mieszkańców SOM poprzez rozwój i poprawę dostępu do usług publicznych.

Szczegółowy opis powiązań Strategii ZIT SOM, w tym poszczególnych priorytetów oraz planowanych działań względem wybranych dokumentów strategicznych i planistycznych wyższego znajduje się w załączniku nr 13.1 do niniejszego dokumentu.

V. Diagnoza stanu

Celem diagnozy stanu jest przedstawienie w sposób syntetyczny możliwie szerokiego spektrum zagadnień charakteryzujących Szczeciński Obszar Metropolitalny, identyfikacja obszarów problemowych i deficytowych, jak też wskazanie istniejących potencjałów. Zakres tematyczny diagnozy obejmuje analizę uwarunkowań przestrzennych, społecznych i gospodarczych. Podstawowym źródłem danych ilościowych była dostępna dla poziomu NUTS-5 i częściowo NUTS-4 baza danych Głównego Urzędu Statystycznego (Bank Danych Lokalnych) oraz opracowania tematyczne GUS. Dane prezentują stan na koniec 2013 roku oraz w nielicznych wskazanych przypadkach, dane na koniec 2012 i 2011 roku. Źródłem danych jakościowych były obowiązujące dokumenty programowe i dostępne opracowania analityczne na poziomie województwa oraz poszczególnych gmin, w tym materiały i informacje pozyskane bezpośrednio z jednostek samorządowych wchodzących w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

W tej części dokumentu, szerzej wyartykułowano w szczególności dane odnoszące się do tych obszarów problemowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, dla których przewidywana jest interwencja w ramach ZIT ze środków RPO WZ oraz innych krajowych programów operacyjnych.

Pełna, szczegółowa diagnoza społeczno-gospodarcza całego SOM znajduje się w dokumencie uchwalonym przez Walne Zebranie Członków SSOM we wrześniu 2014 roku pn. „*Strategia Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego sposobem na skuteczne podnoszenie jakości usług publicznych*".

5.1. Uwarunkowania przestrzenne

5.1.1. Sieć osadnicza, struktura funkcjonalno-przestrzenna SOM

Podstawowe dane dotyczące sieci osadniczej prezentuje tabela:

	Powierzchnia [ha]	Liczba ludności	Ludność na km²	Miejscowości podstawowe ogółem	Sołectwa	Miasta
1	2	3	4	5	6	7
ZACHODNIOPOMORSKIE	2 289 248	1 718 861	75	3019	1710	64
SOM, w tym	279 451	687 247	246	261	174	7
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	4 808	69 328	1442	0	0	1
Kobylanka (gmina wiejska)	12 168	4 905	40	15	10	-
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	31 888	12 576	39	40	30	-
Gmina Miasto Szczecin	30 055	408 172	1358	0	0	1
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	44 285	35 533	80	53	33	1
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	29 313	4 857	17	17	16	-
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	25 390	32 147	127	41	28	1

Stare Czarnowo (gmina wiejska)	15 288	3 875	25	21	12	-
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	11 028	19 301	175	17	12	-
Kołbaskowo (gmina wiejska)	10 546	11 599	110	22	18	-
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	19 788	1 672	8	7	2	1
Police (gmina miejsko-wiejska)	25 171	41 911	167	28	12	1
Gmina Miasto Świnoujście	19 723	41 371	210	0	1	1

Tab. 1 Sieć osadnicza SOM.
Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS. Dane według stanu na 31.12.2013 roku.

Sieć osadnicza Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowi policentryczny układ z ośrodkiem rdzeniowym, miastem wojewódzkim – Szczecinem, pięcioma miastami średniej wielkości (Świnoujście, Stargard, Police, Goleniów, Gryfino) oraz dwoma małymi miastami (Nowe Warpno, Stepnica). Uzupełnieniem układu są ośrodki wiejskie. Ogółem sieć osadniczą tworzy 261 miejscowości. Pod względem zasięgu oddziaływania jednostki osadnicze SOM można podzielić na[16]:

- miasto o znaczeniu ponadregionalnym, metropolitalnym – Szczecin z podstawowym centrum zlokalizowanym w lewobrzeżnej części miasta oraz subcentrum zlokalizowanym na prawobrzeżu;
- miasta o znaczeniu regionalnym – Świnoujście oraz Stargard;
- miasta o znaczeniu subregionalnym, ponadgminnym – Goleniów, Gryfino, Police;

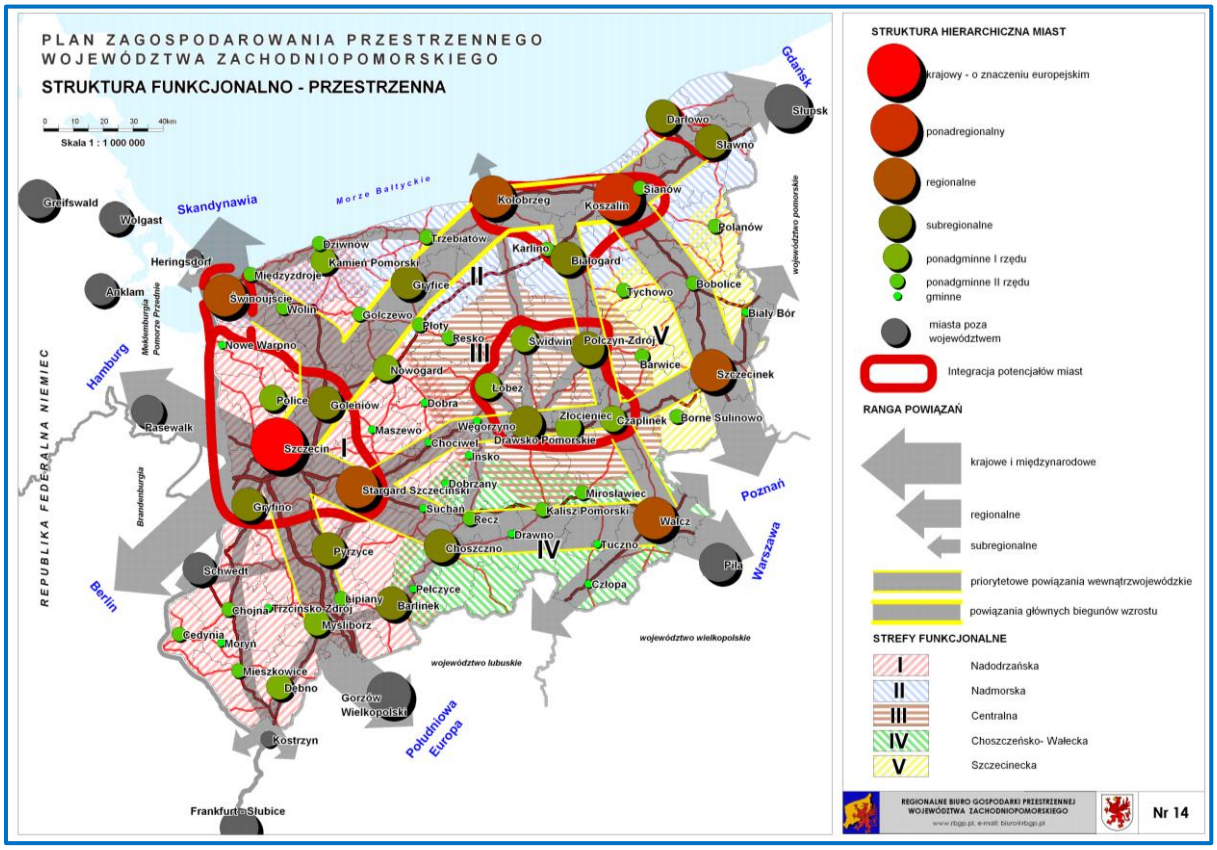
a ponadto

- ośrodki o znaczeniu lokalnym, gminnym – Stepnica, Nowe Warpno, Dobra (Szczecińska), Kołbaskowo, Kobylanka, Stare Czarnowo;
- ośrodki wspomagające ośrodki gminne w zakresie usług podstawowych, krystalizujące sieć osadniczą (Przecław, Mierzyn, Dołuje, Bezrzecze, Tanowo, Kliniska, Mosty, Gardno).

Szczeciński Obszar Metropolitalny, w skali województwa zachodniopomorskiego skupia znaczny potencjał demograficzny, wynoszący na koniec 2013 roku nieco ponad 687 tys. osób. Proces koncentracji ludności jest trwały, chociaż jego natężenie nie jest wysokie – i dla lat 2005-2013 wyniósł 1,9%.

[16]Podział jednostek osadniczych na podstawie Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego, Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2010, str. 164.

Szczeciński Obszar Metropolitalny w strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa zachodniopomorskiego przedstawia mapa:



Rys. 4 Struktura funkcjonalno-przestrzenna Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.
Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2010.

Sam Szczecin jest ośrodkiem o strukturze policentrycznej. Administracyjny podział miasta dzieli je na cztery dzielnice: Śródmieście (wraz z Międzyodrzem), Północ, Zachód i Prawobrzeże[17]. Dynamiczny rozwój Szczecina po wschodniej stronie Odry oraz utrzymujące się ograniczenia komunikacyjne na Międzyodrzu spowodowały, że struktura miasta w naturalny sposób przekształciła się w dwubiegunowy układ ośrodków centralnych: lewobrzeże – prawobrzeże. Lewobrzeżne centrum miasta stanowi rdzeń układu funkcjonalno-przestrzennego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, gdzie w szczególności obszar Śródmieścia skupia funkcje o charakterze metropolitalnym (znaczenie regionalne, ponadregionalne), reprezentowane przez ośrodki: kultury, administracji, zarządzania, finansów, usług i otoczenia biznesu. Obecnie rdzeń układu podlega procesowi kontrurbanizacji[18], powodującej wyludnianie obszaru śródmieścia

[17] Źródło: Studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego Szczecina, Szczecin 2012, str. 51.
[18] Proces reorganizacji terenów miejskich, polegający na zmniejszeniu się zagęszczenia przebywającej tam ludności oraz zmianie charakteru poszczególnych fragmentów miasta na tereny typowo mieszkalne lub jednolicie przemysłowe. Proces ten występuje również w ścisłych centrach miast, z których mieszkańcy przenoszą się do dzielnic peryferyjnych, czego efektem jest zmiana charakteru centrum miasta na typowo handlowo-administracyjno-usługowe, ale pozbawione stałych mieszkańców.

i wzrost zaludnienia dzielnic peryferyjnych oraz obszarów w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Jest to jeden z czynników przekształcających układ funkcjonalno-przestrzenny całego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i odbywa się równolegle z procesem rozrastania się zabudowy w kierunkach: na zachód od Szczecina w sposób krawędziowy (Mierzyn, Bezrzecze), pasmowy wzdłuż dróg krajowych nr: 10, 13 i drogi wojewódzkiej nr 112 (gmina Police), w kierunku wyznaczonym miejscowościami Załom – Pucice – Kliniska – Goleniów oraz pasmo drogi nr 10 na wschód od Szczecina: Płonia – Kobylanka – Stargard, a także pasmo zabudowy wzdłuż drogi nr 31 pomiędzy Szczecinem i Gryfinem. Proces przesiedlania się mieszkańców do dzielnic oddalonych od centrum Szczecina (Osów, Bezrzecze, Warszewo, Płonia i Kijewo) i ekspansja osadnictwa na obszarach bezpośrednio sąsiadujących z miastem sprawiły, że obszary te przyjęły charakter miejski. Stanowią strefę ekstensywnej urbanizacji z intensywnie rozwijającą się zabudową jedno – i wielorodzinną, a dotychczasowe wsie zatracają charakter rolniczy (zwłaszcza Dobra (Szczecińska), również Kołbaskowo, Kobylanka, wiejska część gmin: Police, Goleniów i Gryfino).

Pozostałe poza Szczecinem większe ludnościowe miasta tj.: Świnoujście, Stargard, Police, Goleniów, Gryfino (wraz z ich miejskimi obszarami funkcjonalnymi) stanowią ośrodki równoważące rozwój Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, pełniąc jednocześnie funkcje satelickie w stosunku do Szczecina. Spośród nich wyróżniają się dwa biegunowe ośrodki regionalne (ze względu na potencjał demograficzny i funkcje gospodarcze) – Świnoujście i Stargard. We wszystkich miastach rozwijane są istniejące usługi, a także powstają nowe, uwarunkowane lokalnymi potrzebami i potencjałami, co z kolei wpływa na proces urbanizacji przestrzennej. Miasta te, poza oddziaływaniem lokalnym, stanowią ośrodki obsługi o charakterze ponadgminnym z odpowiednio rozwiniętą ofertą usługową. Ich istotną cechą, wobec postępującej wcześniej degradacji działalności przemysłowej w Szczecinie, jest skupianie i rozwijanie potencjału gospodarczego, w tym kreowanie w ich obszarach funkcjonalnych nowych stref koncentracji przemysłu w postaci parków przemysłowych w: Goleniowie, Stargardzie, Gardnie (gmina Gryfino) oraz strefy inwestycyjnej w Policach.

Obszar, który wypełnia strukturę pomiędzy miastem rdzeniowym (i jego bezpośrednim obszarem funkcjonalnym) a ośrodkami miejskimi o znaczeniu ponadgminnym to tereny otwarte i leśne, obszar o krajobrazie półnaturalnym, rolniczym, leśnym oraz wodnym. Znajdują się tu miejscowości o czytelnych ukształtowanych historycznie układach charakterystycznych dla zabudowy wiejskiej z uzupełniającą je zabudową współczesną (Stare Czarnowo, miasto Nowe Warpno oraz pozostała część obszarów wiejskich SOM).

Zjawisko rozlewania się miast zmienia istniejącą strukturę sieci osadniczej pod względem ilościowym i jakościowym. Zmiana miejsca zamieszkania skutkuje wzrostem liczby ludności na obszarach podmiejskich (w tym po niemieckiej stronie granicy) i spadkiem w Szczecinie wraz ze zmianą struktury demograficznej ludności (szerzej w rozdziale poświęconym demografii). W wymiarze przestrzennym zmiany polegają na zwiększaniu się gęstości infrastruktury i zabudowy podmiejskiej, powiększaniu terenów zurbanizowanych, przy jednoczesnym braku miejskiej infrastruktury przestrzeni publicznych, terenów zieleni, sieci dróg o niezbędnych parametrach, a w wymiarze przyrodniczo-krajobrazowym ograniczaniu terenów otwartych, naturalnych i półnaturalnych, zaburzaniu ciągłości korytarzy ekologicznych. *„Efekty bezplanowej suburbanizacji degradujące krajobraz są w szczególny sposób widoczne w miejscowościach: Dobra*

(Szczecińska), Mierzyn, Dołuje, Warzymice. Istnieje ponadto realne niebezpieczeństwo, że miejscowości na zachód od Szczecina zatracą granice między sobą i stworzą rozległy twór pozbawiony funkcji miejskich."[19]

Najskuteczniejszym instrumentem przeciwdziałania skutkom dalszej niekontrolowanej suburbanizacji (a nie tylko zmniejszania uciążliwości tych skutków) jest skuteczna i długofalowa polityka przestrzenna

5.1.2. Obszary zdegradowane – tereny miejskie, poprzemysłowe i powojskowe

Stałe i różnokierunkowe przekształcenia miast w procesie rozwojowym, obok zjawisk pozytywnych, powstawania obszarów wzrostu, nowych dzielnic, centrów handlowych i produkcyjno-usługowych, powoduje przyspieszoną degradację terenów wyeksploatowanych, powstawanie terenów zaniedbanych, na których zatrzymaniu uległy procesy modernizacji, kumulujące niekorzystne zjawiska społeczne i zachowania patologiczne. Dotyczy to zarówno obszarów starej, zabytkowej zabudowy w centrach miast (dekapitalizacja zasobu, zły stan techniczny zabytkowych budynków mieszkalnych, energochłonność budynków, degradacja przestrzeni publicznych w obrębie obszaru), jak i zespołów mieszkaniowej zabudowy blokowej, szczególnie tej o zaniżonych standardach powierzchniowych z lat 70. XX w. Problem ten odnosi się do wszystkich miast SOM, w największym zaś stopniu do Szczecina, Stargardu i Polic.

Dodatkowo, przekształcenia gospodarcze i wycofanie tradycyjnej, intensywnej działalności przemysłowej skutkuje tworzeniem się w obrębie miast rozległych obszarów poprzemysłowych, które nierzadko wymagają rekultywacji z uwagi na ekologiczne skutki prowadzonej tam działalności, ale przede wszystkim kompleksowej konwersji, począwszy od uporządkowania terenu dla stworzenia korzystnych warunków do nadania nowych funkcji miejskich. Koncentracja terenów poprzemysłowych jest widoczna w paśmie Odry, gdzie od wielu lat skupia się działalność przemysłowa i portowa, w szczególności w Szczecinie i w dużo mniejszym stopniu w Gryfinie. Rozległe tereny poprzemysłowe występują również w Stargardzie i w Goleniowie.

Problem degradacji dotyczy także terenów powojskowych. Intensywnie eksploatowane przez wojsko, znacząco zdegradowane powierzchnie (niejednokrotnie o atrakcyjnej lokalizacji) w istotny sposób wpływają na obniżenie jakości przestrzeni publicznej w całym mieście. Problem ten odnosi się obecnie przede wszystkim do Świnoujścia, a do niedawna również miasta Stargard, gdzie obszar powojskowy to obecnie rozwijająca się strefa przemysłowa.

W obszarach zurbanizowanych wciąż w niewielkim stopniu rozwinięta jest przestrzeń stanowiąca obszar zetknięcia lądu z wodą i realizacji specyficznych funkcji urbanistycznych, w części miast są to obszary niezagospodarowane lub wyłączone z eksploatacji (w dużym stopniu obszary poprzemysłowe). Mimo wdrażania projektów na rzecz zwiększenia dostępności i atrakcyjności terenów portowych i nabrzeży, jako istotnego waloru, a także obszaru aktywności i integracji społeczności lokalnych (m.in. w: Szczecinie, Świnoujściu, Gryfinie, Nowym Warpnie), wciąż są to obszary wymagające intensywnej rewitalizacji i aktywizacji.

Perspektywę rozwoju dla zdegradowanej śródmiejskiej zabudowy mieszkaniowej, jak i innych obszarów (terenów poprzemysłowych, powojskowych itp.) oraz szansę na poprawę

[19] Plan zagospodarowania województwa zachodniopomorskiego, RGBP WZ, Szczecin 2010, s. 157.

jakości życia mieszkańców daje uruchomienie na szeroką skalę projektów rewitalizacyjnych mających na celu zarówno przeciwdziałanie degradacji przestrzeni zurbanizowanej i struktur społecznych, jak i pobudzanie rozwoju, wzrost aktywności społecznej i gospodarczej), poprawę środowiska zamieszkania oraz ochronę dziedzictwa narodowego. Zatem procesy rewitalizacyjne należy traktować, jako istotny czynnik wspierający przedsiębiorczość i przyciągający nowe inwestycje.

Niezbędnym warunkiem dla systemowej i efektywnej realizacji przedsięwzięć rewitalizacyjnych i osiągnięcia zamierzonego efektu społeczno-gospodarczego, jak również dodatkowo warunkiem dla uzyskania finansowego wsparcia procesu ze środków Unii Europejskiej, jest opracowanie przez miasta lokalnych programów rewitalizacji[20].

Obecnie cztery miasta SOM wdrażają zintegrowane projekty rewitalizacyjne w oparciu o zatwierdzone przez IZ RPO WZ programy tj.: Szczecin, Świnoujście, Stargard i Police.

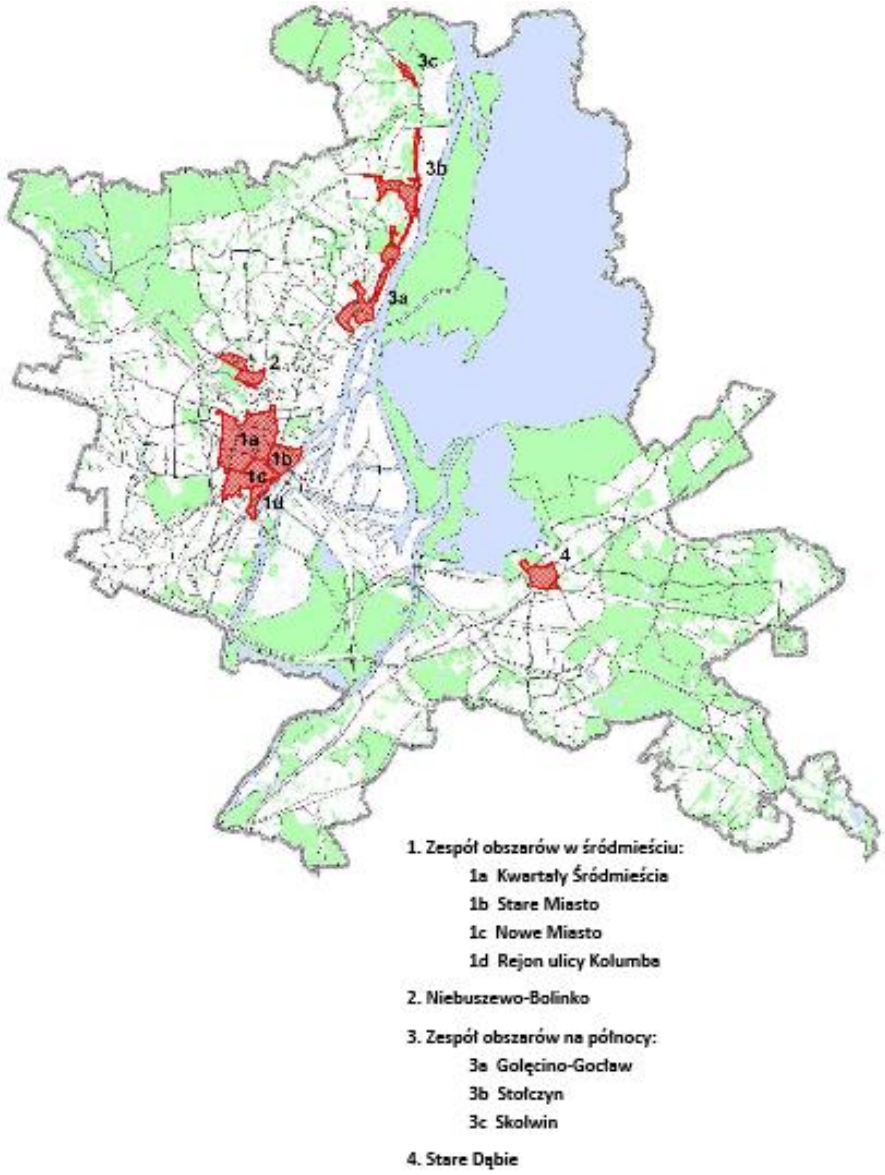
Biorąc pod uwagę zapisy poszczególnych Lokalnych Programów Rewitalizacji (LPR) należy stwierdzić, że:

1. w Szczecinie – analiza potencjalnych obszarów kryzysowych zgodnie z warunkami i kryteriami określonymi w *„Wytycznych Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie programowania działań dotyczących mieszkalnictwa”* pozwoliła na wytypowanie do priorytetowego wsparcia z zakresu mieszkalnictwa siedem z dziewięciu rozważanych obszarów tj. Skolwin, Stołczyn, Golęcino-Gocław, Niebuszewo–Bolinko, kwartały Śródmieścia, Nowe Miasto i rejon ulicy Kolumba[21]. Stwierdzono tam występowanie minimum trzech spośród pięciu kryteriów wskazanych w „Wytycznych”:
    - wysoki poziom ubóstwa i wykluczenia,
    - wysoka stopa długotrwałego bezrobocia,
    - wysoki poziom przestępczości i wykroczeń,
    - niski wskaźnik prowadzenia działalności gospodarczej,
    - porównywalnie niski poziom wartości zasobu mieszkaniowego.

Szczegółowy zasięg obszarów kryzysowych na tle Gminy Miasto Szczecin i skalę problemu prezentuje poniższy rysunek:

[20] Zgodnie z ustawą z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz. U. z 2015 r., poz. 1777) rewitalizacja stanowi proces wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych, prowadzony w sposób kompleksowy, poprzez zintegrowane działania na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i gospodarki, skoncentrowane terytorialnie, prowadzone przez interesariuszy rewitalizacji na podstawie gminnego programu rewitalizacji.

[21] Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji dla Miasta Szczecin, Szczecin, wrzesień 2010 r., aktualizacja – luty 2014 r., s. 16.



Rys. 5 Zasięg obszarów kryzysowych w mieszkalnictwie w Gminie Miasto Szczecin.
Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji dla Miasta Szczecin, 2014

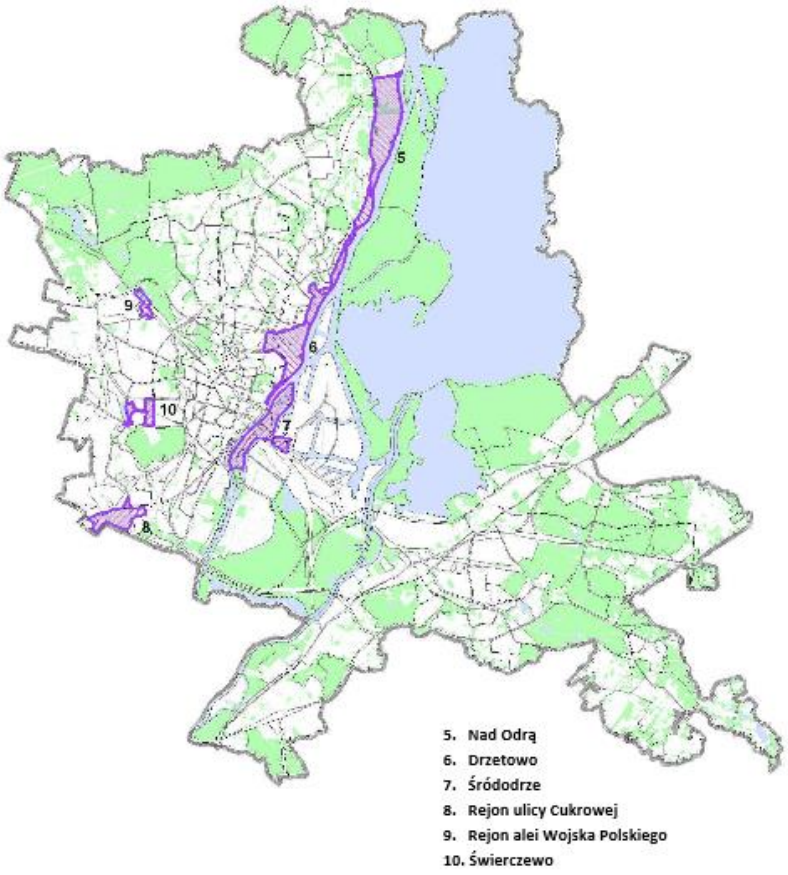
Biorąc pod uwagę m.in. zdiagnozowany w obszarach kryzysowych rodzaj i stopień nasilenia negatywnych zjawisk społeczno-gospodarczych i przestrzennych oraz znaczenie rewitalizacji dla całego miasta, Gmina Miasto Szczecin przyjęła w szerszej perspektywie czasowej następujące założenia:

- *Wzmocnienie działań rewitalizacyjnych w obrębie kryzysowych obszarów w śródmieściu ze względu na konieczność utrzymania funkcji centrotwórczych tego rejonu miasta. Ze względu na priorytetową rolę w strukturze tkanki miasta, wymaga docelowej zmiany wizerunku i funkcjonowania w aspekcie społecznym, gospodarczym i przestrzennym*;

- *W pozostałych obszarach kryzysowych wskazane jest prowadzenie niezbędnych działań rewitalizacyjnych, najpilniejszych i mogących stymulować pozytywne przemiany, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów położonych na północy miasta[22]".*

Natomiast w odniesieniu do obszarów poprzemysłowych/powojskowych ich delimitacja została dokonana po uwzględnieniu m.in. rozkładu przestrzennego problemów występujących w obszarach oraz wniosków z analizy jakościowej charakteryzujących ważne dla rewitalizacji deficyty i walory obszarów, w tym: stan infrastruktury, zagospodarowanie przestrzenne, wartości kulturowe obiektów poprzemysłowych i powojskowych, strukturę własnościową gruntów oraz stan środowiska przyrodniczego.

W efekcie wskazano obszary poprzemysłowe i powojskowe, skupione w następujących częściach Szczecina: Nad Odrą, Drzetowo, Śródodrze, rejon ulicy Cukrowej, rejon alei Wojska Polskiego, Świerczewo[23] i zaprezentowane na poniższym rysunku:



Rys. 6 Zasięg obszarów kryzysowych poprzemysłowych i powojskowych w Gminie Miasto Szczecin.
Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji dla Miasta Szczecin, 2014

[22] Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji dla Miasta Szczecin, Szczecin, wrzesień 2010 r., aktualizacja – luty 2014 r., s. 18.
[23] Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji dla Miasta Szczecin, Szczecin, wrzesień 2010 r., aktualizacja – luty 2014 r., s. 19.

Biorąc pod uwagę m.in. zdiagnozowany w obszarach poprzemysłowych i powojskowych rodzaj i stopień nasilenia negatywnych zjawisk społeczno-gospodarczych i przestrzennych oraz znaczenie rewitalizacji dla całego miasta, Gmina Miasto Szczecin przyjęła w szerszej perspektywie czasowej następujące założenia:

- *Aktywizacja społeczno-gospodarcza obszarów poprzemysłowych i powojskowych oraz włączenie do struktur miejskich poprzez zmianę lub restrukturyzację dotychczasowych funkcji, z jednoczesną poprawą stanu technicznego i funkcjonalnego infrastruktury, ochroną walorów historyczno-kulturowych oraz poprawą stanu środowiska i jakości życia mieszkańców;*
- *Wzmocnienie działań rewitalizacyjnych w obrębie poprzemysłowych i powojskowych obszarów na terenach przybrzeżnych – Waterfront, tj. obszary „Nad Odrą", „Drzetowo", „Śródodrze", ze względu na konieczność utrzymania nadwodnego charakteru miasta;*
- *W pozostałych obszarach poprzemysłowych i powojskowych wskazane jest prowadzenie niezbędnych działań, najpilniejszych i mogących stymulować pozytywne przemiany*[24]*.*

2. w Świnoujściu – za priorytetowe uznano kontynuowanie działań podjętych w oparciu o zapisy LPR z 2006 roku. Układ obszarów zdegradowanych ustalony w tym programie pokazano na poniższym zdjęciu satelitarnym (za wyjątkiem obszaru powojskowego strefy „Mulnik"):

[24] Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji dla Miasta Szczecin, Szczecin, wrzesień 2010 r., aktualizacja–luty 2014 r., s. 21 Aktualnie w Szczecinie rozpoczęto prace zmierzające do wdrożenia Ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji, która wymusza opracowanie nowej, szczegółowej diagnozy obszaru rewitalizacji, obejmującej analizę negatywnych zjawisk oraz potencjałów występujących na terenie tego obszaru, skutkującej koniecznością dostosowania dokumentów strategicznych (strategia rozwoju gminy, strategia rozwiązywania problemów społecznych) i planistycznych (studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego). Ustawa wpływa na wzrost spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej na poziomie lokalnym, a szczególnie jakości życia mieszkańców obszarów zurbanizowanych, zarówno mieszkających na obszarach zdegradowanych jak i pozostałych. Efekty rewitalizacji będą współzależne w wysokim stopniu od zmian w systemie lokalnego planowania przestrzennego, prowadzących docelowo do ograniczenia niekontrolowanej suburbanizacji i skierowania strumienia inwestycji na obszary już zagospodarowane (*brown fields*).

Rys. 7 Zasięg obszarów kryzysowych w Gminie Miasto Świnoujście w ujęciu LPR z 2006 roku.
Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Świnoujście 2010-2020

Szczegółowa analiza potencjalnych obszarów kryzysowych, zdefiniowanych uprzednio w LPR z 2006 roku w powiązaniu z zapisami *„Wytycznych Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie programowania działań dotyczących mieszkalnictwa"* doprowadziła do konstatacji, że obszar strefy „Śródmieście", gdzie stopień degradacji jest najwyższy, wymaga wskazania go, jako obszaru kryzysowego dla pierwszego, priorytetowego Projektu Zintegrowanego zaktualizowanego LPR 2010-2020.

Obszar ten jest tożsamy z obszarem wsparcia mieszkalnictwa, bowiem występują w nim problemy wymagające podjęcia projektów mieszkaniowych tj.: dekapitalizacja zasobu, zły stan techniczny zabytkowych budynków mieszkalnych, energochłonność budynków mieszkalnych[25].

Z kolei w zakresie obszarów powojskowych wytypowano wstępnie 4 obszary problemowe tj. „Autodrom", „Basen Północny", „Centrum Administracyjne Miasta" oraz „Mulnik".

Wybór obszarów powojskowych do działań rewitalizacyjnych, ukierunkowany został przez następujące czynniki:

- *potencjalne oddziaływanie obszaru po konwersji – prognozowana skala oddziaływania możliwych przedsięwzięć społeczno-gospodarczych, dla których tereny powojskowe mogły by być wykorzystane,*
- *relacja przestrzenna (odległość, wielkość, lokalizacja) w odniesieniu do wyznaczonych obszarów kryzysowych,*

[25] Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Świnoujście 2010-2020, Stowarzyszenie Rozwoju Gospodarczego Gmin na zamówienie Miasta Świnoujście, 2010 r., s. 59.

- *stopień degradacji obszaru, skala podstawowych działań pro-inwestycyjnych, w tym przewidywalny udział kosztów rekultywacji i oczyszczania terenu,*
- *stan zagospodarowania a właściwie stopień zaawansowania użytkowej restytucji obszaru*.

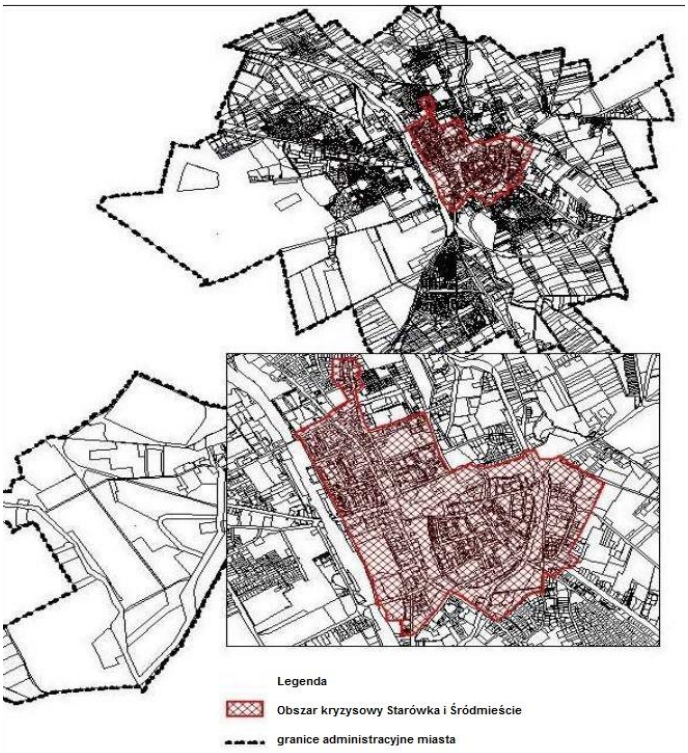
Dla ożywienia społeczno-gospodarczego, do konwersji terenów powojskowych, planowanych w ramach programu rewitalizacji, wybrano następujące obszary: obszar „AUTODROM" i obszar „BASEN PÓŁNOCNY"[26].

Obszar „Autodrom" stanowi teren byłej jednostki artylerii wojskowej, niezamieszkały, położony bezpośrednio przy granicy państwowej w północno-zachodniej części miasta. Obszar o pow. ok. 7,02ha wymagający kompleksowej konwersji. Położenie i gabaryty terenu równoważą skomplikowane uwarunkowania projektowania i podejmowania działalności inwestycyjnej na tym obszarze. Sąsiedztwo granicy, dzielnicy uzdrowiskowej oraz zespołowej zabudowy mieszkaniowej osiedla „Posejdon" predestynują ten teren, jako lokalizację przedsięwzięć gospodarczych o znaczeniu, co najmniej ogólnomiejskim lub ponadlokalnym[27].

Obszar „Basen Północny" stanowią: teren, budynki i basen portowy, które były do 1992 roku we władaniu Marynarki Wojennej ZSRR. Obszar, w zasadzie niezamieszkały, obejmuje nieruchomości gruntowe i zabytkowe budynki tzw. Starej Stoczni, położone pomiędzy ulicami: Jachtową, Rogozińskiego, Wybrzeże Władysława IV oraz nabrzeżem Świny. Całość objęta jest ochroną konserwatorską (ustanowiona strefa ochrony konserwatorskiej, dla ochrony jedynego zachowanego historycznego zespołu stoczniowego w Świnoujściu przykładu architektury przemysłowej z przełomu XIX/XX wieku). Nadwodne położenie u ujścia Świny do Morza Bałtyckiego, bliskość przeprawy promowej, sąsiedztwo Parku Zdrojowego oraz cechy zachowanej zabytkowej zabudowy predestynują ten teren, jako lokalizację przedsięwzięć o unikalnym i szczególnym znaczeniu dla miasta. Potencjał tego obszaru w powiązaniu z właściwie dobranym programem inwestycyjnym i standardem dopełniającej zabudowy może stanowić o szczególnej skali oddziaływania przedsięwzięć społeczno-gospodarczych tam podejmowanych[28].

3. w Stargardzie– ze względu na fakt, iż dwa obszary miasta tj. Stare Miasto i Śródmieście spełniły nie mniej, niż trzy kryteria wyznaczone w wytycznych MRR w zakresie programowania działań dotyczących mieszkalnictwa (poziom ubóstwa i wykluczenia, długotrwałe bezrobocie oraz niski poziom wartości zasobu mieszkaniowego), uznano je za obszary kryzysowe i zdegradowane, podlegające konieczności priorytetyzacji w kierunkach realizowanych działań rewitalizacyjnych w zakresie mieszkalnictwa.
   Kryzysowy obszar miejski wskazany do rewitalizacji prezentuje poniższa rysunek:

[26] Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Świnoujście 2010-2020, Stowarzyszenie Rozwoju Gospodarczego Gmin na zamówienie Miasta Świnoujście, 2010 r., s. 63.
[27] Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Świnoujście 2010-2020, Stowarzyszenie Rozwoju Gospodarczego Gmin na zamówienie Miasta Świnoujście, 2010 r., s. 60.
[28] Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Świnoujście 2010-2020, Stowarzyszenie Rozwoju Gospodarczego Gmin na zamówienie Miasta Świnoujście, 2010 r., s. 61.



Rys. 8 Zasięg obszaru zdegradowanego w zakresie mieszkalnictwa w Gminie Miasto Stargard.
Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Stargard Szczeciński na lata 2010-2020

Przeprowadzona analiza pozwoliła również na wytypowanie głównego poprzemysłowego obszaru kryzysowego, jakim jest teren byłych Zakładów Napraw Taboru Kolejowego (ZNTK).

Powierzchnia obszaru wynosi 42,10 ha i zawiera się między terenem kolejowym od wschodu i północy ograniczonym ul. Składową biegnącą w kierunku zachodnim do ul. Ceglanej, od południa ul. Pierwszej Brygady. Z inicjatywy organów miasta na tym obszarze powstał Stargardzki Park Przemysłowy. Zarządzaniem i rozwojem Parku zajmuje się Stargardzka Agencja Rozwoju Lokalnego Sp. z o.o. z siedzibą w dawnym biurowcu ZNTK przy ul. Pierwszej Brygady 35. W Parku stworzono korzystne warunki dla rozwoju przedsiębiorczości oraz przygotowano zróżnicowaną ofertę terenów inwestycyjnych. Składają się na nią działki zabudowane halami produkcyjnymi po byłym ZNTK oraz tereny niezabudowane, przygotowywane dla nowych inwestycji. Obecnie na tym terenie działa wiele podmiotów gospodarczych. Z uwagi na stopień degradacji obszaru w wyniku zmian ustrojowych na początku lat 90. XX wieku oraz trudnej sytuacji ekonomicznej wielu przedsiębiorców, obszar wymaga wsparcia organizacyjnego i finansowego. Istnieje konieczność modernizacji istniejącej zabudowy, uporządkowania podziałów geodezyjnych, urządzenia dróg dojazdowych, przestrzeni publicznych, uzupełnienia sieci uzbrojenia technicznego, wprowadzenia rozwiązań chroniących środowisko. Konieczne są działania minimalizujące skutki wprowadzenia nowych urządzeń przestrzennych do pierwotnego krajobrazu obszaru przemysłowego poprzez wprowadzenie zieleni izolacyjnej i nasadzeń zieleni przyulicznej, poprawiającej cechy estetyczne krajobrazu. Planuje się istniejącą

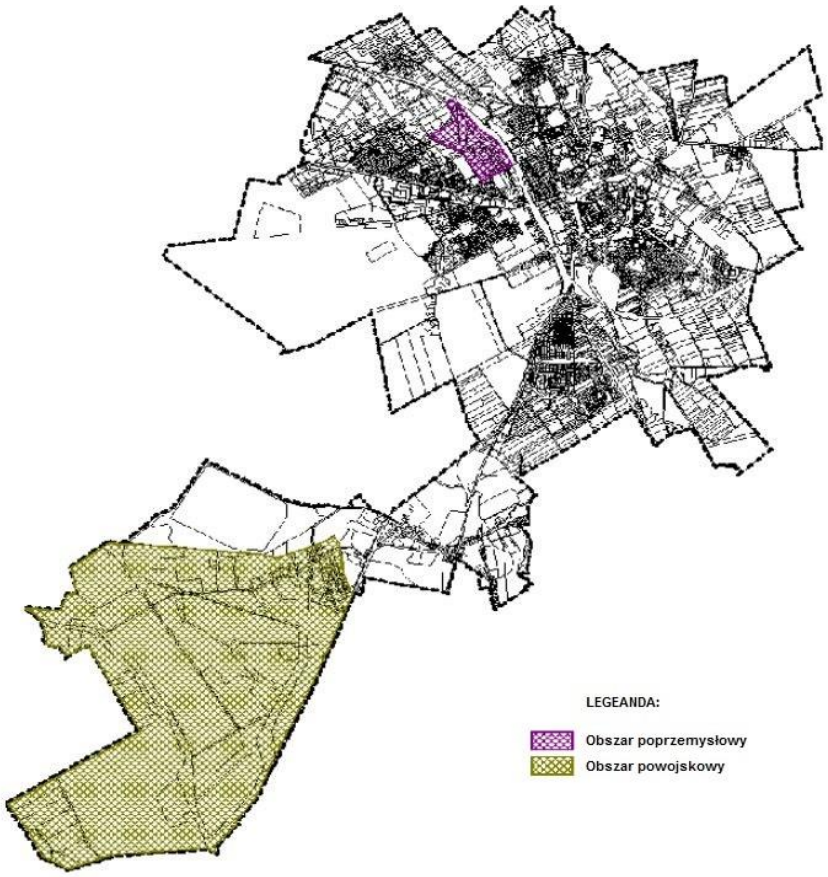
zabudowę poddać sanacji, a obiekty obniżające standard zabudowy i zagospodarowania terenu przeznacza się do likwidacji[29].

Z kolei w obszarze problemowym dotyczących terenów powojskowych, głównym wytypowanym obszarem zdegradowanym jest Osiedle Lotnisko.

Osiedle Lotnisko to teren po dawnym przylotniskowym garnizonie wojsk radzieckich, który podlega przekształceniu na przestrzeń o charakterze miejskim z podstawową funkcją mieszkaniową. Granica tego obszaru wiedzie od skrzyżowania ul. Cz. Tańskiego z ul. S. Skarżyńskiego tą ostatnią włączając zabudowania po północnej stronie do skrzyżowania z ul. Cz. Witoszyńskiego. Następnie wzdłuż ul. Cz. Witoszyńskiego wiedzie do jej skrzyżowania z ul. Okulickiego aż do torów kolejowych w kierunku Pyrzyc i dalej do ul. Żwirki i Wigury do skrzyżowania z ul. J. Śniadeckiego i wzdłuż niej do skrzyżowania z ul. Cz. Tańskiego. Powierzchnia obszaru wynosi 520 ha i jest zamieszkiwana przez 1 416 mieszkańców, co stanowi 2,06% ludności Stargardu. Na terenie Osiedla Lotnisko od 2007 roku funkcjonuje Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii. Park zajmuje powierzchnię 410 ha, co stanowi 78% obszaru całego Osiedla. Obszar ten charakteryzuje się dużą ilością gruntów o niewielkiej różnicy poziomów, dlatego też oferta inwestycyjna skierowana jest dla przedsiębiorców planujących lokowanie projektów inwestycyjnych o powierzchni powyżej 100 hektarów i będących liderami innowacji w swoich branżach, którzy nie tylko wprowadzają nowoczesne technologie w swoich produktach, ale także innowacje w dziedzinach procesu technologicznego, ochrony środowiska. Obszar ten jest miejscem, gdzie Stargardzkie TBS Sp. z o.o. buduje wielorodzinne budynki mieszkalne oraz usługowe, wykonując zadania gminy z zakresu mieszkalnictwa chronionego. Na osiedlu powstaje również niezbędna infrastruktura społeczna, w tym: drogi wewnętrzne, chodniki, place zabaw, place rekreacyjne, zieleń miejska). Ponadto przy okazji kolejnych realizacji rozbudowywana jest infrastruktura w zakresie dostawy centralnego ogrzewania, ciepłej wody, odbioru ścieków sanitarnych i deszczowych oraz zaopatrzenia w energię elektryczną, rozbudowy sieci sanitarnej i deszczowej. Przy realizacji zadań, przebudowie podlegają również przyległe do nieruchomości części pasów drogowych z uwzględnieniem budowy ścieżek rowerowych. Osiedle Lotnisko wymaga inwestycji, przyczyniających się do wzrostu komfortu zamieszkania, bezpieczeństwa oraz zwiększania oferty w zakresie odpoczynku i rekreacji[30].

[29] Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Stargard Szczeciński na lata 2010-2020, Business Mobility International Spółka z o.o. na zamówienie Gminy Miasto Stargard Szczeciński, 2010 r., s. 99.
[30] Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Stargard Szczeciński na lata 2010-2020, Business Mobility International Spółka z o.o. na zamówienie Gminy Miasto Stargard Szczeciński, 2010 r., s. 98.

Szczegółowo, zasięg wytypowanych kryzysowych i zdegradowanych obszarów poprzemysłowych i powojskowych w Stargardzie prezentuje poniższy rysunek:

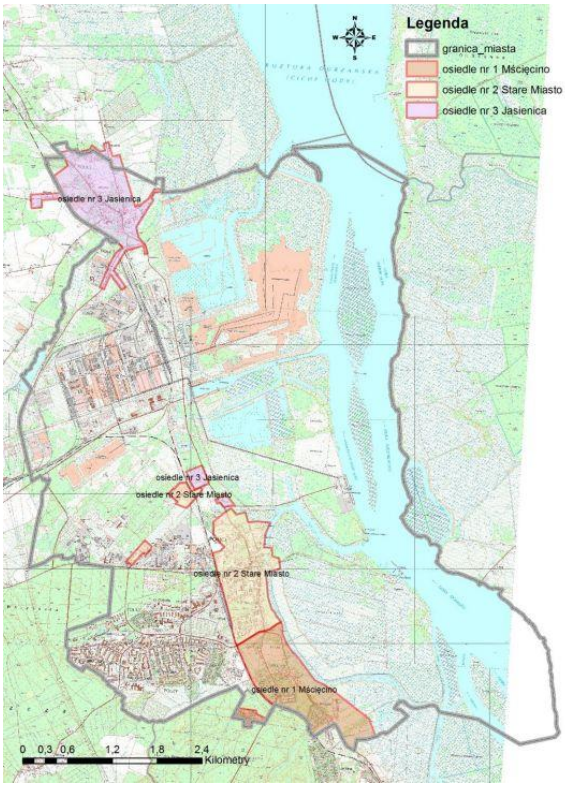


Rys. 9 Zasięg obszaru zdegradowanego poprzemysłowego i powojskowego w Gminie Miasto Stargard.
Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Stargard Szczeciński na lata 2010-2020

4. w Policach – analiza w zakresie mieszkalnictwa wykazała, że spośród siedmiu poddanych badaniom osiedli miasta Police, nasilenie negatywnych zjawisk występuje na trzech tzw. „starych" osiedlach. Wytypowane obszary kryzysowe tj. „Stare Miasto", „Mścięcino" i „Police – Jasienica" zamieszkuje relatywnie duża liczba osób – 5832, tj. prawie 18% ogółu liczby mieszkańców miasta. Obszarem najbardziej problemowym jest Stare Miasto – ścisłe, zabytkowe centrum, którego układ urbanistyczny posiada walory historyczne. Obszar jest zwarty i wzajemnie powiązany, charakteryzujący się wieloma funkcjami. Pomimo dużego stopnia patologii posiada jednak potencjał dla rozwoju ekonomicznego. Obszar posiada obiekty o potwierdzonej wartości architektonicznej i historycznej, niezaadaptowane na pełnienie specjalistycznych funkcji. Degradacja obejmuje tkankę mieszkaniową, przestrzenie publiczne i infrastrukturę techniczną. Pozostałe dwa obszary: „Police – Jasienica" i „Mścięcino" charakteryzują się mniej zwartą zabudową. Tereny mieszkaniowe przeplatają

się tu z przemysłowo-składowymi (Jasienica) i większymi kompleksami ogrodów (Mścięcino)[31].

Zasięg wytypowanych obszarów problemowych na tle granic administracyjnych miasta Police prezentuje poniższa mapa:



Rys. 10 Zasięg obszarów zdegradowanych w zakresie mieszkalnictwa w Policach.
Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji dla miasta Polic na lata 2010-2017

Zgodnie z przeprowadzoną analizą, największe nasilenie zjawisk negatywnych o charakterze społecznym (wysoka stopa długotrwałego bezrobocia, wysoki poziom ubóstwa i wykluczenia społecznego, starzenie się ludności) oraz zjawisk związanych z degradacją przestrzeni publicznej i tkanki mieszkaniowej występuje na osiedlu „Stare Miasto".

W związku z powyższym, a jednocześnie przy występowaniu na ww. osiedlu największego potencjału ekonomicznego, przestrzennego i społecznego, wskazano ten teren, jako obszar Projektu Zintegrowanego. Osiedle „Stare Miasto" ze względu na istniejącą zabytkową i historyczną zabudowę oraz otwarte przestrzenie publiczne pozwala na planowanie działań, które przyniosą rezultaty również dla pozostałej części Polic i jego wizerunku[32].

W perspektywie funkcjonowania LPR tj. do 2017 roku zaplanowano do realizacji przedsięwzięcia przestrzenne, zmierzające do osiągnięcia celów rewitalizacji na obszarze „Stare Miasto":

- Rewitalizacja „serca" Starego Miasta przez zagospodarowanie zielonej przestrzeni miejskiej wraz z przebudową fontanny;
- Przebudowa Parku Staromiejskiego w Policach;

[31] Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji dla miasta Polic na lata 2010-2017, Urząd Miejski w Policach, 2010 r., s. 80.
[32] Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji dla miasta Polic na lata 2010-2017, Urząd Miejski w Policach, 2010 r., s. 82.

- Przebudowa miejskiej przystani żeglarskiej;
- Adaptacja powojskowego bunkra przy ulicy Kołłątaja na cele kulturalne;
- Renowacja części wspólnych wielorodzinnych budynków mieszkalnych objętych ochroną konserwatorską;
- Renowacja części wspólnych wielorodzinnych budynków mieszkalnych;
- Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej[33].

Pozostałe tereny Polic przeznaczone do rewitalizacji w zakresie mieszkalnictwa wyznaczają następujące obszary: „Police – Jasienica", kwartał ulic: Bankowa – Grzybowa oraz „Mścięcino".

W związku z powyżej przedstawionymi informacjami oraz dokonaną analizą obszarów problemowych, w ramach dotychczas dostępnych środków pomocowych (m.in. RPO WZ, PO IG), beneficjenci z terenu czterech miast SOM (Szczecin, Świnoujście, Stargard, Police) skupili swoje działania inwestycyjne w dwóch obszarach:

- miejskim (obiekty publiczne i mieszkaniowe) – związane przede wszystkim z: rewitalizacją zdegradowanych obszarów mieszkaniowych (Wspólnota Mieszkaniowa ul. Hołdu Pruskiego 8 w Świnoujściu: „Kompleksowa renowacja zespołu kamienic przy ul. Hołdu Pruskiego i Piłsudskiego w Świnoujściu", Wspólnota Mieszkaniowa ul. Wyszyńskiego w Świnoujściu: „Renowacja budynku przy ul. Wyszyńskiego 6 w Świnoujściu", Zakład Gospodarki Mieszkaniowej w Świnoujściu: „Mieszkam ładnie i bezpiecznie – renowacja budynków przy ul. Wyszyńskiego 2, 7 i 8", „PIASTOWSKA 61 – Renowacja budynku przy ul. Piastowskiej 61", Wspólnota Mieszkaniowa przy ul. Bohaterów Getta Warszawskiego 22 w Szczecinie: „Rewitalizacja RAZEM – Renowacja budynków mieszkalnych w Kwartale nr 23 w Szczecinie: kamienica przy ul. Bohaterów Getta Warszawskiego 22", Szczecińskie Towarzystwo Budownictwa Społecznego sp. z o.o.: „Rewitalizacja RAZEM – Renowacja budynków mieszkalnych w Kwartale nr 23 w Szczecinie: oficyny we wnętrzu kwartału", Wspólnota Mieszkaniowa przy ul. Bohaterów Getta Warszawskiego 5: „Rewitalizacja RAZEM – Renowacja budynków mieszkalnych w Kwartale nr 23 w Szczecinie: kamienica przy ul. Bohaterów Getta Warszawskiego 5", Wspólnota Mieszkaniowa przy ul. Jadwigi 4: „Rewitalizacja RAZEM – Renowacja budynków mieszkalnych w Kwartale nr 23 w Szczecinie: kamienica przy ul. Jadwigi 4", Wspólnota Mieszkaniowa przy ul. Bohaterów Getta Warszawskiego 23: „Rewitalizacja RAZEM – Renowacja budynków mieszkalnych w Kwartale nr 23 w Szczecinie: kamienica przy ul. Bohaterów Getta Warszawskiego 23", Wspólnota Mieszkaniowa przy ul. Jadwigi 44: „Rewitalizacja RAZEM – Renowacja budynków mieszkalnych w Kwartale nr 23 w Szczecinie: kamienica przy ul. Jadwigi 44", Wspólnota Mieszkaniowa przy ul. Jadwigi 43: „Rewitalizacja RAZEM – Renowacja budynków mieszkalnych w Kwartale nr 23 w Szczecinie: kamienica przy ul. Jadwigi 43", Wspólnota Mieszkaniowa przy ul. Jadwigi 46: „Rewitalizacja RAZEM – Renowacja budynków

[33] Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji dla miasta Polic na lata 2010-2017, Urząd Miejski w Policach, 2010 r., str. 90.

mieszkalnych w Kwartale nr 23 w Szczecinie: kamienica przy ul. Jadwigi 46", Wspólnota Mieszkaniowa przy ul. Bogusława 51 w Szczecinie: „Rewitalizacja RAZEM – Renowacja budynków mieszkalnych w Kwartale nr 23 w Szczecinie: kamienica przy ul. Księcia Bogusława X 51 w Szczecinie", Towarzystwo Budownictwa Społecznego „Prawobrzeże" sp. z o. o.: „Kompleksowa renowacja zabudowy kwartału 40: oficyna mieszkalno-usługowa ul. Śląska 51, 52, 53, 54 i kamienica mieszkalno-usługowa ul. Śląska 53", Wspólnota Mieszkaniowa przy ul. Śląskiej 51 w Szczecinie: „Kompleksowa renowacja zabudowy kwartału nr 40: kamienica mieszkalno-usługowa przy ul. Śląskiej 51", Gmina Police: „Renowacja części wspólnych wielorodzinnych budynków mieszkalnych w obszarze Stare Miasto w ramach rewitalizacji miasta Polic"); rewitalizacją obiektów zabytkowych (Gmina Miasto Świnoujście: „Renowacja zabytkowego budynku Szkoły Podstawowej nr 1 w Świnoujściu oraz zagospodarowanie przyległego terenu na ogólnodostępne boisko sportowe i plac zabaw", HOKER s.c.: „Centrum Kulturalno-Rozrywkowe „Warzelnia" – renowacja i adaptacja zabytkowego budynku przy ul. Partyzantów 2 w Szczecinie", Gmina Miasto Stargard Szczeciński: „Stargard Klejnot Pomorza – rewitalizacja Ratusza Miejskiego w Stargardzie Szczecińskim"); przebudową przestrzeni publicznej (Gmina Miasto Świnoujście: „Przebudowa Parku przy ul. Chopina w Świnoujściu", „Przebudowa ulic: Hołdu Pruskiego, Kard. Stefana Wyszyńskiego i Monte Casino w Świnoujściu", Gmina Police: „Rozbudowa miejskiej przystani żeglarskiej w ramach rewitalizacji Starego Miasta w Policach", „Przebudowa Parku Staromiejskiego w ramach rewitalizacji Starego Miasta w Policach", „Rewitalizacja "serca" Starego Miasta przez zagospodarowanie zielonej przestrzeni miejskiej wraz z przebudową fontann") oraz rewitalizacją obiektów publicznych (Zakład Gospodarki Mieszkaniowej w Świnoujściu: „Razem możemy więcej – adaptacja lokali na potrzeby utworzenia placówki opiekuńczo-wychowawczej wsparcia dziennego…", Gmina Miasto Świnoujście: „Aktywizacja społeczna – przebudowa wraz z wyposażeniem pomieszczeń Dziennego Domu Pomocy przy ul. Piłsudskiego 11 w Świnoujściu", Stargardzkie Centrum Kultury w Stargardzie Szczecińskim: „Przebudowa piwnicy artystycznej Stargardzkiego Centrum Kultury", Szczecińskie Towarzystwo Budownictwa Społecznego sp. z o.o.: „Rewitalizacja RAZEM – Infrastruktura w Kwartale nr 23 w Szczecinie: utworzenie świetlicy środowiskowej, punktu MOPR, lokali usługowych, infrastruktury technicznej i wykonanie zagospodarowania terenu", Towarzystwo Budownictwa Społecznego „Prawobrzeże" sp. z o. o.: „Kompleksowa renowacja zabudowy kwartału 40: adaptacja parterów kamienic ul. Śląska 51, 53, oficyn ul. Śląska 51, 52, 53, 54, oficyny usługowej „stajenka" na lokale użytkowe i zagospodarowanie terenu", Komenda Wojewódzka Policji w Szczecinie: „Poprawa dostępności i funkcjonalności budynków i elementów zagospodarowania KPP Stargard Szczeciński poprzez integrację pełnionych funkcji w nowej siedzibie przy ul. Warszawskiej 29").

Łączna wartość realizowanych zadań w ramach lokalnych programów rewitalizacji ze środków poddziałań 5.5.1 i 6.6.1 RPO WZ 2007-2013 wynosi ponad 102,00 mln złotych;

- poprzemysłowym i powojskowym – związane przede wszystkim z tworzeniem podstaw dla przyszłej, kompleksowej rewitalizacji obszarowej w ujęciu gospodarczym, angażując środki finansowe w budowę m.in. dróg dojazdowych do stref, czy terenów inwestycyjnych oraz sieci technicznych (Gmina Miasto Szczecin: „Doprowadzenie niezbędnej infrastruktury technicznej do terenów inwestycyjnych przy ulicy Stołczyńskiej"; Gmina Miasto Stargard Szczeciński: „Budowa infrastruktury drogowej dla terenów przemysłowych w Stargardzie Szczecińskim", „Uzbrojenie terenów inwestycyjnych w Stargardzie Szczecińskim", „Budowa komunikacji pomiędzy terenami PPNT, a Krajowym Systemem Dróg wraz z uzbrojeniem terenu", „Budowa komunikacji łączącej Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii w Stargardzie z siecią drogową miasta i regionu", „Budowa drogi na terenie Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim", „Modernizacja systemu odwadniania terenów inwestycyjnych Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim"), modernizacji bocznicy kolejowej na obszarze byłej Stoczni Szczecińskiej Nowa (Szczeciński Park Przemysłowy sp. z o.o.: „Podniesienie atrakcyjności Szczecińskiego Parku Przemysłowego"), czy nabrzeży (firma Teleyard: „Budowa nabrzeża transportowego wraz z niwelacją i oczyszczeniem terenu pod budowę hal produkcyjnych").
  Łączna wartość zadań rewitalizacyjnych wzmacniających atrakcyjność inwestycyjną terenów poprzemysłowych i powojskowych, przeprowadzonych ze środków poddziałania 1.3.3 RPO WZ 2007-2013 oraz PO IG 2007-2013 wynosi ponad 80,00 mln złotych.

Ponadto szereg działań o charakterze rewitalizacyjnym, beneficjenci z obszaru SOM (w tym: Gmina Miasto Szczecin, Gmina Miasto Stargard Szczeciński, Miasto Świnoujście, Gmina Goleniów) prowadzili w ramach programów skierowanych na ochronę obiektów zabytkowych ze środków m.in. EWT – Interreg IVA, czy poddziałań 6.1.2 i 6.2.2 RPO WZ 2007-2013.

Wnioski:

Konieczna jest intensyfikacja działań rewitalizacyjnych na obszarach miejskich, poprzemysłowych i powojskowych SOM. Ze względu na progospodarczy charakter Strategii ZIT SOM, niezbędne jest ukierunkowanie części wsparcia przewidzianego w ramach PI 3a na wdrożenie przedsięwzięć mogących skutecznie wpłynąć na uporządkowanie i przygotowanie terenów inwestycyjnych, tworząc podstawową infrastrukturę, niezbędną dla przywrócenia / powstania / kontynuacji funkcji gospodarczych tych obszarów (szczególnie pod działalność sektora MŚP) i powstanie nowych miejsc pracy.

Poza Strategią ZIT SOM wskazana jest kontynuacja działań z zakresu rewitalizacji obszarów wyznaczonych w LPR, finansowana m.in. ze środków RPO WZ i innych programów operacyjnych.

5.1.3. Infrastruktura i układ transportowy[34]

Położenie Szczecina na skrzyżowaniu ważnych europejskich dróg transportowych i intermodalny charakter korytarzy transportowych, na które składają się skupione w jednym miejscu drogi, kolej, porty morskie i śródlądowe oraz międzynarodowy port lotniczy, tworzą korzystne warunki dla rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Układ głównych korytarzy transportowych przebiegających przez Szczeciński Obszar Metropolitalny stanowią:

- w sieci drogowej – autostrada A6 (będąca południową obwodnicą Szczecina, umożliwia dogodne połączenie SOM z międzynarodową siecią transportową Niemiec poprzez przejście graniczne w Kołbaskowie-Pomellen) i droga krajowa nr 6 w ciągu drogi międzynarodowej E28 (granica państwa – Szczecin – Gdańsk, łączy SOM z północno-wschodnimi obszarami kraju), droga krajowa nr 3 (S3) w ciągu międzynarodowej drogi E65 (Świnoujście – Szczecin – od węzła z autostradą A6, łączy SOM z krajową siecią transportową w kierunku południowym), droga krajowa nr 10 (łączy Szczecin ze Stargardem i dalej z centrum kraju oraz w kierunku zachodnim z siecią transportową Niemiec poprzez przejście graniczne w Lubieszynie-Linken), droga krajowa nr 13 (łączy SOM z sąsiednim obszarem Niemiec poprzez przejście graniczne w Rosówku-Rosow), droga krajowa nr 20 (łączy SOM ze wschodnią częścią regionu), droga krajowa nr 31 (łączy Szczecin z Gryfinem, a także z miejscowościami nadgranicznymi regionu), droga krajowa nr 93 (łączy Świnoujście od drogi nr 3 z przejściem granicznym Świnoujście - Garz); uzupełniające drogi wojewódzkie;
- w sieci kolejowej – linia 401 w ciągu międzynarodowej linii C-E-59/E-59 (Świnoujście – Szczecin), linia 273 w ciągu międzynarodowej linii C-E59 (Szczecin – Kostrzyn n. Odrą – Wrocław), linia 351 w ciągu międzynarodowej linii E59 (Szczecin – Stargard – Poznań) oraz linia 202 (Stargard – Gdynia), linia 402 (Goleniów – Koszalin, z odgałęzieniem do Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów), a także linia 409 (Szczecin Gumieńce – Tantow (Niemcy), łącząca Szczecin z węzłem kolejowym w Pasewalku na terenie Niemiec) i linia 408 (Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce – Grambow (Niemcy), łącząca Szczecin z Berlinem);
- Odrzańska Droga Wodna wraz z portami morskimi w: Szczecinie, Świnoujściu i Policach (oraz w Stepnicy, Nowym Warpnie i Trzebieży);
- port lotniczy Szczecin-Goleniów.

Pod koniec 2013 roku, na podstawie *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady EU nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej*, nastąpiła korekta przebiegu korytarza Bałtyk – Adriatyk

[34]Szczegółowa analiza stanu infrastruktury transportowej i potrzeb inwestycyjnych została przeprowadzona w ramach Koncepcji rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, listopad 2011 r. przygotowanej na zlecenie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Szczecinie oraz w Ekspertyzie stanu istniejącego usług komunikacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, październik 2013 r. przygotowanej na zlecenie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego przez Doradztwo Ekonomiczne – Dariusz Zarzecki w ramach prac nad diagnozą do Strategii Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

(BAC) o tzw. korytarz szczeciński. W wyniku decyzji Komisji Europejskiej włączono oś Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrawa do Korytarza BAC w ramach bazowej[35] sieci TEN-T. Zgodnie ze wskazanym *Rozporządzeniem* na sieć powiązań transportowych SOM tworzących TEN-T składa się: droga S3 (sieć bazowa), linia kolejowa E59 (towarowa sieć bazowa na odcinku od Świnoujścia, pasażerska – na odcinku od Szczecina) i linia kolejowa C-E-59 (sieć kompleksowa) oraz Odrzańska Droga Wodna (sieć bazowa wyłącznie na odcinku od wejście do kanału Odra – Hawela do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi). Szczecin wskazany został, jako „węzeł miejski sieci bazowej"[36], elementami sieci bazowej śródlądowej i morskiej są również porty w Szczecinie i Świnoujściu (port w Policach wskazano, jako element sieci kompleksowej) oraz bazowej sieci lotniczej – lotnisko w Goleniowie. Ponadto kompleksową sieć drogową TEN-T w obszarze SOM tworzą drogi krajowe nr: 6 oraz 10.

Uwzględnienie elementów korytarza w sieci bazowej TEN-T stwarza szansę na pozyskanie finansowania inwestycji infrastrukturalnych z instrumentu „Łącząc Europę" (CEF) będącego nowym mechanizmem finansowym, przeznaczonym do finansowania w perspektywie unijnej 2014-2020 ponadnarodowych projektów infrastrukturalnych.

Układ drogowy SOM odpowiada strukturze osadniczej i koncentruje się w lewobrzeżnej części Szczecina. Sieć drogowa o nawierzchni utwardzonej na terenie SOM na koniec 2013 roku miała długość 2 336 km, natomiast wskaźnik gęstości dróg wynosił 89,9 km/100 km^2, najwyższy wskaźnik gęstości dróg ma Szczecin (262,2 km/100 km^2), a najniższy gmina Nowe Warpno (32,8 km/100 km^2)[37]. Uzupełnieniem podstawowego układu dróg krajowych łączących SOM z krajową siecią drogową (w tym większość gmin obszaru ze Szczecinem, SOM z innymi obszarami w województwie oraz sąsiednimi województwami i obszarami w sąsiednich landach Niemiec) są drogi wojewódzkie, które zapewniają obsługę transportową SOM pomiędzy gminami, a także z sąsiednimi powiatami. Zróżnicowany jest stan techniczny dróg na terenie gmin. Dobry jest stan dróg krajowych i wojewódzkich, natomiast stan dróg powiatowych i gminnych jest niezadawalający, większość wymaga modernizacji, niezbędnej dla rozwoju gospodarczego gmin, a także zwiększenia dostępu do transportu publicznego dla mieszkańców.

Długość linii kolejowych normalnotorowych na terenie SOM na koniec 2013 roku wynosiła 312,7 km, natomiast wskaźnik gęstości sieci linii kolejowych – 11,2 km/100 km^2 [38]. Sieć kolejowa w SOM opiera się na szczecińskim węźle kolejowym, z którego rozchodzą się główne linie kolejowe łączące większość gmin SOM. Najważniejsze stacje węzła szczecińskiego to: Szczecin Główny, Szczecin Dąbie, Szczecin Gumieńce. Największe gminy takie jak: Szczecin, Świnoujście, Stargard, Goleniów, Police i Gryfino posiadają na swoim terenie linie kolejowe. Są to linie dwutorowe i zelektryfikowane. Stan techniczny linii jest zróżnicowany, większość linii

[35] Zgodnie z koncepcją zawartą w *Rozporządzeniu PE i Radu EU nr 1315/2013* rozwój sieci TEN-T ma odbywać się na dwóch poziomach: sieci bazowej (podstawowej) i kompleksowej (podstawowej oraz uzupełniającej), przy czym zintensyfikowany rozwój tej pierwszej ma stymulować budowę drugiej.
[36] Zgodnie z *Rozporządzeniem PE i Rady EU nr 1315/2013* „węzeł miejski" oznacza obszar miejski, gdzie infrastruktura transportowa transeuropejskiej sieci transportowej, jak na przykład porty, w tym terminale pasażerskie, porty lotnicze, stacje kolejowe, platformy logistyczne oraz terminale towarowe znajdujące się na obszarach miejskich lub w ich okolicy, jest połączona z innymi częściami tej infrastruktury oraz z infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego.
[37] Źródło danych: GUS BDL oraz JST. Dane według stanu na 31.12.2013 r.
[38] Źródło danych: GUS BDL. Dane według stanu na 31.12.2013 r.

kolejowych jest mocno wyeksploatowana i wymaga modernizacji, a z uwagi na stan techniczny szybkość pociągów jest w wielu przypadkach ograniczana. Niektóre linie kolejowe z uwagi na zły stan techniczny nie są wykorzystywane do przewozów pasażerskich. Najlepszy stan techniczny posiada linia kolejowa nr 351 pomiędzy Szczecinem a Stargardem, zaś najgorszy jest stan techniczny linii kolejowej nr 406 pomiędzy Szczecinem a Policami.

W zasadzie niemal cała infrastruktura kolejowa wymaga modernizacji; jej zły stan rzutuje na obsługę portów oraz ruch pasażerski, w tym turystyczny. Zauważalna jest również postępująca dekapitalizacja infrastruktury dworców i stacji kolejowych, zwłaszcza przy rzadziej wykorzystywanych liniach. Ponadto duża liczba niestrzeżonych przejazdów kolejowych wpływa na obniżenie bezpieczeństwa i wydłużenie czasów przejazdów.

Linie kolejowe stanowiące sieć linii o znaczeniu europejskim E-59 (linie nr 401 i 351) i C-E-59 (linia nr 273) przewidywane są do modernizacji w ramach krajowego planu modernizacji linii kolejowych[39]. Jednak obecne założenia modernizacji linii nr 351 oraz 273 nie przewidują modernizacji odcinków przebiegających przez szczeciński węzeł kolejowy (modernizacja linii nr 351 ma być zakończona przed stacją Szczecin Dąbie, a linii nr 273 przed stacją Szczecin Podjuchy), co niestety uniemożliwi rozwiązanie występujących tzw. „wąskich gardeł transportowych" na odcinkach pomiędzy stacjami Szczecin Dąbie – Szczecin Główny oraz Szczecin Podjuchy – Szczecin Główny. Dotyczy to szczególnie możliwości zwiększenia szybkości i przepustowości oraz likwidacji skrzyżowań z drogami w poziomie toru na odcinku Szczecin Dąbie – Szczecin Główny, a także podwyższenia mostów kolejowych na odcinku Szczecin Podjuchy – Szczecin Główny, które obecnie utrudniają rozwój żeglugi na Odrze Zachodniej i Regalicy[40].

Zwiększenie dostępności sieci transportowej jest stanem pożądanym w SOM. Utrudniony dostęp do krajowej sieci drogowej i kolejowej mają przede wszystkim gminy: Nowe Warpno, Police i Stepnica. Jedyną gminą w SOM nie mającą w pełni stałego dostępu do krajowej sieci drogowej jest położone na wyspach Uznam, Wolin i Karsibór miasto Świnoujście[41], gdzie komunikacja pomiędzy wyspami odbywa się tylko przeprawami promowymi. Gminy SOM leżące nad Zalewem Szczecińskim pomimo bliskiej odległości mają utrudnione wzajemne połączenia drogowe. Jedyną możliwością komunikacji pozostaje droga okrężna, prowadząca przez sieć drogową Miasta Szczecin.

Główne elementy infrastruktury transportowej obszaru funkcjonalnego (drogi i linie kolejowe wraz z mostami i wiaduktami, porty, lotniska) powstały jeszcze przed rokiem 1939, a po roku 1945 były jedynie modernizowane lub w niewielkim stopniu przebudowywane. Dopiero w ostatnich latach zrealizowano szereg inwestycji wnoszących wkład w usprawnienie całego systemu, w tym modernizację autostrady A6 wraz z budową nowych przepraw mostowych, modernizację drogi krajowej nr 10 z budową obwodnicy Kobylanki i Stargardu, modernizację

[39] Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, październik 2014.
[40] Ekspertyza stanu istniejącego usług komunikacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, Doradztwo Ekonomiczne – Dariusz Zarzecki, październik 2013 r., str. 9.
[41] Dzielnice położone na wyspach Wolin i Karsibór posiadają stały dostęp do drogi krajowej, a jedynie „uznamska" część miasta nie posiada owego połączenia.

drogi krajowej nr 31, a także budowę infrastruktury portu lotniczego w Goleniowie czy rozpoczęcie budowy Trasy Średnicowej w Szczecinie.

Mimo to, wobec skali kilkudziesięcioletnich zaniedbań, wciąż pozostaje wiele nierozwiązanych problemów w powiązaniach zewnętrznych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, jak np. kwestia sprawnego połączenia kolejowego z Berlinem[42]; skomunikowanie SOM z innymi obszarami wzrostu w oparciu o drogę ekspresową S10 i S6 oraz budowa w ciągu drogi S6 zachodniego obejścia drogowego Szczecina wraz z przeprawą na wysokości Polic i Goleniowa (istotne, ze względu na alternatywę dla obecnego powodującego zagrożenie dla mieszkańców powiązania komunikacyjnego Zakładów Chemicznych Police (Grupa Azoty Zakłady Chemiczne "Police" SA.), które zarówno w układzie kolejowym, jak i drogowym, przebiega przez centrum Szczecina i jego mieszkalne dzielnice); realizacja dodatkowo usprawniającej transport na tym odcinku zewnętrznej kolejowej obwodnicy zachodniej Szczecina (Stobno – Police); usprawnienie połączenia w oparciu o drogę krajową nr 3, w tym dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od Szczecina do Świnoujścia oraz budowa stałego połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin. Warto jednocześnie zaznaczyć, że Szczecin, który jest jednym z polskich miast najlepiej skomunikowanych z ośrodkami niemieckimi, w tym z Berlinem, charakteryzuje się jednocześnie jedną z najsłabszych dostępności transportowych w ujęciu krajowym (średnia drogowa i kolejowa dostępność czasowa do pozostałych ośrodków MEGA[43] w kraju wynosi odpowiednio 375 minut i 380 minut), na co wpływ ma zarówno odległość geograficzna, jak i niska jakość połączeń drogowych oraz kolejowych.[44]

Głównym śródlądowym szlakiem żeglugowym Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i województwa, a jednocześnie najważniejszym w Polsce z transportowego punktu widzenia jest Odrzańska Droga Wodna, stanowiąca element europejskiego szlaku żeglownego E30 łączącego Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie. ODW wiąże aglomerację szczecińską oraz morsko-rzeczne porty i przeładownie ujścia Odry z aglomeracją wrocławską i górnośląską, za pośrednictwem drogi wodnej Wisła-Odra z wielkopolskim obszarem gospodarczym i pozostałą siecią polskich dróg wodnych, a kanałami Odra –Hawela i Odra-Szprewa z aglomeracją berlińską oraz zachodnią częścią kontynentu europejskiego.

Najpoważniejszym deficytem ODW są zbyt niskie, a jednocześnie znacznie zróżnicowane parametry i rozwiązania techniczne na poszczególnych odcinkach, co skutkuje brakiem ciągłości szlaków wodnych, tym samym brakiem możliwości prowadzenia żeglugi na większe odległości i jej ograniczenie do przewozów o charakterze lokalnym. Warunki nawigacyjne na środkowym odcinku od Brzegu Dolnego do ujścia Warty sprawiają, że przez większość okresu nawigacyjnego nie jest możliwe uprawianie żeglugi pomiędzy górnym i dolnym odcinkiem Odry, uniemożliwiając większe wykorzystanie ODW w transporcie towarowym pomiędzy Górnym Śląskiem, a portami w rejonie Zalewu Szczecińskiego. W praktyce jedynie poprzez kanały Odra-Hawela i Odra-

[42] Konieczna jest modernizacja infrastruktury kolejowej do stanu umożliwiającego kursowanie pociągów pasażerskich z prędkością 160 km/h oraz wprowadzenie szybkich połączeń bezpośrednich z wykorzystaniem taboru operującego na zróżnicowanych systemach zasilania funkcjonujących w obu krajach.
[43] Definicja za ESPON – Metropolitalne Europejskie Ośrodki Wzrostu.
[44] Zob. Strategia Rozwoju Polski Zachodniej, , Warszawa, 2014, str. 21.

Szprewa, ODW posiada eksploatowane żeglugowo połączenia z sieciami niemiecką i zachodnioeuropejską (na odcinku od Ognicy do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi, obejmującym również SOM, posiada Vb klasę drogi wodnej).

W ramach działań zaplanowanych i realizowanych w perspektywie finansowej 2007-2013 podjęto szereg inwestycji w celu przystosowania odcinków rzeki do parametrów drogi wodnej III klasy[45], a w kolejnej perspektywie 2014-2020 przewiduje się ich kontynuację (drodze tej nadano najwyższy priorytet). Oprócz inwestycji o charakterze transportowym na Odrze realizowane są od wielu lat inwestycje o charakterze przeciwpowodziowym. Łączne efekty tych działań umożliwią uzyskanie nieprzerwanego szlaku żeglugowego od Gliwic do ujścia Odry o parametrach, co najmniej III klasy drogi wodnej.[46]

Żegluga śródlądowa wg założeń europejskiej polityki transportowej będzie odgrywała coraz większą rolę w systemie transportowym Europy. Decydują o tym takie cechy jak: niska energochłonność, bezpieczeństwo, nośność jednostek pływających, możliwość włączenia w intermodalny system transportowy. Odrzańska Droga Wodna, jako element europejskiego systemu transportowego, może w przyszłości w znaczący sposób wzmocnić zaplecze transportowe województw położonych wzdłuż jej szlaku, przyczyniając się do rozwoju transportu multimodalnego w kraju. Aby ODW mogła stanowić alternatywną gałąź transportu ładunków konieczne są inwestycje, które dostosują jej parametry hydrotechniczne odpowiadające, co najmniej IV klasie żeglowności (najniższej klasie międzynarodowej drogi wodnej), co z kolei umożliwia w szerszym zakresie korzystanie z funduszy UE.

Najważniejszymi portami SOM i województwa, ale również portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są porty w Szczecinie i Świnoujściu (zarządzane przez jeden podmiot – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A). W 2013 roku obsłużyły one 91% ogólnokrajowych morskich przewozów pasażerskich i charakteryzowały się wysokimi udziałami w obrotach ładunkowych w Polsce (ogółem 31,0%, w tym: Szczecin – 12,3%, Świnoujście 18,7%[47]). Świnoujście jest również największą polską bazą promową z najnowocześniejszym na Bałtyku terminalem, który jako jedyny obsługuje promowe połączenia kolejowe, co stwarza dogodne warunki dla powiązania transportu wodnego z kolejowym.[48] Pozostałe porty to: port Police (z udziałem 2,3% w obrotach ładunkowych w Polsce zajmujący piąte miejsce w kraju pod względem wielkości przeładunków[49]) i inne małe porty leżące nad Zalewem Szczecińskim i Odrą (Stepnica, Nowe Warpno, Trzebież).

Rozwój portów jest jednym z warunków zrównoważonego i dynamicznego rozwoju całego SOM. Szczególnie ważnym uwarunkowaniem przestrzennym jest odpowiednia dostępność transportowa do portów, zarówno od strony lądu, jak i od strony morza zapewniająca konkurencyjne warunki przeładunku towarów.

---

[45] Były to inwestycje realizowane poniżej dolnego biegu ODW w województwach: śląskim, opolskim, dolnośląskim i lubuskim.
[46] DI SRT 2020 ,Ministerstwo Infrastruktury i Transportu, październik 2014, str. 28.
[47] Gospodarka morska w Polsce w 2013 r. Raport sygnalny GUS, str. 5.
[48] Strategia Rozwoju Polski Zachodniej, Warszawa, 2014, str. 20.
[49] Wielkość przeładunków w porcie Police w 2013 r. wynosiła 1 464,6 tys. ton. Przeładunki całkowite w portach osiągnęły poziom 64 104,2 tys. ton. Największe obroty, na poziomie 27 170,6 tys. ton, zanotował port w Gdańsku, następnie port w Gdyni – 15 058,6 tys. ton, w Świnoujściu – 12 018,6 tys. ton i w Szczecinie – 7 858,5 tys. ton. Źródło: Gospodarka morska w Polsce w 2013 r. Raport sygnalny GUS.

Długość nabrzeży w Porcie Szczecin na koniec 2012 roku wynosiła 16 912 m (z czego jedynie 1 374 m o głębokości powyżej 10 m). Nabrzeża nadające się do eksploatacji miały długość 13 239 m, w tym przeładunkowe 11 103 m. W porcie funkcjonuje centrum logistyczne, jak i wybudowany bezpośrednio przy nim terminal kontenerowy. Mają one połączenie od strony lądu z ciągami komunikacyjnymi w kierunku całego kraju, a także przez autostradę A6 do Niemiec. Port może przyjmować statki o zanurzeniu nieprzekraczającym 9,15 m przy długości całkowitej do 160 m. Głębokość techniczna liczącego 68 km toru wodnego łączącego Świnoujście ze Szczecinem (pośrednio również Police), prawie na całej długości, wynosi 10,5 m. Pozwala to na bezpieczną żeglugę statków o zanurzeniu 9,15 m. W Porcie Szczecin realizowany jest obecnie program modernizacji infrastruktury przeładunkowej, a także polepszenia dostępu drogowego i kolejowego do portu.[50]

Port w Świnoujściu posiada 5 634 m nabrzeży, z czego 5 414 m nadaje się do eksploatacji, w tym 4 109 m nabrzeży przeładunkowych. Łączna długość nabrzeży o głębokości powyżej 10,9 m nadających się do eksploatacji wynosi 1 413 m. Do portu mogą być wprowadzane statki o maksymalnej długości 260,0 m, szerokości 42,0 m i zanurzeniu 12,8 m. W Świnoujściu trwa budowa nabrzeży portu zewnętrznego przeznaczonego do przeładunku gazu LNG, w związku z rozbudową zdolności przeładunkowych portu niezbędne jest także przystosowanie sieci dróg gminnych i powiatowych do przeniesienia zwiększającego się ruchu do i z portu. Obecna dostępność drogowa do portu w Świnoujściu jest niewystarczająca, dlatego niezbędna jest rozbudowa i modernizacja układu drogowego od strony lądu.[51]

Oprócz tych portów ważną rolę gospodarczą pełni port morski w Policach, specjalizujący się przede wszystkim w przeładunku towarów na potrzeby Zakładów Chemicznych w Policach (Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „Police" S.A.). Całkowita długość nabrzeży w porcie Police na koniec 2012 roku wynosiła 1 000 m. Są to nabrzeża przeładunkowe nadające się do eksploatacji. Port przyjmuje statki do długości 206 m i o zanurzeniu do 9,15 m.[52] Dostęp do portu w Policach jest ograniczony i odbywa się przez szczeciński węzeł komunikacyjny – drogi wojewódzkie i powiatowe oraz linię kolejową 406 relacji Szczecin – Trzebież, a od strony wody z toru Szczecin – Świnoujście. Ograniczeniem dla rozwoju portu jest stan drogi powiatowej nr 3614Z oraz wiaduktu kolejowego znajdującego się w jej ciągu. Natomiast kluczową inwestycją decydującą o dalszym rozwoju (wyjścia z roli portu obsługującego Zakłady Chemiczne w Policach i pozycjonowania go w gronie portów uniwersalnych) jest budowa zachodniego obejścia drogowego Szczecina i usunięcie niedoborów przepustowości infrastruktury zapewniające dostęp do terminali w porcie do głębokości nawigacyjnych.

Dla poprawy konkurencyjności portów w Szczecinie, Świnoujściu oraz w Policach podstawowe znaczenie ma poprawa dostępności komunikacyjnej portów od strony morza – pogłębienie i utrzymanie odpowiedniej głębokości torów podejściowych do Świnoujścia i toru wodnego Świnoujście – Szczecin. Tory podejściowe na Zatoce Pomorskiej powinny umożliwiać zawijanie do portu w Świnoujściu statków o zanurzeniu maksymalnym 15 m, natomiast głębokość

[50] Ekspertyza stanu istniejącego usług komunikacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, opr. J. Jastrzębski, październik 2013, str. 11.
[51] Tamże.
[52] Tamże.

toru wodnego ze Świnoujścia do Szczecina powinna wynosić, co najmniej 12,5 m – taki standard oferują konkurencyjne porty bałtyckie tj.: Rostock, Gdynia, Gdańsk.

Infrastruktura i suprastruktura portów jest niezadowalająca. Części nabrzeży w portach z racji stanu technicznego nie nadaje się do dalszej eksploatacji. Modernizacji wymagają zarówno nabrzeża, jak i drogi kołowe oraz tory kolejowe zlokalizowane na terenach portowych.

Wzdłuż Doliny Dolnej Odry i Zalewu Szczecińskiego (na wodach morskich) zlokalizowane są również: port morski w Trzebieży – największy polski port nad Zalewem Szczecińskim (głównie rybacki, ale także handlowy, pasażerski i jachtowy); port morski w Nowym Warpnie (spełnia funkcje portu rybackiego, jachtowego i pasażerskiego) oraz mały port morski w Stepnicy (spełnia funkcje portu handlowego, rybackiego i jachtowego), który w ciągu ostatnich dwóch lat został wyremontowany, a w przyszłości ma szanse obsługiwać przeładunki Goleniowskiego Parku Przemysłowego[53].

Położenie nad wodą to, oprócz gospodarki morskiej i ekologicznego transportu wodnego, przede wszystkim szansa na rozwój turystyki i komunikacji wodnej. Ogromny potencjał, jakim w tym zakresie dysponuje Szczecin i inne miejscowości SOM i jego właściwe wykorzystanie (uwarunkowane sprawnym dostępem zarówno od strony lądu jak i wody) może stać się ważnym czynnikiem rozwoju gmin.

Szczególny potencjał przedstawia w kontekście rozwoju turystyki Zachodniopomorski Szlak Żeglarski[54] – kompleksowy ponadregionalny produkt turystyczny utworzony w oparciu o sieć portów turystycznych na terenie województwa zachodniopomorskiego.

Zakłada się, że „*wszechstronne i zrównoważone wykorzystanie zasobów województwa będzie realizowane w szczególności poprzez zwiększanie konkurencyjności oferty turystycznej*". Jedną z szans rozwojowych województwa, Szczecina i SOM jest rozwój turystyki wodnej.

Spójne wykorzystanie zasobów powstałych w ramach rozbudowy zachodniopomorskich portów i przystani, obecnego potencjału gospodarczego firm oraz istniejącej oferty szkoleniowej, stworzy warunki do wszechstronnego rozwoju gospodarczego i cywilizacyjnego regionu Pomorza Zachodniego.

W SOM obszarem transformacji przestrzennej i funkcjonalnej są tereny nadwodne. Proces ten dotyczy w szczególności Szczecina, który nie odstaje w tym kontekście od trendów w wielu europejskich miastach portowych, podlegającym długotrwałym i złożonym procesom transformacji urbanistycznej. Specyfiką Szczecina jest położenie w centrum miasta terenów przemysłowo-portowych oraz brak wyraźnego centrum miasta, a także osłabienie jego przestrzennych związków z rzeką Odrą, do czego przyczynił się wcześniej m.in. rozwój infrastruktury transportowej związanej z funkcjonowaniem przemysłu. Wdrażana marka Szczecin – *Floating Garden* jest zwróceniem się do terenów nadwodnych, odwołującą się do

[53] Docelowo planuje się dokonywać w porcie w Stepnicy przeładunków w ilości 300 tys. t. rocznie. Do portu wybudowano nowa drogę, która stanowi również obwodnicę Stepnicy i łączy się z drogą wojewódzką nr 112. Niezbędne jest pogłębienie toru podejściowego do głębokości 4,5 m, co pozwoli na przyjmowanie większych statków nawet o ładowności 2500 t. Wykonanie tego zadania ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju tego portu i rozwoju gospodarczego samej Stepnicy.

[54] Projekt Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego, obejmuje budowę infrastruktury sieci portów i przystani jachtowych w otoczeniu Zalewu Szczecińskiego, w Szczecinie oraz na wybrzeżu Bałtyku. Więcej: http://www.zrot.pl/szlak/

dziedzictwa przeszłości, rewitalizacji obszarów staromiejskich i otwarcia się na obszar wysp Międzyodrza.

Wyzwaniem staje się powiązanie przedsięwzięć Szczecina w zakresie turystyki z ważniejszymi inicjatywami realizowanymi na szczeblu regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Generuje to potrzebę wskazania ponadlokalnej destynacji turystyki wodnej, a co za tym idzie zacieśnienia współpracy z JST, zlokalizowanymi w szczególności na obszarze SOM. Konieczne jest również zidentyfikowanie „*Unique Selling Product*", czyli wyróżnika, charakterystycznego wyłącznie dla metropolii szczecińskiej. Jednym z najważniejszych zadań dla SOM staje się rozwój terenów nadwodnych, przy racjonalnym wykorzystaniu walorów przyrodniczych. „Waterfronty" to cecha wspólna większości JST skupionych w SSOM.

Kolejnym wyzwaniem zarówno dla Szczecina jak i obszaru Estuarium Odry staje się wskazanie kluczowych interesariuszy i wypracowanie skuteczniejszej formuły współpracy sieciowej. Aktywniej należy wykorzystać trzeci sektor, w tym stowarzyszenia skupiające mieszkańców, organizacje turystyczne i inicjatywy klastrowe, podejmujące szereg inicjatyw oraz realizujące projekty turystyczne. Brakuje między nimi powiązań i skutecznej koordynacji. Barierą rozwoju turystyki w SOM pozostaje współpraca biznesu turystycznego z JST. Wyzwaniem staje się wypracowanie rozwiązań systemowych poprzez aktywizację i instytucjonalizację tej współpracy.

Działania w zakresie turystyki wodnej zapewnić powinny utrzymanie aktualnego popytu turystycznego wywoływanego przez powracających podróżnych, jak i przyciągnięcie nowych turystów i rekreantów. Przedstawienie osobom korzystającym z akwenów wodnych atrakcyjnej oferty zagospodarowania czasu wolnego może wydłużyć ich pobyt oraz generować większe zyski dla branży i budżetów JST.

SOM odwiedzają rocznie setki turystów, wycieczkowiczów, w tym również osób przepływających promami i jachtami, ale znaczną grupę konsumentów korzystających z wypoczynku związanego z wodą stanowią też jego mieszkańcy. Aktywność rekreacyjna mieszkańców SOM i samego Szczecina w zakresie uprawiania rekreacji wodnej gwarantuje większe przychody dla branży turystycznej i przedsiębiorstw gospodarki morskiej i śródlądowej oraz wpływa na łagodzenie negatywnych skutków związanych z sezonowością, charakterystyczną dla obszarów nadmorskich w Polsce. Wyzwaniem jest rozbudowa oferty pobytowej o produkty niezależne od warunków atmosferycznych i powiązanie rozwoju turystyki wodnej z aktywizacją turystyki całorocznej. W samym Szczecinie istotne jest stworzenie warunków dla rozwoju turystyki i rekreacji w oparciu o nową infrastrukturę nadwodną nad Odrą w rejonach ulicy Kolumba, Wyspy Grodzkiej oraz w północnych dzielnicach miasta oraz wykorzystanie nowych, nadwodnych przestrzeni publicznych dla rozwoju przemysłu czasu wolnego, zgodnie ze wskazaniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Położenie nad wodą stwarza wiele możliwości dla aktywności gospodarczej i społecznej mieszkańców podejmowanej z poszanowaniem dziedzictwa historycznego i środowiska – otoczenia przyrodniczego i krajobrazu.

W zakresie rozwoju turystyki, spośród 67 projektów zrealizowanych na terenie WZP w ramach Programu Polska (Zachodniopomorskie)-Niemcy (MPP-Brandenburgia), 51 projektów dotyczyło rozwoju turystyki wodnej w Estuarium Odry, były to m.in.: rozbudowa infrastruktury Centrum Turystyki Wodnej w Schwedt nad Odrą i budowa śródmiejskiej części nabrzeża

w Gryfinie w celu zintensyfikowania rozwoju transgranicznej turystyki wodnej; transgraniczna rozbudowa infrastruktury turystycznej sportów wodnych oraz wspólna promocja imprez kulturalnych i sportów wodnych w Uniwersyteckim Mieście Hanzeatyckim Greifswald i w Trzebieży (Gmina Police); Baza turystyki żeglarskiej – Port Jachtowy Szczecin i ZeRUM Ueckermünde –na transgranicznym szlaku wodnym; Pomorski Krajobraz Rzeczny.

W ramach programu Południowy Bałtyk zrealizowano 18 projektów, które dotyczyły przede wszystkim środowiska, edukacji, kultury i turystyki. Kluczową rolę rozwojową odegrał projekt *„Lepsze zarządzanie mariną, konsolidacja sieci portów i marketing turystyki wodnej w obszarze południowego Bałtyku (MARRIAGE)".* Jego celem był rozwój transgranicznej współpracy i wymiany w dziedzinie marketingu turystyki wodnej, zarządzania marinami i ich konsolidacji w sieć obejmującą część wybrzeża południowego Bałtyku.

W kontekście turystyki morskiej wymienić należy również projekt *„Baltic Museums"*, zakładający powołanie konsorcjum muzeów oceanograficznych i szkół wyższych oraz projekt *„Four Corners"* promujący dziedzictwo kulturowe z uwzględnieniem małych portów. Żaden z projektów zrealizowanych w ramach Programu EWT *Region Morza Bałtyckiego* nie dotyczył bezpośrednio rozwoju turystyki. Jednak projekt *„Bałtycki pas zieleni" (Baltic Master II)* zakładał rozwój turystyki zrównoważonej zgodnie z wytycznymi *SUERMB.*

Wśród 56 projektów związanych z turystyką, zrealizowanych na terenie WZP największe dofinansowanie (17 250 000 PLN) otrzymał projekt *„E-Administracja i e-Turystyka w województwie zachodniopomorskim"* realizowany przez Województwo Zachodniopomorskie, następnie projekt *„Budowa Międzyszkolnego Ośrodka Sportowego Euroregionalnego Centrum Edukacji Wodnej i Żeglarskiej"* realizowany przez Gminę Miasto Szczecin (14 154 355, 04 PLN) – dofinansowanie umożliwiło rozbudowę infrastruktury żeglarskiej w SOM. Beneficjentami były następujące gminy: Gmina Police, Gmin Gryfino, Gmina Miasto Szczecin, Gmina Nowe Warpno, Gmina Goleniów, Gmina Stepnica. Ponadto Związek Portów i Przystani Jachtowych – Lokalna Organizacja Turystyczna Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego otrzymał 2 865 000.00 PLN na Program Promocji Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego. W zakresie rozwoju infrastruktury wodnej ważną rolę odegrał projekt *„Porty Zalewu Szczecińskiego – poprawa jakości infrastruktury szansą na rozwój"*, którego beneficjentem był Urząd Morski w Szczecinie. Dofinansowanie projektu wyniosło 21 768 721, 50 PLN.

W samym Szczecinie zrealizowano również szereg projektów mających na celu ogólne podniesienie atrakcyjności miasta jako destynacji turystycznej. Kwalifikują się do tej kategorii zarówno **projekty rewitalizacyjne** (remont zabytkowej fontanny na Wałach Chrobrego w Szczecinie), **projekty edukacyjne** (rozwijanie kompetencji językowych; centra edukacji ekologicznej), **projekty rozwoju instytucji kultury** (np. Trafostacja Sztuki Szczecin, Opera na Zamku), **projekty rozwoju kompetencji cyfrowych** (stworzenie infrastruktury technicznej ogólnodostępnych sieci bezprzewodowych), jak i te związane z **rozwojem portu** w Szczecinie (budowa infrastruktury terminali portowych; modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie) oraz **projekty związane z rozwojem wodnej infrastruktury turystycznej** (przebudowa placów postojowych dla jachtów, monitoring przystani, remonty nabrzeży, promenady z widokiem na Odrę, bulwary). Zrealizowano również cały szereg **projektów powiązanych**, tj. dotyczących rekreacji i krzewienia sportu i aktywnego trybu życia (szlaki konne, ścieżki rowerowe, tarasy widokowe, promenady, kąpieliska miejskie).

Spośród 6 programów krajowych Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia istotną rolę w zakresie rozwoju turystyki wodnej odegrał *Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka.* Umożliwił on między innymi realizację flagowego projektu WZP *„Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego"*, którego beneficjentem była Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna. Ponadto, szczecińskie przedsiębiorstwo Vita Travel sp. z oo. zrealizowało projekt *„Stworzenie internetowego serwisu automatycznych rezerwacji miejsc noclegowych oraz usług turystycznych"*[55]. Z kolei *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko* umożliwił Zachodniopomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej realizację projektu *„Natura 2000 w województwie zachodniopomorskim i warmińsko-mazurskim – program edukacji przyrodniczej".*

Komunikacja lotnicza obsługująca Szczecin i Szczeciński Obszar Metropolitalny realizowana jest z wykorzystaniem infrastruktury międzynarodowego Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów, położonego przy drodze krajowej nr 6 w odległości 45 km na północny wschód od centrum Szczecina, 40 km od Stargardu i 60 km od Świnoujścia. Jest on łatwo dostępny dla mieszkańców głównych miast, a także gmin SOM, tym bardziej, że od niedawna dysponuje bezpośrednim połączeniem kolejowym, stanowiącym odgałęzienie od linii kolejowej nr 402 Goleniów – Koszalin. Zrealizowane w ostatnich latach w Porcie Lotniczym inwestycje umożliwiają funkcjonowanie lotniska na rynku usług lotniczych w Europie.[56]

Lotnisko swoim zasięgiem obejmuje około 1,6 mln mieszkańców regionu. W 2014 roku obsłużono tutaj ponad 287 tys. osób.

Podstawowe parametry lotniska prezentują się następująco:

- długość drogi startowej: 2500 x 60 [m],
- wielkość płyt postojowych: 17 500 m/2, 28 500 m/2, 9 500 m/2, 11 000 m/2,
- ilość samolotów obsługiwanych jednocześnie: 6,
- powierzchnia terminala: 2,6 tys. m/2,
- informacja na temat systemów nawigacyjnych: ILS kategoria 1.

Lotnisko dysponuje 5 stanowiskami postojowymi dla samolotów kategorii A, B i C. Droga startowa (2500 x 60m) wyposażona jest w ILS kat. I na kierunku 31.

Na terenie SOM działa również czynne lotnisko w Szczecinie Dąbiu, które w perspektywie, dzięki rozbudowie może pełnić funkcję małego lotniska miejskiego, obsługującego loty biznesowe i turystyczne małymi samolotami.[57] Pozwoliłoby to na rozszerzenie kontaktów z sąsiadującymi krajami, przede wszystkim przedsiębiorcom działającym na terenie SOM, a także mogłoby zaktywizować ruch turystyczny, tym bardziej, że bezpośrednie sąsiedztwo lotniska i jeziora Dąbie stwarza korzystne warunki do potencjalnego rozwoju międzynarodowego centrum jachtingu.

[55] http://www.poig.gov.pl/WstepDoFunduszyEuropejskich/Strony/o_poig.aspx.
[56] Ekspertyza stanu istniejącego usług komunikacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, opr. J. Jastrzębski, październik 2013, str. 9.
[57] Zgodnie z zapisami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina (Tom II – Kierunki): *„Pozostawia się lotnisko sportowe Szczecin Dąbie z możliwością wykorzystywania go także do celów komunikacji lotniczej przez małe samoloty i śmigłowce, jako lotnisko lokalne. Lotnisko może zostać zmodernizowane i wykorzystane do realizacji celów sportowych, sanitarnych, a także turystycznych i biznesowych, którym należy zapewnić odpowiednią obsługę. Warunki zagospodarowania terenu lotniska wraz z jego bezpośrednim otoczeniem zostały określone w planie miejscowym*", Biuro Planowania Przestrzennego Miasta w Szczecinie, Szczecin 2012, str. 54.

W bezpośrednim sąsiedztwie SOM, w niemieckiej części wyspy Uznam w odległości ok. 10,5 km od centrum Świnoujścia funkcjonuje również niewielkie lotnisko w Heringsdorfie, obsługujące lokalny ruch turystyczny (lotnisko obsługuje rocznie ok. 40 tys. pasażerów – turystów, a regularne loty odbywają się tam jedynie latem)[58].

Dotychczas, główna oś działań samorządów lokalnych SOM w ramach dostępnych środków pomocowych (m.in. RPO WZ, POIiŚ, NPPDL), skierowana była przede wszystkim na działania inwestycyjne związane z poprawą jakości dróg gminnych i powiatowych.

Podejmowane przez gminy i powiat policki inwestycje nie miały jednak raczej zintegrowanego charakteru, a wiązały się z koniecznością dokonywania niezbędnych remontów, czy też budowy nowych elementów lokalnej infrastruktury drogowej oraz poprawy kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Tym samym ze środków poddziałań 2.1.2 i 2.1.3 RPO WZ oraz NPPDL udało się w latach 2009-2015 zrealizować 41 projektów na terenie 12 JST (Dobra, Stargard [miasto], Gryfino, Goleniów, Kobylanka, Szczecin, Świnoujście, Police, Kołbaskowo, Stepnica, Nowe Warpno i powiat policki), modernizując kilkadziesiąt kilometrów dróg lokalnych za kwotę ponad 330,59 mln złotych.

Na obszarze SOM wdrażane były również 3 projekty związane z infrastrukturą dróg wojewódzkich, realizowane przez Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie o łącznej wartości ponad 60,69 mln złotych.

Największą drogową inwestycją zrealizowaną przez JST w latach 2007-2013 ze środków unijnych (w ramach działania 7.2 POIiŚ) był projekt Gminy Miasto Szczecin pn. „Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie" o wartości ponad 111,00 mln złotych, polegający m.in. na przebudowie dwóch jezdni ulicy Struga w ciągu drogi krajowej nr 10 na długości około 2,6 km, zaś Polskie Koleje Państwowe S.A do końca 2015 roku przeprowadzą w ramach działania 7.1 POIiŚ projekt pn. „Przebudowa budynku dworca kolejowego Szczecin Główny wraz z infrastrukturą torowo-peronową" o wartości ponad 171,67 mln złotych.

Obok opisanych powyżej przedsięwzięć z zakresu infrastruktury kolejowej i szlaków żeglugowych, odrębną kategorię działań zmierzających do poprawy układu transportowego SOM stanowiły inwestycje prowadzone bezpośrednio przez porty morskie i Gminę Stepnica na obszarze, której funkcjonuje mały Port Morski w Stepnicy.

Tylko Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A przeprowadził w ramach perspektywy finansowej 2007-2013 szereg inwestycji transportowych o łącznej wartości ponad 362,00 mln złotych, związanych bezpośrednio z usprawnieniem dostępności portów, w tym takie projekty jak: „Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu", „Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu", „Budowa infrastruktury terminali portowych w Szczecinie i Świnoujściu – miejsca postojowe", „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu" i „Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie".

[58] Zob. http://www.flughafen-heringsdorf.de/pl

Z kolei, Port Lotniczy Szczecin-Goleniów sp. z o.o. nakładem ponad 122,72 mln złotych zakończy w 2015 roku realizację projektu pn. „Port lotniczy Szczecin-Goleniów – rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej", dzięki czemu m.in. maksymalna przepustowość lotniska zwiększy się do poziomu ponad 1 mln pasażerów rocznie, co rozwiąże problemy infrastrukturalne w perspektywie, co najmniej kilkunastu lat.

Wnioski:

Biorąc pod uwagę ograniczenia finansowe narzucone przez Komisję Europejską w odniesieniu do projektów infrastruktury drogowej należy przede wszystkim:

- konsekwentnie dążyć do realizacji inwestycji zapisanych w Kontrakcie Terytorialnym dla województwa zachodniopomorskiego, najważniejszych z punktu widzenia SOM („S-6 Szczecin – Koszalin" (POIiŚ), „Usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin" (środki budżetu państwa, JST, prywatne), „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu (POIiŚ), „Budowa drogi krajowej nr 13 na odcinku rondo Hakena w Szczecinie – węzeł Kołbaskowo – obwodnica Kołbaskowa" (POIiŚ), „Budowa zachodniego obejścia drogowego Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police – Święta w ciągu drogi nr 6 po nowym śladzie od Goleniowa do Kołbaskowa" (POIiŚ), „Budowa DK 3 na odcinku Szczecin-Świnoujście" (POIiŚ), „Przebudowa ciągów komunikacyjnych sieci TEN-T: DK nr 31 pod nazwą "ul. Floriana Krygiera" w połączeniu z A6 i S3" (POIiŚ), „S-3 Świnoujście – Szczecin" (POIiŚ); realizacja choćby części z ww. zadań pozwoliłaby nie tylko na rozwój podstawowego układu dróg krajowych łączących SOM z krajową siecią drogową, ale przede wszystkim zwiększyłaby dostępność drogową do regionalnych ośrodków wzrostu SOM (Szczecin, Świnoujście, Stargard, Goleniów oraz Gryfino) i obszarów z utrudnionym dostępem do tejże sieci (przede wszystkim: Nowe Warpno, Police, Stepnica), co niewątpliwie utrudnia na dzisiaj możliwość szybszego rozwoju społeczno-gospodarczego SOM;
- maksymalnie partycypować w realizacji zadań związanych z drogami wojewódzkimi na obszarze SOM, finansowanych przy udziale środków RPO WZ 2014-2020 i ich ścisłe powiązanie z siecią TEN-T, co pozwoli na lepszą komunikację wewnątrz obszaru metropolitalnego i między poszczególnymi ośrodkami wzrostu, a zatem na podnoszenie poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego SOM;
- efektywnie skonsumować środki w ramach PI 7b w Strategii ZIT SOM z przeznaczeniem na realizację zadań na drogach gminnych i powiatowych, służących poprawie połączeń i komunikacji wewnątrz obszaru ZIT SOM, segregacji ruchu tranzytowego od lokalnego, a także zapewnieniu bezpośredniego połączenia z: przejściami granicznymi, portem lotniczym, portami morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi. Wdrożenie inwestycji na drogach lokalnych oraz ich realizacja w powiązaniu z innymi, komplementarnymi projektami finansowanymi w ramach Strategii ZIT SOM pozwolić ma na usprawnienie komunikacji w ujęciu lokalnym, ale także

maksymalnie udrożnić korytarze transportowe w ujęciu gospodarczym, funkcjonujące wewnątrz SOM.

W odniesieniu do infrastruktury kolejowej niezbędnym jest podjęcie wszelkich działań prowadzących do realizacji kluczowych dla rozwoju sieci transportu i jakości taboru kolejowego w SOM projektów, wynikających z zapisów:

- Kontraktu Terytorialnego („Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów/ Grabiszyn – Głogów – Zielona Góra – Rzepin –Szczecin Podjuchy – odcinki na terenie województwa zachodniopomorskiego" (POIiŚ), „Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny- Szczecin Dąbie" (CEF), „Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu (POIiŚ),
- SOOP RPO WZ, w szczególności w ramach działania 5.6 „Zakup i modernizacja taboru kolejowego na potrzeby przewozów regionalnych".

Modernizacja sieci kolejowej oraz poprawa jakości taboru mają kluczowe znaczenie dla obsługi zewnętrznego ruchu turystycznego (szczególnie w kierunku Świnoujścia), ale także wpływają na możliwości rozwojowe i obsługę portów SOM.

Konieczna jest kontynuacja bezpośrednich działań ułatwiających dostępność transportową portów, zarówno od strony wody, jak i drogami kołowymi oraz koleją. W tym celu, należy skupić się przede wszystkim na realizacji zadań ujętych w Kontrakcie Terytorialnym oraz DI SRT do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). W ramach środków finansowych PI 7c RPO WZ potrzeba koncentracji wysiłków na rzecz ułatwiania transportu wodnego w obszarze Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz toru wodnego Szczecin-Świnoujście m.in. w celu poprawy podejść do portów takich jak: Police, Stepnica i Nowe Warpno, (dwa ostatnie funkcjonujące poza siecią TEN-T). Efektem podejmowanych działań ma być ułatwiony wodny transport towarów, szczególnie z obszarów inwestycyjnych SOM. Jest to szczególnie istotne w sytuacji, gdy pomimo utrzymującego się na podobnym poziomie wolumenu obrotów, stopniowo spada udział portów SOM w przeładunkach polskich portów.

5.1.4. Transport i infrastruktura transportu publicznego[59]

System zbiorowego transportu publicznego Szczecina i otaczającego go obszaru tworzą:

- komunikacja kolejowa, w tym przewozy regionalne,
- komunikacja autobusowa miejska (realizowana na terenie Szczecina i Polic[60], Stargardu[61] oraz Świnoujścia[62]) oraz komunikacja autobusowa zamiejska,
- komunikacja tramwajowa, wyłącznie w granicach administracyjnych Szczecina,[63]
- oraz komunikacja rowerowa, wyłącznie w granicach administracyjnych Szczecina.[64] *Komunikację rowerową należy obecnie traktować jedynie, jako nieformalny element systemu transportu publicznego Szczecina.*

Najwięcej podróży (ogółem dla wszystkich środków transportu) realizowanych jest do pracy oraz związanych z nauką (szacuje się, że stanowią one ok. 50% wszystkich przejazdów), charakteryzują się regularnością i stanowią podstawowe przesłanki do kształtowania lokalnych systemów transportowych, a w szerszym wymiarze, biorąc pod uwagę tzw. główne destynacje (m.in. zakłady pracy i szkoły) – systemu transportowego całego SOM. Na „inne" podróże składają się m.in. związane z rekreacją i zakupami. Samochód najczęściej jest wykorzystywany w podróżach do pracy oraz w celach rekreacyjnych. Transportem zbiorowym natomiast najczęściej podróżuje się do szkoły.

Aktualny stan transportu publicznego na obszarze SOM pozwala na dość swobodne przemieszczanie się mieszkańców tego obszaru, choć w niejednakowym stopniu. W ramach istniejącej sieci powiązań komunikacyjnych nie każda gmina wchodząca w skład SOM ma bezpośrednie połączenie z siedzibą powiatu (np. Kołbaskowo i Dobra (Szczecińska), które nie mają połączenia z Policami), a także nie każda gmina ma bezpośrednie połączenie ze Szczecinem (takiego połączenia nie ma gmina Nowe Warpno oraz gmina Stepnica). Nie ma również wielu połączeń pomiędzy gminami tworzącymi SOM, nawet sąsiednimi.

Ważnym aspektem zachęcającym mieszkańców SOM do korzystania z transportu publicznego obok liczby połączeń jest czas przejazdu środkami transportu publicznego. Czas ten w przejazdach z siedzib gmin do centrum Szczecina transportem drogowym waha się obecnie

---

[59] Szczegółowa analiza stanu transportu publicznego w poszczególnych gminach SOM znajduje się w „Koncepcji rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym", listopad 2011 r. przygotowanej na zlecenie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Szczecinie, w „Ekspertyzie stanu istniejącego usług komunikacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym", opr. J. Jastrzębski, październik 2013 oraz „Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego na obszarze SOM na lata 2014-2020", opr. TRAKO Wierzbicki i Wspólnicy sp. jawna, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Szczecinie, DS Consulting, lipiec 2015.

[60] Komunikacja miejska prowadzona jest na zlecenie Organizatora transportu publicznego tj. Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie i obejmuje poza Szczecinem oraz Policami miejscowości położone na obszarze gmin wiejskich: Dobra i Kołbaskowo.

[61] Komunikacja miejska prowadzona jest przez Miejski Zakład Komunikacji w Stargardzie i obejmuje poza miastem Stargard miejscowości położone na obszarze gmin wiejskich: Stargard i Kobylanka (SOM) oraz Stara Dąbrowa (poza SOM).

[62] Komunikacja miejska prowadzona jest przez miejską spółkę Komunikacja Autobusowa sp. z o.o. i obejmuje poza miastem Świnoujście połączenia z Międzyzdrojami oraz połączenia transgraniczne na wyspie Uznam.

[63] Zgodnie ze Strategii Rozwoju Szczecina 2025 ten typ komunikacji, uznany za najbardziej ekologiczny i efektywny w dużych miastach i stanowić ma główną oś rozwoju publicznej sieci komunikacji w Szczecinie i aglomeracji szczecińskiej.

[64] System Bike_S - Szczeciński Rower Miejski to bezobsługowy system wypożyczalni rowerów stanowiący uzupełnienie komunikacji miejskiej i jest realizowany w celu krótkotrwałych podróży rowerami w granicach miasta

(w zależności od gminy) od 35 minut do 90 minut. Mimo, że istnieje współpraca pomiędzy kilkoma gminami w zakresie transportu publicznego to nie ma spójnego systemu powszechnie dostępnej komunikacji publicznej, obejmującego wszystkie gminy SOM.

Gmina	Liczba linii komunikacyjnych transportu publicznego organizowanego przez gminę	Liczba przewoźników w transporcie publicznym na terenie gminy (komercyjnych i finansowanych przez gminy)	Wskaźnik dostępności do transportu publicznego [%]
1	2	3	4
Gmina Miasto Szczecin	75	20	100
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	22	8	100
Kobylanka (gmina wiejska)	2	5	70
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	8	13	80
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	8	6	80
Stepnica (gmina wiejska)	0	3	70
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	3	4	90
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	0	4	80
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	3	3	90
Kołbaskowo (gmina wiejska)	4	2	70
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	0	1	60
Police (gmina miejsko-wiejska)	11	2	90
Gmina Miasto Świnoujście	7	6	100

Tab. 2 Zestawienie danych dot. dostępności transportu publicznego na terenie gmin SOM.
Źródło: Ekspertyza stanu istniejącego usług komunikacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, opr. J. Jastrzębski, październik 2013, str. 3.

Brak aktualnych i szczegółowych danych dotyczących liczby podróżnych korzystających z transportu publicznego na terenie poszczególnych gmin nie pozwala na pogłębioną analizę stanu usług publicznych w obszarze transportu publicznego (jedynie miasta organizujące komunikację miejską dysponują takimi danymi).

W *Ekspertyzie stanu istniejącego usług komunikacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym*[65] analizie poddano liczbę linii komunikacyjnych i liczbę przewoźników realizujących przewozy na tych liniach oraz wskaźnik dostępności do transportu publicznego (wyrażający odsetek miejscowości w danej gminie, której mieszkańcy mają bezpośredni dostęp do transportu publicznego). Z danych zawartych w tabeli 2. wynika, że najgorsza sytuacja panuje w gminach, w których sieć osadnicza jest rozproszona i transport publiczny nie dociera do wszystkich miejscowości. Z kolei tendencję w przewozach komunikacją miejską w trzech największych miastach SOM na przestrzeni lat 2009-2012 przedstawia tabela 3.

Miasto	Liczba podróżnych korzystających z komunikacji miejskiej (tys. osób)				
1	2	3	4	5	6
	2009	2010	2011	2012	2005:2012
Szczecin	143 703	142 715	144 216	144 775	+ 0,7 %
Stargard Szczeciński	8 800	8 490	8 214	8 066	- 8,3 %
Świnoujście	1 515	1 638	1 621	1 502	- 0,9 %

Tab. 3 Liczba podróżnych korzystających z komunikacji miejskiej w miastach SOM.
Źródło: Ekspertyza stanu istniejącego usług komunikacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, opr. J. Jastrzębski, październik 2013, str. 39.

[65] Ekspertyza stanu istniejącego usług komunikacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, opr. J. Jastrzębski, październik 2013, str. 38.

Utrzymujący się prawie niezmienny poziom przewozów pasażerskich w miastach SOM, może świadczyć o niedostosowaniu komunikacji miejskiej do obecnych potrzeb mieszkańców, którzy w coraz mniejszym stopniu wybierają transport publiczny. Ta tendencja nie jest typowa dla porównywalnych miast w Polsce i oznacza, że w ramach SOM niezbędna jest integracja systemu transportu miejskiego.

W przypadku przewozów kolejowych, w szczególności przewozów regionalnych (organizowanych i dofinansowywanych przez samorząd województwa), należy stwierdzić, że na kierunkach, na których one funkcjonują, spełniają znaczną rolę w transporcie publicznym. W przypadku gmin dysponujących bezpośrednim połączeniem kolejowym do Szczecina (Gryfino, Stargard, Goleniów, Świnoujście) czasy przejazdu są znacznie krótsze lub porównywalne z transportem drogowym. Liczba kursujących pociągów regionalnych na tych kierunkach w ciągu ostatnich lat zwiększa się, rośnie także liczba przewożonych podróżnych. W 2012 roku liczba pociągów regionalnych od 2005 roku wzrosła o 82%, a liczba przewiezionych pasażerów wzrosła ponad dwukrotnie.

Relacje:	Liczba przewiezionych pasażerów w następujących relacjach:		Liczba pociągów regionalnych w następujących relacjach:	
1	2	3	4	5
	2012	2005:2012 [%]	2012	2005:2012 [%]
Szczecin – Stargard Szczeciński	309 910	+183,2	28	+115,4
Szczecin – Gryfino	114 319	+35,8	15	+ 36,4
Szczecin – Goleniów	84 941	+196,9	18	+125,0
Szczecin – Świnoujście	89 668	+33,4	10	+42,8
SOM	598 838	+107,0	71	+ 82,0

Tab. 4 Liczba podróżnych korzystających z przewozów kolejowych w wybranych relacjach w SOM.
Źródło: Ekspertyza stanu istniejącego usług komunikacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, opr. J. Jastrzębski, październik 2013, str. 41.

Rys. 11 Linie kolejowe w zarządzie PKP PLK S.A.
Źródło: PKP PLK S.A. Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej, Warszawa 2012

Nie wszystkie linie kolejowe są wykorzystywane do realizacji przewozów pasażerskich w SOM pomimo tego, że istniejąca sieć umożliwia stworzenie dogodnych połączeń pociągami w większości gmin SOM – infrastruktura kolejowa szczecińskiego węzła kolejowego w powiązaniu z liniami w stronę Polic i Trzebieży, Gryfina, Stargardu, Goleniowa może stanowić podstawę do budowy systemu kolei metropolitalnej (z przystankami na terenie Szczecina, pełniąc jednocześnie rolę kolei miejskiej). Dla stworzenia sprawnej sieci Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (SKM), niezbędna jest przede wszystkim modernizacja linii kolejowej nr 406 Szczecin – Police z budową zintegrowanych przystanków przesiadkowych. Z czego istotnym elementem przedsięwzięcia jest odcinek pomiędzy stacjami: Szczecin Główny, a Szczecin Niebuszewo (niewykorzystywany obecnie do obsługi ruchu pasażerskiego) wraz z niezbędną modernizacją i uruchomieniem przystanków kolejowych na tym odcinku (Pomorzany, Turzyn, Pogodno, Łękno). Istotne są również modernizacje linii kolejowych nr: 351 (w kierunku Stargardu), 273 (w kierunku Gryfina) i 401 (w kierunku Goleniowa).

Ponadto, konieczna jest modernizacja i rozbudowa pozostałej infrastruktury kolejowej wraz z systemami sterowania ruchem pociągów, pełną infrastrukturą obsługi pasażerów wraz z budową węzłów przesiadkowych i parkingów typu: Park & Ride oraz Bike & Ride oraz zakup taboru kolejowego na potrzeby dogęszczenia sieci połączeń w ramach SOM.

Projekt SKM jest „przedsięwzięciem rdzeniowym" Strategii ZIT SOM, wokół którego obudowywane są pozostałe projekty w celu wzmocnienia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM).

Dokumentacja przedprojektowa w postaci studium wykonalności wraz ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko przygotowana została dla SSOM w ramach projektu pn. *„Wzmacnianie obszaru funkcjonalnego poprzez integrację systemu transportu publicznego na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego"*[66]. Projekt zakłada przebudowę torowiska

[66] Projekt „Wzmacnianie obszaru funkcjonalnego poprzez integrację systemu transportu publicznego na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego" został dofinansowany w ramach PO PT 2007-2013 w kwocie 2.215.710,00 złotych przy łącznej wartości projektu na poziomie 2 461 900,00 złotych. W ramach projektu wykonano opracowania 1) Raport pn. "Pogłębiona diagnoza Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM) na potrzeby przeprowadzenia integracji transportu publicznego"; 2) "Zintegrowana Strategia Transportu Publicznego na obszarze SOM na lata 2014-2020 (ZSTP)" wraz z modelem ruchu; 3) "Plan działań integracji transportu publicznego na obszarze SOM na lata 2014-

i sieci trakcyjnej na linii kolejowej nr 406 ze Szczecina Głównego do Polic, wraz z budową drugiego toru na odcinku do stacji Szczecin Turzyn, budowę pełnej infrastruktury obsługi pasażerów (węzły przesiadkowe, w tym parkingi Park & Ride oraz Bike & Ride) na wszystkich liniach kolejowych objętych projektem, z wyłączeniem inwestycji indywidualnych poszczególnych JST w ramach ZIT oraz zakup taboru kolejowego w ilości niezbędnej do uzupełnienia istniejącej sieci pociągów regionalnych kursujących na terenie SOM. Beneficjentami projektu, założonego do realizacji w ramach działania 5.2 „Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T" w ramach POIiŚ 2014-2020 będą PKP Polskie Linie Kolejowe SA (infrastruktura kolejowa), poszczególne JST (obiekty ruchu pasażerskiego) oraz Województwo Zachodniopomorskie (tabor kolejowy).

Na rzecz wdrożenia projektu SKM do 2022 roku zostały wyznaczone następujące cele w ramach podejmowanych działań:

1) Osiągnięcie zintegrowanego transportu w SOM poprzez pełne wykorzystanie obecnej sieci transportowej oraz jego ukierunkowanej rozbudowy;
2) Optymalizacja dojazdu do miasta rdzeniowego Szczecina środkami komunikacji publicznej z obszaru JST SOM;
3) Stworzenie możliwości dojazdu do węzłów komunikacyjnych oraz zapewnienie odpowiednich czasów skomunikowania pojazdów, umożliwiających swobodne przesiadanie się;
4) Integracja taryfowo-biletowa.

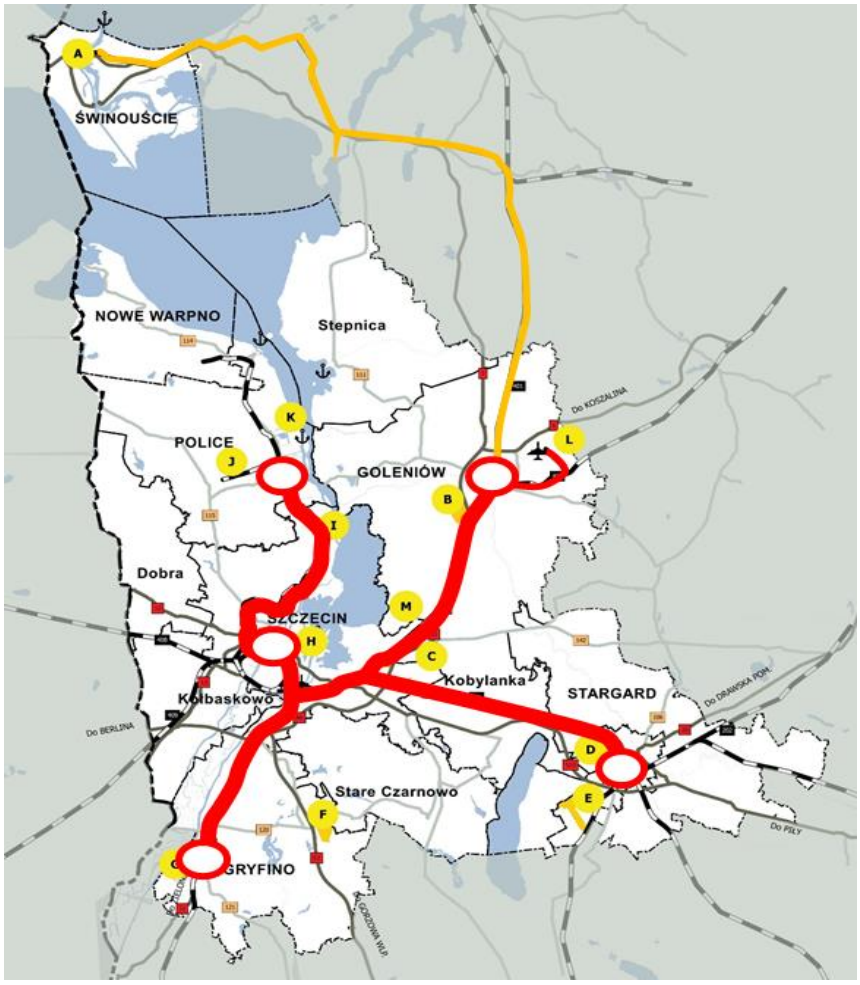
Dalszy harmonogram prac nad realizacją projektu SKM obejmuje:

- **2015-2016:** Wykonanie aktualizacji studium wykonalności dla inwestycji wraz z przygotowaniem dokumentacji aplikacyjnej;
- **2016:** Złożenie wniosku w konkursie o dofinansowanie w ramach POIiŚ 2014-2020;
- **2016-2018:** Wykonanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem niezbędnych decyzji środowiskowych *(2017-2018);*
- **2019-2021:** Prace budowlane *(2017-2020 – wraz z zakupem lub zamianą gruntów);*
- **2017-2021**: Zakup taboru kolejowego;
- **2022**: – Uruchomienie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej *(2021)*.

W przyszłości, SKM powinna być też rozbudowana o odcinek linii kolejowej nr 411 do Pyrzyc oraz obsługiwać niemieckie tereny przygraniczne położone przy liniach kolejowych nr 408 i 409.[67] Schematyczną mapę sieci kolejowej (zarządzanej przez PKP PLK S.A.) na terenie SOM przedstawiono na rysunku 11, zaś na kolejnym – wstępnie planowany przebieg Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

2020" w ramach ZSTP; 4) "Studium wykonalności dla projektu integracji organizacyjnej, taryfowej i biletowej w SOM wraz z oceną oddziaływania na środowisko"; 5) "Studium wykonalności Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej wraz ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko".

[67]http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/koncepcja-szczecinskiej-kolei-metropolitalnej-253.html



Rys. 12. Planowany przebieg Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.
Źródło: Opracowanie własne.

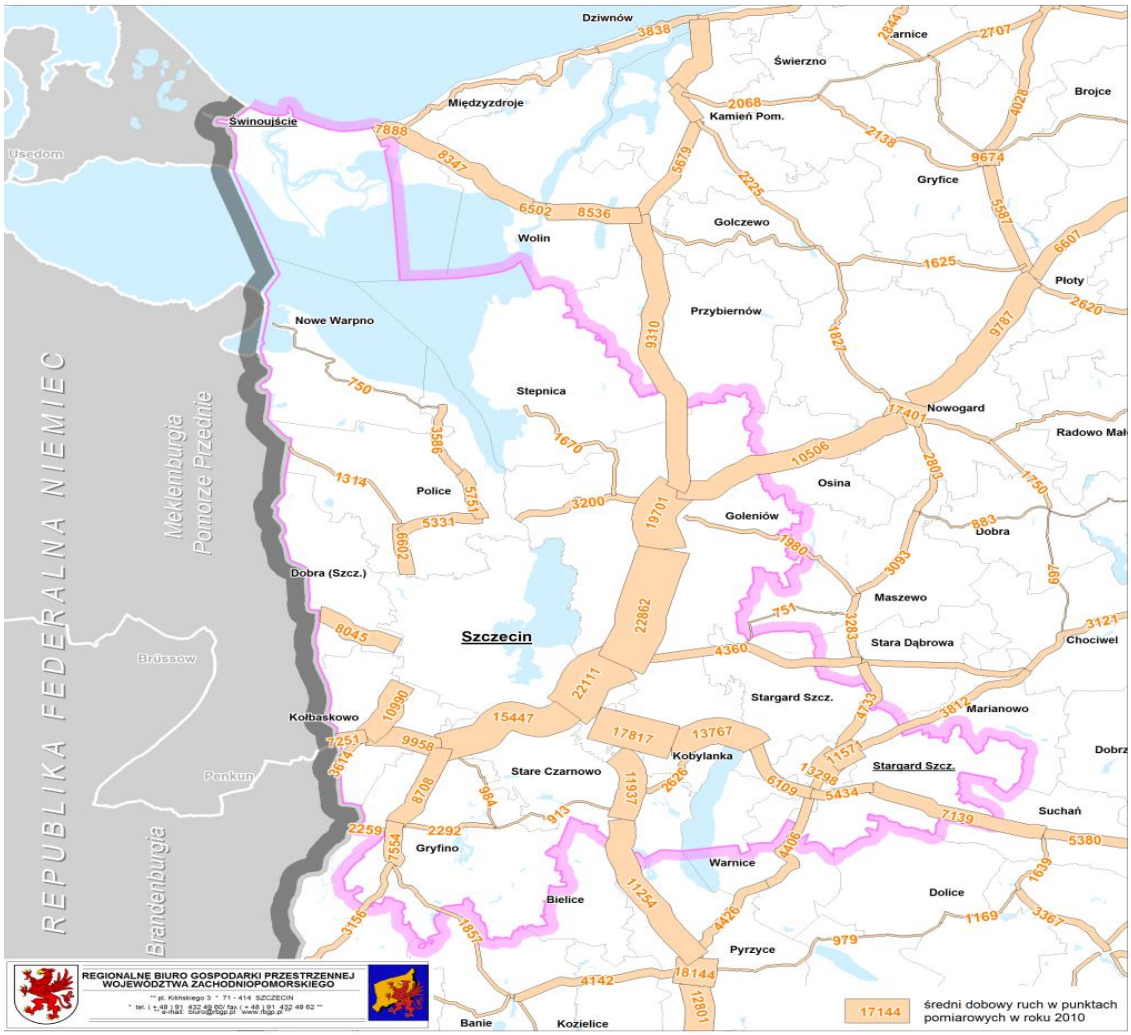
Projekt SKM wynika z potrzeby radykalnego unowocześniania systemu infrastruktury komunikacyjnej. Naturalna jest potrzeba wykorzystania istniejącego potencjału wyłączonych z eksploatacji linii kolejowych przebiegających przez obszar miasta, które miałyby stać się kręgosłupem dla funkcjonowania Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Pozwoli ona radykalnie zwiększyć liczbę i natężenie potencjalnie dostępnych połączeń w ramach transportu publicznego na terenie Szczecina i jego obszaru metropolitalnego, wytworzy funkcjonalne powiązania między skupiskami mieszkalnymi a obszarami aktywności gospodarczej. SKM po raz pierwszy w nowoczesnym okresie rozwoju SOM zintegruje i uporządkuje jego sieć komunikacyjną przy uwzględnieniu dominujących trendów demograficznych, migracyjnych i ekonomicznych. Dodatkowym efektem uzyskanym w toku realizacji przedsięwzięcia będzie wsparcie przechodzenia na transport niskoemisyjny i zmniejszenie negatywnego wpływu transportu samochodowego na stan środowiska naturalnego w obrębie obszaru funkcjonalnego.

Ściśle związane z tym przedsięwzięciem są projekty komplementarne zidentyfikowane w dalszej części Strategii, tj. np. budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju jako działania podstawowego dla integracji dwóch części miasta rozłożonych na przeciwległych brzegach Odry, budowa centrów przesiadkowych, zintegrowanych węzłów komunikacyjnych, powstanie

parkingów buforowych, parkingów P&R and B&R przy stacjach kolejowych, pętlach tramwajowych i autobusowych na obrzeżach miast oraz zakup autobusów energooszczędnych, itp.

Pomimo, że stan transportu publicznego na obszarze SOM pozwala na dość swobodne przemieszczanie się mieszkańców tego obszaru, większość przejazdów odbywa się komunikacją indywidualną. W miastach i gminach SOM następuje systematyczny wzrost liczby samochodów. Wielkość wskaźnika motoryzacji oscyluje w granicach 446 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców[68].

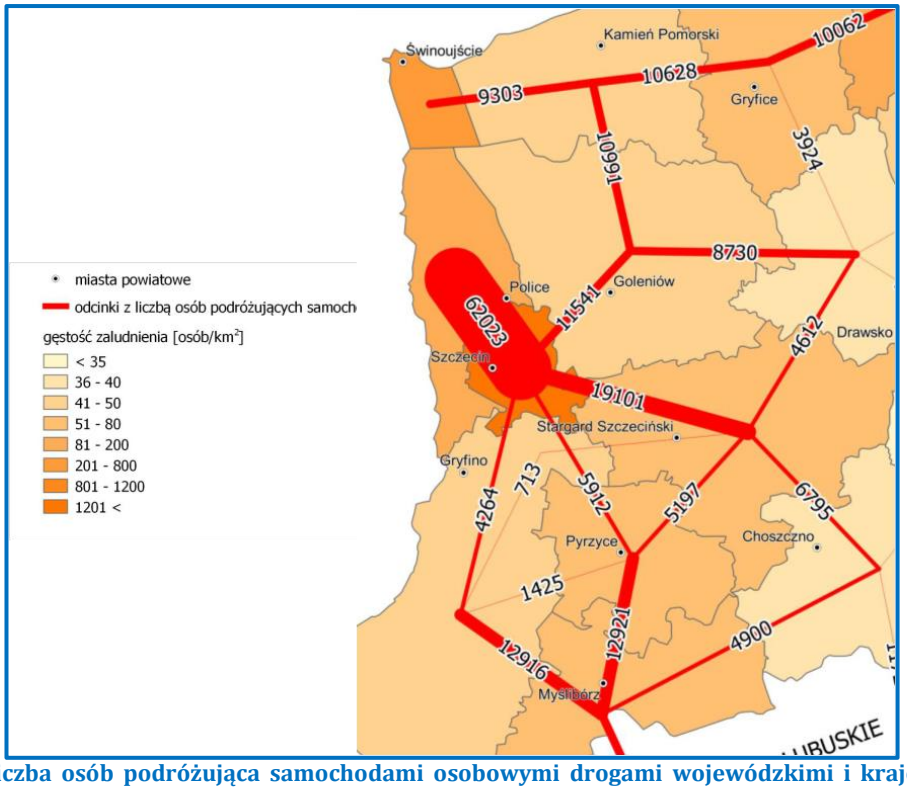
Z przeprowadzonych w 2010 roku badań natężenia ruchu samochodowego na drogach krajowych i wojewódzkich w SOM[69] wynika, że najwięcej osób korzysta z samochodu w ciągu drogi krajowej S-3 w kierunkach Świnoujście – Goleniów – Szczecin i Stargard – Szczecin.



Rys. 13 Natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich w SOM, dane za rok 2010.
Źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego.

[68] Źródło: BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2013.
[69] Źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin, 2010.

Potwierdzeniem utrzymującej się charakterystyki w tym zakresie jest liczba osób podróżująca samochodami osobowymi drogami wojewódzkimi i krajowymi pomiędzy powiatami SOM, określona w wynikach badań z lutego 2014 roku. Wedle nich największą grupę dojazdów do Szczecina obserwuje się z obszaru sąsiadujących powiatów: polickiego i stargardzkiego, a dalej z Goleniowa i Świnoujścia.



Rys. 14 Liczba osób podróżująca samochodami osobowymi drogami wojewódzkimi i krajowymi pomiędzy powiatami.
Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego, Etap III Projekt planu transportowego do konsultacji, TRAKO, REFUNDA, luty 2014, str. 84.

Wsparcie rozbudowy i modernizacji regionalnej infrastruktury transportowej ma decydujące znaczenie dla rozwoju SOM i poprawy jego konkurencyjności. W szczególności rozwój infrastruktury kolejowej umożliwi konkurowanie z ofertami przewoźników autobusowych i przejazdami samochodami osobowymi, przyczyni się do ograniczenia szkód w środowisku, wynikających przede wszystkim ze stałego wzrostu przewozów transportem samochodowym.

Jak wskazuje prognoza liczby podróży odbywanych transportem indywidualnym oraz zbiorowym zrealizowana na potrzeby *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego*, ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego w dniu 11 lipca 2014 roku, następuje dynamiczny wzrost liczby osób przewożonych komunikacją samochodową przy spadku podróży wykonywanych komunikacją autobusową.

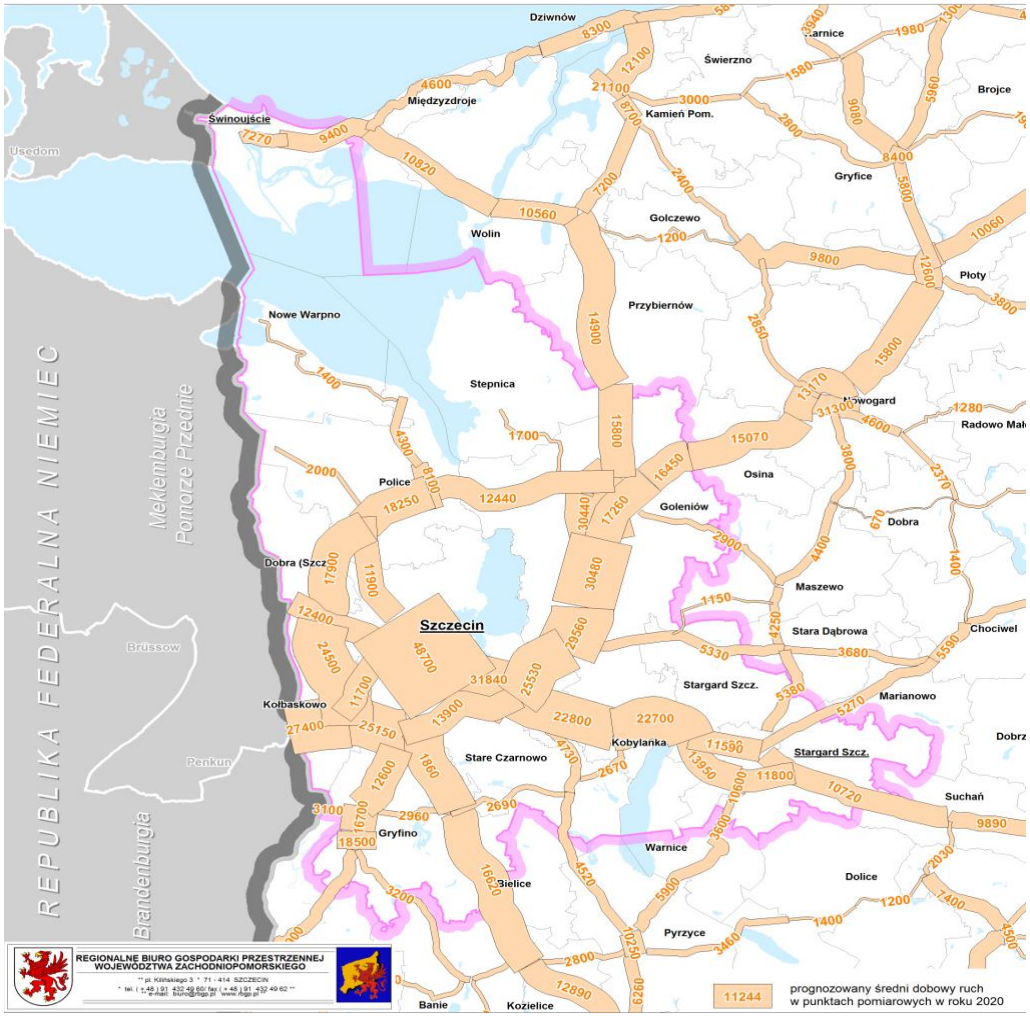
Po modernizacji niektórych linii kolejowych w województwie zachodniopomorskim (planowana modernizacja do roku 2020) uzyska się również zahamowanie spadku podróży wykonywanych komunikacją kolejową, a nawet ich lekki wzrost.

Ogólnie jednak będzie następować spadek udziału komunikacji zbiorowej (zarówno komunikacją autobusową, jak i kolejową) w sumarycznej liczbie podróży wojewódzkich (międzypowiatowych) na terenie województwa zachodniopomorskiego.

W 2025 roku w wariancie realistycznych *modal split* będzie przedstawiał się następująco:

- 13,3 % – komunikacja autobusowa,
- 5,2 % – komunikacja kolejowa,
- 81,5 % – komunikacja samochodowa[70].

Potwierdza to również prognozowane natężenie ruchu na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w 2020 roku, przygotowane przez RBGP WZ:



Rys. 15. Prognozowane natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich w SOM do 2020 roku.
Źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego.

[70]Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego, czerwiec 2014, str. 112.

W miastach: Szczecinie, Stargardzie, ale też w Świnoujściu występują problemy z parkowaniem samochodów zwłaszcza w centrum. W Szczecinie przy wskaźniku motoryzacji wynoszącym 449 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców[71] liczba miejsc parkingowych wynosiła: około 3 400 miejsc postojowych w parkingach podziemnych i naziemnych oraz 7 699 płatnych miejsc postojowych[72], w Świnoujściu liczba miejsc parkingowych podziemnych i naziemnych wynosiła 4 896, a płatnych miejsc postojowych w strefach – 592[73]; w Stargardzie były 453 miejsca w SPP[74].

Analiza zapotrzebowania i pokrycia miejsc parkingowych dla mieszkańców centrów miast, użytkowników i klientów lokali handlowych oraz usługowych potwierdza potrzebę budowy nowych obiektów, z drugiej strony lokalizacja takich budowli powinna uwzględniać konieczność ograniczenia i uspokojenia ruchu w centrum. Jednocześnie w codziennych potokach pasażerskich należy dążyć do ograniczenia ruchu indywidualnego na rzecz komunikacji publicznej, w tym ograniczyć wjazd samochodów do centrów miast. W Szczecinie brak jest parkingów typu P&R, szczególnie przy pętlach tramwajowych i autobusowych, na których podróżni mogliby pozostawiać samochód i korzystać z komunikacji miejskiej. Tego typu parkingi powinny też być sytuowane w innych miastach, szczególnie przy dworcach kolejowych.

Zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego, zwłaszcza w centrach miast, możliwe jest także w przypadku rozbudowy infrastruktury rowerowej. Na koniec 2013 roku długość ścieżek rowerowych na terenie SOM wynosiła 212,4 km[75].

Długość ścieżek rowerowych na obszarze wszystkich gmin SOM prezentuje tabela:

Ścieżki rowerowe	Długość [km]
1	2
SOM, w tym:	**212,4**
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	20,8
Kobylanka (gmina wiejska)	7,3
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	7,8
Gmina Miasto Szczecin	98,5
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	2,9
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	0,0
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	3,4
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	0,0
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	3,6
Kołbaskowo (gmina wiejska)	1,2
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	3,9
Police (gmina miejsko-wiejska)	40,5
Gmina Miasto Świnoujście	22,5

Tab. 5 Ścieżki rowerowe SOM.

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS. Dane według stanu na 31.12.2013 roku.

[71] Źródło: BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2013.
[72] Źródło: Dane NiOL sp. z o.o. na dzień 31.12.2014.
[73] Źródło: Dane na podstawie www.iswinoujscie.pl
[74] Od połowy 2012 roku likwidacji uległa SPP w Stargardzie, podlegająca Prezydentowi Gminy Miasto Stargard. SPP nadal funkcjonuje w części ulic (dróg powiatowych), pozostających w zarządzie powiatu stargardzkiego. Źródło danych na temat liczby miejsc parkingowych: SPP.
[75] Źródło: BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2013.

Prezentowane powyżej dane nie prezentują jednak dynamiki procesu budowy ścieżek rowerowych w SOM, gdzie m.in. dzięki środkom unijnych perspektyw finansowych lat 2004-2006 i 2007-2013 zrealizowano, bądź wciąż realizuje się kilkadziesiąt projektów, w tym zadania nieuwzględnione w tabeli GUS gmin: Stepnica, czy Stare Czarnowo.

Ze środków działania 6.3 RPO WZ zrealizowano ścieżki rowerowe w ramach 11 projektów zrealizowanych w 7 gminach SOM (Kobylanka, Kołbaskowo, Dobra, Police, Goleniów, Stargard (miasto) i Szczecin) o łącznej wartości ponad 45,90 mln złotych.

Generalnie, system ścieżek rowerowych powinien być spójny i łączący poszczególne gminy, pełnić nie tylko funkcję rekreacyjno-sportową, ale przede wszystkim transportową. Mimo, że wiele gmin dla poprawy jakości życia mieszkańców i odciążenia centrów miast od wzrastającej liczby samochodów osobowych buduje infrastrukturę ścieżek rowerowych na własnym terenie, nie istnieje obecnie zintegrowany system sieci ścieżek rowerowych na terenie SOM. Warto jednak zaznaczyć, że SSOM zrealizowało projekt pn. „*Koncepcja Funkcjonalno-Użytkowa zintegrowanego systemu tras rowerowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*", będącego opracowaniem koncepcji rozwoju ścieżek rowerowych łączących gminy SOM i pierwszym etapem procesu realizacji w przyszłości, zintegrowanego systemu ścieżek rowerowych, połączonego z transgranicznym systemem ścieżek rowerowych po stronie niemieckiej[76].

O tym, jak ważny element transportu publicznego stanowić może system roweru miejskiego świadczy sukces uruchomionego w ubiegłym roku systemu bezpłatnych (do 20 minut) wypożyczalni rowerów w Szczecinie. Jedynie w okresie od 21 sierpnia do 31 października 2014 roku, rowery wypożyczono 202 tysiące razy (we wrześniu – 78 tys., w październiku – 66 tys. i w listopadzie – 36 tys.). Ponad 89% przejazdów mieściło się w darmowych 20 minutach, a najpopularniejszą stacją była stacja przy placu Żołnierza w centrum miasta, gdzie dziennie średnio wypożyczano rowery 127 razy. Tym samym system roweru miejskiego stał się skuteczną alternatywą dla części mieszkańców, zarówno dla transportu indywidualnego, jak i komunikacji zbiorowej.

Z tego względu koniecznym jest dążenie zarówno do rozbudowy systemu roweru miejskiego w prawobrzeżnej części Szczecina, jak i w bardziej peryferyjnych częściach Lewobrzeża wraz z obszarami gmin sąsiadujących: Dobrej, Kołbaskowa i Polic.

Próby nadążania z rozbudową dróg i parkingów za rozwojem motoryzacji to działania doraźne i w dłuższej perspektywie nie prowadzą do zmniejszenia zatłoczenia, jedyną szansą na wyjście z tej sytuacji jest możliwe maksymalne dostosowanie i zintegrowanie systemu komunikacji zbiorowej do zmieniających się potrzeb mieszkańców, konkurującego czasem przejazdu, dostępnością i standardem z transportem indywidualnym. Poprawa dostępności i komfortu podróżowania to nie tylko oszczędność czasu i pieniędzy na pokonywanie przestrzeni, to także szansa na większe dopasowanie rynku pracy poprzez wzrost mobilności.

Organizacja przesiadek jest istotnym czynnikiem, który ma wpływ na wykorzystanie środków transportu zbiorowego, w tym kontekście jednym z ważniejszych kierunków rozwoju jest kształtowanie węzłów przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym, lokalnym i regionalnym transportem autobusowym oraz komunikacją miejską, stanowiąc szansę dla rozwoju wszystkich systemów publicznego transportu zbiorowego. Istnienie zintegrowanych

[76] Źródło: http://www.som.szczecin.pl/SOM/chapter_104023.asp?soid=EA151A231E2C4100BBACB966525D8F0A

węzłów przesiadkowych jest warunkiem funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w oparciu o zasadę komplementarności w myśl, której przewozy autobusowe nie będą konkurowały z komunikacją kolejową, a wzajemnie się uzupełniały. Na terenie SOM funkcjonować powinny dwie kategorie zintegrowanych węzłów przesiadkowych: kolej – autobus (ich podstawowym zadaniem będzie rozprowadzanie ruchu pasażerskiego pomiędzy koleją, a transportem autobusowym regionalnym i liniami komunikacji miejskiej) oraz autobus – autobus (integrujące publiczny transport drogowy w miejscowościach pozbawionych dostępu do transportu kolejowego, a ich celem będzie ułatwienie przesiadania się pomiędzy autobusami obsługującymi różne linie, zarówno dalekobieżne, powiatowe, jak i gminne (w tym miejskie)).

Zgodnie z popartymi analizami propozycjami zawartymi w *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego* oraz w *Krajowym Planie Transportowym (KPT)* rozmieszczenie głównych zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie SOM obejmuje lokalizacje o znaczeniu ponadregionalnym: Szczecin Główny, Szczecin Dąbie, Gryfino, Stargard i Świnoujście oraz o znaczeniu wojewódzkim (niewymienione w KPT): Goleniów, a także w przypadku uruchomienia inwestycji Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (SKM) dodatkowo: Police, Szczecin Niebuszewo, Szczecin Turzyn, Szczecin Zdroje i Trzebież[77].

W obrębie zintegrowanych węzłów przesiadkowych powinny być tworzone parkingi dla samochodów osobowych („Park & Ride") oraz miejsca postojowe dla użytkowników rowerów („Bike &Ride"). Równolegle należy dążyć do zwiększania zakresu integracji środków publicznego transportu zbiorowego, tworząc również lokalne węzły przesiadkowe integrujące np. tylko komunikację miejską lub regionalną.[78] Mniejsze węzły przesiadkowe z ww. parkingami powinny być także utworzone na terenie dworców kolejowych w: Policach, Szczecinie Niebuszewo i Szczecinie Podjuchy. Oprócz tworzenia węzłów komunikacyjnych zasadne jest także podejmowanie działań mających na celu podnoszenie standardu przystanków niebędących węzłami.

Przedsięwzięciom infrastrukturalnym w zakresie stworzenia spójnego i sprawnego systemu komunikacji na terenie SOM powinny towarzyszyć działania zmierzające do integracji taryfowej.

Dostęp do dróg wodnych posiadają gminy: Goleniów, Gryfino, Kołbaskowo, Nowe Warpno, Stepnica, Police oraz miasta: Szczecin i Świnoujście. Porty SOM obsłużyły w 2013 roku 911 587 pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym[79], z roku na rok odnotowując jednak sumaryczny spadek liczby pasażerów (wyjątek stanowi Terminal Promowy w Świnoujściu oraz w 2013 roku Port Szczecin). Port w Świnoujściu skupia ponad 58% międzynarodowego ruchu pasażerskiego w Polsce[80] będąc, poza sezonem letnim, głównym międzynarodowym pasażerskim portem morskim w kraju, a dla jego dalszego rozwoju niezbędna jest poprawa infrastruktury transportowej terminalu promowego.

[77] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego, str. 193-194.
[78] Tamże.
[79] Źródło: BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2013.
[80] Dane za 2013 rok na podstawie http://old.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/t_gospodarka_morska_2013.pdf

Jedynym regularnym połączeniem pasażerskim w zakresie transportu wodnego na terenie SOM do maja 2014 roku stanowiły rejsy ze Szczecina do Świnoujścia, realizowane wodolotami. Niestety począwszy od sezonu letniego 2014 roku zostały one zawieszone i nie wiadomo, czy w ogóle w najbliższym czasie zostaną one wznowione.
Warto jednocześnie nadmienić, że Szczecin od wielu lat jest przystankiem dla wycieczkowców pełnomorskich i rzecznych, co więcej, jest jedynym polskim portem obsługującym wycieczkowce rzeczne, a każdego roku notowanych jest kilkadziesiąt zawinięć. W roku 2014 rzeczne wycieczkowce wypracowały 90 zawinięć, co przełożyło się na wizytę w Szczecinie ponad 6 tysięcy pasażerów. Z kolei trzy pełnomorskie wycieczkowce, które przypłynęły do Szczecina w 2014 roku, wiązały się z wizytą w Szczecinie 1000 pasażerów. Łącznie w ubiegłym roku Szczecin odwiedziło ponad 7 tysięcy pasażerów statków wycieczkowych[81]. Coraz pilniejszą potrzebą staje się utworzenie w Szczecinie terminalu lub stanowiska do obsługi dużych statków pasażerskich.

Wyszczególnienie	2010	2011	2012	2013
1	3	4	5	6
Port Szczecin – obsługa podróżnych w ruchu krajowym i międzynarodowym	32 623	27 958	20 590	22 999
Port Police – obsługa podróżnych w ruchu krajowym i międzynarodowym	3 292	1 407	938	1
Port Świnoujście łącznie z Terminalem Promowym – obsługa podróżnych w ruchu krajowym i międzynarodowym, w tym:	895 741	900 847	900 841	888 587
Terminal Promowy w Świnoujściu – liczba pasażerów	782 026	787 582	798 891	b.d
Ogółem:	931 656	930 212	922 369	911 587

Tab. 6 Liczba pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym w portach SOM.
Źródło: Ekspertyza stanu istniejącego usług komunikacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, opr. J. Jastrzębski, październik 2013, str. 16. oraz dane GUS za 2013 rok

Do pozostałych portów wpływają jedynie nieregularnie jednostki pasażerskie przewożące turystów, głównie niemieckich. Poza portami na terenie gmin mających dostęp do dróg wodnych zlokalizowanych jest wiele przystani żeglarskich, kajakowych i ośrodków sportów wodnych, które stwarzają turystom i mieszkańcom możliwość czynnego wypoczynku nad wodą. Potencjał turystyczny tych miejsc generuje w naturalny sposób zapotrzebowanie na transport publiczny, zapewniający regularne kursy do tych miejscowości, w tym również drogą wodną. Na terenie SOM istnieją zatem potencjalne możliwości rozwoju żeglugi pasażerskiej, zarówno wykonującej zadania związane z transportem publicznym, jak i przewożące turystów. Należy jedynie stworzyć warunki do jej rozwoju i włączyć ją w struktury regularnych połączeń pasażerskich, gdyż w obecnym stanie duży potencjał związany z przewozem pasażerów drogą wodną jest wykorzystywany w bardzo niewielkim stopniu.

Dostępność usług transportu publicznego w samym Szczecinie jest zadawalająca, występują jednak osiedla, szczególnie nowobudowane, gdzie usługi transportu publicznego nie nadążają za rozbudową mieszkaniową. Układ sieci autobusowej wymaga dostosowania do

[81] http://www.port.szczecin.pl/pl/oferta/wycieczkowce/wizyty-wycieczkowcow/

zmieniających się potrzeb przewozowych. Także sieć tramwajowa powinna być rozbudowywana, przede wszystkim w kierunku dużych osiedli mieszkaniowych. System powiązań komunikacyjnych w ramach transportu publicznego powinien uwzględniać aspekty demograficzne, stąd w relacji Szczecin – gminy sąsiednie (np. Dobra (Szczecińska), Kołbaskowo) wskazane jest podjęcie rozwiązań komunikacyjnych podążających za migracją i urbanizacją nowych terenów mieszkaniowych oraz produkcyjno-usługowych.

W związku z dynamicznym rozwojem stref i obszarów inwestycyjnych stanowiących regionalne i lokalne rynki pracy na obszarach poza Szczecinem, jako jeden z kierunków wskazuje się również zapewnienie dostępności komunikacyjnej do tych obszarów. Zmiany usytuowania centrów przemysłowych w obszarze SOM oraz zmieniające się tereny osadnicze wymagają ciągłego dostosowywania sieci linii komunikacyjnych. Jednak jakość tych usług obniża brak lub niewystarczający potencjał zintegrowanych węzłów komunikacyjnych i przystanków przesiadkowych na styku transportu kolejowego oraz dalekobieżnego transportu autobusowego i transportu miejskiego, co w konsekwencji ogranicza mobilność mieszkańców i stanowi najpoważniejszą barierę dla wzrostu liczby osób korzystających z transportu publicznego.

Na podstawie prognozy demograficznej[82] (w szczególności liczby ludności ogółem, młodzieży w wieku szkolnym oraz ludności w wieku produkcyjnym) można założyć, że utrzymywać się, a nawet wzrastać będą potoki komunikacyjne w kierunkach: Police – Szczecin, Goleniów – Szczecin, natomiast ograniczeniu mogą ulec przepływy w kierunku Stargard – Szczecin.

Reasumując, jak wynika z powyższych danych zakres usług świadczonych w transporcie publicznym w najważniejszym ośrodku SOM – Szczecinie jest prawie pełny. W całości nie jest wykorzystywany tylko transport wodny (pomimo położenia miasta nad Odrą i Jeziorem Dąbie transport ten w przewozach pasażerskich na obszarze SOM praktycznie nie istnieje). Zakres transportu kolejowego w obsłudze transportowej SOM jest także ograniczony z racji złego stanu technicznego części linii kolejowych, z drugiej strony to właśnie sieć kolejowa powinna stanowić główną oś transportu publicznego obszaru metropolitalnego.

W odniesieniu do poszczególnych elementów transportu publicznego i jego infrastruktury należy stwierdzić, iż do chwili obecnej, w ramach dostępnych środków pomocowych (m.in. RPO WZ, POIiŚ,), beneficjenci z terenu SOM korzystali z nich na miarę możliwości swoich budżetów. Działaniom tym brakowało jednak wzajemnej koordynacji i integracji na rzecz wzmocnienia połączeń funkcjonalnych.

W obrębie komunikacji kolejowej, głównymi odbiorcami kilkuset milionowego wsparcia ze środków RPO WZ i POIiŚ były województwo zachodniopomorskie i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, które odpowiednio zaangażowane były bądź w modernizację i zakup nowoczesnego taboru pasażerskiego (świadczącego usługi m.in. na obszarze SOM w komunikacji Gryfino – Szczecin, Stargard – Szczecin, Świnoujście – Szczecin, Goleniów (lotnisko) – Szczecin), bądź w modernizację regionalnych linii kolejowych (w tym nr 402 Goleniów – Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do portu lotniczego Szczecin/Goleniów).

[82] Prognoza demograficzna powiatów oraz miast na prawach powiatu do 2035 roku, GUS.

W obrębie komunikacji autobusowej, głównymi odbiorcami wsparcia w ramach RPO WZ były miasta: Szczecin, Police, Stargard i Świnoujście. Na realizację 6 projektów związanych z wymianą i zakupem nowego taboru autobusowego wydano przeszło 89,64 mln zł, a na wdrożenie 2 zadań Szczecina i Świnoujścia w obrębie infrastruktury dla komunikacji autobusowej – 23,41 mln złotych.

W obrębie komunikacji i infrastruktury tramwajowej, beneficjentem środków pomocowych była Gmina Miasto Szczecin / Tramwaje Szczecińskie Spółka z o.o., która zrealizowała kilka bardzo istotnych zadań, w tym:

- „Poprawa spójności komunikacyjnej na obszarze SOM poprzez przebudowę układu torowego w ramach realizacji zadania: *Przebudowa ulic: Niemierzyńska, Arkońska do al. Wojska Polskiego w Szczecinie-Etap I i II*" – RPO WZ, wartość całkowita – 59,25 mln zł,
- „Modernizacja taboru tramwajowego" – RPO WZ, wartość całkowita – 24,30 mln zł,
- „Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju" – POIiŚ, wartość całkowita – 239,81 mln zł,
- „Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie" – POIiŚ, wartość całkowita – 274,04 mln zł.

Należy również pamiętać o przeprowadzeniu przez Gminę Miasto Szczecin dwóch bardzo istotnych zadań inwestycyjnych, związanych z poprawą zarządzania ruchem i komunikacją miejską w aglomeracji szczecińskiej na kwotę ponad 61,81 mln zł.

Wnioski:

Biorąc pod uwagę priorytetowość zadań związanych z realizacją celów osi priorytetowych: II „Gospodarka niskoemisyjna" i V „Zrównoważony transport", w nowej perspektywie finansowej i w ramach Strategii ZIT SOM koniecznym jest skupienie się na powstaniu zintegrowanego systemu transportu publicznego w SOM w oparciu o trzy filary:

- wdrożenie kluczowego projektu rdzeniowego „Budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351", którego realizacja miałaby zostać sfinansowana ze środków POIiŚ 2014-2020, oraz budżetów JST i zapewnić powstanie kręgosłupa systemu transportu publicznego w SOM w postaci m.in. niezbędnej infrastruktury kolejowej, węzłów przesiadkowych, dworców i taboru kolejowego;
- powołanie jednego organizatora publicznego transportu zbiorowego na terenie SOM na bazie obecnie funkcjonujących jednostek organizacyjnych poszczególnych JST, będącego podmiotem odpowiedzialnym za wprowadzenie integracji organizacyjnej, taryfowej i biletowej, niezbędnej do skonstruowania spójnej oferty przewozowej, a także za rozbudowę funkcjonującego w Szczecinie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej;
- realizacja projektów wspierających, finansowanych ze środków POIiŚ, RPO WZ oraz budżetów JST, służących uzupełnieniu sieci transportu publicznego w SOM, niezbędnych dla pełnej integracji i spójności systemu (budowa centrów przesiadkowych, budowa nowych i przebudowa istniejących torowisk tramwajowych, modernizacja i zakup ekologicznego taboru tramwajowego oraz autobusowego, budowa parkingów typu P&R i B&R, budowa tras i dróg rowerowych oraz wsparcie tworzenia / rozbudowy systemów roweru miejskiego).

Powstanie w pełni zintegrowanego systemu transportu publicznego w SOM, obok oczywistej poprawy jakości funkcjonowania transportu publicznego (a zatem i poprawy jakości życia mieszkańców), spowodować powinno dodatkowy efekt w postaci zwiększenia poziomu zrównoważonej mobilności miejskiej, wyrażającej się wzrostem liczby osób rezygnujących z indywidualnego transportu samochodowego na rzecz transportu publicznego lub rowerowego, wymianą taboru komunikacji publicznej na bardziej ekologiczny, jak również zmniejszeniem ruchu samochodowego na obszarach wiejskich poprzez wdrażanie przyjaznych środowisku rozwiązań w transporcie miejskim jak np. centra przesiadkowe. Działania na rzecz uatrakcyjnienia transportu publicznego będą miały wpływ na ograniczenia emisji CO2.

Wizja rozwoju zintegrowanego transportu publicznego, oparta na wyżej wymienionych filarach, została wskazana we wspomnianej wcześniej Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego SOM na lata 2014-2020 (ZSTP) opracowanej w ramach projektu pn. „*Wzmacnianie obszaru funkcjonalnego poprzez integrację systemu transportu publicznego na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*".

Dokument ten wskazał na poziomie strategicznym kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego zakładając jednocześnie koordynację działań na poziomie operacyjnym. Celem strategicznym dla SOM w ZSTP jest:

Wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

poprzez zapewnienie efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na całym jego obszarze, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju transportu, w oparciu o podniesienie mobilności komunikacyjnej – komunikacja zbiorowa, dla rozwoju społeczno-gospodarczego, przy uniknięciu negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju komunikacji indywidualnej, charakterystycznego dla obszarów miejskich podlegających procesom dezurbanizacji i suburbanizacji.

Dla poszczególnych obszarów opracowania zostały sformułowane Cele operacyjne, a ich realizacja jest niezbędna do osiągnięcia celu strategicznego ZSTP:

Cel strategiczny	Cel operacyjny
Wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego	**1. Stworzenie w SOM zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego: zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego dla wszystkich grup pasażerów**
	2. Rozwój i współpraca w ramach transgranicznych połączeń SOM z niemieckimi systemami transportu publicznego – Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina (TRMS)
	3. Oparcie publicznego transportu zbiorowego w SOM o transport kolejowy

Tab. 7 Cele operacyjne ujęte w Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego na obszarze SOM na lata 2014-2020.

Źródło: Zintegrowana Strategia Transportu Publicznego na obszarze SOM na lata 2014-2020, Szczecin 2015, s. 48

Dla poszczególnych celów operacyjnych zostały sformułowane konkretne zadania, których realizacja jest niezbędna do osiągnięcia celów operacyjnych ZSTP:

Cel operacyjny	Zadanie
1. Stworzenie w SOM zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego: zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego dla wszystkich grup pasażerów	1.1. **Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM** 1.2. **Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematyki** 1.3. **Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa** 1.4. **Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości** 1.5. **Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych obsługujące różne systemy transportu zbiorowego** 1.6. **Dostosowanie infrastruktury punktowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej** 1.7. **Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez zintegrowany węzeł przesiadkowy w Szczecinie**
2. Rozwój i współpraca w ramach transgranicznych połączeń SOM z niemieckimi systemami transportu publicznego – Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina (TRMS)	2.1. **Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego**
3. Oparcie publicznego transportu zbiorowego w SOM o transport kolejowy	3.1. **Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)**

Tab. 8 Zadania wskazane dla konkretnych celów operacyjnych ujęte w Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego na obszarze SOM na lata 2014-2020.
Źródło: Zintegrowana Strategia Transportu Publicznego na obszarze SOM na lata 2014-2020, Szczecin 2015, s. 48

ZSTP uwzględnia kierunki oraz działania i zadania wskazane w obowiązujących Planach zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego[83] poszczególnych JST będących

[83] Obowiązek sporządzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zwanego „planem transportowym" nakłada na JST art. 9 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Na chwilę obecną plany transportowe w SOM posiadają: województwo zachodniopomorskie, Gmina Miasto Szczecin, Miasto Stargard, Powiat Goleniowski, Powiat Gryfiński, Powiat Stargardzki. Przyjęty plan ma rangę aktu prawa

członkami SOM. Dotyczy to przede wszystkim kierunków rozwoju sieci transportu publicznego o charakterze użyteczności publicznej, planowanych inwestycji infrastrukturalnych w zakresie komunikacji autobusowej (infrastruktura drogowa i przystankowa) i tramwajowej (projekty dotyczące budowy nowych i przebudowy istniejących torowisk w Szczecinie) oraz węzłów przesiadkowych wraz z parkingami P&R oraz B&R, zakupu taboru, rozwoju przestrzennego systemów informacji pasażerskiej i systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (ITS).

Plany transportowe wskazują na konieczność realizacji działań mających również na celu zniechęcenie do korzystania z transportu indywidualnego poprzez stosowania rozwiązań organizacyjnych i inwestycyjnych polepszających funkcjonowanie transportu publicznego, a także poprawiających bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Rozwiązania te polegające na wytyczaniu pasów autobusowych i autobusowo-tramwajowych, budowie antyzatok przystankowych, rozwoju stref płatnego parkowania, wytyczania pasów rowerowych na istniejących jezdniach i oraz stref „Tempo 30" poza głównymi ulicami wprowadzane są z mniejszą intensywnością od wprowadzonych zmian na sieci transportu publicznego z uwagi na konieczność przeprowadzenia żmudnego procesu konsultacji społecznych celem przekonania mieszkańców do, teoretycznie, niekorzystnych dla nich zmian w organizacji ruchu.

Realizacja projektów zewnętrznych przez SSOM na poziomie metropolitalnym umożliwiła dodatkowo opracowanie dokumentów szczegółowo traktujących część wskazanych zadań:

1. Studium wykonalności Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej wraz ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko z uszczegółowieniem preferowanego do realizacji wariantu inwestycyjnego i operacyjnego,
2. Studium wykonalności integracji organizacyjnej, taryfowej i biletowej w SOM, wskazujące preferowany model zarządzania publicznym transportem zbiorowym w obszarze metropolitalnym, oraz
3. Koncepcja funkcjonalno-użytkowa zintegrowanego systemu tras rowerowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, wskazująca kierunek rozwoju sieci rowerowej w SOM.

Powyższe studia wykonalności oraz koncepcja funkcjonalno-użytkowa są dokumentami wspomagającymi proces podejmowania decyzji dotyczących konkretnych zadań inwestycyjnych zgodnych z głównym celem rozwojowym Strategii ZIT.

miejscowego i obowiązuję na terenie danej JST i na terenie JST, która na mocy odpowiedniego porozumienia powierzyła do realizacji zadanie własne polegające na zapewnieniu lokalnego transportu zbiorowego.

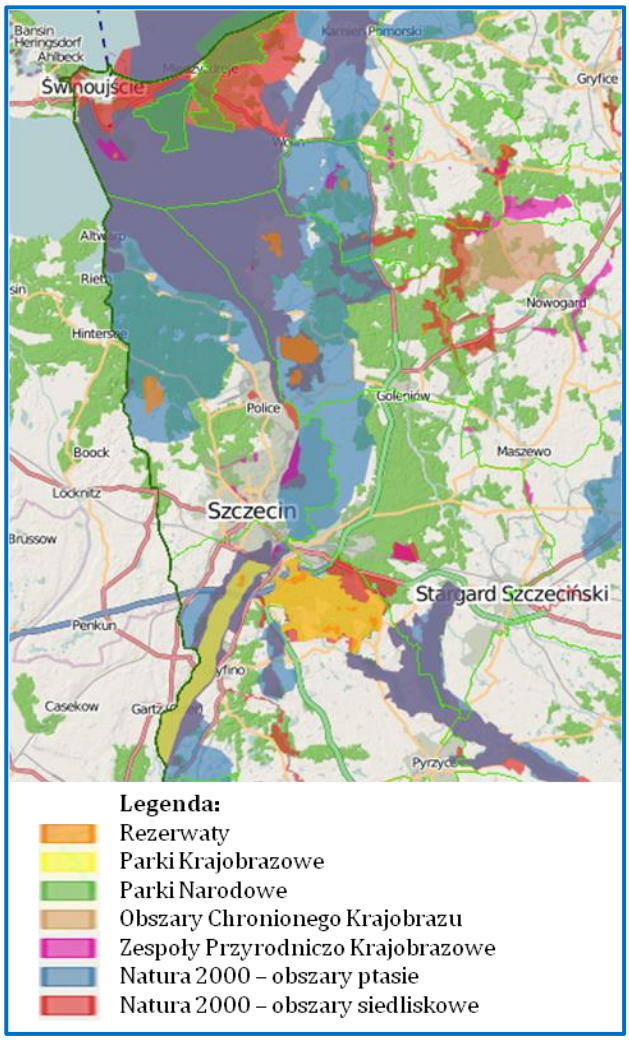
5.1.5. Uwarunkowania środowiskowe

Teren województwa zachodniopomorskiego, w tym również obszar zajmowany przez gminy tworzące SOM, charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem przyrodniczym i przestrzennym. Około 37,7% powierzchni Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (ponad 105 314 ha) zajmują użytki rolne[84]; obszary najbardziej intensywnej działalności rolniczej (o największym udziale użytków rolnych) to gminy: Stargard (gmina wiejska) – 83,3%, Stare Czarnowo – 70,2%, Gryfino – 47,5%, Kołbaskowo – 41,4%, Kobylanka – 38,3%, Dobra (Szczecińska) – 37,2%, Goleniów – 32,9%.

Szczeciński Obszar Metropolitalny charakteryzuje się dużą lesistością – lasy zajmują 30,4% powierzchni (85 070,8 ha) SOM; zwarte kompleksy leśne reprezentowane są przez puszcze: Bukową, Goleniowską i Wkrzańską. Największy udział powierzchni leśnej występuje w gminie Kobylanka (6 791,7 ha, co stanowi 55,8% powierzchni gminy), natomiast największy powierzchniowo obszar leśny – w gminie Goleniów (21 380,4 ha, 48,3% powierzchni); wysokim stopniem zalesienia charakteryzują się również gminy: Police, Stepnica (32,9%), Stare Czarnowo i Nowe Warpno, najniższym – miasto Stargard (1,2%) i gmina Kołbaskowo (6,3%).

Prawnie chronione obszary przyrody (parki narodowe, rezerwaty przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, stanowiska dokumentacyjne i zespoły przyrodniczo-krajobrazowe) obejmują 7,4% powierzchni (20 692,8 ha) SOM[85], w gminie Stare Czarnowo stanowią one ponad 50% ogólnej powierzchni, w Świnoujściu – ponad 15%. Dane te nie uwzględniają informacji o obszarach Natura 2000. Łączna powierzchnia 21 obszarów objętych ochroną w ramach programu Natura 2000, zlokalizowanych częściowo lub w całości na terenie SOM wynosi 355,5 tys. ha.[86]

[84] Dane na podstawie Powszechnego Spisu Rolnego 2010.
[85] Źródło: BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2013.
[86] Dla obszarów, które choć w części znajdowały się na terenie gminy będącej członkiem SOM, przyjęto w całości powierzchnię tego obszaru, stąd powierzchnia ta jest większa niż terytorium gmin SOM, ponadto obszary sieci Natura 2000 często „nachodzą" na siebie, ponieważ na jednym terenie występuje zarówno ochrona obszarów siedlisk oraz obszarów ptasich, w większości przypadków, wskazane obszary chronione jedynie w części znajdują się granicach przyjętej delimitacji SOM. Źródło: Diagnoza wpływu usług publicznych na tworzenie warunków do trwałego i zrównoważonego rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Raport z badań diagnostycznych, styczeń 2014, str. 30.



Rys. 16 Prawnie chronione obszary przyrody oraz obszary sieci Natura 2000 na terenie SOM.
Źródło: Źródło: Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska http://natura2000.gdos.gov.pl.

Szacuje się, że cały system obszarów chronionych obejmujących również obszary Natura 2000 oraz obszary chronione na podstawie innych ustaw i przepisów szczególnych (lasy ochronne, leśny kompleks promocyjny Puszcze Szczecińskie, pas ochronny obszaru morskiego, główne zbiorniki wód podziemnych) stanowi ok. 60% powierzchni Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Podkreślić należy również fakt, iż proces obejmowania ochroną terenów nie jest procesem zamkniętym i należy spodziewać się wyznaczania kolejnych obszarów ochrony.

Wody powierzchniowe zajmują ok. 5,2% obszaru województwa zachodniopomorskiego, podczas gdy dla SOM wskaźnik ten jest bliski 13%.[87] W granicach SOM występują wody śródlądowe oraz morskie wody wewnętrzne (wraz z bezpośrednim dostępem do Morza Bałtyckiego). Te ostatnie obejmują polską część Zalewu Szczecińskiego i Odrę między Zalewem Szczecińskim, a wodami portu Szczecin. Wody odgrywają bardzo ważną rolę w strukturze funkcjonalno-przestrzennej SOM – Odra i Zalew Szczeciński dzielą obszar na dwie części i jednocześnie stanowią element funkcjonalnie łączący przestrzeń i dodający jej unikatowości, wykorzystywane są zarówno do celów transportowych, jak i rekreacyjnych.

Wnioski:
Biorąc pod uwagę naturalne uwarunkowania środowiskowe SOM, koniecznym jest wspieranie ze środków programów operacyjnych (przede wszystkim RPO WZ 2014-2020) działań służących realizacji celów PI 6d, w szczególności związanych z ochroną różnorodności biologicznej i zachowaniem walorów krajobrazowych.
Specjalną, formą ochrony przyrody są ogrody botaniczne. Wydaje się koniecznym podjęcie kolejnej próby powstania w Szczecinie takiego ogrodu na obszarze tzw. „Syrenich Stawów" (najbliższy ogród botaniczny znajduje się w Poznaniu w odległości około 200 km od SOM), ze względu na pełnienie nie tylko ważnej funkcji czynnej ochrony przyrody ex situ, ale przede wszystkim prowadzenie edukacji ekologicznej mieszkańców obszaru metropolitalnego.

[87] Tamże, str. 19.

Ważnym elementem ochrony obszarów cennych przyrodniczo musi być prowadzenie działań na rzecz kanalizowania ruchu turystycznego w powiązaniu z rozwijaną w SOM siecią szlaków turystycznych oraz zaplecza turystycznego przyjaznego dla przyrody (np. tarasów widokowych, ekologicznych miejsc postojowych), szczególnie przy stale wzmagającej się antropopresji na tereny cenne przyrodniczo.

5.1.6. Energetyka i ciepłownictwo, gospodarka wodno-ściekowa, gospodarka odpadami

Głównym źródłem energii elektrycznej dla odbiorców na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (a także całego województwa zachodniopomorskiego) jest PGE Zespół Elektrowni Dolna Odra S.A. Jest to konwencjonalna elektrownia będąca także źródłem ciepła (zasila miasto Gryfino). W skład Oddziału Zespołu Elektrowni Dolna Odra wchodzą następujące jednostki organizacyjne:

- Elektrownia Dolna Odra w Nowym Czarnowie (energia elektryczna jest wyprowadzana do stacji energetycznej 220/400 kV będącej elementem sieci przesyłowych, powiązanej z krajowym systemem elektroenergetycznym. Z rozdzielni 110 kV SE Dolna Odra wyprowadzone są dwie linie 110 kV, będące elementami sieci dystrybucyjnych);

oraz mieszczące się w Szczecinie:

- Elektrownia Pomorzany (energia elektryczna jest wyprowadzana siecią dystrybucyjną sześcioma liniami 110 kV do stacji energetycznych GPZ 110/15 kV);
- Elektrownia Szczecin (energia elektryczna jest wyprowadzana siecią dystrybucyjną dwoma liniami 110 kV, oraz liniami kablowymi 15 kV w kierunku rozdzielni)[88].

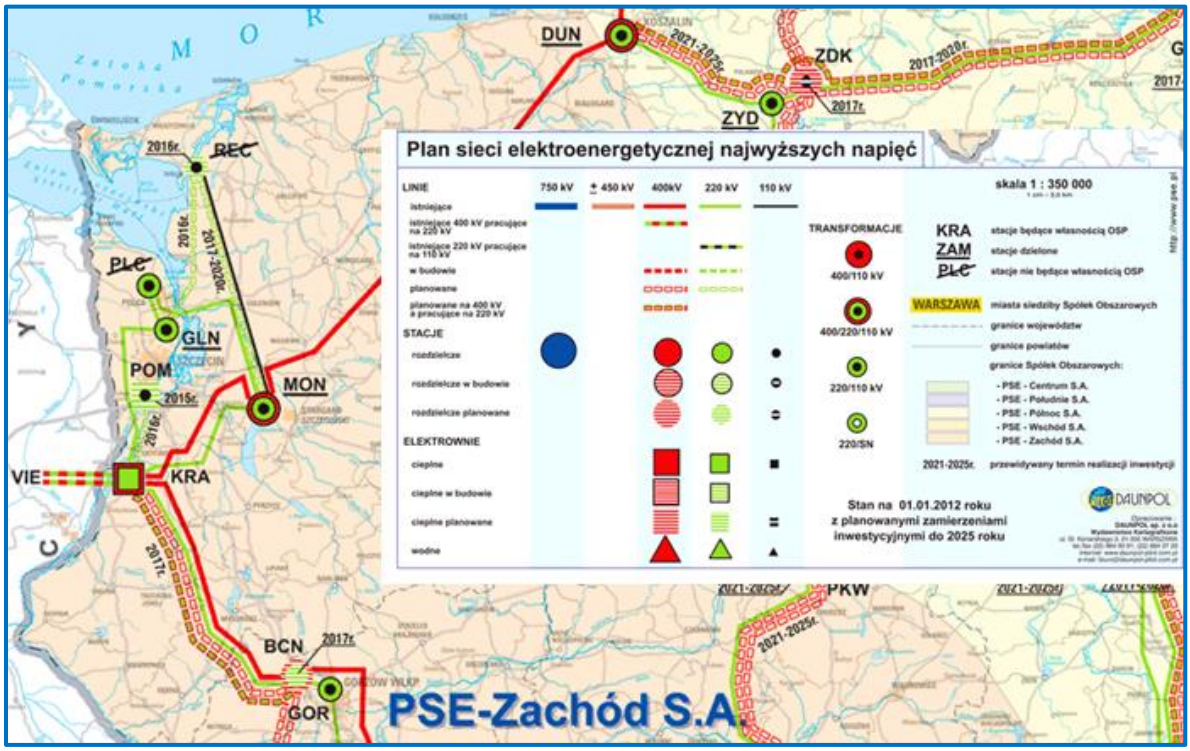
Podstawową sieć przesyłową na terenie SOM tworzą: linie 400 kV (Krajnik – Morzyczyn – Dunowo (koło Koszalina), Krajnik – Plewiska (koło Poznania), Krajnik – Vierraden, pracująca obecnie w parametrach 220 kV (linia transgraniczna do Niemiec)); linie 220 kV (Krajnik – Morzyczyn – Police, Krajnik – Glinki – Police, Krajnik – Gorzów) oraz stacje energetyczne (400/220 kV Krajnik (przy elektrowni Dolna Odra), 400/220/110 kV Morzyczyn kV, 220/110 kV Glinki – część 220 kV).[89] Na terenie SOM wiele obiektów niedoinwestowanej sieci przesyłowej charakteryzuje długi okres eksploatacji, podobnie jak obiekty sieci dystrybucyjnej (zasilane z sieci przesyłowej oraz z przyłączonych do niej bezpośrednio źródeł lokalnych), a ich awaryjność stale wzrasta. Przebiegi linii napowietrznych (110 i 220 kV) często generują konflikty z istniejącym i planowanym zagospodarowaniem przestrzennym w gminach SOM, w istotny sposób ograniczają możliwości inwestycyjne, prawidłowe kształtowanie struktur urbanistycznych oraz obniżają standardy warunków życia mieszkańców. Z kolei zbyt małe przekroje linii zasilających 110 kV i SN oraz mała moc stacji transformatorowych stanowią barierę w rozwoju energetyki odnawialnej.

Ze względu na prognozowany wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną oraz potrzebę poprawy bezpieczeństwa energetycznego aglomeracji szczecińskiej[90], realizowane są inwestycje związane z rozbudową istniejących konwencjonalnych jednostek wytwórczych,

[88] Źródło: Program rozwoju sektora energetycznego w województwie zachodniopomorskim do 2015 r. z częścią prognostyczną do 2030 r., CASE – Doradcy Sp. z o.o., 2010, str. 21.
[89] Tamże str. 16.
[90] Tamże str. 125-129.

w szczególności inwestycje w Elektrowni Pomorzany oraz w Elektrowni Dolna Odra, mające na celu przekształcenie zespołu elektrowni w nowoczesny, proekologiczny zakład zapewniający stabilną pracę krajowego systemu elektroenergetycznego.

Ważną inwestycję zasilającą SOM w energię elektryczną będzie również EcoGenerator, czyli Zakład Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, w którym przetwarzane odpady staną się źródłem energii elektrycznej i cieplnej dla Szczecina. EcoGenerator będzie produkował ok. 70 tys. MWh ekologicznej energii elektrycznej (szacuje się, że przy maksymalnej mocy energii elektrycznej wytwarzanej przez spalarnię będzie ona mogła pokryć ok. 5% zapotrzebowania Szczecina)[91].



Rys. 17 Plan rozwoju sieci przesyłowej do 2025 r. Polskich Sieci Elektroenergetycznych S.A.
Źródło: http://www.pse-operator.pl/index.php?dzid=80&did=23.

W okresie do roku 2020 zaplanowana jest realizacja dużego programu krajowego w zakresie sieci przesyłowych, a inwestycje w północno-zachodniej części Polski stanowią bardzo ważny element strategii rozbudowy polskiej sieci przesyłowej. Inwestycje te pozwolą na budowę drugiej pętli zasilającej węzeł szczeciński w skład, której będą wchodzić stacje: Krajnik,

[91] Zakład Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (EcoGenerator) powstanie przed końcem 2015 roku na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie. Będzie to jedna z najnowocześniejszych spalarń w Europie, przetwarzająca w energię 150 tys. ton odpadów. EcoGenerator będzie pełnił rolę regionalnej instalacji unieszkodliwiania odpadów. Projekt obejmie obszar zamieszkały przez ponad 1,2 miliona ludzi. EcoGenerator przetwarzając odpady stanie się ważnym źródłem energii dla Szczecina, jego udział w produkcji ciepła, dostarczanego mieszkańcom Szczecina z sieci ciepłowniczej wyniesie ok. 16%, ponadto będzie produkował ok. 70 tys. MWh ekologicznej energii elektrycznej. Szczytowa moc wytwarzanej przez spalarnię energii elektrycznej będzie mogła pokryć ok. 5% zapotrzebowania miasta. Źródło: http://www.ecogenerator.eu/ecogenerator/o-projekcie.html

Pomorzany, Glinki, Recław i Morzyczyn[92]. Dzięki temu poprawi się niezawodność dostaw energii elektrycznej i bezpieczeństwo aglomeracji szczecińskiej oraz minimalizacji ulegnie ryzyko występowania awarii systemowych.

Pomimo, że województwo zachodniopomorskie, w tym SOM jest największym rzeczowo i finansowo terenem inwestycyjnym w polskim sektorze gazowym (realizowane są inwestycje o kluczowym znaczeniu dla polskiego bezpieczeństwa energetycznego – terminal LNG w Świnoujściu wraz z infrastrukturą przesyłową[93]), to obecnie SOM leży w strefie, gdzie dostawy gazu realizowane są w oparciu o gazociąg przesyłowy Skwierzyna – Barlinek – Police, który nie ma rezerw zdolności przesyłowej. Determinuje to również rozwój sieci dystrybucyjnej. Dobre zaopatrzenie w gaz występuje w miastach SOM oraz w gminach: Dobra (Szczecińska), Kołbaskowo, częściowo Police i Kobylanka. Na pozostałych obszarach wiejskich brak jest gazowej sieci dystrybucyjnej, przede wszystkim średnich ciśnień.

Długość sieci gazowej na 100 km^2 w na terenie SOM w 2013 roku wynosiła 66,7 km. Analiza danych wskazuje na zróżnicowany stopień wykorzystania gazu sieciowego w poszczególnych gminach. Największą długość gazociągów mają duże miasta: Stargard (292,8 km) i Szczecin (285,7 km) oraz gmina Dobra (161,3 km), która powoli przekształca się w obszar miejski. Najkrótsze sieci występują w gminach: Stare Czarnowo, Stepnica i Stargard. Sieć gazociągowa nie występuje w gminie Nowe Warpno (jest to jedyna gmina na obszarze SOM, która nie wykorzystuje gazu sieciowego).[94]

Szczegółowe zestawienie dostępności do sieci gazowej w SOM prezentuje tabela:

	Odsetek ludności korzystającej z sieci gazowej [%]
1	4
SOM, w tym:	81,3
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	91,7
Kobylanka (gmina wiejska)	48,4
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	8,2
Gmina Miasto Szczecin	87,6
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	63,5
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	41,5
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	65,1
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	38,7

[92] Są to w szczególności następujące inwestycje sieciowe: rozbudowa stacji 220/110 kV Glinki, budowa linii 220 kV od stacji Pomorzany do nacięcia linii Krajnik – Glinki, rozbudowa stacji 110 Pomorzany o rozdzielnię 220 kV, przebudowa linii 220 kV Krajnik – Glinki, modernizacja linii 220 kV Morzyczyn - Police w celu dostosowania do zwiększonych przesyłów mocy, rozbudowa i modernizacja stacji 220/400 kV Krajnik, budowa linii 400 kV Baczyna – Krajnik, budowa linii 220 kV Glinki – Recław, rozbudowa stacji Recław o rozdzielnię 220 kV, uruchomienie na napięciu 220 kV linii relacji Morzyczyn – Recław, instalacja przesuwników fazowych na linii 400 kV Krajnik - Vierraden. Źródło:energetyka.wnp.pl/pse-znaczaco-rozbuduja-sieci-w-woj-zachodniopomorskim,216392_1_0_0.html, stan na 21.012014

[93] Budowa gazoportu w Świnoujściu, (jako portu zewnętrznego) pozwoli na odbieranie skroplonego gazu ziemnego drogą morską z dowolnego kierunku na świecie. Jest to obecnie jedna z największych i najważniejszych inwestycji w sektorze energetycznym w Polsce.

[94] Źródło: Diagnoza wpływu usług publicznych na tworzenie warunków do trwałego i zrównoważonego rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Raport z badań diagnostycznych, styczeń 2014, str. 272.

Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	88,8
Kołbaskowo (gmina wiejska)	46,7
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	0,3
Police (gmina miejsko-wiejska)	82,8
Gmina Miasto Świnoujście	72,9

Tab. 9 Odsetek ludności korzystająca z sieci gazowej w gminach SOM.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2013.

W Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym sieci cieplne funkcjonują w miastach, odbiorcy położeni poza sieciami oraz na terenach wiejskich korzystają z indywidualnych źródeł ciepła. Powiaty[95] różnią się sposobem pozyskiwania ciepła. Część z nich uzyskuje ciepło w całości lub w przeważającej części z własnych kotłowni (powiat stargardzki, miasto Świnoujście oraz powiat goleniowski), część wykorzystuje inne źródła ciepła (powiat gryfiński – głównie z elektrociepłowni Dolna Odra, Szczecin – głównie z elektrociepłowni na ul. Gdańskiej i na Pomorzanach). Różnią się także wykorzystaniem tego ciepła w celach grzewczych budynków mieszkalnych. Z tego powodu występują duże różnice w liczbie kotłowni oraz w długości sieci ciepłowniczej na 100 km^2 powierzchni. Pod tym względem zdecydowanym liderem jest miasto Szczecin, dysponujące blisko 300 kotłowniami i siecią o długości 85,8 km/100km^2. Kolejne miejsca zajmują miasto Świnoujście (25 kotłowni i 13,4 km/100km^2) oraz powiat policki (40 kotłowni i 9,3 km/100km^2). W pozostałych powiatach sieć ciepłociągów jest zdecydowanie krótsza (od 1 do 3 km/100km^2). Oznacza to, że sieć ciepłownicza poprowadzona była wyłącznie na obszarach miejskich[96]. Dominujące w sprzedaży ciepła paliwo podstawowe to węgiel kamienny (około 90%). Mocno wyeksploatowana infrastruktura ciepłownicza dotycząca zarówno produkcji ciepła (elektrociepłownie i ciepłownie) jak i jego przesyłu (sieć i węzły) bezpośrednio wpływają na wysoki poziom emisji gazów i pyłów do atmosfery.

Cały SOM charakteryzuje się zróżnicowanym potencjałem w zakresie wykorzystania i rozwoju odnawialnych źródeł energii. Działają tu instalacje biogazowe wytwarzające energię elektryczną na składowiskach odpadów w: Szczecinie Kluczu, Sierakowie i Smolęcinie.

Z powodu uwarunkowań przestrzennych związanych z ochroną środowiska (Obszary Natura 2000) możliwości rozwoju energetyki wiatrowej są ograniczone. Natomiast ze względu na występujące struktury geologiczne występują tutaj dobre warunki do eksploatacji wód geotermalnych i zastosowania ich w energetyce cieplnej oraz do celów rekreacyjnych (taka możliwość istnieje w okolicy Stargardu i samego Szczecina.)[97] Występują tutaj również korzystne warunki do pozyskiwania biomasy. Przy spełnieniu wymaganych parametrów odzysku energii za źródło energii odnawialnej ma być uznany Zakład Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów dla SOM (EcoGenerator) realizowany w Szczecinie, który będzie rocznie zamieniał w energię cieplną

[95] Dane statystyczne w zakresie ciepłownictwa dostępne są na poziomie NUTS-4 (powiaty).
[96] Źródło: Diagnoza wpływu usług publicznych na tworzenie warunków do trwałego i zrównoważonego rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Raport z badań diagnostycznych, styczeń 2014, str. 269.
[97] Wybudowana w latach 2001-2005 w Stargardzie ciepłownia geotermalna o mocy 12 MW, ze względów finansowych pracowała tylko przez dwa lata do 2007 r., kiedy to ogłosiła upadłość. Tamże, str. 268.

i elektryczną 150 tys. ton odpadów komunalnych ze Szczecina i kilkudziesięciu gmin województwa.[98]

Ze względu na rosnący w ostatnich latach udział emisji zanieczyszczeń emitowanych z sektora komunalno-bytowego koniecznym jest wprowadzanie działań mających na celu stopniowe przechodzenie z kotłowni wyposażonych w stare, wyeksploatowane kotły grzewcze, na systemy ogrzewania bardziej efektywne zarówno ekologicznie, jak i energetycznie. Zmiana nośnika ciepła, dzięki wykorzystaniu paliw powodujących dużo mniejszą emisję pyłu, prowadzi do redukcji stężeń pyłu na obszarze, gdzie zlokalizowane są źródła „niskiej emisji".

Całe województwo zachodniopomorskie charakteryzuje się średnim stopniem zanieczyszczenia powietrza, natomiast na terenie SOM, gdzie występuje zarówno emisja niska z ogrzewania mieszkań, jak i emisja ze źródeł przemysłowych oraz transportu samochodowego koncentrują się najwyższe stężenia zanieczyszczeń. Problemem jest dotrzymanie poziomów dopuszczalnych lub docelowych w zakresie emisji zanieczyszczeń pyłowych (PM10), benzo(a)pirenu oraz ozonu. Stężenia pozostałych substancji nie wykazywały przekroczeń.[99]

Podstawowe kierunki, zaproponowanych w Programie Ochrony Powietrza działań naprawczych zmierzających do przywracania poziomów kryterialnych pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu na terenie aglomeracji szczecińskiej, koncentrują się na następujących zagadnieniach:

- obniżenie emisji z energetycznego spalania paliw dla celów komunalnych poprzez podłączenie budynków ogrzewanych indywidualnie paliwami stałymi do miejskiej sieci ciepłowniczej,
- obniżenie emisji komunikacyjnej poprzez utrzymanie w czystości jezdni wraz z otoczeniem (regularne zmywanie ulic i zraszanie ulic w okresach suszy),
- obniżenie emisji niezorganizowanej na terenach przemysłowych.

W regionie istnieje potrzeba obniżania emisji gazów cieplarnianych i zwiększenia oszczędności energii poprzez promowanie rozwiązań niskoemisyjnych w szczególności w transporcie (niskoemisyjny transport publiczny, trasy rowerowe) czy w budownictwie (większa ilość budynków zeroemisyjnych), wdrażania projektów zwiększających świadomość mieszkańców regionu w zakresie efektywności energetycznej, a w konsekwencji zwiększenia poziomu oszczędzania energii oraz zmniejszania kosztów z nią związanych.

Istotny wpływ na redukcję emisji gazów cieplarnianych do atmosfery w całym SOM, w szczególności na terenach zurbanizowanych ma termomodernizacja budynków. Obiekty mieszkalne, komercyjne i publiczne odpowiadają za niemal 40% zużycia energii i mają największy potencjał w zakresie oszczędności energii. Termomodernizacja głęboka wraz z wykorzystaniem instalacji OZE i wymianą źródeł ciepła prowadzi do większej redukcji zużycia energii cieplnej i elektrycznej.

---

[98] Dopełnieniem EcoGeneratora jest wybudowana przez Zakład Zagospodarowania Odpadów sp. z o.o. w Stargardzie (spółka miejska) i oddana do użytku w dniu 19 września 2014 roku Instalacja Mechaniczno-Biologicznego Unieszkodliwiania Odpadów w Łęczycy (gm. Stara Dąbrowa). Instalacja może obsłużyć przynajmniej cztery gminy SOM tj. gminę miejską i wiejską Stargard, gminę Goleniów i Kobylankę. Jednym z produktów przetwarzania odpadów na instalacji jest tzw. frakcja energetyczna, która może być źródłem energii odnawialnej w Zakładzie Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów w Szczecinie.

[99] Program Ochrony Środowiska Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012 – 2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016 – 2019, ATMOTERM, 2011, str. 45.

Większość budynków użyteczności publicznej w SOM, w tym m.in. żłobki, przedszkola, szkoły różnych typów oraz obiekty sportowe i kulturalne mają bardzo niski standard energetyczny. Elementy konstrukcyjne takie jak ściany zewnętrzne, stropy najwyższej kondygnacji pod poddaszem lub stropodachy, nieszczelne okna i drzwi przepuszczają więcej ciepła niż obecnie wymagane. Duże straty ciepła powodują, iż koszty ogrzewania i ciepłej wody są bardzo dużym obciążeniem dla budżetów JST. W związku z powyższym samorządy z terenu SOM, w miarę swoich możliwości finansowych, systematycznie przeprowadzają inwestycje związane z termomodernizacją obiektów wchodzących w skład majątku poszczególnej gminy / powiatu.

Do chwili obecnej działania te miały jednak charakter jednostkowy, niespójny obszarowo i w pełni uzależniony od możliwości finansowych inwestora (w tym przede wszystkim dostępności środków zewnętrznych: POIiŚ, RPO WZ, programy krajowe (Kawka, Prosument)).

Na szczególną uwagę zasługuje więc realizacja kompleksowych projektów poprawy efektywności energetycznej obiektów publicznych, przeprowadzonych w gminach: Szczecin i Goleniów w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013, gdzie przy zaangażowaniu blisko 13,00 mln złotych głębokiej termomodernizacji poddano kilkadziesiąt placówek oświatowych, opieki społecznej i ochrony zdrowia.

Natomiast w sektorze mieszkaniowym, realizacja projektów termomodernizacyjnych spółdzielni i wspólnot mieszkaniowych oraz TBS-ów odbywała się dotychczas najczęściej przy okazji wdrażania zadań z zakresu rewitalizacji, współfinansowanych ze środków dotacyjnych (RPO WZ, NFOŚiGW) oraz kredytów preferencyjnych.

W nowej perspektywie finansowej UE działania o charakterze termomodernizacyjnym w SOM realizowane będą na jego całym obszarze, zarówno ze środków RPO WZ, jak i POIiŚ, zgodnie z określoną linią demarkacyjną.

Poziom dostępności podstawowych usług na rzecz mieszkańców SOM z zakresu instalacji wodno-kanalizacyjnych należy uznać za stosunkowo wysoki, zarówno w skali regionu, jak i kraju. W zasadzie nie występują większe trudności w korzystaniu z sieci wodociągowej (poza specyficzną gminą Nowe Warpno, gdzie gęstość zaludnienia notuje się na bardzo niskim poziomie). Odsetek ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej pozostaje wysoki na obszarach miejskich, zdecydowanie niższy na obszarze małych samorządów wiejskich.

Szczegółowe zestawienie dostępności do poszczególnych typów sieci w SOM prezentuje poniższa tabela:

	Odsetek ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej [%]	Odsetek ludności korzystającej z sieci wodociągowej [%]
1	2	3
SOM, w tym:	86,2	96,0
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	95,9	98,2
Kobylanka (gmina wiejska)	46,5	96,1
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	58,5	92,7
Gmina Miasto Szczecin	87,7	96,2

Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	80,8	91,9
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	73,0	95,7
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	76,2	90,5
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	63,7	92,5
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	85,2	98,2
Kołbaskowo (gmina wiejska)	68,5	94,8
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	65,2	86,7
Police (gmina miejsko-wiejska)	82,7	97,3
Gmina Miasto Świnoujście	94,0	98,5

Tab. 10 Odsetek ludności korzystająca z sieci wodociągowej i kanalizacyjnej w gminach SOM.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2013.

Na terenie SOM mieszkańcy zaopatrywani są w wodę z ujęć podziemnych, za wyjątkiem Szczecina, gdzie głównym źródłem zaopatrzenia Szczecina stanowi ujęcie wód powierzchniowych na jeziorze Miedwie. Na obszarach wiejskich w zaopatrzeniu wsi w wodę znaczny udział mają małe wodociągi lokalne, bazujące na rozdrobnionych ujęciach wód podziemnych. Zapotrzebowanie na wodę do celów przemysłowych pokrywane jest przede wszystkim z ujęć własnych, przy zdecydowanej przewadze ujęć powierzchniowych.

Analiza gęstości sieci wodociągowej (w km na 100 km^2) wskazuje na duże dysproporcje w ramach SOM. Najkorzystniejszą sytuację pod tym względem mają: Stargard (286,6 km), Szczecin (250,9 km) oraz gmina Dobra (Szczecińska) (130,6 km). Niską wartością wskaźnika cechują się gminy: Kołbaskowo, Stepnica, Stare Czarnowo oraz Nowe Warpno – zdecydowanie najniższa wartość (zaledwie 9,8 km na 100 km^2).

Gęstość sieci wodociągowej determinowana jest strukturą sieci osadniczej, stąd bardziej miarodajny obraz w zakresie zaopatrzenia w wodę przedstawia liczba korzystających z wodociągów w liczbie mieszkańców ogółem.

Najwyższa wartość tego wskaźnika występuje w Świnoujściu (98,5% ludności, pomimo małej długości wodociągów) oraz w mieście Stargard (98,2% mieszkańców). Jednak różnice pomiędzy obszarami miejskimi, a wiejskimi wciąż pozostają duże. Na terenach miejskich prawie 97% mieszkańców korzystało z wodociągów.

Tymczasem na terenach wiejskich średnia wyniosła niewiele ponad 90%. Należy jednocześnie zaznaczyć, że przytaczane dane dotyczą 2013 r., a w ciągu ostatniego roku w części gmin przeprowadzono inwestycje z zakresu gospodarki wodnej, które znacznie poprawiły wartość wskaźników.

Sieć kanalizacyjna w gminach SOM w 2013 roku wynosiła 66,2 km na 100 km^2. Mimo dość niskiej wartości wskaźnika gęstości sieci, dość korzystnie kształtuje się udział ludności SOM korzystającej z sieci kanalizacyjnej w ludności ogółem – w 2013 roku wynosił on 86,4%.

Warto podkreślić, że wszystkie gminy objęte są systemami kanalizacyjnymi. Na terenie SOM w 2013 roku działało 116 oczyszczalni ścieków, w tym 39 komunalnych i 77 przemysłowych.

Miernikiem jakości procesu oczyszczania wytworzonych odpadów ciekłych jest udział oczyszczonych ścieków w ogólnej liczbie ścieków wytworzonych oraz stopień oczyszczenia

ścieków, na terenie aglomeracji szczecińskiej udział ten wynosił 100%, co oznacza, że wszystkie ścieki na terenie SOM są oczyszczane przed ich zrzutem do wód powierzchniowych, przy czym zdecydowana ich większość (ponad 98%) jest oczyszczana biologicznie z jednoczesnym podwyższonym usuwaniem biogenów, pozostała część oczyszczanych jest w oczyszczalniach mechanicznych. Jest to bezpośredni efekt uruchomienia w 2009 roku oczyszczalni ścieków Pomorzany w Szczecinie, co zdecydowanie poprawiło jakość wód ujściowego odcinka Odry, wód Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Pomorskiej.

Na chwilę obecną szczególnej ochrony wymaga jednak Jezioro Miedwie, jest ono narażone na zanieczyszczenia z terenów wiejskich, pochodzące z rolnictwa i związane z rozwojem turystyki.

	Odpady komunalne			Odpady wytworzone i dotychczas składowane (nagromadzone z wyłączeniem odpadów komunalnych)			
	ogółem [t]	odpady z gospodarstw domowych przypadające na 1 mieszkańca [kg]	jednostki odbierające odpady badanym roku wg obszaru działalności [szt.]	ogółem [tys. t]	poddane odzyskowi [tys. t]	unieszkodliwione razem [tys. t]	odpady składowane w % wytworzonych
1	2	3	4	5	6	7	8
SOM, w tym	208 874,76	2 510,00	70	3 777,70	1 025,60	2 637,80	-
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	20 747,53	139,5	6	43,6	40,9	2,5	5,70%
Kobylanka (gmina wiejska)	1 453,52	187	3	-	-	-	-
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	2 019,86	131,7	3	-	-	-	-
Gmina Miasto Szczecin	125 998,57	236,7	16	239,2	136,6	41,8	12,10%
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	10 516,57	215	6	33,4	28,7	?	0,00%
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	671,59	85,9	3	50,9	50,9	-	-
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	8 424,32	186,1	3	459	240,4	172,1	37,50%
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	1091,77	173,7	5	11,2	11,2	-	-
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	6 606,68	300,1	7	-	-	-	-
Kołbaskowo (gmina wiejska)	3 744,12	245,8	5	-	-	-	-
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	332,72	180,7	2	-	-	-	-
Police (gmina miejsko-wiejska)	11 772,33	228,3	8	2 890,00	470,6	2 417,30	53,10%
Gmina Miasto Świnoujście	15 495,18	199,5	3	50,4	46,3	4,1	0,00%

Tab. 11 Gospodarka odpadami w gminach SOM.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2013; „-„ oznacza, że pozycja nie występuje.

Na terenie SOM, podobnie jak w całym województwie dominującą metodą unieszkodliwiania odpadów komunalnych jest ich składowanie. W siedmiu gminach SOM ponad 70% zebranych odpadów komunalnych deponowanych jest na składowiskach. Gospodarka odpadami na terenie SOM w tym zakresie nie spełnia podstawowych standardów, jedynie składowiska w Leśnie Górnym (gmina Police) i częściowo w Smolęcinie (gmina Kołbaskowo)

spełniają wymogi normatywne stawiane zakładom gospodarki odpadami. Ze Szczecina odpady wywożone są do Rymania i Myśliborza, ze Świnoujścia do ZGO w Słajsinie.

W pozostałych gminach odpady unieszkodliwiane są przez składowanie na lokalnych wysypiskach. Na terenie całego SOM działa zaledwie 8 instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych, w tym 5 sortowni (po jednej w Policach, Dobrej (Szczecińskiej), Kołbaskowie i dwie w Szczecinie) oraz 3 kompostownie organiczne odpadów zebranych selektywnie (w Świnoujściu, Policach i Gryfinie), nie ma natomiast instalacji do mechaniczno-biologicznego przetwarzania odpadów oraz unieszkodliwiania selektywnie zebranych odpadów komunalnych.[100]

Realizowana aktualnie budowa Zakładu Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów dla SOM (EcoGenerator) ulokowanego w Szczecinie przyczyni się do znacznego usprawnienia systemu gospodarowania odpadami na terenie całego SOM. EcoGenerator będzie pełnił rolę regionalnej instalacji unieszkodliwiania odpadów, przetwarzającej w energię 150 tys. ton odpadów (to jest ok. 70% odpadów komunalnych). Do usprawnienia gospodarki odpadami na terenie SOM przyczyni się również wybudowana we wrześniu 2014 roku Instalacja Mechaniczno-Biologicznego Unieszkodliwiania Odpadów w Łęczycy (gm. Stara Dąbrowa), która podobnie jak ZTUO pełnić ma rolę Regionalnej Instalacji Przetwarzania Odpadów Komunalnych i obsługuje przynajmniej cztery gminy SOM tj. gminę miejską i wiejską Stargard , Goleniów i Kobylankę. Inwestycje te w połączeniu z działaniami w zakresie selektywnej zbiórki odpadów i recyklingu stworzą sprawny system gospodarki odpadami na terenie SOM.

Wnioski:

Biorąc pod uwagę gospodarcze cele Strategii ZIT SOM, koniecznym jest przeprowadzenie działań na rzecz poprawy stanu i rozwoju infrastruktury energetycznej (zarówno konwencjonalnej, jak i OZE). Ich bezpośrednim wynikiem winny być oszczędności w ponoszonych kosztach ogrzewania, zmniejszenie strat energii powstających w procesie dystrybucji ciepła, wzrost efektywności wykorzystania energii w obiektach nowych i modernizowanych, które zostaną podłączone do miejskiej sieci ciepłowniczej.

Należy również podejmować bezpośrednie działania inwestycyjne związane m.in. z: przebudową istniejących systemów ciepłowniczych; likwidacją węzłów grupowych wraz z budową przyłączy do istniejących budynków oraz instalacją węzłów dwufunkcyjnych i trójfunkcyjnych; budową systemów monitoringu i sterowania infrastrukturą ciepłowniczą opartych o sieć teletechniczną (światłowodową).

W tym celu należy wyodrębnić zadania do realizacji na poziomie krajowym (energetyka i ciepłownictwo), regionalnym (OZE), jak i bezpośrednio w ramach Strategii ZIT SOM (modernizacja energetyczna obiektów użyteczności publicznej i wielorodzinnych budynków mieszkaniowych – w ramach PI 4c/iii ze środków RPO WZ i POIiŚ, rozbudowa i modernizacja sieci ciepłowniczych – w ramach PI 4v i ewentualnie 4vi ze środków POIiŚ).

W pozostałych obszarach (gospodarka wodno-kanalizacyjna i odpadowa), zważywszy na stosunkowo wysoki poziom infrastruktury oraz bardzo dobre warunki wyjściowe, należy dążyć

[100] Opracowano na podstawie Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012-2017 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2018-2023, 2012.

w nowej perspektywie finansowej do całkowitego rozwiązania problemów środowiskowych w ww. zakresie na obszarze SOM.

5.2 Uwarunkowania społeczne

5.2.1 Potencjał demograficzny

	liczba ludności	przyrost naturalny na 1000 mieszkańców (średnia dla SOM)	przyrost naturalny	saldo migracji (średnia dla SOM)	Ludność według grup ekonomicznych[101]			
					w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym	ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym (średnia dla SOM)
1	2	4	5	6	7	8	9	10
SOM, w tym	687 247	1,32	-656	96,85	16,63%	64,23%	19,14%	52,14
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	69 328	0,1	8	-334	16,96%	64,42%	18,62%	55,2
Kobylanka (gmina wiejska)	4 905	3,1	15	114	19,86%	66,26%	13,88%	50,9
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	12 576	1,8	22	131	21,18%	66,62%	12,21%	50,1
Gmina Miasto Szczecin	408 172	-2,2	-900	162	15,50%	63,40%	21,10%	57,7
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	35 533	1,5	53	168	19,35%	64,61%	16,04%	54,8
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	4 857	1,0	5	18	19,25%	66,09%	14,66%	51,3
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	32 147	0,3	10	23	18,23%	65,51%	16,27%	52,7
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	3 875	-2,3	-9	17	17,96%	65,55%	16,49%	52,6
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	19 301	7,2	136	768	23,57%	66,23%	10,20%	51,0
Kołbaskowo (gmina wiejska)	11599	9,0	103	267	23,13%	68,06%	8,81%	46,9
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	1 672	0,0	0	-17	17,82%	66,63%	15,55%	50,1
Police (gmina miejsko-wiejska)	41 911	1,7	72	-151	18,45%	67,32%	14,22%	48,5
Gmina Miasto Świnoujście	41 371	-4,1	-171	93	14,70%	64,10%	21,20%	56,0

Tab. 12 Potencjał demograficzny SOM.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2013 roku.

Liczba mieszkańców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego według stanu na dzień 31.12.2013 roku wynosiła 687 247 osób, co stanowiło 39,9% populacji województwa zachodniopomorskiego. W porównaniu ze stanem na koniec 2010 r.[102] liczba ludności SOM

[101] Ludność w wieku przedprodukcyjnym (17 lat i mniej), produkcyjnym i poprodukcyjnym.
[102] Od roku 2010 bilans ludności sporządzany jest tylko dla ludności faktycznie zamieszkałej. Dane opracowane w oparciu o NSP z 2011 r. z uwzględnieniem zmian spowodowanych ruchem naturalnym i migracjami, różnicy między

wzrosła o 1 776 osób, podczas gdy w tym samym okresie liczba ludności województwa zmniejszyła się 2 385 osób. Poza tym, wewnątrz SOM następują przemieszczenia mieszkańców: w analogicznym okresie liczba ludności na terenach wiejskich SOM zwiększyła się z 83 703 do 87 316 osób, podczas gdy w miastach liczba mieszkańców spadła z 601 768 (87,8% ogółu ludności SOM) do 599 931 osób (87,3%). W samym Szczecinie liczba mieszkańców zmniejszyła się z 410 245 (59,8% ludności SOM) do 408 172 (59,4%). Z kolei wzrost populacji odnotowano w 7 gminach, największy w gminie Dobra (Szczecińska) – aż o 2 717 osób, poza tym w gminach: Kołbaskowo (841), Goleniów (617), Kobylanka (463) oraz Stargard (gmina wiejska), Świnoujście i Stare Czarnowo. Warto przy tym odnotować, że w ciągu ostatnich 10 lat liczba ludności w gminie Dobra (Szczecińska) wzrosła o blisko 103% z 9 522 do 19 301 osób.

Analizując przyrost naturalny w SOM należy wyraźnie zaznaczyć, że poszczególne gminy są znacznie zróżnicowane pod tym względem – w populacji ludności wiejskiej ogólna sytuacja demograficzna jest korzystniejsza niż w populacji miejskiej.

Wraz z kształtowaniem się rynku nieruchomości oraz wzrostem oczekiwań mieszkańców w zakresie jakości życia uwidoczniła się migracja mieszkańców Szczecina do gmin ościennych, skutkując spadkiem populacji w mieście, przy zachowaniu populacji w obszarze metropolitalnym. Głównym obszarem wzrostu ludności są gminy sąsiadujące od zachodu ze Szczecinem (Dobra (Szczecińska) i Kołbaskowo), gdzie obserwuje się zjawisko suburbanizacji – rozwój osadnictwa w gminie Dobra (Szczecińska) w głównej mierze rozwija się krawędziowo do osiedli szczecińskich, stanowiąc niejako przedłużenie istniejącej zabudowy. Z tego powodu największymi miejscowościami ww. gminy są: Mierzyn i Bezrzecze. W gminie Kołbaskowo natomiast, jako pasmo wzdłuż drogi krajowej nr 13, największymi miejscowościami są: Przecław i Warzymice. Warto przy tej okazji zauważyć, że Szczecin uzyskał dodatnie saldo migracji, ponieważ był miejscem napływu mieszkańców z innych terenów, głównie z mniejszych miast województwa. Ponadto procesy deglomeracyjne zachodzą nie tylko na skutek przenoszenia się mieszkańców poza miasto; zauważalne są również w samym Szczecinie. Następuje wyraźny spadek liczby ludności w centrum miasta i na dużych osiedlach z wielkiej płyty (m.in. Zawadzkiego, Słoneczne). Wzrasta natomiast liczba mieszkańców na obszarach oddalonych od centrum (Warszewo, Osów, Bukowo, Krzekowo-Bezrzecze, Kijewo).

Podobna sytuacja dotyczy wszystkich aglomeracji w Polsce. Rejestrują one spadek liczby mieszkańców preferujących zamieszkiwanie na terenach podmiejskich, a korzystających jednocześnie z udogodnień, jakie oferuje im aglomeracja, w tym z dostępu do opieki medycznej, szkolnictwa i nauki, kultury oraz rekreacji i rozrywki. W większości przypadków migracja następuje przy utrzymaniu dotychczasowego zatrudnienia, co skutkuje spadkiem dochodów aglomeracji przy utrzymywaniu się wszystkich pozostałych obciążeń. Z jednej strony przewidywane zmiany są korzystne z punktu widzenia zagospodarowania przestrzennego miasta, gdyż sprzyjają podniesieniu jakości życia i standardów mieszkaniowych oraz wymuszają konieczność bardzo intensywnej i sformalizowanej współpracy pomiędzy miastem Szczecin a gminami ościennymi, realizowania wizji zrównoważonego rozwoju całego obszaru i kształtowanie silnych powiązań infrastrukturalno-funkcjonalnych. Z drugiej zaś strony wraz

liczbą zameldowanych na pobyt stały a liczbą osób faktycznie mieszkających, rejestrów PESEL, sprawozdań urzędów stanu cywilnego i sądów wojewódzkich.

ze zmianami liczby ludności następują zmiany w strukturze wieku ludności gmin dotkniętych odpływem ludności.

Procesy migracyjne dotyczą głównie młodych ludzi, którzy po osiedleniu i poprawie warunków mieszkaniowych decydują się na założenie rodziny, przez co wzrasta wyraźnie przyrost naturalny na tych terenach. W efekcie powstają młode struktury demograficzne z dużym odsetkiem dzieci. W obszarach charakteryzujących się odpływem ludności dominuje duży odsetek osób w wieku poprodukcyjnym.

Zmiana struktury według grup ekonomicznych ludności rodzi konsekwencje społeczne, ekonomiczne i infrastrukturalne. W ciągu ostatnich lat na terenie SOM zmalał udział ludności w wieku produkcyjnym (2010 rok – 69,4%, 2012 rok – 64,2%), wzrósł udział ludności w wieku poprodukcyjnym (2010 rok – 16,8%, 2012 rok – 19,4%), a z kolei udział ludności w wieku przedprodukcyjnym utrzymywał się na jednakowym poziomie do 2012 roku, kiedy gwałtownie wzrósł (2010 rok – 13,63%, 2013 rok – 16,6%). Należy jednocześnie podkreślić, że w ramach SOM zdecydowana większość gmin wkroczyła w etap malejącego udziału populacji w wieku przedprodukcyjnym, największe spadki (2002:2010) odnotowano w gminach: Nowe Warpno i Stare Czarnowo. Starzenie się społeczeństwa przyczynia się m.in. do wzrostu obciążeń ludności w wieku produkcyjnym ludnością w wieku nieprodukcyjnym (wskaźnik obciążenia ekonomicznego ludności). Obserwowany charakter zmian w ostatnich latach nie doprowadził jeszcze do dużego wzrostu obciążenia ekonomicznego ludności SOM, choć wartość wskaźnika od kilku lat systematycznie wzrasta (2010 rok – 51,1%, 2012 rok – 53,9%), o obciążeniu demograficznym decyduje liczebna grupa populacji w wieku poprodukcyjnym.

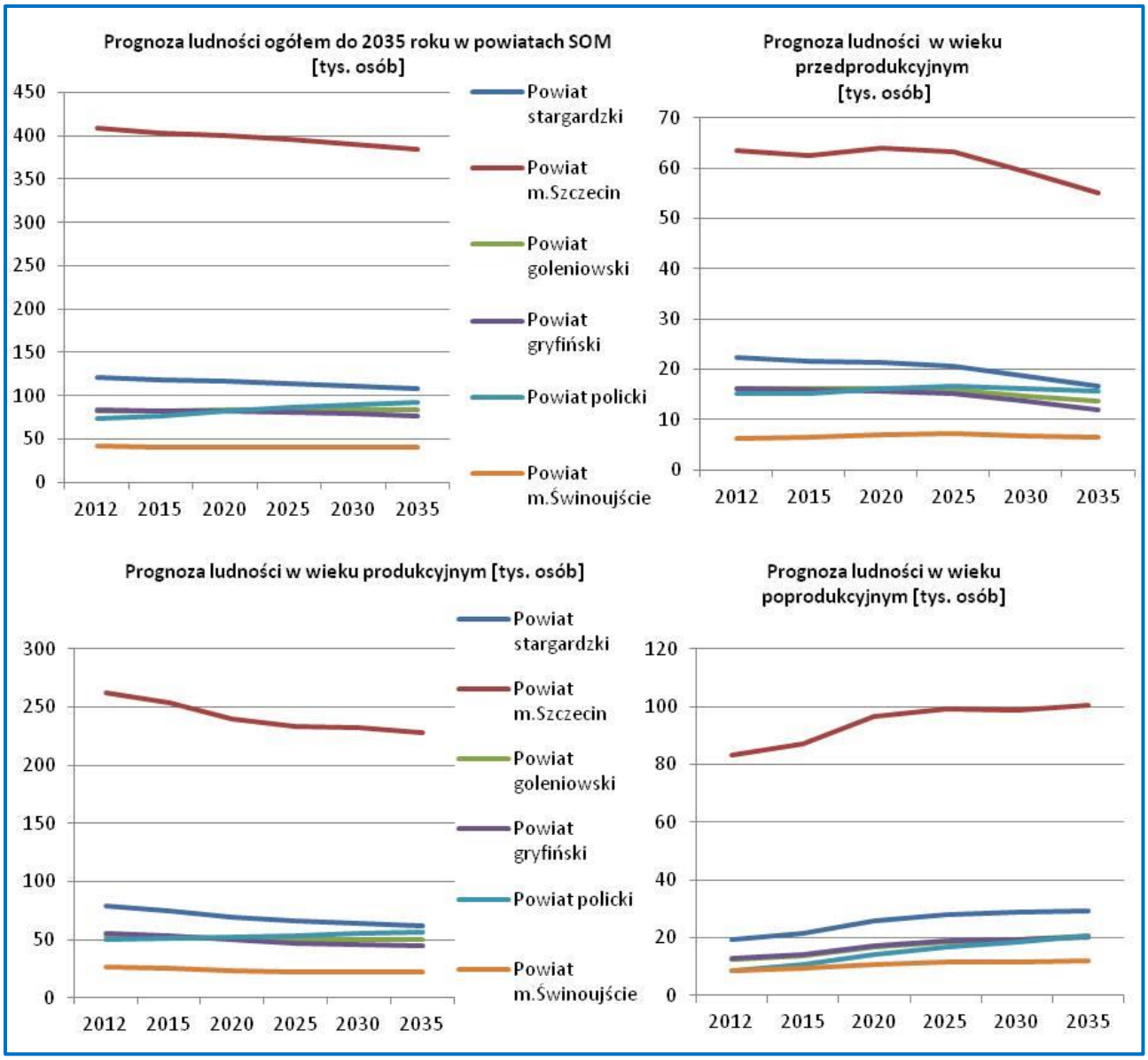
Wobec bezdyskusyjnego wpływu przemian demograficznych na stan i strukturę zjawisk społecznych i gospodarczych, obserwacja tych zmian jest nie tylko ważnym, ale niezbędnym elementem procesu kreowania rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Podejmowanie podstawowych decyzji, co do układu zabudowy, układu transportowego, zapobiegania bezrobociu i efektywnego wykorzystania istniejącej infrastruktury technicznej i społecznej, wymaga znajomości głównych trendów w zakresie stanu i struktur mieszkańców SOM. Struktura wiekowa ludności determinuje m.in. poziom popytu na usługi mieszkaniowe, transportowe, edukacyjne, medyczne, socjalne i wychowawcze. Przewidywana liczba osób w wieku produkcyjnym decyduje o prawidłowościach zachodzących na rynku pracy: poziomie zatrudnienia i wielkości bezrobocia. Natomiast udział osób starszych określa minimalny poziom opieki socjalnej, który powinien być zagwarantowany społeczeństwu. Jednocześnie dające się zaobserwować niepokojące tendencje demograficzne, które nie gwarantują zastępowalności pokoleń i związane są ze starzeniem się populacji, a w efekcie niekorzystnie wpłyną na przyszłą sytuację społeczno-ekonomiczną, mogą być złagodzone przez zaktywizowanie polityki prorodzinnej w obrębie całego SOM. Wyzwania stawiane przez przemiany demograficzne towarzyszą każdej sferze życia publicznego. Ważne jest to, aby pojawiające się już teraz, choćby lekko zarysowane problemy były wyraźnie artykułowane i rozwiązywane kompleksowo.

Jak wskazują prognozy demograficzne liczba ludności powiatów, których gminy leżą na terenie SOM[103], wzrośnie w 2035 roku w stosunku do stanu na koniec 2012 o 13,9%, przy czym

[103] GUS nie opracowuje prognoz demograficznych na poziomie NTS-5 (gminy). Szacowanie przyszłych zasobów ludności SOM możliwe jest w układzie powiatów. Zawarta w tekście analiza została przeprowadzona na podstawie

najkorzystniejsza sytuacja będzie w powiecie policki, gdzie wzrost ten wyniesie aż 26,7% oraz goleniowskim (wzrost o 1,9%). W pozostałych powiatach będzie następował systematyczny spadek liczby ludności – największy w powiecie stargardzkim, aż o 10,5%, gryfińskim – 8,9%, w Szczecinie – 6,1%, w Świnoujściu – 2,3%. Dla budowania powiązań funkcjonalnych oraz zintegrowanego systemu usług publicznych w ramach całego SOM szczególne znaczenie ma analiza danych według grup wiekowych. Zmianie ulegnie struktura według grup ekonomicznych ludności: udział ludności w wieku przedprodukcyjnym w badanych powiatach spadnie z 17,2% w 2012 roku do 15,2% w 2035 r., (przy czym w powiecie policki i Świnoujściu nastąpi wzrost liczby ludności w tej grupie wiekowej, a największy spadek w powiecie gryfińskim i stargardzkim); spadnie udział ludności w wieku produkcyjnym z 65,0% do 59,0% (powiat policki, jako jedyny odnotuje wzrost liczebności w tej grupie wiekowej, zaś największy spadek będzie odnotowany w powiecie stargardzkim), a ludności w wieku poprodukcyjnym z 17,8 aż do 25,8% (we wszystkich powiatach nastąpi wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym).

prognozy demograficznej GUS do 2035 roku dla powiatów oraz miast na prawach powiatu, dla której podstawę obliczeń stanowiły stany ludności według płci, wieku i powiatów w dniu 31.12.2007 r., w podziale administracyjnym obowiązującym w dniu 31.XII.2007 r. W tekście dane prognozowane począwszy od 2020 r. odniesiono do aktualnych danych demograficznych wg stanu na 31.12.2012r.



Rys. 18 Prognoza ludności SOM do 2035 roku.
Źródło: GUS.

Wnioski:

Analiza struktury demograficznej SOM wskazuje na nasilanie się trendów niekorzystnych społecznie i gospodarczo. Należy do nich zarówno zmniejszanie się liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym, jak i produkcyjnym w liczbie ludności SOM. Z tymi zmianami skorelowany jest wzrost liczebny grupy w wieku poprodukcyjnym, wpływający na pogorszenie się wskaźnika obciążenia demograficznego. Powyższe trendy niosą ze sobą poważne konsekwencje dla rynku pracy, w zakresie zabezpieczenia społecznego, jak i w konieczności dostosowania poziomów świadczonych usług społecznych (szczególnie zdrowotnych i edukacyjnych) do potrzeb poszczególnych grup wiekowych.

Najgorsza sytuacja pod tym względem jest w Szczecinie i Świnoujściu, gdzie odsetek ludności w wieku poprodukcyjnym jest najwyższy (przekroczył 20%), a grupy przedprodukcyjne i produkcyjne mają udziały najniższe na tle pozostałych gmin.
Przy planowaniu rozwoju społeczno-gospodarczego SOM i jego dalszej integracji, koniecznym jest zwrócenie szczególnej uwagi na zachodzące tendencje demograficzne, ale również stale postępujące procesy migracyjne ludności na osi miasto – wieś. Ponadto wzrastający koszt usług publicznych i utrzymania infrastruktury publicznej powoduje konieczność zintegrowanych działań wszystkich JST w celu optymalizacji usług.
Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, szczególnej wagi nabierze prawidłowa organizacja usług mieszkaniowych, transportowo-komunikacyjnych, edukacyjnych, medycznych, socjalnych i wychowawczych na obszarze SOM, która bądź zapewni zrównoważony rozwój, bądź wpłynie na wzrost dysproporcji rozwojowych oraz różnic w dostępie ludności do podstawowych usług.

5.2.2 Szkolnictwo

Ludność w wieku przedprodukcyjnym w całym obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wykazywała stałą tendencję spadkową – w okresie od 2002 do 2012 roku liczba ta spadła o 9,3%. W omawianym okresie spadek odnotowano w 10 gminach, największy w gminach: Nowe Warpno (o 27,2%), Stare Czarnowo (24,6%), Police (18,9%) i Stargard (18,5%). Natomiast wzrost nastąpił w Dobrej (Szczecińskiej) (aż o 87,5%), Kobylance (22,4%) i Kołbaskowie (21,5%).

Spadek populacji w wieku przedprodukcyjnym oznacza również spadek liczby dzieci i młodzieży uczęszczających do wszelkich typów szkół. W 2012 roku na terenie całego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 21 709 dzieci uczęszczało do 287 różnego typu placówek wychowania przedszkolnego.

Rok później, ogółem wychowaniem przedszkolnym objętych jest 77,3% dzieci w wieku przedszkolnym, największy odsetek w Świnoujściu (84,7%), Szczecinie (81,0%) oraz w gminach: Police (79,8%) i Goleniów (79,5%), najniższy natomiast w Kobylance (zaledwie 40,6%), Dobrej (Szczecińskiej) (41,3%) oraz Stargardzie (gmina wiejska) (46,4%).

Z jednej strony mamy do czynienia z preferencjami mieszkańców tych gmin związanymi z korzystaniem z infrastruktury przedszkolnej na terenie Szczecina oraz miasta Stargard, z drugiej – gminy te nie zapewniają wystarczającej liczby miejsc w placówkach przedszkolnych

w stosunku do potencjalnych potrzeb.

W gminie Kobylanka zabezpieczono miejsca dla zaledwie 6,35% dzieci w wieku 3-6 lat, podobny niedobór w zakresie infrastruktury występuje w gminie wiejskiej Stargard (12,7%) i w Dobrej (Szczecińskiej) (miejsca dla 22,1% dzieci).

	Ludność w wieku przedprodukcyjnym (17 lat i mniej)	Liczba dzieci w wieku 3 – 6 lat	Odsetek dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym	Miejsca w placówkach wychowania przedszkolnego	Współczynnik skolaryzacji brutto[104]	
					Szkoły podstawowe	Gimnazja
1	2	3	4	5	6	7
SOM, w tym	116 769	29 590	77,30%	18 217		
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	11 757	2 875	77,50%	1 979	106,2	127,54
Kobylanka (gmina wiejska)	2 683	708	40,60%	45	93,77	49,37
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	4 550	1 099	46,40%	140	60,16	0
Gmina Miasto Szczecin	63 198	16 176	81,00%	10 387	103,38	106,79
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	5 745	1674	79,50%	1206	101,05	97,58
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	935	206	67,00%	150	90,00	85,28
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	5 860	1 453	73,40%	878	95,23	93,56
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	696	158	69,00%	115	92,23	67,13
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	4 550	1 099	41,30%	243	53,32	12,88
Kołbaskowo (gmina wiejska)	2 683	708	78,80%	615	70,74	59,59
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	298	58	74,10%	50	72,92	65,22
Police (gmina miejsko-wiejska)	7 734	1 889	79,80%	1 280	98,55	104,96
Gmina Miasto Świnoujście	6 080	1487	84,70%	1 129	95,9	98,97

Tab. 13 Wybrane dane i wskaźniki dotyczące edukacji na terenie SOM.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2013 roku.

Analogiczna sytuacja występuje w przypadku szkół podstawowych, o czym świadczy współczynnik skolaryzacji. W gminie Dobra (Szczecińska) wynosi on zaledwie 53,3%, Stargardzie (gminie wiejskiej) – 60,2%, natomiast w Kołbaskowie – 70,7%, co wobec bardzo wysokich wartości wskaźnika w miastach: Stargard (106,2%) i Szczecin (103,4%) oraz gminie Goleniów (101,0%) świadczy o tym, że mieszkańcy tych gmin (uczniowie) uczą się w szkołach podstawowych zlokalizowanych w większych ośrodkach miejskich. Bardzo podobnie wygląda sytuacja z młodzieżą uczęszczającą do gimnazjów. Na terenie gminy wiejskiej Stargard nie funkcjonuje żadna placówka gimnazjalna, co oznacza, że cała młodzież tam zamieszkująca dojeżdża do tego typu szkół w mieście Stargard (współczynnik skolaryzacji wynosi tu aż 127,5%); należy jednak zaznaczyć, że gmina wiejska Stargard Szczeciński prowadzi gimnazjum gminne, którego siedziba znajduje się w mieście Stargard . W gminie Dobra (Szczecińska) wartość współczynnika skolaryzacji kształtuje się na poziomie 12,9%, co oznacza, że zdecydowana

[104] Relacja liczby osób uczących się (stan na początku roku szkolnego) na danym poziomie kształcenia (niezależnie od wieku) do liczby ludności (stan w dniu 31 XII) w grupie wieku określonej, jako odpowiadająca temu poziomowi nauczania.

większość mieszkającej tam młodzieży uczęszcza do szkół zlokalizowanych poza gminą (najprawdopodobniej w Szczecinie). Niską wartość wskaźnik osiąga również w gminach: Kobylanka (49,4%), Kołbaskowo (59,6%), Nowe Warpno (65,2%) oraz Stare Czarnowo (67,1%).

	Placówki wychowania przedszkolnego		Szkoły podstawowe ogółem		Gimnazja ogółem		Szkoły zasadnicze		Technika		Licea ogólno-kształcące		Szkolnictwo policealne	
	obiekty	dzieci	obiekty	uczniowie	obiekty	uczniowie	obiekty	uczniowie	obiekty	uczniowie	obiekty	uczniowie	obiekty	uczniowie
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
SOM, w tym:	297	22737	138	34947	106	15163	44	3084	39	9486	88	15428	59	6895
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	19	2282	9	3818	11	78	9	729	7	1883	15	2514	9	1 066
Kobylanka (gmina wiejska)	4	99	3	286	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	11	307	5	515	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gmina Miasto Szczecin	160	13 432	67	20 098	61	10 245	21	1 609	25	6095	54	10 417	42	5 378
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	23	1 373	12	2 207	7	1 088	3	238	1	456	2	500	1	2
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	2	146	2	279	1	139	1	26	0	0	-	-	-	-
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	17	1 099	8	1 758	5	916	2	189	1	245	5	519	-	-
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	1	112	1	190	1	96	-	-	-	-	-	-	-	-
Dobra (gmina wiejska)	13	462	5	876	1	93	-	-	-	-	-	-	-	-
Kołbaskowo (gmina wiejska)	10	586	5	602	1	230	-	-	-	-	-	-	-	-
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	1	43	1	70	1	45	-	-	-	-	-	-	-	-
Police (gmina miejsko-wiejska)	20	1 519	12	2 378	9	1 270	5	188	2	106	4	692	3	92
Gmina Miasto Świnoujście	16	1 277	8	1 870	8	963	3	105	3	701	8	786	4	357

Tab. 14 Placówki szkolne na terenie SOM w roku szkolnym 2013/2014.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS; „-„ oznacza, że pozycja nie występuje.

Niezależnie od niedostosowania struktury sieci placówek w zakresie edukacji przedszkolnej oraz szkół podstawowych i gimnazjalnych do sieci osadniczej SOM, w przypadku placówek wychowania przedszkolnego odsetek dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym (77,3%) zdeterminowany jest ograniczoną dostępnością miejsc (niedoborem), a nie zgłaszanym zapotrzebowaniem.

Stosunkowo niewielki dostęp do wychowania przedszkolnego stanowi negatywny aspekt w kontekście wyrównywania szans edukacyjnych dzieci od najwcześniejszego etapu kształcenia oraz w kontekście poziomu aktywności zawodowej kobiet. Wprawdzie prognoza liczby dzieci w wieku przedszkolnym na najbliższe 10 lat wskazuje na systematyczny spadek liczebności tej grupy wiekowej (wyjątek stanowi miasto Świnoujście, gdzie do 2025 roku prognozowany jest wzrost o 3,7%), zlikwidowanie deficytów w zakresie infrastruktury, jak też poprawa standardów i jakości kształcenia jest kwestią kluczową we wszystkich gminach SOM. W żadnej z gmin SOM nie przekroczono poziomu 85% dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym, najbliższe tego są gminy: Świnoujście, Police i Szczecin, jednak obecny stan infrastruktury przedszkolnej nie sprzyja dalszemu postępowi w tym zakresie. Wskazuje na to zagęszczenie istniejących przedszkoli w większości miejscowości SOM, a szczególnie w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Stargardzie.[105]

O ile w przypadku przedszkoli i częściowo szkół podstawowych za wyborem placówki mogą stać również kwestie dogodnej lokalizacji, to w przypadku gimnazjów – niskie współczynniki skolaryzacji mogą wynikać przede wszystkim z niedostosowania infrastruktury (lub jej braku) oraz jakości oferowanego kształcenia, w tym wyposażenia szkół i placówek oświatowych (komputery, wyposażenie pracowni tematycznych, w tym językowych).

W odniesieniu do szkół średnich cała młodzież mieszkająca w gminach: Dobra (Szczecińska), Kobylanka, Kołbaskowo, Nowe Warpno, Stare Czarnowo i Stargard (gmina wiejska), aby kształcić się musi dojeżdżać do sąsiednich miast. Ośrodki koncentracji szkolnictwa ponadgimnazjalnego i szkolnictwa policealnego znajdują się w: Szczecinie (kształci się tam 68,7% młodzieży uczęszczającej do tego typu szkół na terenie SOM), mieście Stargard (10,8%), w Świnoujściu (9,9%), w Policach (4,8%) oraz w Goleniowie (3,3%). Należy zatem stwierdzić, iż wskazane miejscowości stanowią podstawowe ośrodki destynacji młodzieży dojeżdżającej do szkół.

Wewnętrzne uwarunkowania edukacji na poziomie szkół ponadgimnazjalnych w SOM dotyczą więc podobnie, jak w przypadku szkół podstawowych i gimnazjalnych, zróżnicowania na osi miasto – wieś oraz zróżnicowania w dostępie do edukacji (ze względu na różnice w dochodach rodzin oraz różnice w aspiracjach rodzin).

Zakres usług w obszarze szkół ponadgimnazjalnych na terenie SOM jest szeroki. Działa tu wiele liceów (trzyletnich), szkół policealnych (dwu i pół letnich), techników (czteroletnich) i szkół zawodowych (trzyletnich) o różnorodnych profilach kształcenia. W najszerszym zakresie usługi te realizowane są w Szczecinie. Dotyczy to zarówno możliwości wyboru szkoły, jak i ofert poszczególnych szkół. Analiza kierunków kształcenia w szkołach ponadgimnazjalnych (szkołach zawodowych, technikach oraz szkołach policealnych) wskazuje, że najwięcej grup kształcenia uruchomiono dla takich kierunków jak: „usługi dla ludności" (turystyka, rekreacja, kosmetologia, sport), „inżynieryjno-techniczne" oraz „informatyczne".

[105] Diagnoza wpływu usług publicznych na tworzenie warunków do trwałego i zrównoważonego rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Raport z badań diagnostycznych, styczeń 2014, str. 78.

	informatyczne	społeczne	fizyczne	usługi dla ludności	rolnicze, leśne i rybactwa	architektury i budownictwa	produkcji i przetwórstwa	inżynieryjno-techniczne	ekonomiczne i administracyjne	artystyczne	medyczne	usługi transportowe	ochrona środowiska	pozostałe
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
SOM, w tym	1 730	769	13	3 123	71	983	378	914	3 010	419	1 054	564	143	14
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	318	131	0	600	1	369	100	272	725	1	196	0	31	0
Gmina Miasto Szczecin	1 130	464	0	1 750	70	612	159	466	2035	417	729	404	112	14
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	166	95	0	183	0	0	72	64	69	1	2	0	0	0
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	0	0	0	3	0	2	12	3	5	0	0	0	0	0
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	0	79	0	152	0	0	32	62	101	0	0	0	0	0
Police (gmina miejsko-wiejska)	8	0	0	151	0	0	1	9	2	0	0	0	0	0
Gmina Miasto Świnoujście	108	0	13	284	0	0	2	38	73	0	127	160	0	0
	13,1%	5,8%	0,1%	23,6%	0,5%	7,5%	2,9%	6,9%	22,8%	3,2%	8,0%	4,3%	1,1%	0,1%

Tab. 15 Liczba kierunków kształcenia (według klucza przejścia z zawodu) w szkołach ponadgimnazjalnych (szkołach zawodowych, technikach oraz szkołach policealnych) (bez szkół specjalnych) w SOM według stanu na 31.12.2013 roku. *Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.*

Kształcenie na poziomie ponadgimnazjalnym w zamierzeniu ma przygotować bezpośrednio do pracy (szkoły zawodowe i technika) oraz do podjęcia studiów (licea i technika). Z tego wynikają też podstawowe uwarunkowania wewnętrzne funkcjonowania szkół ponadgimnazjalnych na terenie SOM. Wiążą się one ze zmieniającym się rynkiem pracy. Na terenie SOM kurczą się zasoby pracy w przemyśle i rolnictwie. Wcześniej te dwa sektory gospodarki były fundamentem rynku pracy. Do pracy w tych sektorach i w usługach z nimi powiązanych przygotowywała większość szkół zawodowych i techników oraz szkół wyższych w SOM. W takich warunkach łatwiejszy był wybór ścieżki edukacyjnej. Obecnie jest coraz mniej miejsc pracy, które czekają na absolwentów, rośnie w związku z tym bezrobocie wśród młodzieży i niepewność dotycząca wyboru szkoły. Wyrazem tej niepewności jest w pewnym stopniu wybór liceów, jako kontynuacji ścieżki edukacyjnej. Daje to czas do namysłu i odracza moment kontaktu z rynkiem pracy[106].

Likwidacja wielu dużych przedsiębiorstw w SOM i ograniczanie zatrudnienia w istniejących, przy stosunkowo małej liczbie nowopowstających, utrudnia rozpoznawanie potrzeb rynku pracy i co za tym idzie kształtowanie polityki edukacyjnej. Szkołom trudno jest dopasować kierunki kształcenia i zapewnić miejsca praktyk, absolwentom gimnazjów trudno jest

[106] Ekspertyza stanu istniejącego usług edukacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, październik 2013, str. 36

podjąć decyzje, co do wyboru szkoły. Słabo wygląda współpraca z sektorem gospodarczym i kształcenie kadr zgodnie z wymaganiami lokalnego rynku pracy.

Tworzenie nowych kierunków nauczania wymaga też odpowiednio przygotowanej kadry, szczególnie w zakresie przedmiotów zawodowych. Przy zmienności i krótkim czasie trwania specjalizacji nie jest to zadanie łatwe. Ze względu na niskie zarobki do szkół zawodowych i techników nie garną się fachowcy z praktyką w zawodzie i doświadczeniem pedagogicznym. Ograniczeniem w tworzeniu nowych kierunków szkolenia zawodowego jest też konieczność dostosowania się do wytycznych MEN w tym względzie. Nowe kierunki można jednak tworzyć na zasadzie eksperymentu pedagogicznego. Zawody i specjalizacje na tych kierunkach nie muszą być uwzględnione na listach ministerialnych. Obecnie realizuje się tylko jeden eksperyment pedagogiczny na terenie SOM. Jest on prowadzony w Technikum Łączności w Zespole Szkół Łączności w Szczecinie i dotyczy nauki nowego zawodu „*Technik usług bankowych i ubezpieczeniowych*", nieumieszczonego w klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego[107].

Konkurencją dla szkół zawodowych w SOM pozostaje możliwość podjęcia nauki zawodu w Niemczech. Wynika to z zapotrzebowania niemieckiego rynku pracy na pracowników w zawodach rzemieślniczych[108]. Osoby chętne, po spełnieniu warunków (np. znajomość języka niemieckiego), mogą liczyć na darmową naukę zawodu, stypendium i zakwaterowanie. Mimo chęci ze strony niemieckiej, nie ma jednak do tej pory zbyt wielu chętnych do uczenia się w Niemczech. Zwraca się uwagę na to, że barierami są w tym przypadku różnice kulturowe oraz poziom przygotowania polskich uczniów[109].

Inwestycje w edukację należą do tych, które mogą przynieść największy postęp cywilizacyjny w Szczecinie i obszarze metropolitalnym. Korzystne dla rozwoju potencjału ludzkiego jest polepszenie jakości kształcenia, podwyższenie jakości oferty programowej oraz wyposażenia szkół na wszystkich poziomach (szczególnie przygotowujących do nauki zawodu), celem dostosowania struktury kształcenia do potrzeb rynku.

Konieczność zmian w tym zakresie obrazują m.in. corocznie słabe wyniki egzaminów uczniów szkół gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych SOM na tle innych obszarów metropolitalnych, ale również całego kraju (szczególnie na poziomie gimnazjalnym).

---

107 http://www.kuratorium.szczecin.pl/index.php/innowacje-i-eksperymenty-pedagogiczne/3495-innowacje-i-eksperymenty-pedagogiczne-dziay-i-materiay

108 Gmina Miasto Szczecin jako lider Euroregionu Pomerania realizuje dwa programy transgraniczne, które są odpowiedzią na zapotrzebowanie rynku pracy. Są to: **„Szczecin bliżej sąsiadów"** – program promocji nauczania języka niemieckiego w celu zwiększenia zainteresowania rodziców i uczniów językiem niemieckim. Program realizowany w roku szkolnym 2014/2015 pilotażowo w 4 szkołach podstawowych oraz 4 gimnazjach (planuje się kontynuację w kolejnych latach), oraz **„Poznaj swój język i swoje małe ojczyzny**", projekt w obszarze edukacji dwujęzycznej w ramach Europejskiej Współpracy Terytorialnej INTERREG IVA. W programie uczestniczą dzieci z 10 placówek polskich i 10 placówek niemieckich; celem projektu jest rozwijanie kompetencji komunikowania się w języku obcym wśród dzieci, przy wykorzystaniu różnic i podobieństw w elementach kulturowych, artystycznych, przyrodniczych obszarów przygranicznych. Dodatkowo realizowany jest program wymiany nauczycieli w 2 szkołach podstawowych i 1 liceum w Szczecinie, do których oddelegowanych zostało 6 nauczycieli zatrudnionych w macierzystych szkołach Brandenburgii (nauczyciele j. niemieckiego, matematyki, chemii i geografii). Możliwa jest również wymiana młodzieży w ramach praktyk zawodowych (np. Zespół Szkół nr 6 w Szczecinie podpisał umowę na realizację praktyk zawodowych przez uczniów technikum hotelarskiego w niemieckich hotelach).

109 Ekspertyza stanu istniejącego usług edukacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, październik 2013, s. 37

Wyszczególnienie	GIMNAZJA – średnie wyniki egzaminu w 2013			
	Historia, WOS	Język polski	Przedmioty przyrodnicze	Matematyka
	%	%	%	%
Szczecin (1)	59,76	63,34	60,27	50,52
Stargard Szczeciński (1) – gmina miejska	53,64	56,18	55,77	41,15
Kobylanka (2)	65,58	61	55,15	49,3
Stargard Szczeciński (2) – gmina wiejska	50,29	54,27	54,76	39,38
Goleniów (3)	54,4	59,12	57,72	46,77
Stepnica (2)	50,39	53,2	48,55	32,57
Gryfino (3)	56,27	59,4	55,26	47,58
Stare Czarnowo (2)	55,65	58	56,35	47,23
Dobra (2)	43,52	35,09	42,83	28,78
Kołbaskowo (2)	55,28	57,2	54,28	38,92
Nowe Warpno (3)	50,21	52,47	45,79	40,32
Police (3)	57,49	60,82	55,71	45,92
Świnoujście (1)	53,17	59,81	55,66	44,56
SOM	**54,61**	**56,3**	**53,61**	**42,8**
POM	57,18	61,22	58,67	48,37
GOM	65,22	69,55	66,56	54,45
Polska	58	62	59	48
Zachodniopomorskie	55,26	57,96	56,15	44,65

Tab. 16 Średnie wyniki egzaminów w gimnazjach w 2013 roku
Źródło: Ekspertyza stanu istniejącego usług edukacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, Doradztwo Ekonomiczne Dariusz Zarzecki, październik 2013 r.

Jednostka terytorialna	Wyniki egzaminu maturalnego 2013 poziom podstawowy				
	Język polski	Matematyka	Język angielski	Język niemiecki	Język rosyjski
powiat m. Szczecin	54,71	60,24	76,26	66,46	61,05
powiat goleniowski	52,72	49,84	65,54	54,38	79,25
powiat gryfiński	50,69	49,94	54,71	53,45	64,00
powiat m. Świnoujście	58,47	53,67	74,86	51,57	60,00
powiat policki	53,69	41,73	65,29	68,69	55,38
powiat stargardzki	53,29	52,58	68,71	54,47	62,14
SOM (wg powiatów)	**53,93**	**51,33**	**69,36**	**58,17**	**63,64**
POM	53,99	53,04	68,68	57,66	65,54
GOM	57,00	56,69	70,09	58,85	57,74
Zachodniopomorskie	53,43	54,50	70,47	57,25	62,95
Polska	55	55	68	58	61

Tab. 17 Średnie wyniki egzaminów maturalnych na poziomie podstawowym w 2013 roku
Źródło: Ekspertyza stanu istniejącego usług edukacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, Doradztwo Ekonomiczne Dariusz Zarzecki, październik 2013 r.

Edukacją przez całe życie (kształceniem ustawicznym i zawodowym) zajmuje się w SOM wiele instytucji samorządowych, a także organizacji pozarządowych i firm. Na terenie obszaru metropolitalnego działają trzy Centra Kształcenia Ustawicznego (CKU): dwa w Szczecinie oraz

jeden w Stargardzie. Funkcjonuje także pięć Centrów Kształcenia Praktycznego – trzy w Szczecinie i po jednym w Świnoujściu i w Stargardzie. Oprócz tego, w Szczecinie funkcjonuje siedem, a w Świnoujściu jeden Ośrodek Dokształcania i Doskonalenia Zawodowego.

Na terenie SOM działają także gimnazja (8) i licea dla dorosłych (30). Liczba uczniów w gimnazjach dla dorosłych rośnie (619 osób, co oznacza dwukrotny wzrost w stosunku do 2005 r.). Świadczy to pośrednio o tym, że coraz więcej osób ma problemy związane z ukończeniem gimnazjum w normalnym trybie. Znacznie intensywniej przybywa uczących się w liceach dla dorosłych. Liczba 4,6 tys. uczniów w 2012 roku jest prawie czterokrotnie wyższa niż w roku 2005 (w tym okresie liczba oddziałów licealnych wzrosła z 62 do 152). Wśród liceów dla dorosłych zdecydowaną przewagę mają licea niepubliczne, które stanowią 86,7% ogółu liceów[110].

Efektywność poziomu usług szkół ponadgimnazjalnych oceniać można też na podstawie tego, ilu absolwentów znajdzie pracę i ilu z nich dostanie się na studia wyższe. „*Całe województwo zachodniopomorskie (w tym również Szczecin) należy do stagnacyjnych rynków pracy, na którym wielu absolwentów szkół ponadgimnazjalnych ma trudności z podjęciem pracy; wielu bezrobotnych absolwentów uczy się dalej na kursach organizowanych przez urzędy pracy i inne organizacje. Według danych Powiatowego Urzędu Pracy w Szczecinie, najliczniejsza grupa bezrobotnych ma przygotowanie w takich zawodach jak: sprzedawca, technik ekonomista, ekonomista, ślusarz oraz technik mechanik.*”[111] Od lat powtarzającym się problemem jest słaba współpraca przedsiębiorców ze szkołami przygotowującymi do zawodu.

Raport końcowy pn. „*Stan i perspektywy zatrudnieniowe zachodniopomorskich podmiotów gospodarki narodowej. Przygotowanie zawodowe w odniesieniu do cech psychospołecznych oraz edukacji zawodowej*” opracowany w 2014 roku na zlecenie WUP w Szczecinie i przeprowadzony na próbie 1058 przedsiębiorców z województwa zachodniopomorskiego podkreśla obecnie największe zapotrzebowanie wśród m.in. następujących grup zawodów: pracownicy usług osobistych (5386 ofert; 18,4% ogółu), sprzedawcy i pokrewni (3071 ofert; 10,5%), sekretarki, operatorzy urządzeń biurowych i pokrewni (1958 ofert; 6,7%) robotnicy obróbki matali, mechanicy maszyn i urządzeń i pokrewni (1539 ofert; 5,2%), robotnicy pomocniczy w górnictwie, przemyśle, budownictwie i transporcie (1515 ofert; 5,2%), robotnicy budowlani i pokrewni (z wyłączeniem elektryków) (1502 oferty; 5,1%), pomoce domowe i sprzątaczki (1224 oferty; 4,2%), robotnicy w przetwórstwie spożywczym, obróbce drewna, produkcji wyrobów tekstylnych i pokrewni (1147 ofert; 3,9%), średni personel do spraw biznesu i administracji (1138 ofert; 3,9%).

Interesująco wygląda również deklarowane zapotrzebowanie przedsiębiorców z poszczególnych powiatów SOM[112] na nowych pracowników w okresie najbliższych 3-5 lat wg grup zawodów:

[110] Opracowanie własne na podstawie „Diagnozy wpływu usług publicznych na tworzenie warunków do trwałego i zrównoważonego rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”, Doradztwo Ekonomiczne – Dariusz Zarzecki, styczeń 2014 roku.

[111] Diagnoza wpływu usług publicznych na tworzenie warunków do trwałego i zrównoważonego rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Raport z badań diagnostycznych, styczeń 2014, str. 95.

[112] Nie wszystkie gminy wchodzące w skład powiatów: gryfińskiego, stargardzkiego i goleniowskiego wchodzą w skład SOM.

Powiat		Liczba stanowisk	Udział stanowisk do liczby firm w próbie	Ilość ofert pracy	Odsetek ogółu ofert w powiecie
Kod grupy zawodów	Nazwa grupy zawodów				
Powiat stargardzki		**3**	**0,00%**	**8**	**100,00%**
11	Przedstawiciele władz publicznych, wyżsi urzędnicy i dyrektorzy generalni	1	1,69%	3	37,50%
52	Sprzedawcy i pokrewni	2	3,39%	2	25,00%
83	Kierowcy i operatorzy pojazdów	0	0,00%	3	37,50%
Powiat Miasto Szczecin		**12**	**3,73%**	**27**	**100,00%**
12	Kierownicy do spraw zarządzania i handlu	1	0,31%	2	7,41%
21	Specjaliści nauk fizycznych, matematycznych i technicznych	1	0,31%	1	3,70%
24	Specjaliści do spraw ekonomicznych i zarządzania	1	0,31%	3	11,11%
35	Technicy informatycy	2	0,62%	2	7,41%
52	Sprzedawcy i pokrewni	2	0,62%	13	48,15%
74	Elektrycy i elektronicy	2	0,62%	2	7,41%
83	Kierowcy i operatorzy pojazdów	2	0,62%	3	11,11%
93	Robotnicy pomocniczy w górnictwie, przemyśle, budownictwie i transporcie	1	0,31%	1	3,70%
Powiat goleniowski		**1**	**2,33%**	**1**	**100,00%**
75	Robotnicy w przetwórstwie spożywczym, obróbce drewna, produkcji wyrobów tekstylnych i pokrewni	1	2,33%	1	100,00%
Powiat policki		**3**	**6,25%**	**5**	**100,00%**
32	Średni personel do spraw zdrowia	1	2,08%	1	20,00%
93	Robotnicy pomocniczy w górnictwie, przemyśle, budownictwie i transporcie	2	4,17%	4	80,00%
Powiat Miasto Świnoujście		**10**	**32,26%**	**15**	**100,00%**
33	Średni personel do spraw biznesu i administracji	2	6,45%	2	13,33%
51	Pracownicy usług osobistych	3	9,68%	6	40,00%
91	Pomoce domowe i sprzątaczki	2	6,45%	2	13,33%
4	Pracownicy pomocniczy przygotowujący posiłki	3	9,68%	5	33,33%
Powiat gryfiński		**3**	**8,33%**	**4**	**100,00%**
26	Specjaliści z dziedziny prawa, dziedzin społecznych i kultury	3	8,33%	4	100,00%

Tab. 18 Grupy zawodów, w których panowało będzie zapotrzebowanie za 3-5 lat (kody 2-cyfrowe).
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zawartych w Raporcie końcowym pn. „Stan i perspektywy zatrudnieniowe zachodniopomorskich podmiotów gospodarki narodowej. Przygotowanie zawodowe w odniesieniu do cech psychospołecznych oraz edukacji zawodowej", WUP w Szczecinie, Szczecin 2014

Na podstawie powyższego zestawienia można stwierdzić, iż zdaniem badanych przedsiębiorców w przeciągu najbliższych 3-5 lat na obszarze powiatów SOM największe zapotrzebowanie na zatrudnienie wystąpi wśród następujących grup zawodów:

- Sprzedawcy i pokrewni;
- Pracownicy usług osobistych;
- Kierowcy i operatorzy pojazdów;
- Pracownicy pomocniczy przygotowujący posiłki;
- Robotnicy pomocniczy w górnictwie, przemyśle, budownictwie i transporcie;
- Specjaliści z dziedziny prawa, dziedzin społecznych i kultury.

Jednocześnie, cytowany już raport końcowy z badania stanu i perspektyw zatrudnieniowych w województwie zachodniopomorskim prezentuje informacje odnośnie oczekiwań z zakresu pozaszkolnych kwalifikacji zawodowych potencjalnych pracowników.

Okazało się, że przeważająca część przedsiębiorców planująca zatrudnić robotników przy pracach prostych w przemyśle nie ma w tym względzie żadnych oczekiwań (52,6%). W 31,6% przedsiębiorstw mile widziane jest poświadczenie odbycia praktyki zawodowej, a 15,8% wskazane jest ukończenie kursów z zakresu: glazurnictwa i płytkarstwa (10,5%) czy też obsługi oprogramowania (5,3%). Ukończenie kursów wskazane jest także w przypadku zawodów: kierowcy i operatorzy pojazdów (30,8%), sprzedawca (12,5%) oraz przedstawiciel handlowy (42,9%). Poświadczenie odbycia praktyki zawodowej największe znaczenie ma w przypadku zawodu księgowego (77,8%)[113].

Wnioski:

Rozwój SOM wymaga prowadzenia stałych oraz ściśle skoordynowanych działań samorządów lokalnych, organów prowadzących szkoły i przedstawicieli sektora gospodarczego na rzecz podnoszenia dostępności i jakości kształcenia, począwszy od poziomu przedszkolnego poprzez szkolnictwo podstawowe, a skończywszy na szkolnictwie średnim i wyższym (pośrednio).

Szczególnym wyzwaniem pozostaje kształcenie na poziomie szkół gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych. Od lat powtarzającym się problemem jest słaba współpraca przedsiębiorców ze szkołami przygotowującymi do zawodu. Taki stan rzeczy dla województwa zachodniopomorskiego i pośrednio dla SOM potwierdzają badania na potrzeby projektu „Platforma rozwoju kształcenia zawodowego" realizowanego w latach 2012-2015. Celem głównym tego projektu jest opracowanie, przetestowanie oraz upowszechnienie i wprowadzenie do polityki rozwoju – innowacyjnego modelu platformy multimedialnej na rzecz kształcenia zawodowego w województwie zachodniopomorskim[114].

Wskazuje się też na to, że gimnazja nie są przygotowane do prowadzenia doradztwa zawodowego a rodzice mają słabe rozeznanie w rynku pracy. Stąd wybory dotyczące dalszego etapu kształcenia zależą bardziej od własnych zainteresowań uczniów, niż od rozeznania możliwości zatrudnienia[115]. Na wybór ścieżki rozwoju zawodowego wpływ ma także mała przewidywalność sytuacji rynkowej, tak po stronie potencjalnych pracodawców, jak i po stronie uczniów i ich rodziców.

Z tego powodu przedsiębiorcy rzadko zgłaszają swoje potrzeby szkołom, a uczniowie rzadko kierują się przewidywaniami, co do możliwości zatrudnienia w określonych zawodach. Na taką sytuację wpływ ma również ograniczony zasób nowych miejsc pracy na terenie SOM. W wielu przypadkach uczniowie mając przykłady szukania szans na zatrudnienie poza terenem metropolii i poza krajem, nie kierują się w swoich wyborach analizami rynku pracy SOM. Bardzo rzadka jest

[113] Raport końcowy pn. „Stan i perspektywy zatrudnieniowe zachodniopomorskich podmiotów gospodarki narodowej. Przygotowanie zawodowe w odniesieniu do cech psychospołecznych oraz edukacji zawodowej", WUP w Szczecinie, Szczecin 2014, str. 40.

[114] Wstępny raport końcowy z badań przeprowadzonych w ramach projektu: Platforma rozwoju kształcenia zawodowego, Wyższa Szkoła Administracji Publicznej w Szczecinie, Szczecin 2013, str. 17 – 25.

[115] R. Błasiak-Grudzień (red.), Preferencje edukacyjne i zawodowe uczniów szkół Pomorza Zachodniego, WUP, Szczecin 2009, str. 6-7.

też współpraca szkół z przedsiębiorcami w zakresie wspólnego tworzenia programów nauczania i kreowania nowych kierunków[116] tak, aby kształcić młodzież zgodnie z oczekiwaniami lokalnych pracodawców, przy zachowaniu praktycznego modelu nauki (np. w formie praktyk, czy staży).
W takiej sytuacji rodzajem wskazówki dla szkół i uczniów powinno być odniesienie się do specjalizacji regionalnych. Preferowane specjalizacje regionalne to przemysł: chemiczny, metalowy, maszynowy, stoczniowy, drzewny oraz logistyka, ponadto produkcja żywności oraz usługi TIK. stanowić winny ważny element oceny działań szkół kształcących na potrzeby gospodarki SOM oraz jakości ich współpracy z przedsiębiorcami.
Problemy występujące w obszarze szkolnictwa dzieci i młodzieży mogą być rozwiązywane, czy też niwelowane przy udziale zarówno środków EFRR, jak i przede wszystkim EFS. Charakter Strategii ZIT SOM i jej de facto gospodarczy charakter (w tym udział w tworzeniu nowych miejsc pracy) determinuje jednak kształt i preferowany kierunek działań w edukacji.
Zważywszy na konieczność „wykreowania" kadr na potrzeby nowoczesnej gospodarki, niezbędnym jest w pierwszej kolejności wsparcie inicjatyw organów prowadzących szkolnictwo zawodowe przyczyniających się do realizacji celu szczegółowego 3 RPO WZ w ramach PI 10iv „*Wzrost efektywności kształcenia zawodowego i jego dostosowanie do wymogów regionalnego rynku pracy zwiększające szanse na zatrudnienie*", a równolegle umożliwienie samorządom gminnym wdrożenie działań wspierających cel szczegółowy 2 RPO WZ w ramach PI 10i „*Doskonalenie kompetencji kluczowych uczniów w zakresie technologii informacyjno-komunikacyjnych, języków obcych, nauk matematyczno-przyrodniczych, kreatywności, innowacyjności i pracy zespołowej oraz rozwój systemu indywidualnej pracy z uczniami, prowadzące do wzmocnienia ich zdolności do przyszłego zatrudnienia*".
Ważnym będzie również powiązanie prowadzonych działań z realizacją projektów komplementarnych, wdrażanych w ramach PI 3a i 3c.

5.2.3 Zasoby mieszkaniowe

Sytuacja mieszkaniowa jest jednym z najważniejszych czynników wpływających na warunki życia mieszkańców. W SOM według stanu na koniec 2013 r.[117] było 271 952 mieszkań, gdzie przeciętna powierzchnia użytkowa jednego mieszkania wynosiła 80,63 m^2. Średnio jeden mieszkaniec SOM dysponował 28,7 m^2 powierzchni użytkowej mieszkania. Najlepsza sytuacja występuje w gminach: Dobra (Szczecińska) i Kobylanka, gdzie przeciętna powierzchnia mieszkania była największa (odpowiednio 132,1 m^2 i 115,9 m^2), podobnie jak powierzchnia przypadająca na jednego mieszkańca (odpowiednio 51,5 m^2 i 36,4 m^2). Najmniejszą powierzchnią dysponowali mieszańcy gmin: Stare Czarnowo (21,8 m^2), Police (22,0 m^2 oraz Stargard (gmina miejska) (22,1 m^2). W latach 2010-2013 na terenie wszystkich gmin SOM oddano do użytku ogółem 10 879 mieszkań (zwiększając istniejący zasób o 1,7%), najwięcej w samym Szczecinie (5 260 – stan na 31.12.2012 r.) oraz Dobrej (Szczecińskiej) (1 578), gdzie odnotowano wzrost zasobu aż o 9,4%.

[116] Powiązania systemu edukacji z potrzebami przedsiębiorców, Szczecin, 29.11.2011 r. http://wup.pl/images/uploads/VII.FUNDUSZE_EUROPEJSKIE/a./xix.Dobre_praktyki_PO_KL/ewaluacja/Powi%C4%85zania_systemu_edukacji_z_potrzebami_przedsi%C4%99biorc%C3%B3w.pdf, str. 108.
[117] Źródło: Dane GUS dostępne według stanu na 31.12.2013 roku

Na obszarze SOM przeważa budownictwo indywidualne – 34,9% mieszkań oddanych do użytkowania to mieszkania indywidualne, w pięciu gminach stanowią one ponad 90%, a nawet 100% budowanych mieszkań (Stargard (gmina wiejska), Stepnica, Nowe Warpno – 100%, Kobylanka – 96,3% i Goleniów 94,4%). Z kolei najmniejszy udział, jeżeli chodzi o oddane do użytkowania mieszkania indywidualne odnotowano w samym Szczecinie (17,1%), co jest związane z charakterystycznym dla dużych ośrodków miejskich zróżnicowaniem form budownictwa (m.in. indywidualne, spółdzielcze, społeczne czynszowe) oraz dostępnością odpowiednich terenów pod budownictwo indywidualne.

Budownictwo społeczne czynszowe stanowiło 6,0% mieszkań oddanych do użytkowania w latach 2010 – 2012 na terenie SOM. W takiej formie mieszkania były budowane w 4 gminach: Stargardzie (gmina miejska) (8,3% mieszkań oddanych do użytkowania), Goleniowie (4,7%), Gryfinie (10,4%) oraz oczywiście w Szczecinie (9,1%), gdzie nowe mieszkania powstają głównie na obrzeżach miasta charakteryzujących się większą dostępnością terenów pod budownictwo indywidualne.

Budownictwo komunalne stanowi zaledwie 1,4% mieszkań oddanych do użytkowania na terenie SOM i było realizowane w 3 gminach: Stargardzie (gmina miejska), Policach i Świnoujściu. Przeciętna powierzchnia użytkowa nowych mieszkań wynosiła 90,0 m^2.

Na terenie SOM 99,6% mieszkań zaopatrywanych jest w wodę z wodociągów, 95,2% posiada spłukiwany ustęp, w 93,1% znajduje się łazienka, w 88,3% – centralne ogrzewanie, a 85,5% zaopatrywanych jest w gaz z sieci. Zdecydowanie lepsza sytuacja, jeżeli chodzi o wyposażenie mieszkań w urządzenia techniczno-sanitarne występuje w gminach miejskich: w Stargardzie i Świnoujściu, a także w gminie wiejskiej Dobra (Szczecińska), gdzie o dobrym wyposażeniu decyduje nowy jakościowo wyższy zasób mieszkaniowy.

Z kolei w samym Szczecinie z uwagi na wiek zabudowy występują braki, jeżeli chodzi o wyposażenie techniczne. W przypadku wyposażenia w spłukiwany ustęp (94,6% mieszkań), łazienkę (92,2%) oraz centralne ogrzewanie (87,7%) jego poziom jest niższy niż średni dla całego SOM. Zdecydowanie gorsza sytuacja występuje na obszarach wiejskich (wyjątek stanowi tu gmina Dobra (Szczecińska)) tj. w gminach: Stepnica, Stargard (gmina wiejska), Kobylanka, Nowe Warpno oraz Stare Czarnowo[118].

Ogółem mieszkańcom SOM wypłacono w 2013 roku 93 087 zasiłków mieszkaniowych na kwotę 19,37 mln zł, co oznacza, że ok. 9% zasobów mieszkaniowych objętych jest dopłatami do utrzymania w postaci zasiłków mieszkaniowych, średnia wysokość zasiłku wynosi 223,8 zł, najwyższy zasiłek otrzymują mieszkańcy Polic (średnio 372 zł), najniższy zaś Nowego Warpna (97 zł).

Zaległości (ponad 3 miesiące) w opłatach za mieszkanie w zasobach gminnych dotyczyły 7 346 lokali na terenie SOM[119], a ich wysokość wynosiła 19 369 tys. zł.

[118] Dane według stanu na 31.12.2012
[119] Dane według stanu na 31.12.2013

	Zasoby mieszkaniowe[120]			Mieszkania oddane do użytkowania w 2013 r.		Dodatki mieszkaniowe		Zaległości ponad 3 miesiące w opłatach za mieszkanie w zasobach gminnych [tys. zł]
	Liczba mieszkań [szt.]	Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania [m²]	Powierzchnia użytkowana 1 osobę [m²]	Liczba mieszkań [szt.]	Mieszkania indywidualne	Liczba wypłaconych dodatków mieszkaniowych w 2013 r.	Średnia wysokość dodatku mieszkaniowego [zł]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
SOM, w tym	271 952	80,63	28,69	1 166	728	93 087	223,84	19 369,0
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	25 176	60,9	22,1	77	46	18633	254,06	525,0
Kobylanka (gmina wiejska)	1 541	115,9	36,4	54	53	14	207,50	0
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	3 542	79,2	22,3	86	85	143	174,78	13,0
Gmina Miasto Szczecin	169 831	63,8	26,5	b/d	b/d	57 171	257,31	17 358,5
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	12 110	76,9	26,2	160	132	4 161	235,00	447,8
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	1 519	78,1	24,4	6	6	124	242,51	18,6
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	10 614	68,2	22,5	230	99	2 988	177,33	611,5
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	1 162	72,8	21,8	15	15	264	196,63	69,9
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	7 532	132,1	51,5	254	204	113	221,06	0
Kołbaskowo (gmina wiejska)	4 781	82,6	34,1	149	27	1 255	253,73	0
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	627	82,1	30,8	23	1	245	97,56	8,1
Police (gmina miejsko-wiejska)	13 475	68,6	22,0	112	60	2 909	372,24	257,4
Gmina Miasto Świnoujście	20 042	67,1	32,5	b/d	b/d	5 067	220,64	59,0

Tab. 19 Zasoby mieszkaniowe w gminach SOM.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2013 roku.

Analiza sytuacji w zakresie mieszkalnictwa na terenie SOM pozwala stwierdzić, że:

- *występuje tu stosunkowo dobra sytuacja mieszkaniowa, przyjmując relację ceny 1 m2 mieszkania do dochodów mieszkańców;*
- *pod względem możliwości pozyskania mieszkania dla osób posiadających odpowiedni zasób finansowy sytuacja w miastach jest zdecydowanie lepsza niż na obszarach wiejskich;*
- *wyposażenie mieszkań w: wodę, łazienki, ustępy, centralne ogrzewanie i gaz jest lepsze niż w pozostałych obszarach metropolitalnych oraz w kraju;*
- *wszystkie gminy dysponują mieszkaniami komunalnymi;*
- *najwięcej jest mieszkań komunalnych w dużych miastach;*
- *na terenie gmin zasób mieszkaniowy jest odpowiednio mniejszy;*

[120] Dane według stanu na 31.12.2013

- *kolejki oczekujących na mieszkanie komunalne występują głównie w miastach;*
- *cztery gminy nie dysponują mieszkaniami socjalnymi;*
- *powierzchnia mieszkań komunalnych jest zdecydowanie mniejsza od mieszkań spółdzielczych, podobnie jak powierzchnia mieszkań socjalnych jest mniejsza od powierzchni mieszkań komunalnych;*
- *występuje tu wysoki, średni wiek budynków i mieszkań gminnych, a ich stan techniczny jest niezadowalający*[121];
- *w obszarze miejskim zasób mieszkaniowy często nie spełnia podstawowych wymogów efektywności energetycznej*.

Wnioski:

Zasoby mieszkaniowe ludności SOM są zróżnicowane, w zależności od miejsca zamieszkania (miasto, wieś), ale również struktury społecznej ludności zamieszkującej poszczególne gminy. Gminy poddane intensywnym procesom zaludniania w wyniku suburbanizacji i wyludniania dużych miast (Szczecin, Stargard) dysponują najlepszymi zasobami mieszkaniowymi i statystykami dostępnej powierzchni w przeliczeniu na 1 mieszkańca.

Jednocześnie widoczne jest spore zróżnicowanie jakościowe zasobów mieszkaniowych w dużych miastach (Szczecin, Świnoujście, Stargard, Police), co nakazuje myśleć w pierwszej kolejności o tych miejscach, jako przeznaczeniu interwencji środków UE na rewitalizację obszarów zdegradowanych, również w wymiarze społecznym.

Analiza sytuacji w zakresie mieszkań komunalnych i socjalnych na terenie SOM powoduje, iż koniecznym jest m.in.:

1) wzmożenie wysiłków na rzecz pozyskiwania funduszy zewnętrznych na remonty kamienic, domów i mieszkań komunalnych;
2) podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia regulacji prawnych umożliwiających przeprowadzenie okresowej analizy możliwości j weryfikacji osób oczekujących na mieszkania komunalne ze względu na spełnianie przez nich kryteriów pozwalających na uzyskanie tytułu do zajmowania mieszkania komunalnego;
3) ustalenie i okresowa weryfikacja liczby niezbędnego dla gminy zasobu mieszkań komunalnych;
4) wprowadzenie zasady dotyczącej remontu lub modernizacji lokali komunalnych, które powinny być powiązane z postawą najemców lokali w zakresie należytego ich utrzymania[122].

[121] Ekspertyza stanu istniejącego usług komunalnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, Doradztwo Ekonomiczne Dariusz Zarzecki, październik 2013 r., str. 16.
[122] Ekspertyza stanu istniejącego usług komunalnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, Doradztwo Ekonomiczne Dariusz Zarzecki, październik 2013 r., str. 16-17.

5.2.4 Świadczenia społeczne

	Gospodarstwa domowe korzystające ze środowiskowej pomocy społecznej	Osoby w gospodarstwach domowych korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej	Udział osób w gospodarstwach domowych korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej w ludności ogółem
1	2	3	4
SOM, w tym	19 617	38 315	5,58%
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	2 339	4 464	6,40%
Kobylanka (gmina wiejska)	201	442	9,10%
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	584	1 665	13,40%
Gmina Miasto Szczecin	10 806	19 071	4,70%
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	1 174	2 744	7,70%
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	316	821	16,80%
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	620	1 406	4,40%
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	163	484	12,50%
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	307	822	4,40%
Kołbaskowo (gmina wiejska)	358	840	7,40%
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	100	221	13,20%
Police (gmina miejsko-wiejska)	1 536	3 229	7,70%
Gmina Miasto Świnoujście	1 113	2 106	5,10%

Tab. 20 Mieszkańcy SOM korzystający ze środowiskowej pomocy społecznej.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2013 roku.

Z problemem ubóstwa i wykluczenia społecznego wiąże się pomoc społeczna, której miernikiem jest liczba osób korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej. Mierząc problem w wartościach absolutnych wyraźnie widać, że najwięcej osób korzystających z takiej pomocy zamieszkiwało w miastach: Szczecin, Stargard i Świnoujście oraz w gminach: Police i Goleniów. Natomiast porównując gminy między sobą na podstawie odsetka ludności korzystającej ze środowiskowej pomocy społecznej w ludności ogółem, wyraźnie widać, że największy odsetek populacji objętej pomocą społeczną występuje w gminach: Stepnica – 16,8%, Stargard (gmina wiejska) – 13,4%, Nowe Warpno – 13,2% i Stare Czarnowo – 12,5%. Najniższą wartość wskaźnika odnotowano w gminach: Gryfino, Dobra (Szczecińska), Świnoujście i Szczecin.

Wnioski:
Statystyki bezsprzecznie pokazują, iż problemy ubóstwa i wykluczenia społecznego na obszarze SOM występują w zróżnicowanej skali, niemniej największy odsetek osób potrzebujących wsparcia pojawia się w gminach wiejskich i miejsko-wiejskich. Stąd należy oczekiwać realizacji

szeregu działań przede wszystkim tych samorządów lokalnych na rzecz włączenia społecznego np. w ramach realizacji celów PI: 9i, 9v i 9iv RPO WZ.

5.3 Uwarunkowania gospodarcze (w tym potencjał inwestycyjny)

5.3.1 Rynek pracy

Rynek pracy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w sposób naturalny koncentruje się wokół miasta rdzeniowego Szczecina oraz głównych ośrodków miejskich skupiających życie gospodarcze obszaru tj. Stargard, Świnoujście, Goleniów, Police i Gryfino.

Do pierwszych lat XXI wieku, kiedy w Szczecinie odnotowano dużą zapaść gospodarczą związaną m.in. z upadkiem przemysłu stoczniowego i kooperantów pracujących na jego rzecz, ośrodek centralny stanowił główne zaplecze i siłę lokalnego rynku pracy. Jego załamanie spowodowało nasilenie ruchów wewnątrz innych ośrodków, które zaczęły budować własny potencjał rozwojowy w oparciu o m.in. otwarcie stref inwestycyjnych, czy parków przemysłowych.

W krótkim okresie czasu spowodowało to, że migracje pracowników w ramach SOM nie były już jednokierunkowe, ale również mieszkańcy Szczecina zaczęli dojeżdżać do pracy do innych miast metropolii takich jak np.: Stargard, czy Goleniów.

Wiedzę na temat obecnych przepływów siły roboczej wewnątrz SOM można zaczerpnąć z analizy wyników badania dojazdów do pracy w 2011 roku dla ogółu pracujących, które zostało przeprowadzone na podstawie danych zawartych w rejestrach administracyjnych, pozyskanych przez statystykę publiczną na potrzeby Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011 (NSP 2011).

Migracje pracowników wewnątrz SOM, obrazujące największy dzienny ruch osób przyjeżdżających do poszczególnych gmin oraz z nich wyjeżdżających prezentuje poniższe zestawienie:

Gmina	Liczba przyjeżdżających do pracy w 2011 r.	Liczba wyjeżdżających do pracy w 2011 r.	Stosunek liczby przyjeżdżających do wyjeżdżających do pracy	Iloraz przepływów
Szczecin	25755	8595	17160	3,00
Goleniów	3683	1428	2255	2,57
Stargard Szczeciński – miasto	2341	4254	-1913	-
Gryfino	2292	2939	-647	-
Police	1745	1851	-106	-
Dobra (Szczecińska)	1561	1411	150	1,10
Razem:	**37277**	**20478**		

Tab. 21 Migracje dzienne pracowników wewnątrz SOM.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP 2011 „Dojazdy do pracy".

Powyższe zestawienie pokazuje, iż największy ruch pracowników wewnątrz SOM generują główne ośrodki miejskie, (poza Gminą Miasto Świnoujście, które ze względów przestrzennych dysponuje raczej zamkniętym i mało mobilnym rynkiem pracy) oraz gmina wiejska Dobra (Szczecińska), będąca naturalnym zapleczem mieszkaniowym Szczecina.

Statystyki pokazują również, iż pomimo szeregu prowadzonych działań na rzecz zwiększenia miejscowych rynków pracy, jedynie gminom: Goleniów i Dobra (Szczecińska) udało się zrównoważyć / znacząco poprawić stosunek liczby przyjeżdżających do wyjeżdżających do pracy.

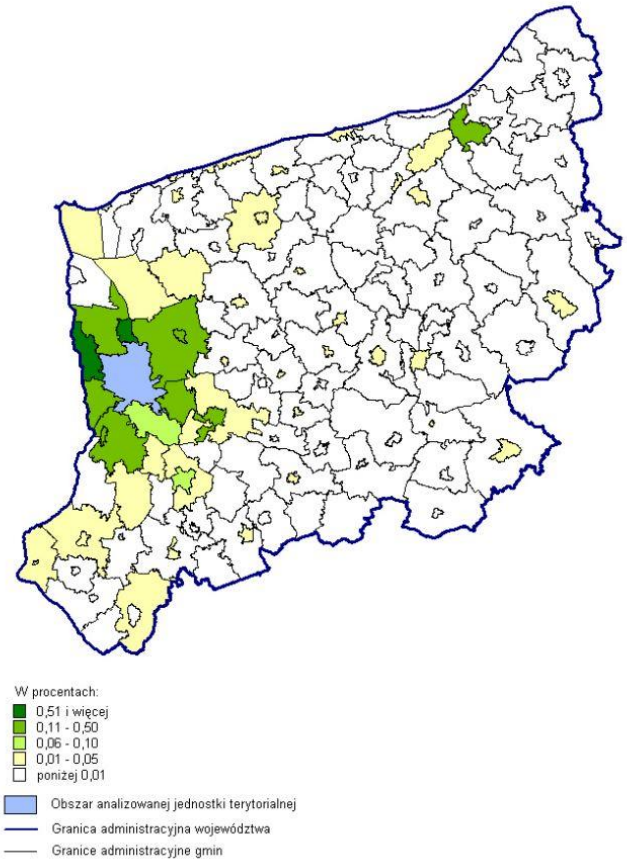
Szczecin, jako miasto rdzeniowe i stolica SOM dysponuje największym rynkiem pracy w całym obszarze. Zestawienie gmin SOM, spośród których płyną najliczniejsze strumienie pracowników w ruchu dziennym prezentuje poniższa tabela:

Gmina zamieszkania	Liczba przyjeżdżających
Stargard Szczeciński – miasto	2328
Gryfino	1411
Police	1337
Dobra (Szczecińska)	1081
Goleniów	904
Kołbaskowo	801
Stargard Szczeciński – gmina wiejska	352
Stare Czarnowo	309
Razem:	**8523**

Tab. 22 Przyjazdy dzienne pracowników wybranych gmin SOM do Szczecina.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP 2011 „Dojazdy do pracy".

Powyższe zestawienie pokazuje, iż główny ruch pracowników do Szczecina odbywa się, bądź z największych ośrodków miejskich oddalonych od miasta rdzeniowego o 15-30 km i nie więcej niż 30-45 minut jazdy samochodem lub innym środkiem transportu (publicznego) tj. Stargardu, Polic i Goleniowa, bądź z gmin wiejskich otaczających Szczecin tj. Dobrej (Szczecińskiej), Kołbaskowa i Starego Czarnowa.

Natomiast wyjazdy ze Szczecina do pracy w 2011 roku koncentrowały się głównie w gminach sąsiadujących z tym miastem (rysunek 20). Udział osób wyjeżdżających do pracy ze Szczecina w liczbie mieszkających tu pracowników najemnych przekroczył 1% w gminie wiejskiej Dobra (Szczecińska) i części miejskiej gminy Police (odpowiednio: 1,12% i 1,06%).



Rys. 19 Udział wyjeżdżających do pracy ze Szczecina w liczbie zatrudnionych w gminie zamieszkania w 2011 r. (w skali województwa zachodniopomorskiego). *Źródło: Badania dojazdów do pracy w 2011 r. dla ogółu pracujących na podstawie danych NSP 2011 „Dojazdy do pracy", str. 160.*

Innym ważnym aspektem oceny jakościowej lokalnego rynku pracy jest wysoki poziom migracji zarobkowej poza obszar SOM i tzw. „drenażu kadr" wśród jego mieszkańców.

Ministerstwo Gospodarki, jako przyczyny migracji wskazuje percepcję stanu gospodarki i jakości życia, na co wpływają nie tylko „subiektywne odczucia dotyczące warunków pracy, sytuacji dochodowej, standardu życia czy pozycji społecznej", ale również „kwestie odnoszące się do możliwości rozwoju własnej drogi zawodowej, (...) obejmujące szeroko pojętą infrastrukturę, organizację systemu szkolnictwa, bazę B+R, warunki funkcjonowania rynku pracy, otoczenie biznesu oraz stosunki na linii pracodawca – pracownik"[123].

W ostatnich latach coraz więcej osób decyduje się na wyjazd za granicę w celu poprawienia swojej sytuacji życiowej. Na uzyskanie korzyści finansowej i poprawy jakości życia, jako głównego motywu swojego wyjazdu wskazało 90% wszystkich badanych w województwie zachodniopomorskim, w tym w SOM[124].

[123] Źródło: Wpływ emigracji zarobkowej na gospodarkę Polski, Departament Analiz i Prognoz Ministerstwa Gospodarki, http://www.msz.gov.pl/files/docs/DKiP/Material_nr3Analiza_Ministerstwa_Gospodarki.pdf; dostęp: 05.12.2010 r.
[124] Źródło: Por. Zagraniczne migracje zarobkowe, Pentor Research International, Wojewódzki Urząd Pracy w Szczecinie, październik 2009, (http://www.wup.pl/files/content/mig11.pdf), s. 37.

W 2013 roku poza granicami kraju osiedliło się na stałe 1046 mieszkańców województwa zachodniopomorskiego, tj. o 63,2% osób więcej niż w 2012 roku. Z zagranicy przybyło w tym czasie 617 osób (wobec 847 przed rokiem). 92,0% emigrantów wyjechało, głownie do Niemiec – 37,4% i Wielkiej Brytanii – 23,4%. Następnym atrakcyjnym kierunkiem migracji była Ameryka Północna i Środkowa (5,4% imigrantów i 6,7% emigrantów – tu dominowali migranci ze Stanów Zjednoczonych i Kanady). Analizę migracji zagranicznych dopełnia analiza migrantów według wieku – województwo opuszczało najwięcej osób w wieku 30-39 lat – 27,1%.

Inne, szczegółowe dane na temat sytuacji na rynku pracy SOM na koniec 2013 roku prezentuje tabela 23. W ciągu 2013 roku spadł udział osób bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym SOM, osiągając na koniec tegoż roku poziom 7,15%. Mimo tego, tendencję wzrostową odnotowano na terenie czterech gmin: w Świnoujściu (wzrost o 0,4 punktu procentowego), w Kobylance (o 0,5 p.p.) i nieznacznie (zaledwie o 0,2 p.p.) w Nowym Warpnie oraz Dobrej (Szczecińskiej). Jednocześnie największy spadek odnotowano w gminach: Goleniów (o 1,3 p.p.), Stare Czarnowo (o 1,2 p.p.) i Police (o 0,4 p.p.). Największy odsetek osób bezrobotnych mieszka w Nowym Warpnie (11,9%), a także w Stargardzie (gmina wiejska) (10,1%), najniższy zaś w: Świnoujściu (5,6%) oraz Goleniowie i Starym Czarnowie (5,8%).

Kolejny aspekt diagnozy rynku pracy to aktywność lokalnego środowiska biznesowego wyrażona liczbą osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą na 100 mieszkańców, zatrudniających powyżej 9 pracowników i nie obejmujących ogółu zatrudnionych.

Największą aktywnością cechowali się mieszkańcy gmin: Dobra (Szczecińska), Świnoujście, Kołbaskowo, Szczecin i Kobylanka. W gminach tych na 100 mieszkańców, co najmniej 17 prowadzi zarejestrowaną działalność gospodarczą. Z kolei najmniej aktywni pod tym względem są mieszkańcy gmin: Stargard (gmina wiejska) i Stepnica, gdzie niespełna 11 na 100 mieszkańców posiada własny biznes.

	Liczba pracujących		Bezrobotni			Wskaźnik zatrudnienia[125]	Współczynnik aktywności ekonomicznej ludności[126]	Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 100 mieszkańców
	Ogółem	Odsetek kobiet	Zarejestrowani	Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym				
				2012	2013			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
SOM, w tym	165 178	47,20%	31 579	7,30%	7,15%	27,87%	33,20%	-
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	14 327	54,59%	3620	8,10%	8,10%	24,03%	30,10%	13,9
Kobylanka (gmina wiejska)	708	42,94%	239	6,90%	7,40%	17,28%	23,11%	17,4
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	1 132	49,38%	847	10,50%	10,10%	10,90%	19,06%	10,0
Gmina Miasto Szczecin	108 161	53,25%	18 478	7,30%	7,10%	30,40%	35,60%	18,3

[125] Udział pracujących w ogólnej liczbie ludności w wieku 15 lat i więcej.
[126] Udział ludności aktywnej zawodowo w ogólnej liczbie ludności w wieku 15 lat i więcej lub danej grupy.

Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	10 996	45,20%	1 327	7,10%	5,80%	36,91%	41,37%	15,0
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	898	46,77%	248	7,80%	7,70%	21,84%	27,88%	10,7
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	6353	51,71%	1 441	6,90%	6,80%	23,27%	28,55%	14,2
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	389	38,56%	147	7,00%	5,80%	11,75%	16,18%	13,8
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	3388	48,85%	794	6,00%	6,20%	21,92%	27,06%	23,6
Kołbaskowo (gmina wiejska)	1734	56,23%	517	6,80%	6,50%	18,57%	24,11%	17,5
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	122	63,93%	133	11,70%	11,90%	8,40%	17,55%	12,5
Police (gmina miejsko-wiejska)	8 771	42,07%	2 296	8,50%	8,10%	24,61%	31,06%	12,8
Gmina Miasto Świnoujście	8 199	52,08%	1 492	5,20%	5,60%	22,51%	26,61%	19,0

Tab. 23 Rynek pracy w SOM.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2013 roku.

Wnioski:

Ruch pracowników wewnątrz SOM odbywa się na dość dużą skalę i obejmuje główne ośrodki miejskie tj. Szczecin, Stargard, Goleniów, Police i Gryfino oraz gminy wiejskie stanowiące naturalny obszar aglomeracyjny Szczecina tj. Kołbaskowo, Dobra (Szczecińska) i Stare Czarnowo. Migracje dzienne i przepływy pracowników odbywają się poza miastem rdzeniowym przede wszystkim w kierunkach, gdzie funkcjonują strefy inwestycyjne tj. do Stargardu, Goleniowa oraz Polic. Sytuacja ta potwierdza konieczność dalszego inwestowania samorządów lokalnych SOM w rozwój zintegrowanego, metropolitalnego transportu publicznego, a także tworzenia warunków na rzecz rozwoju przedsiębiorczości, zwłaszcza w już istniejących strefach wysokiego zainwestowania.

Pomimo spadku liczby zarejestrowanych osób bezrobotnych na obszarze SOM w 2013 roku (spadek o 0,15 p.p. względem roku 2012), to jednak łatwo zauważalnym jest stagnacja występująca na rynku pracy. Poza dość wysokim odsetkiem osób aktywnych, prowadzących własną działalność gospodarczą, widoczny jest w SOM odsetek osób w wieku produkcyjnym objętych bezrobociem strukturalnym, często o charakterze dziedzicznym.

Ważnym problemem rynku pracy pozostaje drenaż kadr związany z wyjazdami (przede wszystkim za granicę), który będzie nadal postępował, o ile samorządy lokalne wraz z instytucjami rynku pracy, sektorem oświaty i pracodawcami nie wykreują nowych narzędzi zachęcających do pozostania i podjęcia pracy zarobkowej w SOM.

Z tych względów niezbędna jest interwencja instytucji odpowiedzialnych za rynek pracy (wojewódzki i powiatowe urzędy pracy, spółdzielnie socjalne), która m.in. przy wsparciu środkami RPO WZ winny wykreować możliwości utworzenia nowych miejsc pracy, w tym samozatrudnienia, szczególnie na obszarach wiejskich SOM.

5.3.2 Podmioty gospodarcze wpisane do rejestru REGON

Szczeciński Obszar Metropolitalny jest największym ośrodkiem gospodarczym województwa. Znajduje się tu 46,9% z ogólnej liczby 219 579[127] podmiotów gospodarczych istniejących w województwie zachodniopomorskim.

Liczba firm zarejestrowanych w poszczególnych miastach i gminach wykazywała stałą tendencję wzrostową. Wśród podmiotów zarejestrowanych w systemie REGON zdecydowaną przewagę mają podmioty prywatne (ponad 97,2% firm).

W trzech gminach (wiejskich) stanowią one ponad 99% podmiotów (Dobra (Szczecińska) – 99,4%, Stargard i Kołbaskowo – po 99,1%), najmniejszy udział występuje w gminach: Police – 95,1%, Nowe Warpno – 96,0%, Stargard (miasto) – 96,4%, generalnie większy udział jest w gminach wiejskich[128].

W sektorze przedsiębiorstw publicznych działających na terenie SOM największą grupę stanowią państwowe i samorządowe jednostki prawa budżetowego[129] (31,6%, 39,0% spośród wszystkich tego typu podmiotów działających na terenie województwa zachodniopomorskiego) oraz spółki handlowe (4,6% podmiotów publicznych).

W całym obszarze SOM w sektorze przedsiębiorstw publicznych funkcjonowały zaledwie 4 przedsiębiorstwa państwowe (dwa w Szczecinie, po jednym w Goleniowie i Świnoujściu) oraz 5 spółek z udziałem kapitału zagranicznego (cztery w Szczecinie i jedna w Dobrej (Szczecińskiej))[130].

W sektorze przedsiębiorstw prywatnych zdecydowanie największą grupę stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (ponad 75,7%). Dużą grupę stanowiły spółki handlowe (prawie 9,6%), następnie spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego (ponad 2,8%), a ponadto 352 spółdzielnie (0,4%).

Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne prowadzące działalność gospodarczą stanowiły ogółem 2,1% (2 085 podmiotów)[131].

[127] Źródło: BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2013 r.
[128] Źródło: BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2012 r.
[129] Nomenklatura podmiotów zarejestrowanych w systemie REGON w ramach sektora prywatnego i publicznego zgodnie z GUS.
[130] Źródło: BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2012 r.
[131] Źródło: BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2012 r.

	Liczba podmiotów ogółem	Odsetek podmiotów publicznych	Liczba podmiotów na 100 mieszkańców	Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 100 mieszkańców	Podmioty według liczby pracujących				
					0 - 9	10 - 49	50 - 249	250 - 999	1000 i więcej
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
SOM, w tym	102 976	2,70%	15,0	-	99231	3051	611	69	16
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	8 271	3,59%	11,9	13,9	7956	252	60	3	0
Kobylanka (gmina wiejska)	682	1,61%	13,9	17,4	665	15	1	0	1
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	1015	0,89%	8,1	10,0	984	26	3	1	1
Gmina Miasto Szczecin	67 292	2,71%	16,5	18,3	64808	2 035	386	52	11
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	4 436	3,31%	12,5	15,0	4251	142	38	4	1
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	431	2,80%	8,8	10,7	413	16	1	1	0
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	3 773	1,99%	11,7	14,2	3635	105	30	2	1
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	440	1,82%	11,4	13,8	425	10	5	0	0
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	3 576	0,56%	18,5	23,6	3476	87	11	2	0
Kołbaskowo (gmina wiejska)	1 713	0,93%	14,8	17,5	1659	47	7	0	0
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	175	4,0%	10,3	7,9	170	5	0	0	0
Police (gmina miejsko-wiejska)	4 595	4,9%	10,9	8,6	4410	152	31	1	1
Gmina Miasto Świnoujście	6 657	2,0%	16,0	12,5	6452	167	35	3	0

Tab. 24 Podmioty gospodarki narodowej w SOM wpisane do rejestru REGON.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2013 roku.

Jeżeli chodzi o wielkość podmiotu pod względem liczby pracujących w nim osób, to zdecydowanie dominującą grupę stanowią podmioty zatrudniające do 9 osób (96,36% podmiotów działających na terenie SOM), następnie podmioty zatrudniające od 10 do 49 osób (2,96%) oraz zatrudniające od 50 do 249 pracowników (0,59%). Firm zatrudniających powyżej 249 pracowników było tylko 85, przy czym aż 63 w samym Szczecinie. Na terenie 3 gmin SOM takie firmy w ogóle nie działają (Stare Czarnowo, Kołbaskowo i Nowe Warpno). W tej grupie przedsiębiorstw zaledwie 16 to przedsiębiorstwa zatrudniające 1 000 i więcej osób, w tym 11 podmiotów w samym Szczecinie, po jednym w Kobylance (Netto Sp. z o.o.), Stargardzie (gmina wiejska) – (Agrofirma Witkowo), Goleniowie (Swedwood Poland Sp. z o.o.), Gryfinie (PGE Zespół Elektrowni Dolna Odra S.A.) oraz w Policach (Grupa Azoty Zakłady Chemiczne "Police" SA.).

Na koniec 2012 roku, w obszarze rolnictwa (sekcja A) działało zaledwie 1 160 podmiotów, czyli 1,1% wszystkich podmiotów na terenie SOM. W obszarze przemysłu i budownictwa (sekcje

B, C, D, E) działało 21 766 podmiotów, czyli 21,5%, zaś w obszarze usług (sekcje F, G, H, I, J, K, L, M, N, P, Q, R, S i T, U)[132] aż 78 230 firmy, czyli 77,2% wszystkich podmiotów. W ramach całego SOM najwięcej firm w sektorze rolnictwa działało w Szczecinie (412), Goleniowie (137) i Stepnicy (122). W tej ostatniej gminie stanowią one aż 12,5% wszystkich działających na jej terenie firm. Dużym udziałem podmiotów działających w obszarze rolnictwa charakteryzują się także gminy: Stargard (gmina wiejska), Nowe Warpno, Kobylanka i Stare Czarnowo, czyli tereny gdzie przeważają gospodarstwa rolnicze.

Najwięcej firm działających w przemyśle i budownictwie (w tym także związanych wydobywaniem) zlokalizowanych jest oczywiście w Szczecinie (62,4% podmiotów działających na terenie SOM), podobnie jak firm usługowych (66,5%). Z kolei, jeśli chodzi o największy udział firm sektora przemysłowego i budowlanego w stosunku do ogólnej liczby podmiotów w ramach poszczególnych gmin, to należy wskazać: Stargard (gmina wiejska) (35,2%), Nowe Warpno (33,1%), Police (29,8%), Stare Czarnowo (28,7%), Stepnicę (28,5% oraz Gryfino (28,1%). W Szczecinie działało tylko 20,5% firm w tym obszarze.

Udział firm działających w obszarze usług był wysoki we wszystkich gminach SOM, ale najwyższy w: Świnoujściu (82,5%), Dobrej (Szczecińskiej) (80,2%), nieco niższy w Szczecinie (78,7%) i Kołbaskowie (78,7%), a także Stargardzie (76,3%) i Goleniowie (72,8%).

Szczegółowa analiza działalności gospodarczej podmiotów zarejestrowanych w systemie REGON, w dziedzinach wyróżnionych w klasyfikacji PKD z 2007 roku wskazuje na to, iż na całym obszarze SOM największa grupa firm zajmuje się handlem[133] (23 977 firm, czyli aż 23,6% ogółu firm), następnie firmy zajmujące się budownictwem[134] (12 766 firmy, czyli 12,6%), działalnością profesjonalną, naukową i techniczną[135] (9 842 firm, czyli 9,7%), przetwórstwem przemysłowym[136] (8 426 firm, czyli 8,3%), transportem i gospodarką magazynową[137] (7 692 firmy, czyli 7,6%). Rolnictwem, leśnictwem, łowiectwem i rybactwem[138] zajmuje się zaledwie 1 160 firm, czyli 1,1%, to jest mniej niż kulturą, rozrywką i rekreacją[139] (1 535 firm, czyli 1,5% ogółu). Stosunkowo duża liczba podmiotów zajmuje się opieką zdrowotną i pomocą publiczną[140] (6 398 firm, czyli 6,3% ogółu) oraz edukacją[141] (3 116 podmiotów, czyli 3,1% ogółu).

Analizując poszczególne obszary wyraźnie widać, że największą grupę w zdecydowanej większości gmin stanowiły podmioty zajmujące się handlem (sekcja G), ich udział pozostawał na podobnym poziomie 20-26% (największy był w Świnoujściu i Kobylance). Wyjątek stanowią dwie gminy, w których największy udział z kolei mają firmy działające w sektorze budownictwa (sekcja F): Nowe Warpno (36 firm, 20,6%) oraz Stargard (gmina wiejska) (240, 25,1%). Duży udział tego typu firm występuje również w Stepnicy (78, 18,7%) i Gryfinie (682, 18,3%). Na całym obszarze

[132] Nie ujęto w usługach podmiotów Sekcji O Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne: 230 podmiotów (0,2% wszystkich firm).
[133] PKD 2007: Sekcja G - Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle.
[134] PKD 2007: Sekcja F – Budownictwo.
[135] PKD 2007: Sekcja M - Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna.
[136] PKD 2007: Sekcja C - Przetwórstwo przemysłowe.
[137] PKD 2007: Sekcja H - Transport i gospodarka magazynowa.
[138] PKD 2007: Sekcja A - Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo.
[139] PKD 2007: Sekcja R - Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją.
[140] PKD 2007: Sekcja Q - Opieka zdrowotna i pomoc społeczna.
[141] PKD 2007: Sekcja P – Edukacja.

SOM udział firm handlowych wynosił 23,6%, natomiast firm z branży budowlanej – 12,6%. Udział firm przemysłowych (sekcja C) w ogólnej liczbie podmiotów działających na terenie SOM wynosił 8,3%, największy był w gminie Police (661 podmiotów stanowiących 14,4% ogółu firm działających w tej gminie), następnie w Kobylance (77 firm, 12,1%), Nowym Warpnie (21, 12,0%) i Starym Czarnowie (49, 11,1%). W Szczecinie działało natomiast 5 280 podmiotów stanowiących 8,0% ogółu firm.

	SOM	Stepnica	Goleniów	Gryfino	Stare Czarnowo	Dobra (Szczecińska)	Kołbaskowo	Nowe Warpno	Police	Stargard Szczeciński	Stargard Szczeciński gmina wiejska	Kobylanka	Szczecin	Świnoujście
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Sekcja A - Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	1,1%	12,5%	2,8%	3,7%	7,4%	1,0%	1,3%	7,4%	2,0%	0,9%	8,6%	5,0%	0,6%	0,9%
Sekcja B - Górnictwo i wydobywanie	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
Sekcja C - Przetwórstwo przemysłowe	8,3%	9,4%	9,3%	9,5%	11,1%	8,2%	8,9%	12,0%	14,4%	7,6%	9,9%	12,1%	8,0%	5,8%
Sekcja D - Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię (...)	0,3%	0,0%	0,2%	0,2%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,2%	0,1%	0,0%	0,3%	0,1%
Sekcja E - Dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami (...)	0,2%	0,5%	0,5%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,6%	0,5%	0,2%	0,1%	0,2%	0,2%	0,3%
Sekcja F - Budownictwo	12,6%	18,7%	14,0%	18,3%	17,4%	10,1%	10,6%	20,6%	14,8%	14,5%	25,1%	14,7%	11,9%	10,1%
Sekcja G - Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle	23,6%	20,1%	22,8%	23,3%	23,5%	23,9%	25,9%	16,0%	23,1%	23,6%	23,3%	25,2%	23,5%	26,1%
Sekcja H - Transport i gospodarka magazynowa	7,6%	7,2%	8,9%	7,7%	13,5%	4,8%	6,5%	6,9%	7,8%	7,4%	6,8%	4,9%	7,5%	8,9%
Sekcja I - Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi	3,3%	4,6%	3,3%	3,3%	1,4%	2,5%	3,4%	9,1%	2,6%	2,7%	1,7%	3,6%	2,9%	8,6%
Sekcja J - Informacja i komunikacja	2,6%	1,2%	1,6%	1,3%	0,7%	3,5%	3,8%	0,6%	1,7%	2,0%	0,8%	1,3%	3,0%	1,4%
Sekcja K - Działalność finansowa i ubezpieczeniowa	3,3%	1,2%	3,3%	2,6%	1,6%	4,6%	4,4%	1,1%	2,8%	3,6%	2,2%	2,1%	3,3%	2,4%
Sekcja L - Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości	6,9%	1,4%	5,7%	3,3%	2,3%	3,1%	2,9%	1,7%	6,1%	9,9%	1,8%	1,7%	7,2%	8,5%
Sekcja M - Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	9,7%	2,9%	7,5%	6,1%	3,8%	14,2%	10,5%	2,9%	6,4%	7,4%	3,2%	7,3%	10,9%	6,1%
Sekcja N - Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca	3,6%	3,4%	3,0%	3,5%	2,7%	3,1%	3,4%	2,3%	2,6%	2,8%	1,7%	2,4%	3,6%	5,5%
Sekcja O - Administracja publ. i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne	0,2%	0,7%	0,4%	0,5%	1,4%	0,1%	0,2%	2,3%	0,3%	0,3%	0,7%	1,3%	0,2%	0,3%
Sekcja P - Edukacja	3,1%	2,4%	3,3%	2,9%	0,9%	2,6%	3,4%	2,9%	2,7%	4,0%	2,0%	2,8%	3,1%	2,6%
Sekcja Q - Opieka zdrowotna i pomoc społeczna	6,3%	6,5%	6,1%	5,2%	1,8%	12,0%	8,6%	4,6%	4,8%	5,9%	4,4%	7,6%	6,4%	4,6%
Sekcja R - Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	1,5%	2,2%	1,4%	1,7%	4,7%	1,2%	1,9%	2,9%	1,5%	1,1%	1,4%	2,1%	1,5%	1,8%
Sekcja S i T - Pozostała działalność usługowa (...)	5,7%	5,3%	5,8%	6,8%	5,6%	4,7%	4,0%	6,3%	5,8%	5,8%	6,3%	5,8%	5,6%	6,2%
Legenda:														
Gminy o proporcjonalnym udziale firm danej sekcji większym od udziału na terenie SOM, w tym:														

Grupa 4 gmin o największym proporcjonalnym udziale firm danej sekcji w ogólnej liczbie firm na terenie gminy, w tym:														
Grupa 2 gmin o największym proporcjonalnym udziale firm danej sekcji w ogólnej liczbie firm na terenie gminy														

Tab. 25 Podmioty gospodarki narodowej w SOM wpisane do rejestru REGON według sekcji PKD 2007 – udział poszczególnych sekcji w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych działających na terenie gminy.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2012 roku.

W obszarze transportu i gospodarki magazynowej (sekcja H) największym udziałem firm w stosunku do ogółu podmiotów działających na terenie gminy charakteryzują się: Stare Czarnowo (60 firm, 13,5%) oraz Szczecin (593 firmy, 8,9%) i Goleniów (388 firm, 8,9%).

W obszarze opieki zdrowotnej oraz opieki społecznej (sekcja Q) na terenie SOM działało 6 398 firm, stanowiących 6,3% ogółu podmiotów, najwięcej w Szczecinie (4 247 podmiotów, stanowiących 6,4% ogółu firm w mieście), natomiast największy udział miały takie podmioty w gminach: Dobra (Szczecińska) (408 podmiotów, 12,0% ogółu) oraz Kołbaskowo (140 podmiotów, 8,6%), zdecydowanie najmniejszy, bo zaledwie 1,8% (8 podmiotów) – w Starym Czarnowie.

Proporcjonalnie niższym udziałem od wyznaczonego dla całego SOM charakteryzowało się aż 8 gmin, co może wiązać się z faktem korzystania przez mieszkańców z opieki medycznej (w szczególności specjalistycznej), zlokalizowanej w ośrodkach miejskich, w tym przede wszystkim w Szczecinie.

W obszarze edukacji (sekcja P) działało na terenie SOM 3 116 podmiotów (3,1% ogółu firm), z czego najwięcej, bo aż 2 040 w Szczecinie (3,1% podmiotów działających w mieście). Z kolei porównując poszczególne gminy, największy udział podmioty zajmujące się edukacją miały w mieście Stargard (332, podmioty, 4,0%), natomiast najmniejszy i znacznie odbiegający od pozostałych gmin (podobnie jak w przypadku omawianej wyżej opieki zdrowotnej i społecznej) – w Starym Czarnowie (4 podmioty, 0,9%).

Szczegółowe dane na temat udziału poszczególnych sekcji w ramach poszczególnych gmin, oraz próbę wykazania specyfiki lokalnej gospodarki prezentuje tabela 25.

Wnioski:

Zgodnie z zapisami RPO WZ 2014-2020 „*Ilościowy rozwój przedsiębiorczości w województwie nie idzie w parze z rozwojem jakościowym, prowadzącym do wzrostu innowacyjności i konkurencyjności regionu. W 2012 roku innowacje, procesowe jak i produktowe, wprowadziło w regionie 11,67% przedsiębiorstw z sektora usług i 18,15% przedsiębiorstw przemysłowych. Współpracę w zakresie działalności innowacyjnej podjęło 4,9% podmiotów w sektorze przemysłowym i 1,6% w sektorze usług. Większość MŚP w regionie nie jest w stanie realizować inwestycji (prowadzących np. do istotnego wzrostu zatrudnienia, do wykreowania nowego produktu lub zmiany profilu działalności) zarówno w oparciu o środki własne, jak i środki zewnętrzne*”[142].
Przy ilościowym poziomie przedsiębiorczości bardzo duża ilość mikroprzedsiębiorców powoduje rozdrobnienie kapitału, co nie sprzyja dużym wyzwaniom inwestycyjnym i innowacyjnym.

[142] Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020, str. 12.

Zważywszy na powyższe oraz stosunkowo niewielki udział sektora MŚP (3662 podmiotów), zatrudniającego od 10 do 249 osób w strukturze wszystkich podmiotów gospodarczych wpisanych do rejestru REGON na obszarze SOM (102 976) wydaje się, iż naturalnym kierunkiem dla rozwoju przedsiębiorczości i wzrostu zatrudnienia będzie wsparcie działań, zwiększających inwestycje właśnie w tym sektorze, przy uwzględnieniu bezpośrednio środków Strategii ZIT SOM ujętych w PI 3c oraz pośrednio w PI 3a RPO WZ.
Analizując potencjał sektora MŚP w SOM, obecne uwarunkowania demograficzne, edukacyjne (szkolnictwo zawodowe) oraz transportowe należy założyć, iż głównym miejscem inwestowania przedsiębiorców winny być przede wszystkim uzbrojone strefy inwestycyjne dotychczas funkcjonujące w SOM (Szczecin, Stargard, Świnoujście, Goleniów, Gryfino, Police), a preferowanymi kierunkami wsparcia specjalizacje regionalne, w tym przede wszystkim przemysł: chemiczny, metalowy i maszynowy, stoczniowy i logistyka, drzewny oraz produkcja żywności oraz usługi TIK.
Ważnym aspektem determinującym ocenę jakościową udzielonej pomocy winno też być powstanie więzi kooperacyjnych pomiędzy wspieranym sektorem MŚP, a pozostałymi firmami (także dużymi), już funkcjonującymi w SOM, szczególnie na wytyczonych terenach inwestycyjnych.

5.3.3 Atrakcyjność inwestycyjna

Szacuje się, że w Szczecinie i w sąsiadujących z nim gminach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wytwarzane jest ponad 50% PKB województwa zachodniopomorskiego[143]. Szczególnie widoczny, poza rozwojem usług i turystyki, jest występujący w ostatnich latach rozwój produkcji przemysłowej w gminach sąsiadujących ze Szczecinem, gdzie powstały i nadal powstają parki przemysłowe (Goleniów, Stargard, Gryfino) oraz strefy inwestycyjne (Police, Świnoujście).

Z punktu widzenia uwarunkowań przestrzennych (ujście Odry i bliskość wybrzeża Bałtyku) Szczeciński Obszar Metropolitalny jest predysponowany do prowadzenia wszelkiej działalności gospodarczej związanej z bliskością i wykorzystaniem morza. Istnieje tu zarówno historycznie ukształtowana infrastruktura przemysłowa, jak i rezerwy terenu umożliwiające jej dalszy rozwój. Położenie geograficzne SOM stanowi o potencjale i możliwościach rozwoju: transportu morskiego i związanej z nim działalności gospodarczej, przemysłów budowy i remontu statków (Szczecin, Świnoujście), innych przemysłów, związanych z dostawami lub odbiorem produktów drogą morską i wykorzystaniem zasobów wód, np. chemicznego (w Policach i Szczecinie), energetyki (w Gryfinie i Szczecinie), transportu, magazynowania i przesyłu paliw płynnych i gazowych, turystyki (zwłaszcza wodnej). Przyszłe kierunki rozwoju gospodarki SOM uwzględniające istniejące uwarunkowania oraz zasoby zdefiniowane zostały w postaci specjalizacji regionalnych (biogospodarka, działalność morska i logistyczna, sektor metalowy i maszynowy, usługi oparte na wiedzy oraz turystyka i zdrowie).

O lokalizacji i intensywności działalności gospodarczej w obrębie każdej z gmin SOM decydują charakterystyczne cechy środowiska, uwarunkowania przestrzenne i demograficzne oraz infrastruktura komunikacyjna i gospodarcza. Każda gmina wykazuje swoją specyfikę

[143] Dane szacunkowe (proporcjonalnie do liczby ludności) na podstawie wartości PKB dla powiatów (NUTS3).

dziedzin i firm istniejących na jej terytorium, wynikającą z możliwej do prowadzenia na danym terenie określonej działalności, w tym także warunków, jakie stwarzają przedsiębiorcom poszczególne samorządy. Specyfika ta może stać się podstawą do budowania lokalnych specjalizacji i przewag konkurencyjnych.

Potencjalną atrakcyjność inwestycyjną gmin województwa zachodniopomorskiego ocenioną w raporcie wykonanym na zlecenie PAIiIZ[144] (zarówno w odniesienie do całej gospodarki regionalnej, jak i wybranych sekcji PKD 2007) prezentuje tabela 26. Wszystkie gminy SOM (poza gminą wiejską Stargard) uzyskały ponadprzeciętne oceny atrakcyjności inwestycyjnej odnoszące się do całości gospodarki regionalnej (klasy A, B i C), z czego aż 9 najwyższą klasę A. Większość gmin cechuje uniwersalność walorów lokalizacyjnych, dzięki czemu są atrakcyjne dla ogółu rozpatrywanych rodzajów działalności.

Preferencyjne warunki prowadzenia działalności gospodarczej występują na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego m.in. w trzech Specjalnych Strefach Ekonomicznych takich jak:

- SSE Kostrzyńsko-Słubicka: podstrefy gmina Goleniów, gmina Gryfino, oraz podstrefa Szczecin;
- SSE Euro – Park Mielec: podstrefa Szczecin;
- SEE Pomorska: podstrefa miasto Stargard.

Dzięki dotychczasowym działaniom w zakresie przygotowania terenów rozwojowych istniejąca oferta uzbrojonych terenów inwestycyjnych na obszarze SOM, w szczególności w obrębie specjalnych stref ekonomicznych stanowi istotny potencjał dla budowania ośrodków wzrostu. Jedynie, w ostatniej perspektywie finansowej ze środków RPO WZ 2007-2013 współfinansowano realizację następujących inwestycji:

- Gmina Gryfino, „Uzbrojenie terenów inwestycyjnych w Parku Regionalnym w Gryfinie" – projekt o wartości 48,22 mln złotych;
- Gmina Miasto Stargard Szczeciński, „Budowa infrastruktury drogowej dla terenów przemysłowych w Stargardzie Szczecińskim" – projekt o wartości 28,69 mln złotych;
- Gmina Miasto Stargard Szczeciński „Budowa komunikacji pomiędzy terenami PPNT w Stargardzie Szczecińskim, a krajowym systemem dróg wraz z uzbrojeniem terenów inwestycyjnych w Stargardzie Szczecińskim" – projekt o wartości 12,78 mln złotych;
- Gmina Miasto Szczecin, „Doprowadzenie niezbędnej infrastruktury technicznej do stref inwestycyjnych Trzebusza i Dunikowa" – projekt o wartości 73,72 mln złotych;
- Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej sp. z o.o., „Uzbrojenie terenów inwestycyjnych w Stargardzie Szczecińskim" – projekt o wartości 35,75 mln złotych;
- Gmina Miasto Szczecin, „Doprowadzenie niezbędnej infrastruktury technicznej do terenów inwestycyjnych przy ulicy Stołczyńskiej" – projekt o wartości 9,46 mln złotych;
- Gmina Police, „Przebudowa wiaduktu drogowego w ciągu ulicy Piotra i Pawła w ramach poprawy dostępności terenów inwestycyjnych w Policach" – projekt o wartości 8,66 mln złotych;

[144] Atrakcyjność inwestycyjna regionów 2014, województwo zachodniopomorskie, Instytut Przedsiębiorstwa SGH w Warszawie, str. 23-24.

- Mars Most Brdowski sp. z o.o., „Połączenie mostowo-drogowe w celu skomunikowania terenów inwestycyjnych Gryfia Biznes Park" – projekt o wartości 39,06 mln złotych;
- Szczeciński Park Przemysłowy sp. z o.o., „Podniesienie atrakcyjności Szczecińskiego Parku Przemysłowego" – projekt o wartości 15,83 mln złotych;
- Gmina Goleniów, „Budowa odwodnienia w Goleniowskim Parku Przemysłowym" – projekt o wartości 11,18 mln złotych;
- Gmina Miasto Stargard Szczeciński, „Budowa komunikacji łączącej Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim z siecią drogową miasta i regionu" – projekt o wartości 6,16 mln złotych;
- Gmina Goleniów, „Budowa drogi wspomagającej drogę S-3 na odcinku węzeł „Święta" – wiadukt „Lubczyna" – projekt o wartości 17,01 mln złotych;
- Gmina Police, „Przebudowa ulicy Kuźnickiej w Policach" – projekt o wartości 1,75 mln złotych.

Zgodnie z ofertą dla inwestorów Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych (PAIiIZ) z 2014 roku na obszarze SOM funkcjonują m.in. następujące parki przemysłowe i technologiczne:

1) *Szczeciński Park Przemysłowy utworzony na 50-hektarowym terenie byłej Stoczni Szczecińskiej Nowa, położony jest w północno-wschodniej części Szczecina, około 2 km od centrum miasta. Od strony wschodniej graniczy z rzeką Odrą. Najbliższe sąsiedztwo Parku charakteryzuje się przewagą funkcji produkcyjnej i usługowej. Na infrastrukturę Szczecińskiego Parku Przemysłowego składają się w głównej mierze obiekty charakterystyczne dla branży stoczniowej, w tym doskonale udźwigowione hale, pochylnie, nabrzeża, magazyny, place prefabrykacyjne i składowe. Większość obiektów ma uniwersalne zastosowanie, aktywa parku są bardzo atrakcyjnym majątkiem do prowadzenia produkcji wielkogabarytowych konstrukcji stalowych, nie wyłączając produkcji statków. Preferowane branże na terenie parku to branża offshore i stalowa. Na terenie Szczecińskiego Parku Przemysłowego działa kilkanaście firm branży stalowej i offshore, zapewniających wysoką jakość wykonania, otwartych na współpracę zarówno ze sobą nawzajem, jak i z partnerami zewnętrznymi. Park świadczy usługi obsługi dźwigowej, obróbki blach i profili. Na potrzeby budowy własnych obiektów przez inwestorów przygotowano cztery tereny, o wielkości od 0,6 do 1,3 ha, w pełni uzbrojone, z bezpośrednim dostępem do nabrzeża. Dla najemców obiektów przemysłowych, ale również dla innych zainteresowanych, do dyspozycji pozostaje powierzchnia biurowa o wielkości 2300 m2, z dostępem do w pełni wyposażonej sali konferencyjno-szkoleniowej dla 20 osób.*
2) *Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii zlokalizowany jest w Stargardzie na terenach byłego lotniska wojsk radzieckich. Park jest w fazie wstępnego rozwoju, 50 hektarów objęte jest statusem SSE przez Pomorską Specjalną Strefę Ekonomiczną, możliwe jest rozszerzenie granic SSE. Oferta skierowana jest przede wszystkim do inwestorów będących liderami innowacji w swoich branżach, którzy nie tylko wprowadzają nowoczesne technologie w swoich produktach, ale także innowacje w dziedzinach procesu technologicznego, ochrony środowiska, itp. Tereny po byłym lotnisku wojsk radzieckich posiadają dwie unikalne zalety, które czynią ofertę*

inwestycyjną Stargardu wyjątkową w skali kraju. Pierwszą jest duża ilość gruntów o niewielkiej różnicy poziomów, dzięki temu oferta inwestycyjna Stargardu wychodzi naprzeciw inwestorom planującym lokowanie projektów inwestycyjnych o dużej powierzchni. Drugą zaletę stanowi fakt, że tereny stanowiące ofertę inwestycyjną należą do Gminy Miasto Stargard, pozwala to uniknąć sytuacji, w której powstają komplikacje prawne uniemożliwiające potencjalnym inwestorom zakup gruntu. Dzięki zrealizowanej przez Główną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad inwestycji, mającej na celu wykonanie południowej obwodnicy Stargardu w ciągu drogi krajowej S10 oraz inwestycji drogowej zrealizowanej przez Gminę – Miasto Stargard pod nazwą „Budowa infrastruktury drogowej dla terenów przemysłowych w Stargardzie Szczecińskim" tereny lotniska uzyskały bezpośrednie połączenie z drogą ekspresową S10 oraz z centrum miasta.

3) *Stargardzki Park Przemysłowy położony jest w północno-zachodniej części miasta Stargard w województwie zachodniopomorskim i obejmuje obszar inwestycyjny o powierzchni ponad 150 hektarów. Park jest bezpośrednio skomunikowany z drogą krajową nr 10 poprzez nowo wybudowane rondo „15 Południk", umożliwiające dojazd do jego terenów bez konieczności wjeżdżania do centrum miasta. Park jest położony blisko drogi krajowej A3 Gorzów – Poznań, autostrady E 65 do Świnoujścia oraz autostrady A6 do Berlina. Stargardzki Park Przemysłowy usytuowany jest w sąsiedztwie torów szlakowych PKP, co daje duże możliwości logistyczne. Obecnie na inwestorów oczekuje sześć działek o łącznej powierzchni 17,5 ha.*
4) *Park Regionalny w Gryfinie – na jego obszarze wyznaczonych zostało przeszło 160 ha terenów przemysłowych, z czego ponad 55 ha wchodzi w skład terenów Kostrzyńsko - Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej S.A. Gmina Gryfino zapewnia pełne uzbrojenie w infrastrukturę techniczną niezbędną do funkcjonowania Parku Regionalnego w Gryfinie. Na obszary objęte statusem specjalnej strefy ekonomicznej składają się wolne tereny o łącznej powierzchni ponad 51 ha, natomiast pozostałe obszary parku obejmują łączni powierzchnię ponad 117 ha.*
5) *Strefa inwestycyjna w Policach – uprzednio funkcjonująca, jako Policki Park Przemysłowy obejmuje obszar prawie 150 ha terenów inwestycyjnych. Inwestorzy mogą wybierać spośród terenów o powierzchni od 1,5 do 15 ha. Tereny strefy inwestycyjnej pokryte są w 100% miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego „Zakłady" oraz „Stara fabryka". Niniejszy plan przewiduje na nich obszary przemysłu i usług z nim związanych (PU), w tym także przemysł uciążliwy, składy, magazyny, produkcja, wydzielone są strefy przeznaczone pod energetykę (E) i drogi wewnętrzne (KDW). Na terenach tych jest możliwa lokalizowania siłowni wiatrowych, lecz inwestor zobowiązany jest dokonać uzgodnień środowiskowych umożliwiając umieszczenie takiego zapisu w mpzp. Plan wyklucza jednak umiejscawianie przemysłu spożywczego i przetwórstwa żywności. Plan „Stara fabryka" przewiduje na tych terenach usługi nieuciążliwe, obiekty produkcyjne, składy i magazyny oraz zieleń krajobrazowo-ekologiczna.*
6) *Goleniowski Park Przemysłowy jest w pełni uzbrojonym technicznie terenem o powierzchni 405 ha, przeznaczonym pod obiekty produkcyjne i usługi przemysłowe.*

Na terenie Parku działa Specjalna Strefa Ekonomiczna, będąca podstrefą Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Na obszarze GPP zainwestowały 43 firmy (styczeń 2014 roku), o dużym zróżnicowaniu produkcji i wielkości zatrudnienia. Wśród firm prowadzących tu działalność znajdują się przedsiębiorstwa z Danii, Belgii, Holandii, Niemiec, Włoch, Tajlandii, Korei, USA i Polski. Zajmują się one m.in. przetwórstwem rolnym, produkcją żywności, obróbką skór, konfekcjonowaniem i obróbką kamieni dekoracyjnych, produkcją przędzy dywanowej, produkcją opakowań tekturowych, wyrobów z aluminium, tapet, artykułów higienicznych, przyczep i naczep transportowych, laminowanych kadłubów jachtowych oraz łopat dla siłowni wiatrowych, asfaltu i betonu, materiałów ściernych a także logistyką i transportem.
Goleniowski Park Przemysłowy oferuje w pełni uzbrojone działki przeznaczone pod przemysł i usługi przemysłowe. Działki położone są na płaskim terenie i nie są zabudowane. Brak jest jakichkolwiek ograniczeń związanych z inwestycjami przemysłowymi poza wymaganą oceną oddziaływania na środowisko. Do dyspozycji inwestorów w każdej chwili stoi 46 ha w pełni przygotowanych gruntów. Do wykorzystania znajduje się także 40 ha gruntów posiadających przywileje Specjalnej Strefy Przemysłowej. Na życzenie inwestora Gmina Goleniów jest w stanie w bardzo krótkim czasie przygotować następne grunty.
Uzbrojenie techniczne ulokowane jest w pasie technicznym wzdłuż głównej drogi dojazdowej tak, że w wypadku jakichkolwiek prac nie powoduje to trudności dla funkcjonujących firm. Właścicielem oferowanych działek jest Gmina Goleniów[145].

Na podstawie badania czynników atrakcyjności oraz wielokierunkowej analizy potencjalnych branż i sektorów działalności gospodarczej, na części z ww. terenów inwestycyjnych, JST planują przeprowadzić w nowej perspektywie finansowej 2014-2020 dalsze działania inwestycyjne, mające poprawić warunki funkcjonowania oraz rozwoju działalności sektora MŚP, w tym w pierwszej kolejności:

- stworzenie infrastruktury przedsiębiorczości, w tym zaplecza badawczo-rozwojowego dla wspierania nowych oraz rozwijających się firm i kształcenia kadr na potrzeby przemysłu;
- rewitalizacja terenów powojskowych, która zostanie wykorzystana do prowadzenia działalności usługowej, produkcyjnej, wraz zapleczem logistycznym i przeładunkowym;
- uporządkowanie i przygotowanie infrastruktury technicznej pozwalającej na funkcjonowanie i rozwój przedsiębiorstw sektora MSP;
- kompleksowe uzbrojenie w sieć wodociągową, kanalizacyjną, deszczową, sanitarną oraz w sieć elektroenergetyczną oświetleniową;
- budowa lub modernizacja systemu komunikacji wewnętrznej (z uwzględnieniem ograniczeń programowych);
- poprawa dostępności transportowej zwiększająca atrakcyjność wolnych terenów inwestycyjnych.

[145] http://www.paiz.gov.pl/strefa_inwestora/parki_przemyslowe_i_technologiczne

Konieczne jest zarówno kontynuowanie prac poprawiających dostępność istniejących terenów i obszarów inwestycyjnych, ale również zwiększenie wspólnych wysiłków JST na rzecz przyciągnięcia podmiotów gospodarczych. Dobór projektów, będzie poprzedzony analizą potencjału inwestycyjnego terenów, pod kątem kluczowych czynników wpływających na realizację planów rozwojowych zainteresowanych inwestorów, takich jak: dostępność transportowa, położenie, chłonność rynku, rynek pracy, infrastruktura gospodarcza, stan środowiska i jakość życia.

Bieżącą ocenę atrakcyjności inwestycyjnej poszczególnych gmin SOM prezentuje poniższe zestawienie:

	Ocena atrakcyjności inwestycyjnej OGÓŁEM	Atrakcyjność dla przemysłu - SEKCJA C	Atrakcyjność dla handlu – SEKCJA G	Hotele i restauracje – SEKCJA I	Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna – SEKCJA M
1	2	3	4	5	6
SOM, w tym:					
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	A	A	A	B	A
Kobylanka (gmina wiejska)	B	B	C	A	B
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	D	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Gmina Miasto Szczecin	A	A	A	A	A
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	B	B	B	C	A
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	A	A	B	B	B
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	A	A	B	C	A
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	C	C	C	C	C
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	A	A	A	A	A
Kołbaskowo (gmina wiejska)	A	A	B	A	A
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	A	A	A	A	C
Police (gmina miejsko-wiejska)	A	A	A	A	A
Gmina Miasto Świnoujście	A	A	A	A	A

Tab. 26 Potencjalna atrakcyjność inwestycyjna gmin SOM.
Źródło: Atrakcyjność inwestycyjna regionów 2014, województwo zachodniopomorskie. Raport wykonany na zlecenie PAIiIZ przez Instytut Przedsiębiorstwa SGH w Warszawie.

Wnioski:

Badania stopnia atrakcyjności inwestycyjnej poszczególnych gmin wchodzących w skład SOM pokazują, iż większość z nich cechuje uniwersalność walorów lokalizacyjnych i wysoka atrakcyjność dla potencjalnych inwestorów.

W ramach realizacji Strategii ZIT SOM niezbędnym jest wspieranie działań samorządów lokalnych na rzecz tworzenia lepszych warunków dla rozwoju przedsiębiorczości (przede wszystkim z sektora MŚP) poprzez m.in. poprawę warunków dla prowadzenia i rozwoju działalności firm na istniejących już terenach (strefach) inwestycyjnych, a także przystosowanie obszarów zdegradowanych do realizacji nowych przedsięwzięć komercyjnych.

Naturalnym narzędziem wdrażania tego typu działań są środki ZIT ujęte w PI 3a RPO WZ.

5.3.4 Specjalizacje regionalne[146]

Na podstawie analizy potencjałów gospodarczych w odniesieniu do naturalnych zasobów regionu wyodrębniono pięć specjalizacji województwa zachodniopomorskiego w oparciu, o które region chce budować swoją przewagę konkurencyjną. Należą do nich: biogospodarka, działalność morska i logistyczna, sektor metalowy i maszynowy, usługi oparte na wiedzy oraz turystyka i zdrowie. Wyznaczenie regionalnych specjalizacji to pierwszy krok do wskazania specjalizacji inteligentnych, czyli takich, których rozwój następuje dzięki współpracy sektora naukowo-badawczego z biznesem.

Dodatkowo na podstawie badań dot. dynamiki lokalizacji klastrów w SOM pod kątem atrakcyjności inwestycyjnej tego obszaru, przeprowadzonych przez Sieć Europejskich Regionów i Obszarów Metropolitalnych METREX w 2012 roku wyodrębniono potencjalne specjalizacje dla SOM. W pierwszej kolejności wskazano na intensywnie rozwijający się sektor ICT. Rozwijające się klastry: spożywczy, zielona energia, chemiczny i morski posiadają również znaczny potencjał rozwojowy.

Biogospodarka

Biogospodarka w ujęciu tradycyjnym obejmuje sektor rolny, produkcję żywności, rybactwo i akwakulturę oraz leśnictwo i przemysł drzewny. Z uwagi na takie czynniki jak: udział powierzchni użytków rolnych i intensywnej działalności rolniczej, wykorzystanie potencjału naturalnego zasobów związanych z wysoką lesistością i dostępem do wody oraz strukturę branżową lokalnej gospodarki, obszary szczególnie predestynowane do rozwijania tej specjalizacji to: Stargard (gmina wiejska), Stare Czarnowo, Nowe Warpno, Stepnica, Goleniów, Kobylanka, Gryfino i Kołbaskowo. Zasoby te, przy wykorzystaniu potencjału naukowo-badawczego wyższych uczelni SOM pozwalają traktować biogospodarkę, jako istotny element rozwoju gospodarczego SOM.

Działalność morska i logistyczna

Szczecin, Świnoujście i Police to znaczące ośrodki gospodarki morskiej w Polsce. Funkcje te wzmacnia decyzja KE włączająca porty w Szczecinie i Świnoujściu do sieci bazowej TEN-T, a port w Policach do sieci kompleksowej TEN-T.[147] Ulokowane w Szczecinie siedziby dwóch dużych przedsiębiorstw żeglugowych (Polska Żegluga Morska, Euroafrica Shipping Lines), a także licznych firm powiązanych z gospodarką morską (m.in. Stocznia Remontowa Gryfia, Stocznia Pomerania Sp. z o.o) to istotne elementy potencjału gospodarki morskiej w obszarze SOM. Ważne znaczenie mają również bogate tradycje oraz wysoka marka Akademii Morskiej w Szczecinie, dostarczającej wysoko wykwalifikowane kadry oraz prowadzącej zaawansowaną działalność badawczo-rozwojową w obszarze gospodarki morskiej. Oprócz trzech wymienionych dominujących w SOM portów wzdłuż Doliny Dolnej Odry i Zalewu Szczecińskiego (na wodach morskich) zlokalizowane są również porty w: Trzebieży, Nowym Warpnie i Stepnicy.

---

[146] Opracowano m.in. na podstawie Diagnozy wpływu usług publicznych na tworzenie warunków do trwałego i zrównoważonego rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Raport z badań diagnostycznych, styczeń 2014, str. 62-65.

[147] *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Radu EU nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.*

W portach leżących w SOM w 2013 roku odprawiono łącznie ponad 911 tys. pasażerów, w tym w Świnoujściu 888 tys., a w Szczecinie blisko 23 tys. pasażerów. Porty w Policach, Nowym Warpnie i Stepnicy, ze względu na niewielki udział odprawionych ludzi, nie zostały ujęte w zestawieniu (szczegóły prezentuje tabela 6). Pod względem wielkości ruchu pasażerskiego port w Świnoujściu zajmuje pierwsze miejsce w Polsce.

W 2012 roku przeładunki w porcie w Świnoujściu wyniosły 12 018,6 tys. ton, w Szczecinie –7 858,5 tys. ton., a w Policach – 1 464,6 tys. ton.[148] Porty te koncentrują ok. 96% przeładunków na terenie województwa zachodniopomorskiego i ok. 34% przeładunków krajowych.

Według stanu na koniec 2012 roku w województwie zachodniopomorskim zarejestrowanych było 1086 podmiotów, które zajmowały się produkcją, naprawą statków i łodzi oraz pozostałą działalnością stoczniową, zatrudniając przy tym 6 921 osób. Większość podmiotów zarejestrowanych było w Szczecinie (654 podmiotów o liczbie pracujących 3 985), w powiecie policki (odpowiednio – 106, 1041) oraz w Świnoujściu (odpowiednio – 95, 668).

O zmniejszającej się roli przemysłu stoczniowego w regionie może świadczyć fakt, że w województwie zachodniopomorskim w 2012 r oku wyremontowano 242 jednostki, tj. o 6,9% mniej niż w 2011 r., natomiast portfel zamówień na remonty szacuje się na 133 jednostki, tj. o 40,0% mniej niż w 2011 roku. Z uwagi na położenie oraz skumulowany potencjał gospodarczy do rozwoju tej specjalizacji za gminy szczególne predestynowane do rozwoju branż z zakresu gospodarki morskiej i logistyki należy uznać: Szczecin, Świnoujście, Police, Stepnicę i Nowe Warpno.

Sektor metalowy i maszynowy

Wśród regionalnych specjalizacji wyróżniony został sektor metalowy i maszynowy. Głównymi ośrodkami przemysłowymi w SOM są powiaty: miasto Szczecin, goleniowski i policki, gdzie produkcja przemysłowa[149] jest największa (odpowiednio 34,5%, 28,2%, i 23,3%) względem produkcji przemysłowej powiatów, których gminy leżą na terenie SOM.[150] Największą część produkcji przemysłowej stanowi przetwórstwo przemysłowe (ponad 90%). Na terenie SOM działają parki przemysłowe i naukowo-technologiczne oraz strefy inwestycyjne, w których skoncentrowana jest produkcja przemysłowa regionu.

W regionie, co roku przybywa firm z sektora metalowego i maszynowego, a także zwiększa się oferta parków przemysłowych. SOM, dysponujący dużym potencjałem intelektualnym oraz zapleczem naukowo-badawczym w postaci wyższych uczelni zlokalizowanych w Szczecinie, ma szansę stać się obszarem rozwoju nowoczesnego sektora metalowego i maszynowego, a gminami szczególnie predestynowanymi do lokowania branż z tego sektora są: Goleniów, Police, Stargard (miasto), Gryfino i Szczecin.

Usługi oparte na wiedzy

Dynamicznie rozwijająca się branża ICT, jak również instytucje otoczenia biznesu oraz przemysły kreatywne, czyli szeroko rozumiane usługi oparte na wiedzy to duża szansa na nowe

[148] Źródło: Gospodarka morska w Polsce w 2013 r. Raport sygnalny GUS.
[149] Prezentowane dane, według stanu na 31.12.2012 roku, dotyczą produkcji sprzedanej przemysłu w podmiotach prowadzących działalność gospodarczą zaliczaną zgodnie z klasyfikacją PKD2007 do sekcji B, C, D, E. Źródło: BDL GUS.
[150] Dane BDL GUS dotyczące produkcji przemysłowej dostępne na poziomie NTS 4.

miejsca pracy, w szczególności dla młodych ludzi wchodzących na rynek pracy. Potencjał branży informatycznej to około 8,5 tys. pracowników, prawie 4 tys. firm IT, 1,7 tys. absolwentów ze specjalizacją IT rocznie i około 300 pracowników naukowych na szczecińskich uczelniach. Z roku na rok wzrasta liczba firm IT działających w województwie. Na terenie SOM funkcjonują instytucje wspierające rozwój firm sektora IT, są to np. Stowarzyszenie Klaster ICT Pomorze Zachodnie, liczne inkubatory przedsiębiorczości, czy Technopark Pomerania, zapewniające szerokie i różnorodne wsparcie w postaci: doradztwa, specjalistycznych szkoleń oraz w budowaniu powiązań i współpracy pomiędzy firmami. Sam Szczecin staje się coraz bardziej popularnym miejscem dla lokowania centrów BPO i SSC, na co wpływ mają takie czynniki jak: rynek pracy, centra akademickie, niskie koszty pracy, znajomość języków obcych, czy dostępność transportowa.

Wszystko to sprawia, że wskazana specjalizacja ma szansę zarówno na pobudzenie kreatywnych mieszkańców regionu do rozwoju biznesów w różnych sektorach branży informatycznej, a także na przyciągnięcie kapitału z zewnątrz.

Turystyka

Do Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego przybywa rocznie ok. 691 tys. turystów, z których ponad jedna trzecia to turyści zagraniczni. Głównym ośrodkiem turystycznym, nie tylko w SOM, ale i w całym województwie jest Szczecin. Przyjmuje on rocznie 382 tys. turystów (55,2% odwiedzających SOM), pobyty w mieście mają charakter krótkotrwały – średnia długość pobytu wynosi tu 2 dni.

W Szczecinie zlokalizowana jest duża część obiektów noclegowych – turyści mają do dyspozycji 7 000 miejsc noclegowych, a w bazie noclegowej Szczecina przeważają obiekty o średnim standardzie. Największą bazę noclegową mają do dyspozycji turyści w Świnoujściu (10 132 miejsca noclegowe), gdzie miasto odwiedza 210 486 turystów (30,4% odwiedzających SOM), z czego ponad 44% to turyści zagraniczni[151]. Pobyty w Świnoujściu maja charakter wypoczynkowy – średnia długość pobytu wynosi aż 7 dni, co jest uwarunkowane zarówno atrakcyjnym położeniem nad Bałtykiem i związanymi z tym walorami wypoczynkowymi oraz uzdrowiskowymi. Ośrodkami turystycznymi w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym są także m.in.: Trzebież (gmina Police), Nowe Warpno i Stepnica (ośrodki obsługi ruchu turystyki wodnej); nad jeziorem Miedwie w gminie Kobylanka (Zieleniewo, Morzyczyn) oraz w mniejszym stopniu: Gryfino, Goleniów i Stargard. W gminie Stare Czarnowo istnieje kilka ośrodków rekreacyjnych nad jeziorami Glinna i Binowskim.

Oferta turystyczna SOM obejmuje turystykę aktywną (m.in. żeglarstwo i sporty wodne), turystykę pobytową nad Zalewem Szczecińskim i jeziorami (w tym agroturystykę), szeroko rozumianą turystykę krajoznawczą (w tym turystykę kulturową opartą na dziedzictwie kulturowym, szlaki tematyczne i edukacyjne) oraz turystykę uzdrowiskową.

Szczecin i miejscowości położone nad Zalewem Szczecińskim mają w szczególności dobre perspektywy rozwoju turystyki wodnej, na czele z żeglarstwem, tym bardziej, że zlokalizowany na ich obszarze Zachodniopomorski Szlak Żeglarski (obejmujący sieć portów i przystani

[151] Dane statystyczne na podstawie BDL GUS według stanu na 31.12.2013 roku.

jachtowych) leży na głównej drodze wodnej prowadzącej z Berlina poprzez Bałtyk do Skandynawii.

Jednakże mimo już podjętych inwestycji, istniejąca infrastruktura turystyczna SOM wciąż ogranicza wykorzystanie szans związanych z dostępem do licznych na tym obszarze akwenów.

	Obiekty noclegowe	Miejsca noclegowe	Liczba korzystających z noclegów		Długość pobytu turysty	Liczba turystów na 100 mieszkańców
			Ogółem	w tym odsetek turystów zagranicznych		
1	2	3	4	5	6	7
SOM, w tym	197	19601	691546	10,03%	3,4	100,63
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	6	365	19635	18,53%	2,7	28,32
Kobylanka (gmina wiejska)	7	487	10 139	3,96%	2,2	206,71
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	1	50	2 756	0,15%	2,0	21,91
Gmina Miasto Szczecin	49	7 000	382 784	35,44%	2,0	93,78
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	4	139	5 298	8,83%	5,6	14,91
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	2	32	562	27,22%	9,4	11,57
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	5	255	15 256	2,56%	1,9	47,46
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	1	114	107	0,93%	2,9	2,76
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	2	157	7 355	21,79%	1,8	38,11
Kołbaskowo (gmina wiejska)	3	129	11 576	17,40%	1,4	99,80
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	2	255	2 837	5,29%	2,7	169,68
Police (gmina miejsko-wiejska)	4	486	22 755	1,37%	1,1	54,29
Gmina Miasto Świnoujście	111	10 132	210 486	44,68%	7,0	508,78

Tab. 27 Turystyka na terenie SOM.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2013 roku.

Okres zmian gospodarczych i przeobrażeń z regionu przemysłowego w usługowy wzmocnił postrzeganie turystyki, jako sektora rozwojowego. Naturalne bogactwo środowiska przyrodniczego, bliskość Niemiec i Skandynawii, stopniowa rozbudowa istniejącej infrastruktury, wykreowanie rozpoznawalnych produktów turystycznych stwarzają podstawy do dynamicznego rozwoju turystyki w całym SOM. Turystyka, jako specjalizacja regionalna to oprócz tradycyjnego wykorzystania zasobów przyrodniczych i dorobku kulturowego, rozwój takich dziedzin jak: turystyka biznesowa (np. podróże służbowe, kongresowa), czy zdrowotna (np. uzdrowiskowa, medyczna). Konieczne jest wykreowanie nowych innowacyjnych produktów turystycznych, zarówno w tradycyjnie pojętej turystyce, jak i w innych jej obszarach. O atrakcyjności turystycznej SOM decyduje wiele czynników, jednak nawet najbardziej konkurencyjne pod tym względem miejsce nie będzie odwiedzane, jeżeli nie posiada odpowiedniego zaplecza turystycznego

w postaci rozwiniętej infrastruktury dostosowanej (pod względem formy, lokalizacji i standardu) do określonej struktury turystów. Inne są bowiem oczekiwania uczestników turystyki biznesowej, wypoczynkowej i krajoznawczej.

Wnioski:
Biorąc pod uwagę zapisy dokumentów strategicznych i wytycznych dotyczących finansowania działań inwestycyjnych w nowej perspektywie finansowej UE ze środków EFSI, należy czynnie promować i wspierać wszelkiego typu przedsięwzięcia budujące przewagę konkurencyjną SOM i regionu zachodniopomorskiego w oparciu o regionalne specjalizacje takie jak: biogospodarka, działalność morska i logistyczna, sektor metalowy i maszynowy, usługi oparte na wiedzy oraz turystyka i zdrowie.
Szczególne wsparcie w ramach Strategii ZIT SOM i realizacji celów PI 3c RPO WZ „Wspieranie tworzenia i poszerzania zaawansowanych zdolności w zakresie rozwoju produktów i usług" powinno być skierowane dla przedsiębiorstw, aktywnie działających w ww. obszarach specjalizacji (za szczególnym uwzględnieniem przemysłu: chemicznego, metalowego oraz maszynowego, stoczniowego i logistyki, drzewnego oraz produkcji żywności, a także z zakresu usług TIK), chcących rozwijać się i lokować swoje przedsięwzięcia w wyznaczonych strefach inwestycyjnych SOM.

5.4 Analiza SWOT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

W oparciu o część diagnostyczną Strategii ZIT SOM oraz wyniki badań przeprowadzonych na potrzeby powstania *„Strategii Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego sposobem na skuteczne podnoszenie jakości usług publicznych*" przygotowano analizę SWOT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, uwzględniającą silne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia rozwojowe w trzech podstawowych sferach: przestrzennej, gospodarczej oraz społecznej.
Powstała analiza stanowi podstawę do opracowania części projekcyjnej dokumentu i ma za zadanie dostarczyć argumentacji i uzasadnień do podejmowania rozstrzygnięć strategicznych, w tym priorytetyzacji i wyboru zaplanowanych działań.

Analiza SWOT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – sfera PRZESTRZENNA			
	SILNE STRONY		**SŁABE STRONY**
1	Dobrze rozwinięta sieć osadnicza z miastem rdzeniowym Szczecinem i ośrodkami równoważącymi w Świnoujściu i Stargardzie stanowiąca potencjał do rozwoju struktury policentrycznej wielofunkcyjnych centrów usługowych i ośrodków wzrostu.	1	Niski poziom i gęstość zaludnienia w SOM.
2		2	Zjawisko rozlewania się miast zmieniające istniejącą strukturą sieci osadniczej pod względem ilościowym i jakościowym: – Spadek liczby ludności w centrum Szczecina z jednoczesnym wzrostem w dzielnicach peryferyjnych i na obszarach podmiejskich; – Zwiększanie się gęstości infrastruktury i jednofunkcyjnej (głównie mieszkaniowej) zabudowy podmiejskiej, przy jednoczesnym braku miejskiej infrastruktury przestrzeni publicznych, terenów zieleni, sieci dróg o niezbędnych parametrach; – Ograniczanie terenów otwartych, naturalnych i półnaturalnych, zaburzaniu ciągłości korytarzy ekologicznych (antropopresja na obszary przyrodnicze i degradacja krajobrazów otwartych); – Zacieranie granic urbanistycznych między miejscowościami i przekształcanie w twór pozbawiony funkcji miejskich.
3	– Utworzenie na bazie terenów poprzemysłowych i powojskowych atrakcyjnej oferty terenów inwestycyjnych; – Uruchamianie projektów rewitalizacyjnych mających na celu zarówno przeciwdziałanie degradacji przestrzeni zurbanizowanej i struktur społecznych, jak i pobudzanie rozwoju, wzrost aktywności społecznej i gospodarczej, poprawę środowiska zamieszkania oraz ochronę dziedzictwa narodowego.	3	– Istnienie dużych przestrzeni terenów poprzemysłowych, powojskowych w miastach (Goleniów, Gryfino, Police, Szczecin, Świnoujście), często o dużym stopniu degradacji, wpływających na obniżenie jakości przestrzeni publicznych i mających negatywne oddziaływanie społeczno-gospodarcze; – Słabo zagospodarowane atrakcyjne obszary – przestrzenie nadwodne miast (Szczecina, Goleniowa, Gryfina, Polic oraz Stargardu), często z ograniczoną dostępnością od strony lądu; – Degradacja dzielnic miasta (w tym centrów) związana z niskim standardem zabudowy mieszkaniowej (w tym zabytkowej), jakością

			przestrzeni publicznych oraz kumulacją negatywnych zjawisk społeczno-gospodarczych.
4	– Bogactwo i różnorodność walorów przyrodniczych oraz duży stopień lesistości. Walory naturalne skupione w postaci różnych form ochrony przyrody; – Wysoka atrakcyjność turystyczna walorów przyrodniczych, w połączeniu z atrakcyjną lokalizacją SOM stwarzającą możliwości rozwoju turystyki, zwłaszcza w oparciu o transport wodny (morski i śródlądowy). – Rozbudowa sieci marin Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, rozwój infrastruktury turystycznej wzdłuż miejskich nabrzeży w miastach położonych nad wodą.	4	– Niewystarczająco wykorzystany potencjał przyrodniczy i turystyczny SOM, zwłaszcza Zalewu Szczecińskiego, jezior (m.in. Dąbie, Miedwie) i rzek (m.in. Odra, Ina); – Stan istniejącej infrastruktury ograniczający wykorzystanie szans związanych z dostępem do wody.
5	– Poza strefami miejskimi zagrożonymi dużym stopniem zanieczyszczenia powietrza (Szczecin, Stargard, Police), stosunkowa dobra jakość powietrza na pozostałym obszarze SOM względem średniej krajowej; – Realizacja projektów termomodernizacyjnych o charakterze publicznym m.in. w Szczecinie, Stargardzie i Goleniowie.	5	– Przekroczenia norm zanieczyszczenia powietrza na terenie SOM (emisja z ogrzewania mieszkań, jak i emisja ze źródeł przemysłowych i transportu samochodowego); – Brak kompleksowych w skali SOM projektów poprawy efektywności energetycznej obiektów publicznych i mieszkaniowych.
6	– Dobre położenie SOM na skrzyżowaniu szlaków transportowych i różnorodność rodzajów transportu, co w szczególności predestynuje region do rozwijania międzynarodowych powiązań gospodarczych oraz rozszerzania i wzmacniania funkcji metropolitalnych Szczecina, jako ośrodka transgranicznego; – Decyzja KE o rozszerzeniu korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk o odnogę Świnoujście – Szczecin – Poznań – Wrocław – Ostrawa.	6	– Niewystarczająco rozwinięte powiązania transportowe między gminami tworzącymi SOM, w tym kluczowy dla integracji gmin i aktywizacji inwestycyjnej brak zachodniego obejścia drogowego Szczecina i stałego dostępu Świnoujścia do systemu dróg krajowych; – Brak połączeń drogowych i wodnych pomiędzy północnymi obszarami leżącymi powyżej Szczecina po obu stronach Zalewu Szczecińskiego (brak przeprawy drogowej Police – Święta); – Zróżnicowana dostępność do sieci transportowej powodująca, że są gminy, które mają na swoim terenie wszystkie rodzaje dróg oraz linii kolejowych dających bezpośrednią dostępność do krajowej sieci transportowej, ale są także gminy o niepełnej sieci drogowej i nieposiadające sieci kolejowej; – Słaba dostępność do centralnej Polski (zwłaszcza do Warszawy) oraz ośrodków Polski Zachodniej (Poznań, Wrocław, Katowice), powodująca peryferyzację Szczecina i SOM w polskiej przestrzeni

			społeczno-gospodarczej, wobec integrujących się ośrodków centralnej i zachodniej Polski.
7	Układ drogowy SOM odpowiadający strukturze osadniczej.	7	– Niezadawalający stan dróg powiatowych i gminnych, większość wymaga modernizacji, niezbędnej dla rozwoju gospodarczego gmin a także zwiększenia dostępu do transportu publicznego dla mieszkańców; – Niedostateczny stan infrastruktury drogowej aglomeracji szczecińskiej.
8	Stosunkowo dobrze rozwinięta sieć kolejowa ze szczecińskim węzłem kolejowym.	8	– Niewystarczający stan infrastruktury kolejowej, który rzutuje na obsługę portów oraz ruch pasażerski w tym turystyczny, a także przyczynia się do emisji zanieczyszczeń, hałasu i powstawania ponadnormatywnych wibracji; – Infrastruktura kolejowa wokół SOM, pomimo sprzyjającego układu przestrzennego oraz sprzyjającego układu torowego, niewykorzystywana do efektywizacji transportu publicznego.
9	– Realizowane w obrębie portu Świnoujściu strategicznego dla kraju przedsięwzięcia inwestycyjnego (budowa terminalu LNG); – Realizacja przedsięwzięć wzmacniających infrastrukturę portową w Szczecinie i Świnoujściu, a także w Policach i Stepnicy; – Położenie SOM w pasie Odrzańskiej Drogi Wodnej, najważniejszym w Polsce z transportowego punktu widzenia śródlądowym szlakiem żeglugowym i perspektywą na rozwój transportu ekologicznego, w tym zwiększanie udziału transportu intermodalnego.	9	– Wysoki stopień zużycia infrastruktury portów w szczególności w Szczecinie i Świnoujściu (zarówno suprastruktury jak i infrastruktury w obrębie portów – nabrzeża, drogi kołowe oraz tory kolejowe); – Ograniczenia w użytkowaniu Odrzańskiej Drogi Wodnej wynikające ze stanu technicznego i parametrów dla żeglugi (dekapitalizacji zabudowy hydrotechnicznej), w tym niewykorzystane możliwości połączenia przez kanał Odra-Hawela z zachodnioeuropejską siecią dróg wodnych.
10	– Stale rozwijająca się współpraca gmin aglomeracji szczecińskiej w tworzeniu wspólnej sieci transportu publicznego, stanowiąca podstawę do stworzenia zintegrowanej sieci w obszarze całego SOM; – Znaczna liczba linii tramwajowych w Szczecinie z wydzielonym torowiskiem oraz zagęszczenie tych linii w centrum miasta; – Możliwości terenowe rozwoju sieci tramwajowej w obrębie Szczecina (Prawobrzeże, Pogodno, Gumieńce) oraz na terenie gmin sąsiednich;	10	– Brak sprawnego systemu komunikacji miejskiej w obrębie SOM, ograniczenie jego zasięgu do granic administracyjnych Szczecina, Polic oraz Dobrej (Szczecińskiej) i Kołbaskowa; – Brak koordynacji komunikacji publicznej: brak integracji transportu publicznego w węzłach komunikacyjnych; brak korelacji pomiędzy rozkładami jazdy autobusów, mikrobusów i pociągów regionalnych; brak integracji taryfowej na terenie SOM;

	– Uruchomienie Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju, kursującego pomiędzy lewo – i prawobrzeżną częścią miasta; – Systematyczne unowocześnianie taboru dla transportu publicznego; – System płatnego parkowania w centrum Szczecina, Stargardu i Świnoujścia sprzyjający ograniczeniu ruchu; – Systematyczny rozwój sieci dróg rowerowych; – Możliwości rozwoju żeglugi pasażerskiej w oparciu o rozbudowaną sieć małych portów i przystani wodnych.		– Systematyczny wzrost liczby samochodów i komunikacji indywidualnej przyczyniający się do emisji zanieczyszczeń i hałasu, ale także generujący problemy komunikacyjne w centrach miast; – Brak rozwiązań sprzyjających przesiadaniu się z komunikacji indywidualnej na publiczną: brak miejsc parkingowych wokół dworców kolejowych, brak węzłów przesiadkowych z parkingami typu P&R i P&B; – Brak spójnej i długofalowej polityki parkingowej w miastach; – Brak zintegrowanego systemu sieci ścieżek rowerowych na terenie SOM, istniejące ścieżki pełnia funkcję rekreacyjną, w niewielkim zaś stopniu transportową; – Niepełne wykorzystanie sieci kolejowej dla transportu publicznego; – Znaczne zaległości w rozbudowie sieci tramwajowej w Szczecinie; – Pomimo położenia wielu gmin nad akwenami wodnymi brak regularnego pasażerskiego transportu wodnego (z wyjątkiem połączenia Szczecina ze Świnoujściem).
11	– Intensywna rozbudowa sieci infrastruktury gospodarki komunalnej na terenie SOM, w tym oczyszczalni ścieków i spalarni odpadów komunalnych; – Budowa Zakładu Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów w Szczecinie, który przyczyni się do znacznego usprawnienia systemu gospodarowania odpadami na terenie całego SOM; – Działalność Instalacji Mechaniczno-biologicznego Unieszkodliwiania Odpadów ZZO Stargard.	11	– Brak dobrze funkcjonujących systemów selektywnego zbierania i odbierania odpadów ulegających biodegradacji oraz niebezpiecznych, powstających w gospodarstwach domowych; selektywna zbiórka odpadów ogranicza się jedynie do odzysku opakowań.
12	– Systematyczna realizacja inwestycji w Elektrowni Pomorzany oraz w Elektrowni Dolna Odra przekształcających zespół elektrowni w nowoczesny, proekologiczny zakład zapewniający stabilną pracę krajowego systemu elektroenergetycznego; – Realizacja krajowych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych – budowa drugiej pętli zasilającej węzeł szczeciński; – Budowa Zakładu Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów dla SOM – EcoGeneratora będącego źródłem energii elektrycznej i cieplnej.	12	– Długi okres eksploatacji funkcjonujących urządzeń w źródłach konwencjonalnych; – Zły stan techniczny obiektów sieci przesyłowej i dystrybucyjnej, w wielu przypadkach nieprzystosowanych do aktualnych obciążeń i warunków pracy; – Występujące konflikty linii napowietrznych 110 i 220 kV z istniejącym i planowanym zagospodarowaniem przestrzennym; – Przestarzałe i niemodernizowane sieci ciepłownicze; – Ograniczone uwarunkowaniami przestrzennymi możliwości rozwoju energetyki wiatrowej.

13		13	Niedobory w zakresie gazowej sieci dystrybucyjnej, przede wszystkim średnich ciśnień (brak sieci gazowej w gminie Nowe Warpno oraz niewielki – pomimo wielu inwestycji – zasięg sieci w gminie Stargard).
	SZANSE		**ZAGROŻENIA**
1	Wzrost znaczenia obszarów metropolitalnych, w tym SOM w planowaniu rozwoju kraju.	1	Postępująca peryferyzacja SOM jako obszaru mniej atrakcyjnego w porównaniu z innymi metropoliami w Polsce.
2	Dalsza rewitalizacja obszarów zdegradowanych: miejskich, powojskowych i poprzemysłowych.	2	Brak wystarczających środków finansowych na realizację kompleksowej rewitalizacji terenów zdegradowanych SOM.
3	Realizacja kompleksowych inwestycji z zakresu gospodarki niskoemisyjnej w transporcie, energetyce i ciepłownictwie.	3	Niewykorzystany potencjał OZE.
4	Budowa i modernizacja strategicznych systemów transportowych w sieci TEN-T oraz łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T.	4	Zmiany długoterminowych planów modernizacji i rozwoju systemów transportowych.
5	Promowanie i rozwój multimodalnych połączeń transportowych, preferujących przyjazne środowisku gałęzie transportu (zielony korytarz).	5	– Brak realizacji celów Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Europejskiego Ugrupowania Wspólnoty Terytorialnej; – Marginalizacja znaczenia korytarzy transportowych Polski Zachodniej, w tym Odrzańskiej Drogi Wodnej.
6	Kształtowanie ładu komunikacyjnego, poprawa mobilności miejskiej i wspieranie gospodarki niskoemisyjnej w transporcie publicznym SOM w oparciu o: – Budowę Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej wraz z niezbędną infrastrukturą węzłów i centrów przesiadkowych, parkingami typu P&R i P&B itp.; – Rozwój sieci tramwajowej Szczecina i ekologicznej sieci autobusów miejskich; – Rozwój metropolitalnego systemu ścieżek rowerowych.	6	Niedostateczna integracja systemów: kolejowego, autobusowego, tramwajowego i rowerowego SOM.

7	Wykorzystanie technologii informatycznych w systemach zarządzania miastami („smart cities").	7	
8		8	Konflikty przyszłych inwestycji infrastrukturalnych z obszarami Natura 2000.

Tab. 28 Analiza SWOT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w sferze przestrzennej.
Źródło: Opracowanie własne.

Analiza SWOT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – sfera GOSPODARCZA			
	SILNE STRONY		**SŁABE STRONY**
1	Położenie geograficzne: nad Bałtykiem i nad Odrą, umożliwiające aktywną współpracę z północnymi Niemcami (Berlin, Hamburg) i ze Skandynawią (zwłaszcza Region Øresund).	1	Niedostatecznie wykorzystany potencjał regionu dla przyciągania kapitału zagranicznego.
2	Koncentracja w SOM potencjału specjalizacji regionalnych województwa zachodniopomorskiego: biogospodarki, działalności morskiej i logistycznej, sektora metalowego i maszynowego, a także usług opartych na wiedzy i turystyki.	2	– Niski poziom innowacyjności lokalnej gospodarki, zdominowanej przez tradycyjne sektory; – Niski stopień powiązań kooperacyjnych oraz powiązań nauki z gospodarką.
3	Włączenie Szczecina i Świnoujścia do korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk, należącego do sieci TEN-T.	3	Niedostatecznie rozwinięte powiązania transportowe między gminami tworzącymi SOM, a także ich słaba jakość w ujęciu krajowym.
4	Funkcjonowanie w obszarze SOM portów morskich, w tym portów w Szczecinie i Świnoujściu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (a także portu w Policach, Stepnicy, Trzebieży i Nowym Warpnie).	4	– Słabnąca konkurencyjność portu w Szczecinie i Świnoujściu w stosunku do portów niemieckich (technologie przeładunków, połączenia komunikacyjne); – Mała, w stosunku do potencjału, rola portów nad Zalewem Szczecińskim.
5	Utworzenie Szczecińskiego Parku Przemysłowego sp. z o.o. i częściowe dozbrojenie terenów postoczniowych w Szczecinie.	5	Redukcja lub likwidacja dotychczas dominujących gałęzi przemysłu stanowiących o potencjale gospodarczym obszaru, w tym upadek sektora stoczniowego w najważniejszym ośrodku - Szczecinie.
6	Ilościowy, korzystny poziom rozwoju przedsiębiorczości w obszarze SOM.	6	Przy ilościowym poziomie rozwoju przedsiębiorczości, bardzo duża liczba małych przedsiębiorstw powodująca rozdrobnienie kapitału, co nie sprzyja dużym wyzwaniom innowacyjnym i inwestycyjnym.
7	Wysoka atrakcyjność inwestycyjna SOM, w tym oferta bardzo korzystnie ulokowanych terenów inwestycyjnych, w tym w ramach Specjalnych Stref Ekonomicznych na obszarze gmin: Goleniów, Szczecin, Stargard i Gryfino oraz poza SSE np. w gminie Police.	7	Niedostateczne uzbrojenie terenów inwestycyjnych, w tym wewnętrznego układu komunikacyjnego (również w gminach na terenie, których nie zlokalizowano stref SSE) uniemożliwiające pełne wykorzystanie potencjału terenów stanowiących ofertę inwestycyjną SOM.

8	Atrakcyjne strefy przemysłu i usług dla sektora mikro oraz MŚP w mniejszych ośrodkach SOM oraz tereny poprzemysłowe i powojskowe na obszarach miejskich.	8	Niska mobilność pracowników z mniejszych ośrodków SOM, spowodowana m.in. słabą siecią połączeń transportowych i braku integracji systemu komunikacji publicznej.
9	Rosnące znaczenie sektora nowoczesnych usług w działalności gospodarczej, zwłaszcza w Szczecinie (oferującym odpowiednie zaplecze infrastrukturalne i dostęp do wykwalifikowanej kadry).	9	– Niestabilna sytuacja na rynku pracy (stosunkowo wysokie bezrobocie na tle innych metropolii w kraju; niedopasowanie struktury kwalifikacji pracowniczych do potrzeb pracodawców); – Niedobory ilościowe pracowników słabiej wykwalifikowanych, spowodowane m.in. narastającym procesem emigracji zarobkowej.
10	Transgraniczny potencjał turystyczny: Zalew Szczeciński, Morze Bałtyckie, Dolina Dolnej Odry, największe uzdrowiska nadmorskie w Polsce, szlaki i przystanie, dobre warunki do uprawiania turystyki aktywnej i specjalistycznej.	10	– Niewystarczająco wykorzystany potencjał turystyczny (sportowy i rekreacyjny), zwłaszcza Zalewu Szczecińskiego, jezior (m.in. Dąbie, Miedwie) i rzek (m.in. Odra, Ina); – Zbyt słaba dynamika rozwoju infrastruktury turystycznej, zbyt mała liczba rozpoznawalnych produktów turystycznych, szczególnie o charakterze innowacyjnym.
	SZANSE		**ZAGROŻENIA**
1	Intensyfikacja międzynarodowej współpracy gospodarczej, w szczególności sieciowej, w związku z postępującą integracją europejską i globalizacją.	1	Niewystarczająca współpraca sektora gospodarczego i badawczo-naukowego na przy realizacji przedsięwzięć: B+R, B+I oraz B+R+I.
2	Identyfikacja SOM, jako potencjalnego miejsca lokalizacji inwestycji wśród międzynarodowych instytucji ratingowych, doradczych i inwestorów.	2	Rosnąca konkurencja w skali globalnej oraz ze strony innych krajowych metropolii.
3	Dalszy rozwój infrastruktury zewnętrznej i wewnętrznej portów.	3	Słabnąca pozycja konkurencyjna portów w Szczecinie i Świnoujściu względem innych portów bałtyckich.
4	– Wzrost transportowego znaczenia kierunku północ - południe w centralnej części Europy; – Realizacja strategicznych przedsięwzięć z zakresu transportu drogowego, w tym powstanie północnego odcinka drogi ekspresowej S-3, zachodniego obejścia drogowego Szczecina, Trasy Średnicowej oraz tunelu drogowego pod rzeką Świną;	4	Kryzys finansów publicznych w Polsce, powodujący opóźnienia w realizacji kluczowych dla rozwoju gospodarczego przedsięwzięć transportowych, osłabiających m.in. dostępność portów w Szczecinie, Świnoujściu i Policach.

	– Realizacja strategicznych przedsięwzięć z zakresu transportu kolejowego, w tym modernizacja linii nr 351 i 273 wraz z likwidacją tzw. „wąskich gardeł transportowych" na odcinkach pomiędzy stacjami Szczecin Dąbie – Szczecin Główny oraz Szczecin Podjuchy – Szczecin Główny; – Realizacja strategicznych przedsięwzięć z zakresu transportu wodnego, w szczególności w obszarze Odrzańskiej Drogi Wodnej,		
5	Odbudowa przemysłu stoczniowego w oparciu o sektor MŚP.	5	Ograniczenia w możliwościach wspierania rozwoju przemysłu stoczniowego ze względu na ograniczenia formalno-prawne i kwestie tzw. niedozwolonej pomocy publicznej.
6	Zapewnienie wysokich standardów infrastruktury technicznej podnoszących konkurencyjność SOM w ujęciu gospodarczym.	6	Niekorzystne trendy demograficzne w SOM oraz nasilająca się migracja wykwalifikowanej kadry oraz młodych, zdolnych ludzi poza metropolię.
7	Dalszy rozwój regionalnych i subregionalnych ośrodków przemysłowo-usługowych oraz terenów i stref inwestycyjnych utworzonych na bazie terenów poprzemysłowych i powojskowych.	7	
8	Rozwój przedsiębiorczości oraz produktów i usług, opartych na nowoczesnych, innowacyjnych i nieuciążliwych ekologicznie technologiach.	8	
9	Dynamiczny rozwój szeroko pojętej turystyki (m.in.: biznesowa, zdrowotna, kwalifikowana, czy poznawcza).	9	

Tab. 29 Analiza SWOT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w sferze gospodarczej.
Źródło: Opracowanie własne.

Analiza SWOT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – sfera SPOŁECZNA			
	SILNE STRONY		**SŁABE STRONY**
1	Czynniki potencjału internacjonalizacji SOM (m.in. transgraniczne i nadbałtyckie położenie, port, shipping, Wielonarodowy Korpus Północ-Wschód, Euroregion Pomerania, studenci zagraniczni).	1	Niski poziom kapitału społecznego i słabe poczucie tożsamości regionalnej.
2	Zmiana struktury społecznej w mniejszych ośrodkach SOM, postępujący przyrost osób w wieku przedprodukcyjnym.	2	Kurczący się potencjał demograficzny w skali całego SOM. Niedostosowanie usług publicznych do tempa zmian demograficznych, w szczególności różnicowanie cech populacji poszczególnych gmin SOM (m.in. liczby i struktury wiekowej ludności).
3	Rozwijająca się infrastruktura prywatnego i publicznego szkolnictwa przedszkolnego oraz podstawowego, w szczególności na obszarach wiejskich SOM.	3	– Niedobór miejsc w przedszkolach w porównaniu z liczbą dzieci w wieku przedszkolnym, duże zróżnicowanie gmin pod względem liczby funkcjonujących placówek; – Niedostosowanie struktury sieci placówek edukacyjnych (szkoły podstawowe, gimnazja) do sieci osadniczej SOM; – Niski poziom skolaryzacji brutto na obszach wiejskich SOM.
4	Szeroka oferta edukacyjna szkolnictwa podstawowego, średniego i akademickiego, w tym szkoły unikalne (np. szkolnictwo morskie, medyczne, artystyczne).	4	Zróżnicowanie, z przewagą niskiej jakości oferowanego kształcenia w SOM, w tym deficyty w wyposażeniu szkół i placówek oświatowych w podstawową infrastrukturę oraz sprzęt.
5	Duże ośrodki kształcenia zawodowego w miastach SOM, tj. m.in. Wojewódzki Zakład Doskonalenia Zawodowego (WZDZ).	5	– Słaba oferta programowa i stan infrastruktury technicznej oraz wyposażenia (w tym do nauki zawodu) w szkołach zawodowych SOM; – Niewystarczający poziom współpracy przedsiębiorców ze szkołami przygotowyującymi do zawodu.
6		6	Stagnacyjny rynek pracy, absolwenci szkół niemający przygotowania praktycznego do pracy w oczekiwanych przez przedsiębiorców sektorach gospodarki.

7		7	– Słaby jakościowo i starzejący się zasób mieszkaniowy, w szczególności na obszarze miast, często niespełniający podstawowych wymogów efektywności energetycznej; – Mała powierzchnia i niski standard mieszkań, zwłaszcza w centrach miast w stosunku do przyjętych standardów europejskich.
8		8	Zróżnicowanie poziomu życia mieszkańców w obrębie SOM, zagrożeni ubóstwem i wykluczeniem społecznym są w szczególności mieszkańcy Stargardu (gmina wiejska), Stepnicy, Nowego Warpna i Starego Czarnowa, gdzie występuje duży odsetek ludności korzystających ze świadczeń pomocy społecznej, ale także wyższe bezrobocie połączone z niską aktywnością ekonomiczną ludności.
	SZANSE		**ZAGROŻENIA**
1	Zmiana w polityce demograficznej Państwa.	1	Utrzymujące się negatywne trendy demograficzne.
2	Większa konkurencyjność gospodarki SOM.	2	Nasilające się procesy migracyjne i drenaż kadry pracowniczej.
3	Zwiększenie roli edukacji, redukujące zakres pomocy społecznej i zwiększające szanse społeczne i zawodowe osób nią objętych.	3	– Niewydolny i mało aktywny system pomocy społecznej; – Niski potencjał przedsiębiorstw funkcjonujących w ramach ekonomii społecznej.
4	Wzrost jakości kształcenia, przede wszystkim ogólnego i zawodowego przy ścisłej współpracy z pracodawcami.	4	Niewystarczające wsparcie finansowe dla szkolnictwa ogólnego i zawodowego, skutkujące utrzymywaniem się braków w infrastrukturze oraz wyposażeniu placówek oświatowych.
5	Rewitalizacja o charakterze społecznym zasobów miejskich na obszarach zdegradowanych, poprawa efektywności energetycznej budynków mieszkaniowych.	5	Kumulacja zjawisk negatywnych na zdegradowanych obszarach miast.

Tab. 30 Analiza SWOT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w sferze społecznej.
Źródło: Opracowanie własne.

Reasumując, przeprowadzone: diagnoza stanu oraz analiza SWOT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wykazały główne problemy i potencjały rozwojowe metropolii, stanowiące podstawę formułowania celów rozwojowych i planowanych działań, opisanych w kolejnych rozdziałach dokumentu.

Choćby częściowe rozwiązanie zdefiniowanych problemów pozwolić ma na realizację podstawowych założeń i celów „Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu – Europa 2020".

Cele te skupione są w 3 podstawowych sferach: przestrzennej, gospodarczej i społecznej. Rolą Strategii ZIT SOM jest wskazanie tych najważniejszych, których realizacja będzie kluczowa dla dalszej integracji i poprawy spójności wewnętrznej obszaru metropolitalnego.

Analizując obszary problemowe i deficytowe Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego zidentyfikowano najważniejsze problemy, dedykowane do wsparcia w ramach Strategii ZIT SOM:

- ✓ PROBLEM 1: Niezadowalający stan dróg powiatowych i gminnych;
- ✓ PROBLEM 2: Zróżnicowana dostępność do sieci transportowej;
- ✓ PROBLEM 3: Niewystarczający stopień zintegrowania systemu komunikacji publicznej w SOM;
- ✓ PROBLEM 4: Słaby rozwój wraz ze słabym wykorzystaniem powiązań transportowych w systemie komunikacji publicznej;
- ✓ PROBLEM 5: Brak spójnej i długofalowej polityki parkingowej oraz zintegrowanego systemu ścieżek rowerowych na terenie SOM;
- ✓ PROBLEM 6: Brak kompleksowych w skali SOM projektów poprawy efektywności energetycznej obiektów użyteczności publicznej;
- ✓ PROBLEM 7: Ograniczenia związane z brakiem skoordynowanych działań w zakresie infrastruktury ochrony środowiska, szczególnie w obszarach gospodarki niskoemisyjnej oraz efektywnego wykorzystywania źródeł energii;
- ✓ PROBLEM 8: Przestarzałe i niezmodernizowane sieci ciepłownicze – długi okres eksploatacji urządzeń w źródłach konwencjonalnych;
- ✓ PROBLEM 9: Utrudnienia infrastrukturalne w miejscach lokowania inwestycji i strefach aktywności gospodarczej na obszarze metropolitalnym, w tym ograniczona wewnętrzna dostępność komunikacyjna stref inwestycyjnych SOM – uniemożliwiająca pełne wykorzystanie potencjału terenów inwestycyjnych SOM;
- ✓ PROBLEM 10: Stosunkowo niewielki udział sektora MSP w lokalnej gospodarce oraz niski poziom ich innowacyjności;
- ✓ PROBLEM 11: Niedostosowanie oferty edukacyjnej do potrzeb rozwijającej się metropolii – niedostosowanie struktury sieci placówek edukacyjnych do sieci osadniczej SOM, w tym deficyty w wyposażeniu placówek oświatowych w wymaganą infrastrukturę oraz sprzęt;
- ✓ PROBLEM 12: Niedopasowanie struktury kwalifikacji pracowników do potrzeb pracodawców – niewystarczający poziom współpracy placówek kształcenia zawodowego z rynkiem pracy;
- ✓ PROBLEM 13: Niski poziom efektywności energetycznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych związany z niskim standardem zabudowy mieszkaniowej.

Dokonując zaś swoistej priorytetyzacji, wskazano następujące rozwiązania w ramach Strategii ZIT SOM, będące odpowiedzią na problemy zidentyfikowane powyżej:

- w sferze przestrzennej:
  - ✓ Budowa i modernizacja strategicznych systemów transportowych w sieci TEN-T oraz łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T;
  - ✓ Promowanie i rozwój multimodalnych połączeń transportowych, preferujących przyjazne środowisku gałęzie transportu (zielony korytarz);
  - ✓ Kształtowanie ładu komunikacyjnego, poprawa mobilności miejskiej i wspieranie gospodarki niskoemisyjnej w transporcie publicznym SOM w oparciu o m.in.:
    – budowę Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej wraz z niezbędną infrastrukturą węzłów i centrów przesiadkowych, parkingami typu P&R i P&B itp.;
    – rozwój sieci tramwajowej Szczecina i ekologicznej sieci autobusów miejskich;
    – rozwój metropolitalnego systemu ścieżek rowerowych;
  - ✓ Realizacja kompleksowych inwestycji z zakresu gospodarki niskoemisyjnej w transporcie, energetyce i ciepłownictwie.
- w sferze gospodarczej:
  - ✓ Dalszy rozwój infrastruktury zewnętrznej i wewnętrznej portów;
  - ✓ Realizacja strategicznych przedsięwzięć z zakresu transportu drogowego, kolejowego i wodnego, w tym m.in.:
    – powstanie m.in. północnego odcinka drogi ekspresowej S-3, zachodniego obejścia drogowego Szczecina, Trasy Średnicowej oraz tunelu drogowego pod cieśniną Świny;
    – przebudowa infrastruktury drogowej w strefie inwestycyjnej Polic;
    – modernizacja linii nr 351 i 273 wraz z likwidacją tzw. „wąskich gardeł transportowych" na odcinkach pomiędzy stacjami Szczecin Dąbie – Szczecin Główny oraz Szczecin Podjuchy – Szczecin Główny;
    – modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej na obszarze SOM;
  - ✓ Dalszy rozwój regionalnych i subregionalnych ośrodków przemysłowo-usługowych oraz terenów i stref inwestycyjnych utworzonych na bazie terenów poprzemysłowych i powojskowych;
  - ✓ Rozwój przedsiębiorczości oraz produktów i usług, opartych na nowoczesnych, innowacyjnych i nieuciążliwych ekologicznie technologiach.
- w sferze społecznej:
  - ✓ Wzrost jakości kształcenia, przede wszystkim ogólnego i zawodowego przy ścisłej współpracy z pracodawcami;

- ✓ Rewitalizacja o charakterze społecznym zasobów miejskich na obszarach zdegradowanych, poprawa efektywności energetycznej budynków mieszkaniowych.

VI. Wymiar terytorialny wsparcia

Strategia ZIT SOM jest wyrazem nowego trendu w polityce regionalnej polegającego na implementacji wielowymiarowej analizy potencjału terytorialnego oraz sieciowego, a także funkcjonalnego podejścia do przestrzennych aspektów zjawisk społecznych, gospodarczych i przyrodniczych na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego . Docelowo, strategia ta przyczynić się ma do lepszego wykorzystania istniejącego potencjału rozwojowego i poprawy konkurencyjności SOM.

Nowy paradygmat polityki regionalnej realizowany na obszarze Unii Europejskiej charakteryzuje się uwzględnieniem jakościowych aspektów zróżnicowania terytorialnego w kształtowaniu polityki regionalnej. Do nowych jej priorytetów należą konkurencyjność i spójność gospodarcza budowana w oparciu o specyficzny potencjał terytorialny danego regionu. Zrozumienie i uwolnienie szans rozwoju terytorialnego może stymulować dalszy rozsądny trwały wzrost gospodarczy, sprzyjający włączeniu społecznemu w Europie. Zakłada się, że podejście terytorialne, łączące działania w poszczególnych sektorach, może uwolnić potencjał rozwoju we wszystkich regionach i miastach oraz zwiększyć spójność terytorialną w skali Europy, a także w ramach państw, na poziomie regionalnym oraz lokalnym.

Wymiar terytorialny jest aktualnie jednym z filarów nowego, zintegrowanego podejścia do zarządzania rozwojem Polski i jej regionów, co wiąże się nierozerwalnie z wdrażaniem strategii Europa 2020. Jej cele wymagają uwzględnienia różnorodności terytorialnej i korzystania w pełni ze szczególnych cech układów regionalnych i lokalnych.

Kluczowe konkluzje mające znaczenie dla polityki regionalnej przekładają się także na Strategię ZIT SOM:

- sieci transportowe, energetyczne, biznesowe, itd. są ważnymi katalizatorami rozwoju. Powiązanie z sieciami funkcjonalnymi może wzmocnić potencjał rozwojowy SOM (np. poprawa dostępności i konkurencyjności oraz powiązań z rynkami pracy);
- ośrodki miejskie znajdujące się w pobliżu granic państwowych mają wystarczający potencjał współpracy, dzięki czemu mogą przekształcać się w większe obszary funkcjonalne. Bezpośrednie otoczenie SOM to Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina. Aktywna współpraca zmierzająca do poprawy powiązań transgranicznych umożliwi zwiększenie potencjału gospodarczego całego regionu. Docelowo należy dążyć do wykorzystania różnorodności transgranicznej, jako potencjału rozwojowego (powstanie inteligentnych, powiązanych lokalizacji transgranicznych). Współpraca transgraniczna może przyczynić się do poprawy dostępu do usług publicznych;
- ocena oddziaływania terytorialnego może dostarczyć ważnych wskazówek odnośnie do tego, w jaki sposób i gdzie polityki sektorowe będą miały wpływ na rozwój regionalny. Może to poprawić koordynację i synergię polityk publicznych. Strategia ZIT SOM obejmuje konkretne priorytety wynikające z Umowy Partnerstwa;
- energia, woda i transport wciąż stanowią niezbędną podstawę rozwoju regionalnego SOM;
- powiązania funkcjonalne niekoniecznie muszą mieć charakter miejski. SOM charakteryzuje profil społeczno-gospodarczy bazujący na strukturze miejsko-wiejskiej o zróżnicowanych potencjałach rozwojowych.

W kontekście planowania rozwoju SOM, wymiar terytorialny Strategii ZIT jest płaszczyzną koordynacji wyznaczonych celów i działań, podejmowanych w zakresie poszczególnych PI. Terytorialny aspekt strategii realizowany jest poprzez określenie obszarów funkcjonalno-przestrzennych, związanych z procesami gospodarczymi, społecznymi i przyrodniczymi, w celu lepszego wykorzystania endogenicznych czynników rozwoju, co blokuje tradycyjny, zgodny z podziałami terytorialnymi („planowanie do granic administracyjnych"), sposób planowania lokalnego rozwoju.

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne, jako nowe narzędzie wspierające rozwój terytorialny z założenia ma przyczynić się do zwiększenia efektywności realizacji polityki spójności.

Strategia ZIT SOM ma służyć wzmocnieniu konkurencyjności SOM oraz odblokowaniu procesów wzrostowych poprzez pełniejsze wykorzystanie przewag konkurencyjnych i potencjałów rozwojowych, odejściu od rozproszonej interwencji do bardziej selektywnych (skoncentrowanych) inwestycji oraz wzmacnianiu i wykorzystaniu potencjału terytorialnego.

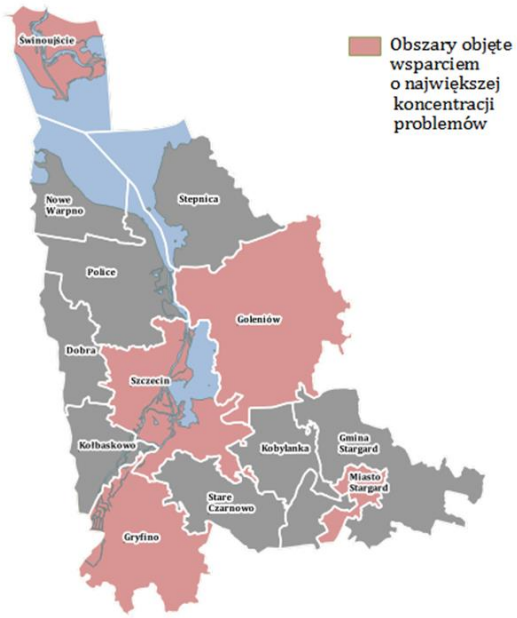
Determinantą wykreowania instrumentu ZIT w wymiarze przestrzennym jest uwzględnienie określonych w diagnozie problemów rozwojowych oraz intensywności ich występowania na konkretnym obszarze. Zasadniczo, zdiagnozowane problemy, zwłaszcza w sferze społecznej, są wspólne dla całego obszaru SOM, natomiast różne jest ich natężenie. Zgodnie z RPO WZ 2014-2020 interwencja ZIT koncentruje się przede wszystkim na działaniach z zakresu:

- I OP Gospodarka, innowacje, nowoczesne technologie,
- II OP Gospodarka niskoemisyjna,
- V OP Zrównoważony transport,
- VIII Edukacja.

Komplementarnie do działań realizowanych w formule ZIT w ramach RPO WZ 2014-2020 zaplanowano wsparcie z POIiŚ.

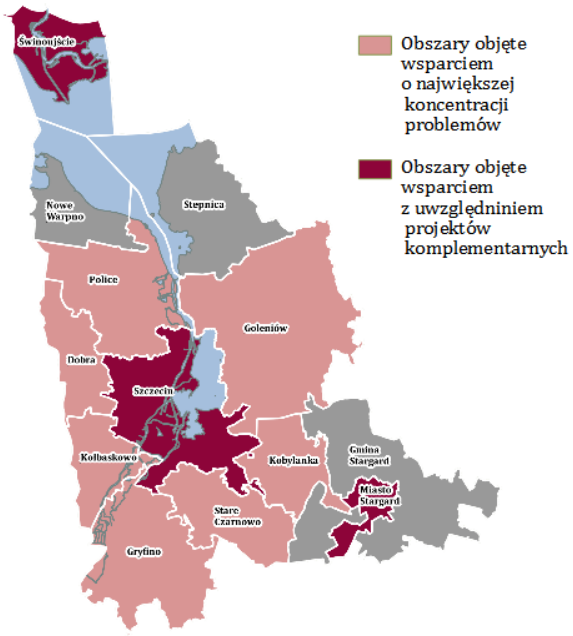
Mając na uwadze zarówno zidentyfikowane problemy jak i uwarunkowania zawarte w RPO WZ 2014-2020 oraz w POIiŚ opracowano ilustracje graficzne przedstawiające terytorialny zasięg działań zaplanowanych do realizacji, w podziale na obszary tematyczne.

Gospodarka, innowacje, nowoczesne technologie

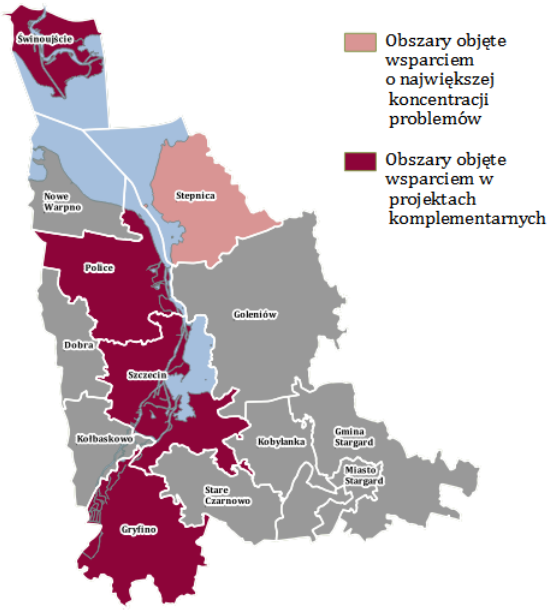


Rys. 20 Gminy na obszarach, których powstaną potencjalne tereny inwestycyjne.
Źródło: Opracowanie własne.

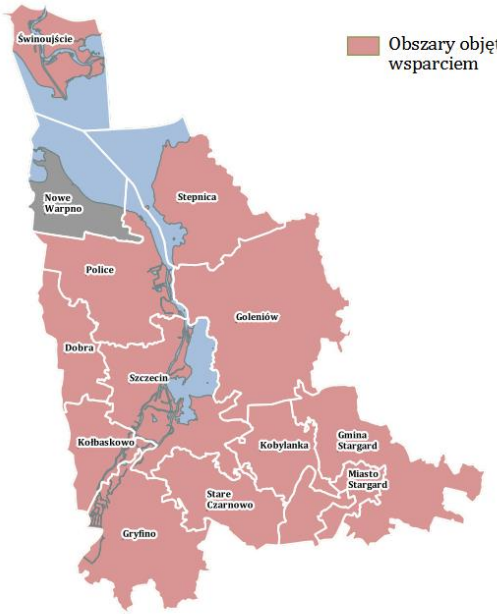
Gospodarka niskoemisyjna



Rys. 21 Gminy objęte interwencją w zakresie niskoemisyjnego publicznego transportu miejskiego i niezmotoryzowanego.
Źródło: Opracowanie własne.

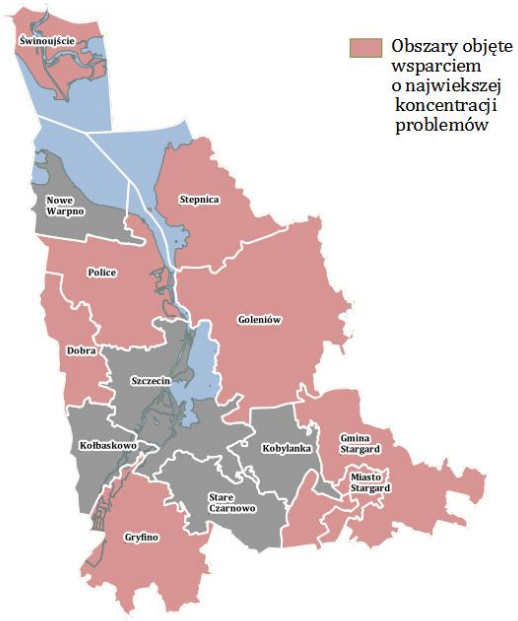


Rys. 22 Gminy objęte interwencją w zakresie gospodarki niskoemisyjnej przeciwdziałającej zmianom klimatycznym.
Źródło: Opracowanie własne.



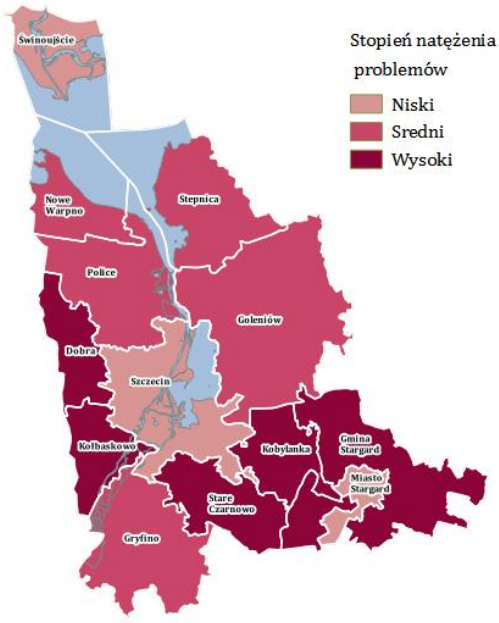
Rys. 23 Gminy objęte interwencją w zakresie głębokiej modernizacji energetycznej budynków.
Źródło: Opracowanie własne.

Zrównoważony transport



Rys. 24 Jednostki samorządu terytorialnego objęte interwencją w zakresie poprawy dostępności transportowej.
Źródło: Opracowanie własne.

Edukacja



Rys. 25 Jednostki samorządu terytorialnego objęte interwencją w zakresie poprawy jakości kształcenia.
Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM skupia się na szansach rozwojowych obszaru metropolitalnego, jako całości oraz Szczecina, jako miasta rdzeniowego, w tym roli powiązań funkcjonalnych dla wzrostu ich konkurencyjności, spójności społecznej, a także trwałości procesów rozwojowych. Współpraca JST SOM w ramach realizacji strategii ma na celu rozwiązywanie wspólnych problemów zdiagnozowanych w obszarze funkcjonalnym.

Strategia ZIT SOM uwzględnia 3 wyzwania spójności terytorialnej[152], tj: koncentracja, tworzenie połączeń i współpraca, z uwzględnieniem wieloletniego horyzontu czasowego planowania oraz zasady subsydiarności w alokacji środków.

Szczeciński Obszar Metropolitalny to system miejski złożony z miast ośrodków rozwoju gospodarczego o różnej wielkości i funkcjach. Policentryczna struktura SOM, w szczególności miasta rdzeniowego, determinuje układ sieci transportu publicznego w obszarze funkcjonalnym i w regionie. Od strony strategicznej, można przyjąć, że SOM jest formą partnerstwa miejsko-wiejskiego[153], wymagającego wysiłków na rzecz poprawy integracji również w wymiarze w relacji miasto-wieś.

Szczeciński Obszar Metropolitalny jest „metropolitalnym partnerstwem regionalnym", polegającym na współpracy wewnątrz regionu pomiędzy dużym ośrodkiem miejskim – Szczecinem, a otaczającymi go terenami podmiejskimi i wiejskimi. Obejmuje ona również struktury policentryczne (*Szczecin wraz z otaczającymi go terenami wiejskimi – rozwój koncepcji ograniczania żywiołowej suburbanizacji; Strefa Centralna województwa zachodniopomorskiego, jako odległy obszar regionu wspierany przez stolicę regionu – Szczecin*).

W połączeniach wieś – miasto – zasadniczo wyzwaniem dla tych obszarów nie jest dostępność, jako taka, ale identyfikacja i przezwyciężenie przeszkód infrastrukturalnych stojących na drodze do zrównoważonego i harmonijnego rozwoju. Wiąże się to ściśle z połączeniami z najbliższymi ośrodkami i węzłami miejskimi. Lepsze połączenia między wsią, a miastem i łatwiejsze dojazdy do pracy na większe dystanse są postrzegane, jako strategiczne środki służące tworzeniu szerszych, silniejszych obszarów rynku pracy i ułatwiające dostęp do usług. W SOM połączenia obszarów wiejskich z najbliższym ośrodkiem miejskim dają dostęp do usług i funkcji węzła. Biorąc pod uwagę strukturę ludnościową SOM, koncentracja działań określonych w Strategii ZIT SOM może przyczynić się do przezwyciężenia wyzwań rozwojowych spowodowanych różnicami w gęstości zaludnienia.

---

[152] Spójność terytorialna w ujęciu tradycyjnym to „zmniejszanie dysproporcji w poziomach rozwoju różnych regionów oraz ograniczenia zacofania regionów najmniej uprzywilejowanych". Spójność terytorialna w ujęciu funkcjonalnym: zakłada się dyfuzję procesów rozwoju i rozwój powiązań między różnymi układami terytorialnymi, prowadzące do ich wzajemnej współzależności. Najogólniej rzecz ujmując, spójność terytorialna jest altruistyczną koncepcją wyrównywania szans i równoważenia potencjałów rozwojowych regionów poprzez promocję współpracy, sieci powiązań terytorialnych i funkcjonalnych oraz wykorzystywania zróżnicowania terytorialnego, jako atutu dla rozwoju. Spójność terytorialna stanowi niezbędny warunek osiągnięcia zrównoważonego wzrostu gospodarczego oraz wdrażania spójności społecznej i gospodarczej (Agenda terytorialna, 2011).

[153] ESPON zidentyfikował cztery podstawowe rodzaje partnerstw: partnerstwa wielkoskalowe; metropolitalne partnerstwa regionalne; partnerstwo między małymi i średnimi miastami; translokalna współpraca miejsko-wiejska. Partnerstwa miejsko-wiejskie powinny być traktowane, jako funkcjonalne i przestrzenne jednostki, które łączą obszary miejskie i wiejskie oraz są rozpoznawane w planowaniu strategicznymi i [przestrzennym na wszystkich poziomach.

W „Rekomendacjach dotyczących ustanowienia i doskonalenia współpracy miejsko-wiejskiej, jako instrumentu spójności terytorialnej”[154], opracowanych w trakcie realizacji projektu „URMA – Miejsko-wiejskie partnerstwa w obszarach metropolitalnych”, podkreśla się znaczenie partnerstw miejsko-wiejskich, jako generatorów wzajemnych korzyści zarówno dla obszarów miejskich, jak i wiejskich, przy współpracy aktorów pracujących ze sobą na równych warunkach. Dzięki temu partnerstwa miejsko-wiejskie pomagają w przezwyciężaniu wyzwań związanych z istniejącymi granicami administracyjnymi gmin, regionów i państw, które dzielą obszary funkcjonalne.

Partnerstwa sprzyjają inicjatywom międzysektorowym. W szczególności trzy zakresy tematyczne w obrębie, których partnerstwa miejsko-wiejskie mogą przyczynić się do lepszego wykorzystania potencjałów oraz wsparcia ubocznych efektów przepływów z obszaru miejskiego do wiejskiego i na odwrót:

- poprawa dostępności i połączeń infrastrukturalnych (w tym szerokopasmowego Internetu) pomiędzy rdzeniem metropolii, a jej obszarami wiejskimi. Konieczne jest wprowadzenie zasadniczej zmiany w podejściu do mobilności w miastach w celu zapewnienia bardziej zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich oraz realizacji celów UE związanych z współtworzeniem konkurencyjnego i zasobooszczędnego europejskiego systemu transportowego[155];
- rozwijanie i odtwarzanie regionalnej produkcji rolniczej oraz łańcuchów zaopatrzeniowych w obrębie obszarów metropolitalnych i poza nimi;
- stymulowanie działalności gospodarczej zarówno w obszarach miejskich, jak i wiejskich poprzez współpracę klastrów w różnorodnych tematach.

Na poziomie lokalnym ważnymi czynnikami rozwoju są dostępność do najbliższego ośrodka miejskiego i rozbudowane sieci usług dobrej jakości o znaczeniu regionalnym. Konieczne są usprawnienia w zakresie wewnętrznej dostępności SOM w celu zapewnienia bardziej równomiernej dystrybucji korzyści rozwojowych. Podejście terytorialne na wszystkich szczeblach władzy jest istotne dla promowania rozwoju przedsiębiorstw i przyciągania nowych inwestycji, a jednocześnie przyczynia się do tworzenia przyjaznych mieszkańcom miejsc.

Współpraca JST SOM, jako podstawowe narzędzie wdrażania Strategii ZIT SOM, przyczyni się do uzyskania spójności terytorialnej. Może również zwiększyć skuteczność dostarczania usług publicznych, jednocześnie poprawiając dostęp ludności do usług i miejsc pracy.

Wzmacnianie kapitału terytorialnego generuje poprzez zintegrowane działania wartość dodaną. Dlatego tak istotny jest rozwój kontaktów sieciowych i wspieranie umów dotyczących współpracy oraz realizowanych innowacyjnych projektów na obszarze SOM.

[154] Projekt Interreg IVC „URMA” – Partnerstwo miejsko-wiejskie w obszarach metropolitalnych”, wrzesień 2014, został zrealizowany przez Europejską Sieć Obszarów i Regionów Metropolitalnych METREX, którego członkami są zarówno miasto Szczecin jak i województwo zachodniopomorskie.

[155] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”, Bruksela, dnia 17.12.2013 r. COM(2013) 913 final.

Kluczowe znaczenie będą miały tu cztery duże klasy kapitału terytorialnego, na które należy zwrócić uwagę w kontekście politycznym:

- Infrastruktura i struktura osadnicza obejmujące również charakterystykę systemu miejskiego oraz jakości środowiska naturalnego;
- Kapitał poznawczy w postaci wiedzy, umiejętności, zdolności, struktury edukacji i badań, osadzone zarówno w ramach kapitału produkcyjnego, jak i kapitału ludzkiego;
- Kapitał kulturowy i tożsamość, szeroko rozumiane dziedzictwo kulturowe, krajobraz i kapitał naturalny;
- Kapitał społeczny i relacyjny w postaci społeczeństwa obywatelskiego i możliwości współpracy.

Przed Szczecińskim Obszarem Metropolitalnym i jego członkami (JST) stoi szereg wyzwań o charakterze terytorialnym, w tym m.in.:

- postępujące zmiany demograficzne, starzenie się społeczeństwa;
- spadek liczby osób w wieku produkcyjnym i trudności na metropolitalnym rynku pracy;
- migracje wewnętrzne;
- postępująca suburbanizacja;
- edukacja, szczególnie na obszarach wiejskich;
- zróżnicowanie w dostępności usług, przede wszystkim w ujęciu miasto – wieś;
- ograniczony potencjał zróżnicowania gospodarczego w obszarze metropolitalnym;
- problemy energetyczne, w tym zagrożenie zjawiskiem tzw. *carbon leakage*[156];
- zmiany klimatyczne (wpływ na rolnictwo, wydajność energetyczną, OZE).

Podołanie powyższym wyzwaniom stanowić będzie podstawę dalszego rozwoju SOM, jako obszaru funkcjonalnego, gdzie miejsce zamieszkania (miasto – wieś) nie odgrywa tak znaczącej roli jak dzisiaj, a integracja miasta z wsią postępuje w sposób naturalny z uwzględnieniem interesów wszystkich mieszkańców.

[156] Zjawisko polegające na przenoszeniu emisji CO2 z jednego kraju do drugiego.

VII. Wymiar strategiczny ZIT SOM

7.1. Wizja i cele strategiczne

7.1.1 Wizja Strategii ZIT SOM do 2020 roku

Strategia ZIT SOM stanowi jedną z podstaw programowych do wydatkowania środków Unii Europejskiej w perspektywie finansowej 2014-2020 na obszarze SOM, choć już sam charakter Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych wprowadza szereg ograniczeń w zakresie wyboru obszarów interwencji.

Mając powyższe na uwadze nadrzędnym, a jednocześnie podstawowym zadaniem Strategii ZIT SOM powinno być dążenie do zapewnienia ciągłości i stałego dynamizowania zachodzących na obszarze funkcjonalnym procesów rozwojowych poprzez m.in.:

- dalsze integrowanie struktur wewnętrznych obszaru dla stworzenia spójnej przestrzeni zapewniającej wszystkim mieszkańcom wysoką jakość życia;
- wzmacnianie powiązań Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z otoczeniem zewnętrznym i stałe zwiększanie poziomu oraz zasięgu oddziaływania na to otoczenie.

W takim ujęciu, głównym celem rozwojowym, a zarazem Wizją Strategii ZIT SOM jest:

„PRZEKSZTAŁCENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO W OBSZAR O DUŻYM I AKTYWNYM POTENCJALE WZROSTU, KTÓRY POZOSTAJE SPÓJNY WEWNĘTRZNIE I POWIĄZANY FUNKCJONALNIE, A TAKŻE ZAPEWNIA WSZYSTKIM MIESZKAŃCOM WYSOKĄ JAKOŚĆ ŻYCIA”

Podstawą osiągnięcia założonej wizji rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego jest wzmocnienie współpracy samorządów tworzących Stowarzyszenie oraz wszystkich podmiotów społecznych i gospodarczych, mających istotny wpływ na jego rozwój. Sukces rozwojowy SOM stanowi korelację złożonych działań: od integracji przestrzennej (miasto rdzeniowe – miasta średniej wielkości – małe miasta – ośrodki wiejskie), poprzez wykorzystanie i kształtowanie kapitału ludzkiego aż po osiągnięcie wysokiego rozwoju aktywności gospodarczej i społecznej zdolnej do konkurowania w przestrzeni krajowej i międzynarodowej.

Wizja zorientowana jest na wielopoziomowy proces rozwoju społeczno-gospodarczego SOM, któremu musi towarzyszyć wysoki poziom życia mieszkańców, w przyjaznej przestrzeni, wykorzystującej atrakcyjne walory środowiska przyrodniczego, z dostępem do wysokiej jakości usług publicznych. Szczeciński Obszar Metropolitalny ma być nie tylko spójną wewnętrznie strukturą przestrzenno-funkcjonalną, lecz ma być także dobrym miejscem do życia, z którym mieszkańcy identyfikują się i w którym chcą mieszkać i pracować.

Wizja ZIT SOM zakłada, że przedsięwzięcia realizowane w ramach Strategii ZIT, przyczynią się do podniesienia jakości życia mieszkańców SOM w szczególności poprzez:

- wzmocnienie spójności wewnętrznej i powiązań funkcjonalnych;
- wzmocnienie konkurencyjności gospodarczej;

- rozwój innowacyjnej przedsiębiorczości dla przyciągania inwestycji tworzących nowe miejsca pracy;
- optymalizację i integrację transportu publicznego;
- zwiększenie dostępności drogowej do regionalnych ośrodków wzrostu;
- rozwój infrastruktury transportowej z preferencją dla niskoemisyjnej komunikacji publicznej;
- ograniczenie emisji zanieczyszczeń z sektora komunalno-bytowego;
- zwiększenie świadomości ekologicznej mieszkańców i zwiększenia poziomu oszczędzania energii;
- poprawę jakości kształcenia, przekładającą się na możliwość znalezienia dobrej pracy;
- aktywizację potencjału kapitału ludzkiego;
- zwiększenie aktywności fizycznej, kulturowej i rekreacyjnej mieszkańców.

Jakość życia stanowi swoistą klamrę i wspólny mianownik dla wszystkich zintegrowanych działań zaprogramowanych w Strategii ZIT SOM co najmniej do roku 2020.

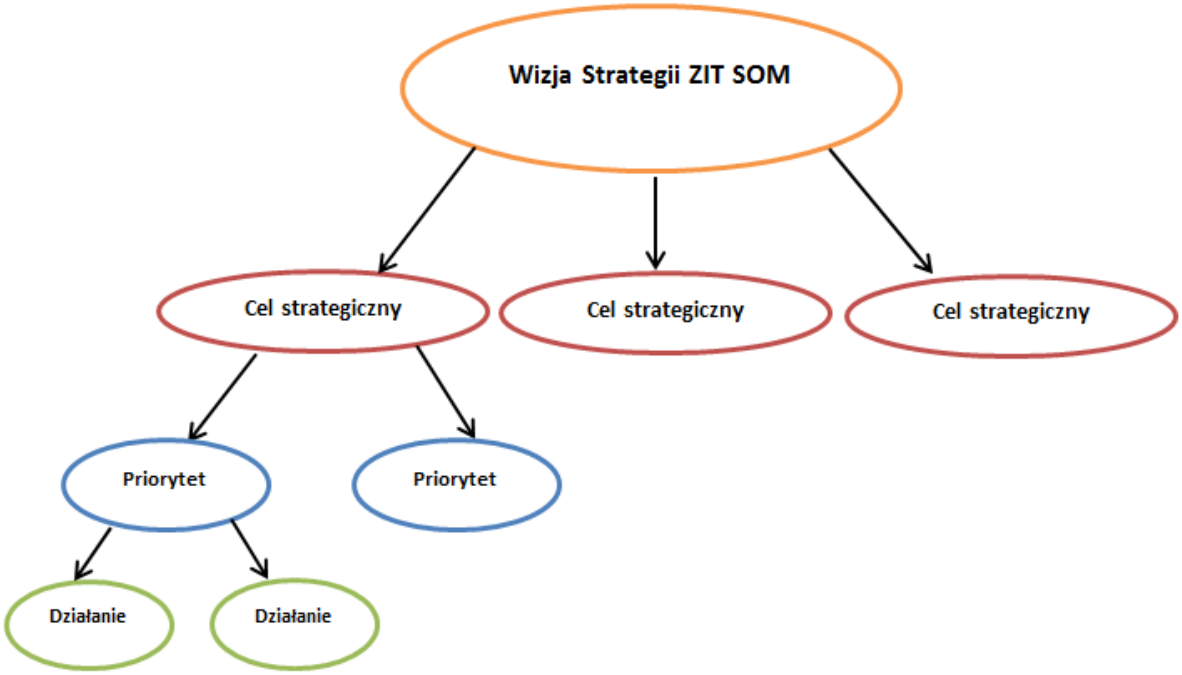
7.1.2 Cele strategiczne Strategii ZIT SOM

Strategia ZIT SOM zawiera się w trzech celach strategicznych, z których wyprowadzono jedenaście priorytetów. Dla poszczególnych priorytetów zdefiniowano działania, które określają sposoby postępowania właściwe do osiągnięcia zakładanych celów.

Podmiotem realizującym tak sformułowane cele, priorytety i działania pozostaje cała społeczność Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, a nie jedynie wchodzące w jego skład instytucje samorządowe.

Szczegółowe zapisy dotyczące kompetencji w realizacji zapisów Strategii ZIT SOM znajdują się w rozdziale XII niniejszego dokumentu.

Ogólny schemat struktury Strategii ZIT SOM przedstawia się następująco:



Rys. 26 Schemat struktury Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne.

Szczegółowy układ celów strategicznych oraz priorytetów i planowanych działań zawarty w niniejszym dokumencie wypracowano w oparciu o metodę partycypacyjną podczas spotkań Zespołu Koordynacyjnego ds. ZIT[157] oraz konsultacji społecznych, przy udziale partnerów społecznych i gospodarczych. Ich zakres wynika bezpośrednio ze zdiagnozowanych potrzeb gmin SOM oraz analizy problemów rozwojowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Ostateczny kształt części programowej Strategii ZIT SOM poddano dodatkowo pewnym zasadom i rygorom. W szczególności przy formułowaniu kluczowych oczekiwań społeczności,

[157] Do składu zespołu zostali wyznaczeni pracownicy poszczególnych JST z odpowiednimi kompetencjami i kwalifikacjami umożliwiającymi prawidłowe wdrażanie działań w zakresie ZIT.

podmiotów zaangażowanych w prace nad przygotowaniem i wdrożeniem Strategii uwzględnione zostały wytyczne w zakresie celów tematycznych (CT) i priorytetów inwestycyjnych (PI), zawarte w dokumentach UE i krajowych, co nie zostało potraktowane, jako ograniczenie, ale ustawiło optykę rozważania nad hierarchią własnych celów, priorytetów i działań w ramach Strategii ZIT. Szeroki kontekst priorytetów i celów rozwojowych został zaś wypracowany i przedstawiony w wielosektorowej Strategii Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Wszystkie wskazane poniżej cele strategiczne i priorytety Strategii ZIT służyć mają wzmocnieniu roli Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, jako regionalnego centrum rozwoju gospodarczego. Budowa takiego centrum wymagać będzie z jednej strony podjęcia działań integracyjnych i szerokiej współpracy samorządów tworzących SOM, z drugiej zaś aktywnego udziału sektora gospodarczego i społecznego przy realizacji planowanych przedsięwzięć.

Podjęcie takich działań wpłynąć ma na policentryczny rozwój funkcji metropolitalnych, gdzie główną rolę społeczno-gospodarczą odgrywać ma miasto rdzeniowe Szczecin, wspomagane przez ponadlokalne strefy aktywności gospodarczej (Świnoujście, Goleniów, Police, Stargard i Gryfino) oraz uzupełnione przez pozostałe ośrodki wiejskie i miejskie SOM.

Zarówno typy projektów, jak i konkretne przedsięwzięcia wskazane w Strategii ZIT SOM finansowane będą z różnych źródeł i programów, służyć jednak mają ściśle określonym celom społeczno-gospodarczym.

Realizacja wytyczonych celów ma się przyczynić bezpośrednio do rozwoju całego obszaru funkcjonalnego, przede wszystkim w wymiarze wewnętrznym, ale również zewnętrznym.

Szczegółową siatkę przyjętych celów strategicznych, priorytetów i działań zaplanowanych do realizacji w ramach Strategii ZIT SOM wraz z oznaczonymi działaniami do realizacji w formule ZIT i podstawowymi źródłami ich finansowania w ramach polityki spójności (EFSI) prezentuje poniższa tabela:

PRIORYTET	DZIAŁANIE	POWIĄZANIE Z PRIORYTETEM INWESTYCYJNYM (PI)	PODSTAWOWE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA W RAMACH POLITYKI SPÓJNOŚCI (EFSI)	FUNDUSZ UE
Cel strategiczny 1: Przestrzenna i funkcjonalna integracja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – zintegrowana przestrzeń				
Priorytet 1.1: „Rozwój metropolitalnego systemu transportowego”	**Działanie 1.1.1:** „Regionalny układ drogowy na obszarze metropolitalnym”	**7b**	POIiŚ / EWT / **RPO WZ w formule ZIT**	EFRR
	Działanie 1.1.2: „Transport publiczny, inny niż kolejowy na obszarze metropolitalnym”	**4e/v**	POIiŚ / **RPO WZ w formule ZIT**	EFRR
	Działanie 1.1.3: „Transport publiczny kolejowy na obszarze metropolitalnym”	7iii	POIiŚ,	EFRR
	Działanie 1.1.4: „Zintegrowany system dróg rowerowych na obszarze metropolitalnym”	**4e**	**RPO WZ w formule ZIT**	EFRR
Priorytet 1.2: „Wzmacnianie zewnętrznych powiązań transportowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”	**Działanie 1.2.1:** „Rozbudowa i modernizacja lądowych sieci komunikacyjnych prowadzących do portów w Szczecinie i Świnoujściu”	7ii	POIiŚ	EFRR
	Działanie 1.2.2: „Transport wodny i śródlądowy: rozbudowa infrastruktury portowej, utrzymanie parametrów torów wodnych, modernizacja ODW”	7c/ii	POIiŚ / RPO WZ	EFRR
	Działanie 1.2.3: „Transport kolejowy”	7iii	POIiŚ	EFRR
Priorytet 1.3: „Sprawnie działające systemy infrastruktury ochrony środowiska	**Działanie 1.3.1:** „Racjonalizacja wykorzystania źródeł energii w obiektach użyteczności publicznej na obszarze metropolitalnym”	**4c/iii**	POIiŚ / **RPO WZ w formule ZIT**	EFRR

Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego"	**Działanie 1.3.2:** „Przeciwdziałanie zmianom klimatycznym w oparciu o gospodarkę niskoemisyjną na obszarze metropolitalnym"	**4e/v**	POIiŚ / **RPO WZ w formule ZIT**	FS / EFRR
	Działanie 1.3.3: „Racjonalizacja gospodarki wodno-ściekowej na obszarze metropolitalnym"	6b/ii	POIiŚ / RPO WZ	EFRR
	Działanie 1.3.4: „Racjonalizacja gospodarki odpadami na obszarze metropolitalnym"	6a/i	POIiŚ / RPO WZ	EFRR
Cel strategiczny 2: Dynamizowanie rozwoju gospodarczego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – innowacyjna i konkurencyjna gospodarka				
Priorytet 2.1: „Wzmacnianie szczecińskiego obszaru funkcjonalnego, jako innowacyjnego ośrodka wzrostu gospodarczego"	**Działanie 2.1.1:** „Rozbudowa infrastruktury B+R niezbędnej dla rozwoju dziedzin zapewniających przewagę technologiczną obszaru metropolitalnego"	1a	POIR / RPO WZ	EFRR
	Działanie 2.1.2: „Wzmacnianie powiązań nauka – gospodarka na obszarze metropolitalnym"	1b	POIR / RPO WZ / PROW / PORiM	EFRR / EFRROW / EFMiR
Priorytet 2.2: „Poprawa warunków dla rozwoju gospodarczego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego"	**Działanie 2.2.1:** „Rozwój miejsc lokowania inwestycji i stref aktywności gospodarczej na obszarze metropolitalnym"	**3a**	**RPO WZ w formule ZIT**	EFRR
Priorytet 2.3: „Wsparcie przedsiębiorczości i innowacyjności"	**Działanie 2.3.1:** „Rozwój aktywności gospodarczej i innowacyjności przedsiębiorstw na obszarze metropolitalnym"	**3c**	**RPO WZ w formule ZIT**	EFRR
Priorytet 2.4: „Kształcenie ogólne, ustawiczne i zawodowe o zasięgu ponadlokalnym"	**Działanie 2.4.1:** „Poprawa jakości kształcenia ogólnego na obszarze metropolitalnym"	**10i**	**RPO WZ w formule ZIT**	EFS
	Działanie 2.4.2:	10iii	RPO WZ / EWT	EFS / EFRR

	„Poprawa dostępności i wspieranie uczenia się przez całe życie na obszarze metropolitalnym"			
	Działanie 2.4.3: „Poprawa efektywności funkcjonowania systemu kształcenia zawodowego na obszarze metropolitalnym”	**10iv**	**RPO WZ w formule ZIT**	EFS
	Działanie 2.4.4: „Rozwój infrastruktury szkolnictwa zawodowego na obszarze metropolitalnym”	10a	RPO WZ	EFRR
Priorytet 2.5: „Zdynamizowanie rozwoju turystyki z wykorzystaniem zasobów przyrodniczych i dziedzictwa historyczno-kulturowego”	**Działanie 2.5.1:** „Zachowanie i udostępnianie obiektów dziedzictwa historyczno-kulturalnego obszaru metropolitalnego”	6c	POIiŚ / RPO WZ / EWT / PROW	EFRR / EFRROW
	Działanie 2.5.2: „Zachowanie i udostępnianie obszarów istotnych przyrodniczo i turystycznie na obszarze metropolitalnym”	6d / 8b	RPO WZ / EWT / PROW	EFRR / EFRROW (w powiązaniu z EFS)
Priorytet 2.6: „Wsparcie rynku pracy”	**Działanie 2.6.1:** „Wsparcie na rzecz zatrudnienia i mobilności pracowników na obszarze metropolitalnym”	8i	RPO WZ	EFS
	Działanie 2.6.2: „Wsparcie na rzecz samozatrudnienia i tworzenia nowych miejsc pracy na obszarze metropolitalnym”	8iii	RPO WZ / PROW	EFS / EFRROW
Cel strategiczny 3: Podnoszenie standardu życia mieszkańców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – wysoka jakość i dostępność usług				
Priorytet 3.1: „Wspieranie rozwoju efektywnych usług społecznych oraz uzupełnienie deficytów w zakresie lokalnej infrastruktury społecznej i	**Działanie 3.1.1:** „Wsparcie procesów wydłużania aktywności zawodowej i zdrowego starzenia się na obszarze metropolitalnym”	8vi	RPO WZ	EFS
	Działanie 3.1.2:	9iv	RPO WZ	EFS

edukacyjnej (innej niż szkolnictwa zawodowego)"	„Zwiększenie dostępności i jakości usług w obrębie systemu usług społecznych na obszarze metropolitalnym"			
	Działanie 3.1.3: „Rozwój infrastruktury edukacyjnej (innej, niż zawodowa) na obszarze metropolitalnym"	10a	RPO WZ	EFRR (w powiązaniu z EFS)
Priorytet 3.2: „Rewitalizacja przestrzeni miejsko-wiejskich"	**Działanie 3.2.1:** „Rewitalizacja ubogich społeczności i obszarów miejskich i wiejskich obszaru metropolitalnego"	9b	RPO WZ	EFRR (w powiązaniu z EFS)
	Działanie 3.2.2: „Racjonalizacja wykorzystania źródeł energii w obiektach mieszkalnych na obszarze metropolitalnym"	**4c**/iii	POIiŚ / **RPO WZ w formule ZIT**	FS / EFRR

Tab. 31 Siatka przyjętych celów strategicznych, priorytetów i działań w ramach Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne.

Przyjęta siatka zakładanych celów strategicznych, priorytetów i działań zaplanowanych do realizacji w ramach Strategii ZIT SOM stanowić ma bezpośrednią odpowiedź na zidentyfikowane w analizie SWOT problemy, których częściowe lub zupełne rozwiązanie spowodować ma wymierne, skwantyfikowane i pozytywne dla rozwoju obszaru metropolitalnego efekty:

Problemy *(z odniesieniem do Analizy SWOT)*	**Kierunki działań – zgodnie ze Strategią ZIT**	**Zakładane efekty** *(wskaźniki zostały szczegółowo zaprezentowane w Załączniku 13.6)*
Problem 1: Niezadowalający stan dróg powiatowych i gminnych *[sf. przestrzenna: słabe strony (7), zagrożenia (8), szanse (1),(4)]* **Problem 2:** Zróżnicowana dostępność do sieci transportowej *[sf. przestrzenna: słabe strony (6), zagrożenia (1),(8), szanse (4),(6)]*	**Działanie 1.1.1** Regionalny układ drogowy na obszarze metropolitalnym	Poprawa jakości dróg, skomunikowania wewnętrznego i zewnętrznego SOM. Zwiększenie efektywności funkcjonowania układu drogowego, zapewniającej dostępność do sieci TEN-T, sieci dróg krajowych i wojewódzkich oraz dostęp do portów lotniczych i morskich, przejść granicznych, terminali towarowych.
Problem 3: **Niewystarczający stopień zintegrowania systemu komunikacji publicznej w SOM** *[sf. przestrzenna: słabe strony (10), zagrożenia (4),(6), szanse (6)]* **Problem 4 :** **Słaby rozwój wraz ze słabym wykorzystaniem powiązań transportowych w systemie komunikacji publicznej** *[sf. przestrzenna: słabe strony (10), zagrożenia (4),(6), szanse (5)]*	**Działanie 1.1.2** Transport publiczny, inny niż kolejowy na obszarze metropolitalnym	Integracja transportu miejskiego w SOM; dostosowanie układów komunikacyjnych. Rozwój efektywnych systemów przewozowych w SOM, który przyczyni się do wzrostu liczby osób korzystających z infrastruktury transportu publicznego i spowoduje zmniejszenie emisji pochodzącej z transportu prywatnego

Problem 5: Brak spójnej i długofalowej polityki parkingowej oraz zintegrowanego systemu ścieżek rowerowych na terenie SOM *[sf. przestrzenna: słabe strony (10), zagrożenia (4),(6), szanse (6)]*	**Działanie 1.1.4** Zintegrowany system dróg rowerowych na obszarze metropolitalnym	Poprawa skomunikowania wewnętrznego i zewnętrznego SOM. Zwiększenie ilości osób korzystających z niezmotoryzowanego systemu transportu (rower miejski, wykorzystywanie parkingów Park&Bike).
Problem 6: Brak kompleksowych w skali SOM projektów poprawy efektywności energetycznej obiektów użyteczności publicznej *[sf. przestrzenna: słabe strony (5), zagrożenia (3), szanse (3)]*	**Działanie 1.3.1.** Racjonalizacja wykorzystywania źródeł energii w obiektach użyteczności publicznej na obszarze metropolitalnym	Zwiększenie efektywności energetycznej budynków użyteczności publicznej
Problem 7: Ograniczenia związane z brakiem skoordynowanych działań w zakresie infrastruktury ochrony środowiska, szczególnie w obszarach gospodarki niskoemisyjnej oraz efektywnego wykorzystywania źródeł energii *[sf. przestrzenna: słabe strony (12), zagrożenia (3), szanse (3)]* **Problem 8:** Przestarzałe i niezmodernizowane sieci ciepłownicze – długi okres eksploatacji urządzeń w źródłach konwencjonalnych *[sfera przestrzenna: słabe strony (12), zagrożenia (3), szanse (3)]*	**Działanie 1.3.2** Przeciwdziałanie zmianom klimatycznym w oparciu o gospodarkę niskoemisyjną na obszarze metropolitalnym	Stałe zmniejszenie poziomu niskiej emisji, wyrażonej w ilości sprzedanej energii cieplnej i energii elektrycznej
Problem 9: Utrudnienia infrastrukturalne w miejscach lokowania inwestycji i strefach aktywności gospodarczej na obszarze metropolitalnym, w tym ograniczona wewnętrzna dostępność komunikacyjna stref inwestycyjnych SOM – uniemożliwiająca pełne wykorzystanie potencjału terenów inwestycyjnych SOM *[sf. gospodarcza: słabe strony (1), (3), (7), zagrożenia (2), (3). (4), szanse (3), (6) (7)]*	**Działanie 2.2.1** Rozwój miejsc lokowania inwestycji i stref aktywności gospodarczej na obszarze metropolitalnym	Zwiększenie ilości dostępnych terenów inwestycyjnych. Nowe inwestycje MSP na uzbrojonych terenach

Problem 10: Stosunkowo niewielki udział sektora MSP w lokalnej gospodarce oraz niski poziom ich innowacyjności *[sf. gospodarcza: słabe strony (2), (6), zagrożenia (5), (6), szanse (5), (6), (7), (8), (9)]*	**Działanie 2.3.1** Rozwój aktywności gospodarczej i innowacyjności przedsiębiorstw na obszarze metropolitalnym	Wzrost ilości przedsiębiorstw MSP z innowacjami, nowe miejsca pracy
Problem 11: Niedostosowanie oferty edukacyjnej do potrzeb rozwijającej się metropolii – niedostosowanie struktury sieci placówek edukacyjnych do sieci osadniczej SOM, w tym deficyty w wyposażeniu placówek oświatowych w wymaganą infrastrukturę oraz sprzęt *[sf. społeczna: słabe strony (2), (3), (4), zagrożenia (1), (2). (4), szanse (1), (2) (4)]*	**Działanie 2.4.1.** Poprawa jakości kształcenia ogólnego na obszarze metropolitalnym	Zwiększenie liczby uczniów objętych w procesie kształcenia wykorzystaniem narzędzi technologii informacyjno-komunikacyjnych (TIK) Zwiększenie ilości nauczycieli z kwalifikacjami w zakresie efektywnego prowadzenia zajęć
Problem 12: Niedopasowanie struktury kwalifikacji pracowników do potrzeb pracodawców – niewystarczający poziom współpracy placówek kształcenia zawodowego z rynkiem pracy *[sf. społeczna: słabe strony (5), (6), zagrożenia (4), szanse (3), (4)]*	**Działanie 2.4.3** Poprawa efektywności funkcjonowania systemu kształcenia zawodowego na obszarze metropolitalnym	Programy nauczania w szkołach zawodowych odpowiadające na potrzeby rynku pracy. Zwiększenie ilości nauczycieli w szkołach zawodowych z kwalifikacjami w zakresie efektywnego prowadzenia zajęć
Problem 13: Niski poziom efektywności energetycznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych związany z niskim standardem zabudowy mieszkaniowej *[sf. społeczna: słabe strony (7), (8), zagrożenia (5), szanse (5)]*	**Działanie 3.2.2** Racjonalizacja wykorzystywania źródeł energii w obiektach mieszkalnych na obszarze SOM	Zwiększenie efektywności energetycznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych

Tab. 32 Schemat: Problemy, działania i zakładane efekty Strategii ZIT.
Źródło: Opracowanie własne

	Cel strategiczny 1: Przestrzenna i funkcjonalna integracja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego - zintegowana przestrzeń					**Cel strategiczny 2: Dynamizowanie rozwoju gospodarczego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego - innowacyjna i konkurencyjna gospodarka**				**Cel strategiczny 3: Podnoszenie standardu życia mieszkańców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego - wysoka jakość i dostępność usług**
	Priorytet 1.1: Rozwój metropolitalnego systemu transportowego			**Priorytet 1.3: Sprawnie działające systemy infrastruktury ochrony środowiska Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego**		**Priorytet 2.2: Poprawa warunków dla rozwoju gospodarczego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego**	**Priorytet 2.3: Wsparcie przedsiębiorczości i innowacyjności**	**Priorytet 2.4: Kształcenie ogólne, ustawiczne i zawodowe o zasięgu ponadlokalnym**		**Priorytet 3.2: Rewitalizacja przestrzeni miejsko-wiejskich**
	Działanie 1.1.1: Regionalny układ drogowy na obszarze metropolitalnym	Działanie 1.1.2: Transport publiczny, inny niż kolejowy na obszarze metropolitalnym	Działanie 1.1.4: Zintegrowany system dróg rowerowych na obszarze metropolitalnym	Działanie 1.3.1: Racjonalizacja wykorzystania źródeł energii na obszarze metropolitalnym	Działanie 1.3.2: Przeciwdziałanie zmianom klimatycznym w oparciu o gospodarkę niskoemisyjną na obszarze metropolitalnym	Działanie 2.2.1: Rozwój miejsc lokowania inwestycji i stref aktywności gospodarczej na obszarze metropolitalnym	Działanie 2.3.1: Rozwój aktywności gospodarczej i innowacyjności przedsiębiorstw na obszarze metropolitalnym	Działanie 2.4.1: Poprawa jakości kształcenia ogólnego na obszarze metropolitalnym	Działanie 2.4.3: Poprawa efektywności funkcjonowania systemu kształcenia zawodowego na obszarze metropolitalnym	Działanie 3.2.2: Racjonalizacja wykorzystania źródeł energii w obiektach mieszkalnych na obszarze metropolitalnym
Problem 1: Niezadowalający stan dróg powiatowych i gminnych										
Problem 2: Zróżnicowana dostępność do sieci transportowej										
Problem 3: Niewystarczający stopień zintegrowania systemu komunikacji publicznej SOM										
Problem 4: Słaby rozwój wraz ze słabym wykorzystaniem powiązań transportowych w systemie komunikacji publicznej										
Problem 5: Brak spójnej i długofalowej polityki parkingowej oraz zintegrowanego systemu ścieżek rowerowych na terenie SOM										
Problem 6: Brak kompleksowych w skali SOM projektów poprawy efektywności energetycznej obiektów użyteczności publicznej										
Problem 7: Ograniczenia związane z brakiem skoordynowanych działań w zakresie infrastruktury ochrony środowiska, szczególnie w obszarach gospodarki niskoemisyjnej oraz efektywnego wykorzystywania źródeł energii										
Problem 8: Przestarzałe i niezmodernizowane sieci ciepłownicze – długi okres eksploatacji urządzeń w źródłach konwecjonalnych										

Problem 9: Utrudnienia infrastrukturalne w miejscach lokowania inwestycji i strefach aktywności gospodarczej na obszarze metropolitalnym, w tym ograniczona wewnętrzna dostępność komunikacyjna stref inwestycyjnych SOM – uniemożliwiająca pełne wykorzystanie potencjału terenów inwestycyjnych SOM												
Problem 10: Stosunkowo niewielki udział sektora MSP w lokalnej gospodarce oraz niski poziom ich innowacyjności												
Problem 11: Niedostosowanie oferty edukacyjnej do potrzeb rozwijającej się metropolii – niedostosowanie struktury sieci placówek edukacyjnych do sieci osadniczej SOM, w tym deficyty w wyposażeniu placówek oświatowych w wymaganą infrastrukturę oraz sprzęt												
Problem 12: Niedopasowanie struktury kwalifikacji pracowników do potrzeb pracodawców – niewystarczający poziom współpracy placówek kształcenia zawodowego z rynkiem pracy												
Problem 13: Niski poziom efektywności energetycznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych, związany z niskim standardem zabudowy mieszkaniowej												
potencjał 1	Budowa i modernizacja strategicznych systemów transportowych w sieci TEN-T oraz łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą											
potencjał 2	Dalszy rozwój infrastruktury zewnętrznej i wewnętrznej portów											
potencjał 3	Promowanie i rozwój multimodalnych połączeń transportowych, preferujących przyjazne środowisku gałęzie											
potencjał 4	Kształtowanie ładu komunikacyjnego, poprawa mobilności miejskiej i wspieranie gospodarki niskoemisyjnej w transporcie publicznym SOM w oparciu o: - budowę SKM wraz z niezbędną infrastrukturą węzłów i centrów przesiadkowych, parkingami typu P&R i B&R, rozwój sieci tramwajowej Szczecina i											

potencjał 5	Realizacja kompleksowych inwestycji z zakresu gospodarki niskoemisyjnej w transporcie, energetyce, ciepłownictwie										
potencjał 6	Dalszy rozwój regionalnych i subregionalnych ośrodków przemysłowo-usługowych oraz terenów i stref inwestycyjnych utworzonych na bazie terenów poprzemysłowych i powojskowych										
potencjał 7	Rozwój przedsiębiorczości oraz produktów i usług na nowoczesnych, innowacyjnych i nieuciążliwych ekologicznie technologiach										
potencjał 8	Wzrost kształcenia, przede wszystkim ogólnego i zawodowego przy ściślej współpracy z pracodawcami										
potencjał 9	Rewitalizacja zasobów miejskich na obszarach zdegradowanych, poprawa efektywności energetycznej budynków mieszkaniowych										

2++	projekt rozwiązujący dany problem
1++	projekt pośrednio rozwiązujacy problem
neutralny	projekt neutralny
negatywny -	projekt mający negatywny wpływ na problem
zdecydowanie negatywny --	projekt mający zdecydowanie negatywny wpływ na problem

Tab. 33 Matryca logiczna Strategii ZIT SOM (problemy i potencjały).
Źródło: Opracowanie własne

Uzasadnienie identyfikacji i wyboru celu strategicznego 1:

„Przestrzenna i funkcjonalna integracja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – zintegrowana przestrzeń"

W dobie globalizacji procesów gospodarczych, a zarazem konieczności budowy potencjału gwarantującego stały i dynamiczny rozwój społeczno-gospodarczy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, osiągnięcie przestrzennej oraz funkcjonalnej integracji tego obszaru jest uwarunkowane między innymi szeroką dostępnością do infrastruktury transportowej i komunikacyjnej, a także zachowaniem dbałości o zrównoważony rozwój w oparciu o ochronę środowiska naturalnego i racjonalne wykorzystanie zasobów.

Budowa silnego obszaru metropolitalnego Szczecina potwierdzającego jego kluczowe znaczenie dla rozwoju gospodarki regionu, wymaga stworzenia wydolnego układu transportowego wewnątrz obszaru metropolitalnego, jak i wzmocnienia jego zewnętrznych powiązań transportowych z resztą województwa i kraju.

Realizacja inwestycji w tym zakresie zapewni lub usprawni dostęp przedsiębiorców do ich kontrahentów, uelastyczni rynek pracy i wpłynie na zwiększenie mobilności pośród pracowników, usprawni również komunikację między głównymi ośrodkami wzrostu oraz wzmocni oddziaływanie na turystykę, stanowiącą jedną z istotniejszych osi rozwojowych i branż gospodarki w regionie.

Odpowiednie zaprojektowanie i efektywne wykorzystanie infrastruktury drogowej, kolejowej i wodnej umożliwi również redukcję kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw, a także podniesie standard życia mieszkańców obszaru metropolitalnego.

Niezbędnym będzie podjęcie działań na rzecz rozbudowy w SOM ponadregionalnych, multimodalnych sieci transportowych z wykorzystaniem wszystkich dostępnych środków transportu, uzupełniających się i zintegrowanych tak, aby transport ludzi i towarów był wydolny i w jak najmniejszym stopniu zagrażał środowisku naturalnemu.

Ważnym aspektem osiągnięcia funkcjonalnej integracji obszaru metropolitalnego będzie dążenie do lepszego wykorzystania jednego z najważniejszych tutejszych potencjałów tj. położenia w pasie ODW, co winno zaowocować dalszymi inwestycjami w rozbudowę infrastruktury portowej, czy też utrzymanie parametrów torów wodnych.

Koniecznym będzie dalszy rozwój transportu miejskiego, gwarantującego zrównoważenie mobilności miejskiej, ale również wyższą jakość i poziom komunikacji między ośrodkami miejskimi oraz wiejskimi SOM przy wykorzystaniu m.in. transportu publicznego i rowerowego.

W ujęciu środowiskowym kluczowym elementem integracji przestrzeni obszaru metropolitalnego pozostanie realizowanie działań nastawionych na zachowanie i ochronę środowiska oraz poprawę jego stanu, w szczególności w tych aspektach, które mają bezpośredni wpływ na całą społeczność tj. gospodarka wodno-ściekowa i odpadowa oraz przeciwdziałanie zmianom klimatycznym.

Racjonalizacja podejmowanych w tym zakresie kroków, wykorzystanie innowacji i odnawialnych źródeł energii, wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań i technologii środowiskowych, a także stosowanie wysokich standardów ekologicznych przełożą się na konkurencyjność SOM i wzrost jakości życia jego mieszkańców.

Reasumując, wybór do realizacji celu strategicznego 1 Strategii ZIT SOM stanowi odpowiedź na wskazane w części diagnostycznej dokumentu utrudnienia ograniczające rozwój, ale i potencjały wymagające dalszego wsparcia tj.:

- zjawisko rozlewania się miast zmieniające istniejącą strukturę sieci osadniczej pod względem ilościowym i jakościowym, z pominięciem rozbudowy niezbędnej infrastruktury i degradacją środowiska naturalnego;
- słabo rozwinięte wewnętrzne powiązania transportowe w obszarze SOM;
- zróżnicowana dostępność do sieci transportowej;
- słaba zewnętrzna dostępność komunikacyjna obszaru SOM, skutkująca peryferyzacją tego obszaru w polskiej przestrzeni społeczno-gospodarczej;
- niezadawalający stan infrastruktury drogowej i kolejowej na obszarze SOM;
- niska konkurencyjność portów w Szczecinie i Świnoujściu oraz mniejszych portów z obszaru SOM;
- wysoki stopień zużycia infrastruktury portowej na obszarze SOM;
- zły stan techniczny i parametry żeglugowe Odrzańskiej Drogi Wodnej;
- niesprawny system komunikacji miejskiej w ujęciu metropolitalnym, niewykorzystujący potencjału np. komunikacji kolejowej i wodnej;
- ograniczenia związane z brakiem skoordynowanych działań w zakresie infrastruktury ochrony środowiska w SOM, szczególnie w obszarach: gospodarki wodno-ściekowej i gospodarki niskoemisyjnej oraz efektywnego wykorzystania źródeł energii.

Dla celu strategicznego 1 Strategii ZIT SOM przyjmuje się następujące wskaźniki o charakterze strategicznym, prezentujące zakładane, wybrane rezultaty realizacji podjętych działań:

Lp.	Wskaźnik strategiczny	Jednostka miary	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Rok docelowy	Częstotliwość pomiaru
1	Liczba przewozów pasażerskich komunikacją miejska	mln pasażerów / rok	151,15	2013	148,2	2023	raz w roku

Tab. 34 Wskaźniki strategiczne dla celu strategicznego nr 1 Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne

Powyższe wskaźniki znajdują się także w ogólnym zestawieniu – w załączniku 13.6.

Uzasadnienie identyfikacji i wyboru celu strategicznego 2:

„Dynamizowanie rozwoju gospodarczego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – innowacyjna i konkurencyjna gospodarka"

Przyjęta na poziomie europejskim wspólna „Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu – Europa 2020" jasno wytyczyła podstawowy kierunek działań i dążeń wszystkich krajów UE w perspektywie finansowej na lata 2014-2020.

Kluczowym elementem budowy trwałego wzrostu w obszarze metropolitalnym będzie silna, nowoczesna i w pełni konkurencyjna gospodarka. Uzyskanie takiego statusu możliwym będzie jedynie w sytuacji, gdy stworzone zostaną warunki do dynamicznego jej rozwoju, w oparciu o zastosowane innowacje i nowe technologie (w szczególności w sektorze MŚP), wsparcie dziedzin zapewniających przewagę technologiczną, stworzenie silnych powiązań między nauką i gospodarką przy wykorzystaniu potencjału badawczego miasta rdzeniowego, wreszcie dbałość o rozwój już istniejących stref aktywności gospodarczej. Należy przy tym pamiętać o zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju, wzmacniającego potencjał gospodarczy Szczecina i pozostałych miast, ale jednocześnie przełamującego bariery w przedsiębiorczości na obszarach wiejskich. Koniecznym będzie również wspomaganie procesów innowacyjności przy wykorzystaniu regionalnych specjalizacji.

Ważnym czynnikiem wsparcia szybkiego tempa rozwoju gospodarczego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego będzie konsekwencja w wykorzystaniu jednego z najważniejszych potencjałów i atutów, jakim pozostaje turystyka (w tym wodna) z wykorzystaniem zasobów przyrodniczych oraz dziedzictwa historyczno-kulturowego obszaru.

Stworzenie innowacyjnej i konkurencyjnej gospodarki wymagać będzie nie tylko rozwoju infrastruktury technicznej, ale również bezpośredniego wsparcia kapitału ludzkiego i czynnika społecznego poprzez zaangażowanie władz publicznych oraz szkół i placówek prowadzących kształcenie w procesy edukacji formalnej i nieformalnej, przez całe życie i przy pełnej współpracy z sektorem przedsiębiorczości.

Kapitał ludzki i społeczny może stanowić kluczowy endogeniczny czynnik rozwoju obszaru metropolitalnego, a jego znaczenie wzrośnie jeszcze bardziej wtedy, gdy inwestycje wielkokapitałowe ustąpią miejsca działaniom rozwojowym opartym o wewnętrzny potencjał.

Dobrze funkcjonujący system edukacji, wsparty wysokiej jakości infrastrukturą szkolnictwa zawodowego oraz system szkoleń dostosowany do potrzeb metropolitalnego rynku pracy, a także inicjatywy dotyczące zwiększania zatrudnienia, mobilności pracowników oraz kreowania popytu na samozatrudnienie i tworzenie nowych miejsc pracy stanowić więc będą podstawowe warunki osiągnięcia stałego wzrostu gospodarczego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.

Reasumując, wybór do realizacji celu strategicznego 2 Strategii ZIT SOM stanowi odpowiedź na wskazane w części diagnostycznej utrudnienia ograniczające rozwój, jak i potencjały wymagające dalszego wsparcia tj.:

- zbyt słabe powiązania sektora nauki i gospodarki na obszarze metropolitalnym oraz deficyt powiązań funkcjonalnych między tymi sektorami;

- utrudnienia infrastrukturalne w miejscach lokowania inwestycji i strefach aktywności gospodarczej na obszarze metropolitalnym, w tym ograniczona wewnętrzna dostępność komunikacyjna stref inwestycyjnych SOM;
- niepełne wykorzystanie potencjałów rozwojowych obszaru metropolitalnego, w szczególności w sferze turystyki;
- niedostosowanie stanu infrastruktury oraz oferty edukacyjnej do potrzeb rynku pracy;
- szerokie deficyty w obrębie rynku pracy i kształcenia ustawicznego;
- niewykorzystany potencjał wynikający z ponadprzeciętnego poziomu aktywności gospodarczej mieszkańców obszaru metropolitalnego;
- stosunkowo niewielki udział sektora małych i średnich przedsiębiorstw (bez mikro) w lokalnej gospodarce oraz niski poziom ich innowacyjności.

Dla celu strategicznego 2 Strategii ZIT SOM przyjmuje się następujące wskaźniki o charakterze strategicznym, prezentujące zakładane, wybrane rezultaty realizacji działań:

Lp.	Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Rok docelowy	Częstotliwość pomiaru
1	Liczba wprowadzonych innowacji	szt.	nd	nd	39	2023	raz w roku

Tab. 35 Wskaźniki strategiczne dla celu strategicznego nr 2 Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne

Powyższe wskaźniki znajdują się także w ogólnym zestawieniu – w załączniku 13.6.

Uzasadnienie identyfikacji i wyboru celu strategicznego 3:
„Podnoszenie standardu życia mieszkańców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – wysoka jakość i dostępność usług"

Umiejętne połączenie życia gospodarczego ze społecznym wywołuje efekt synergii, który zwielokrotnia korzyści ze wzajemnych relacji i staje się motorem napędowym kolejnych działań prorozwojowych.

Poprawa jakości i dostępności usług o charakterze społecznym wcale nie stoi więc w sprzeczności z ideą dynamicznego rozwoju gospodarki, a wręcz odwrotnie – może ten rozwój jeszcze bardziej stymulować.

Aby możliwym było osiągnięcie takiego stanu, niezbędnym jest inwestowanie w rozwój efektywnych usług społecznych oraz uzupełnianie deficytów w zakresie lokalnej infrastruktury społecznej. Należy zatem czynnie wspierać realizację działań i programów aktywizujących społecznie i zawodowo grupy defaworyzowane, wydłużać aktywność zawodową pracowników, a także rozwijać system zindywidualizowanych usług społecznych i zdrowotnych.

Ważnym aspektem podnoszenia standardu życia mieszkańców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego będzie poprawa stanu infrastruktury społecznej, bez której realizacja wyżej opisanych usług nie jest de facto możliwa. Stąd, koniecznym jest zaplanowanie działań wspierających m.in. rozwój infrastruktury edukacyjnej (innej niż zawodowa) i szkoleniowej.

Wreszcie, biorąc pod uwagę poziom degradacji fizycznej, społecznej i gospodarczej wielu fragmentów obszarów miejskich i wiejskich SOM, niezbędnym jest podjęcie się trudu ich rewitalizacji, a zarazem racjonalizacji wykorzystania źródeł energii w obiektach mieszkalnych poprzez przeprowadzenie procesów tzw. głębokiej termomodernizacji.

Celem takich działań ma być zmiana strukturalna zdegradowanych dzielnic miast i wsi, nie tylko poprawa jakości życia oraz walorów estetycznych, ale przede wszystkim przywrócenie na nich aktywności gospodarczej, a także społecznej.

Reasumując, wybór do realizacji celu strategicznego 3 Strategii ZIT SOM stanowi odpowiedź na wskazane w części diagnostycznej dokumentu utrudnienia ograniczające rozwój, ale i potencjały wymagające dalszego wsparcia tj.:

- szerokie deficyty w infrastrukturze społecznej obszaru metropolitalnego w obrębie edukacji i sektora ochrony zdrowia oraz opieki społecznej;
- duża fluktuacja kadr i konieczność wypracowania stałego systemu kształcenia pracowników funkcjonujących w sektorze społecznym;
- niewykorzystany potencjał sektora poza publicznego, funkcjonującego w sferze społecznej na obszarze metropolitalnym;
- niewystarczający poziom działań na rzecz rewitalizacji o charakterze społecznym na obszarze metropolitalnym;
- niski poziom efektywności energetycznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych.

Dla celu strategicznego 3 Strategii ZIT SOM przyjmuje się następujące wskaźniki o charakterze strategicznym, prezentujące zakładane, wybrane rezultaty realizacji działań:

Lp.	Wskaźnik rezultatu	Jednostka miary	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Rok docelowy	Częstotliwość pomiaru
1	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	tony równoważnika Co_2/rok	nd	nd	3 101	2023	raz w roku

Tab. 36 Wskaźniki strategiczne dla celu strategicznego nr 3 Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne

Powyższe wskaźniki znajdują się także w ogólnym zestawieniu – w załączniku 13.6.

7.2. Priorytety i działania

Strategia ZIT SOM została opracowana w oparciu o szerokie spektrum działań we wszystkich obszarach, których podjęcie jest niezbędne dla osiągniecia wyższego stopnia integracji, a zarazem poprawy warunków życia społeczno-gospodarczego w SOM. Takie podejście, uwzględniające międzysektorową perspektywę zintegrowanego rozwoju powinno zapewnić pojawienie się w przyszłości efektu synergii. Wynikiem tak zorientowanego układu określone zostały priorytety i działania Strategii ZIT SOM ujęte w zestawieniu tabelarycznym w podrozdziale 7.1.2, wpisując się w realizację wytyczonych celów strategicznych dokumentu.

Jednakże, w odniesieniu do działań, które będą wdrażane przy współfinansowaniu ze środków RPO WZ 2014-2020 w formule ZIT, dodatkowo wskazano konkretne rozwiązania operacyjne, szerzej uzasadniające ich powiązania z celami strategicznymi tj. typy projektów, wydatki kwalifikowane podlegające dofinansowaniu, grupy docelowe i rodzaje uprawnionych beneficjentów, system preferencji dla wybranych obszarów, mechanizm i źródła finansowania, minimalne i maksymalne wartości projektów, maksymalny poziom dofinansowania UE, rezultaty, wskaźniki rezultatu i produktu zgodnie z RPO WZ 2014-2020, możliwość wystąpienia pomocy publicznej, termin realizacji oraz przyjęty tryb wyboru projektów.

Cel strategiczny ZIT	Priorytet ZIT	Działanie ZIT	Cel tematyczny UE	Oś priorytetowa RPO WZ	Priorytet inwestycyjny RPO WZ	Cel szczegółowy RPO WZ w ramach PI	Działanie RPO WZ [158]	Fundusz UE
1	1.1	1.1.1	7	V	7b	1	5.2	EFRR
		1.1.2	4	II	4e	1	2.2	EFRR
		1.1.4	4	II	4e	1	2.2	EFRR
	1.3	1.3.1	4	II	4c	2	2.6	EFRR
		1.3.2	4	II	4e	1	2.2	EFRR
2	2.2	2.2.1	3	I	3a	4	1.11	EFRR
	2.3	2.3.1	3	I	3c	3	1.7	EFRR
	2.4	2.4.1	10	VIII	10i	2	8.3	EFS
		2.4.3	10	VIII	10iv	3	8.7	EFS
3	3.2	3.2.2	4	II	4c	2	2.8	EFRR

Tab. 37 Matryca logiczna strategii inwestycyjnej Strategii ZIT SOM oraz korespondujących osi priorytetowych/działań ZIT wojewódzkiego w ramach RPO WZ.
Źródło: Opracowanie własne.

[158] Wg aktualnie obowiązującego SOOP RPO WZ 2014-2020

Priorytet 1.1 „Rozwój metropolitalnego systemu transportowego”

Pomimo zdiagnozowanego dobrego położenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na skrzyżowaniu szlaków transportowych i dostępności różnorodnych rodzajów transportu, zauważalnym jest występowanie szeregu deficytów znacznie ograniczających możliwości dynamicznego rozwoju społeczno-gospodarczego metropolii.

W porównaniu do innych miast wojewódzkich, Szczecin jest bardzo rozległy, zmaga się ze znaczącymi ograniczeniami natury funkcjonalno-przestrzennej (istnienie w obrębie organizmu miejskiego znaczących obszarów wodnych, zielonych i poddanych ochronie, silnie zindustrializowanych i przystosowanych do prowadzenia działalności produkcyjnej), które nakładają się na siebie i tworzą złożony system zależności rodząc potrzebę radykalnego unowocześnienia systemu infrastruktury komunikacyjnej.

Układ infrastruktury drogowej SOM tworzy sieć dróg lokalnych (powiatowych i gminnych), połączonych z drogami wojewódzkimi i krajowymi, zapewniającymi powiązania transportowe metropolii z otoczeniem.

Regionalny, wewnętrzny układ drogowy charakteryzuje się niezadawalającym stanem dróg i niskimi parametrami technicznymi, co powoduje, że większość z nich wymaga podjęcia pilnej modernizacji w celu zapewnienia wyższej przepustowości, skrócenia czasu dojazdu do wybranych miejsc, poprawy komunikacji i zwiększenia dostępu do transportu publicznego dla mieszkańców SOM.

Pomimo niewątpliwego atutu, jakim jest wręcz nieograniczony dostęp do wody i możliwości rozwoju transportu śródlądowego, żegluga pasażerska w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym jest dość słabo rozwinięta i notuje się niską podaż usług w tym zakresie.

Deficyty wewnętrznego systemu transportowego SOM „uzupełnia” brak zintegrowanego systemu sieci ścieżek rowerowych, co jest spowodowane tym, że istniejące ścieżki i drogi rowerowe pełnią przede wszystkim funkcję rekreacyjną, w niewielkim zaś stopniu transportową.

Istotą efektywnego transportu publicznego na obszarze metropolitalnym winien być wysoki poziom jego integracji i koordynacji. Słabością obecnego systemu pozostaje niewielkie wykorzystanie komunikacji miejskiej w obrębie Aglomeracji Szczecińskiej, ograniczające się de facto jedynie do granic administracyjnych miasta Szczecina, Polic oraz począwszy od 2015 roku Dobrej (Szczecińskiej) i Kołbaskowa. Komunikacja publiczna nie jest w żaden sposób koordynowana, brakuje integracji taryfowej oraz podstawowej infrastruktury wzmacniającej istotę metropolitalnego charakteru transportu.

Naturalna wydaje się więc potrzeba wykorzystania istniejącego potencjału wyłączonych z eksploatacji linii kolejowych przebiegających przez obszar miast, które miałyby stać się kręgosłupem dla funkcjonowania Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Pozwoli ona radykalnie zwiększyć liczbę i natężenie potencjalnie dostępnych połączeń w ramach transportu publicznego na terenie miasta i jego obszaru metropolitalnego, wytworzy funkcjonalne powiązania między skupiskami mieszkalnymi a obszarami aktywności gospodarczej. Szczecińska Kolej Metropolitalna po raz pierwszy w nowoczesnym okresie rozwoju SOM zintegruje i uporządkuje

jego sieć komunikacyjną przy uwzględnieniu dominujących trendów demograficznych, migracyjnych i ekonomicznych[159].

Główna oś rozwojowa transportu publicznego, która powinna być skupiona wokół Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej na dzień dzisiejszy w ogóle nie funkcjonuje powodując, iż pomimo dość dobrze rozbudowanej sieci kolejowej, transport kolejowy odbywa się jedynie między głównymi ośrodkami miejskimi SOM i nie stanowi realnej alternatywy dla komunikacji indywidualnej.

Dodatkowym efektem uzyskanym w toku budowy SKM będzie wsparcie przechodzenia na transport niskoemisyjny i zmniejszenie negatywnego wpływu transportu samochodowego na stan środowiska naturalnego w obrębie obszaru funkcjonalnego. Tym samym celom służyć będzie proces budowy i przebudowy torowisk na terenie Szczecina oraz zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego i autobusowego. Ściśle związana z tym przedsięwzięciem jest budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju, jako działania podstawowego dla integracji dwóch części miasta rozłożonych na przeciwległych brzegach Odry. Utrzymujący się przez wiele dziesięcioleci brak faktycznej spójności powoduje dublowanie funkcji układów urbanistycznych, deficyt w dostępie do podstawowych usług publicznych ze strony dużej rzeszy mieszkańców prawobrzeżnej części miasta, natężenie ruchu samochodowego pomiędzy oddalonymi dzielnicami i wynikające z niego rosnące koszty życia i działalności gospodarczej[160].

Koncepcja rozwoju transportu publicznego w SOM, uwzględniając potrzeby i problemy (depopulacja, bezrobocie strukturalne, niski poziom aktywności gospodarczej i inwestycyjnej, niewystarczający poziom powiązań transportowych) koncentruje się na sieciowym rozwiązaniu tych problemów, ale jednocześnie dąży do wzmacniania powiązań funkcjonalnych w SOM, poprzez wykorzystanie potencjału Szczecina, jako miasta rdzeniowego do kreowania zatrudnienia oraz zdynamizowania rozwoju.

Narzędziem kluczowym do zrównoważania potencjału rozwojowego jest polityka transportowa w SOM, która zakłada budowę zrównoważonego systemu transportu publicznego. Koncepcja rekomenduje działania obejmujące budowę centrów przesiadkowych, zintegrowanych węzłów komunikacyjnych, powstanie parkingów buforowych, parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride przy stacjach kolejowych, pętlach tramwajowych i autobusowych na obrzeżach miast oraz zakup autobusów energooszczędnych.

W ciągu kontynuowanej budowy Trasy Średnicowej w Szczecinie winien powstać, jako element wspierający wprowadzanie tzw. gospodarki niskoemisyjnej węzeł przesiadkowy Łękno. Węzeł ten jest jedną z istotnych stacji składowych SKM, kluczowym dla mieszkańców północnych oraz zachodnich dzielnic miasta. Przebudowa linii kolejowej zapewni możliwość efektywniejszego wykorzystania linii 406 do transportu pasażerskiego poprzez możliwość wykonania w ramach zadania zintegrowanego węzła przesiadkowego z pełną obsługą komunikacyjną dla pasażerów (w tym osób niepełnosprawnych).

Inny fragment miasta o wyjątkowo niekorzystnych parametrach skomunikowania z dzielnicami centralnymi to południowa część Szczecina. Poprawie istniejącego stanu rzeczy

[159] Stanowisko Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do Kontraktu Terytorialnego, 09.2014 roku, str. 15-16.
[160] Tamże.

służyć powinna budowa drogi krajowej nr 13 między rondem Hakena, a obwodnicą Kołbaskowa oraz przebudowa drogi krajowej nr 31, które pozwolą na stworzenie sprawnego systemu połączeń drogowych Szczecina będącego węzłem miejskim TEN-T z system europejskich szklaków komunikacyjnych[161].

Reasumując, sprawny wewnętrzny układ transportowy SOM jest pierwotnym warunkiem osiągnięcia wysokiego tempa rozwoju społeczno-gospodarczego we wszystkich dziedzinach życia. Z jednej strony podnosi on standard życia mieszkańców i zapewnia szybszą komunikację, z drugiej usprawnia dostęp przedsiębiorców do stref aktywności gospodarczej (redukując przy tym koszty funkcjonowania firm) oraz uelastycznia lokalne rynki pracy, pozwalając na większą mobilność, a także podejmowanie pracy przez pracowników poza miejscem ich zamieszkania.

Kluczową rolę, dla wdrażania środków UE zarówno w perspektywie 2014-2020 jaki i w przyszłej perspektywie finansowej odegrają, plany w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej (ang. SUMP). Odpowiednie kształtowanie mobilności w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym (SOM) powinno umożliwiać prawidłowy i zrównoważony rozwój społeczny oraz gospodarczy obszarów zurbanizowanych – miejscowości w SOM, zapewniać równoważny wybór rodzaju i środka transportu, umożliwiać dostępność komunikacyjną do ważnych dla społeczności w SOM celów, źródeł podróży, usprawniając i podnosząc wydajność transportu oraz przemieszczania się osób i towarów, a także zapewniać odpowiedni poziom życia mieszkańców SOM oraz chronić środowisko naturalne i antropogeniczne. Należy zwracać uwagę na kształtowanie przestrzeni zurbanizowanej SOM i jego powiązań funkcjonalnych, w sposób zapewniający podstawowe potrzeby transportowe mieszkańców, w szczególności poprzez perspektywiczne planowanie inwestycji z korzyścią dla obywateli. Efektami sprawnie i dobrze wdrażanej mobilności są przede wszystkim:

- poprawa jakości życia mieszkańców w SOM;
- zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- zmniejszenie hałasu i emisji spalin;
- zmiana zachowań na bardziej ekologiczne i prozdrowotne;
- zmniejszenie długości podróży w granicach SOM.

SUMP ma opierać się na dotychczasowych praktykach planistycznych oraz brać pod uwagę kwestię integracji, zaangażowania społeczeństwa oraz zasad oceny.[162]

Działanie 1.1.1 „Regionalny układ drogowy na obszarze metropolitalnym”

Cel działania: Zwiększenie wewnętrznej, drogowej dostępności transportowej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

[161] Tamże.

[162] *Civitas Prosperity (poradnik).* Główną ideą projektu CIVITAS PROSPERITY, jest osiągnięcie szerokiego upowszechniania się Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz zaangażowanie i aktywizacja interesariuszy na poziomie krajowym.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim podniesieniu spójności i jakości regionalnego układu drogowego wewnątrz Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Pomimo tego, iż dzisiejszy układ drogowy SOM odpowiada w znacznej mierze strukturze osadniczej, to jednak zauważalne są bardzo istotne braki ilościowe i jakościowe w infrastrukturze, wpływające na dezintegrację obszaru oraz ograniczone możliwości tworzenia wspólnej oferty inwestycyjnej.

Sprawny i efektywny układ drogowy powinien zapewnić obszarowi metropolitalnemu sieci dróg lokalnych (powiatowych i gminnych), pozwalające na płynne wyprowadzenie ruchu lokalnego do dróg wojewódzkich i krajowych oraz docelowo do sieci TEN-T.

Obecnie, nierównomierna gęstość sieci transportowej powoduje, że są gminy dysponujące wszystkimi rodzajami dróg bezpośrednio połączonymi z krajową siecią transportową, ale są również samorządy niedysponujące takimi połączeniami.

Dodatkowym problemem pozostaje niski standard oraz niewystarczająca przepustowość dróg lokalnych, przede wszystkim powiatowych i w mniejszym stopniu gminnych, które bezpośrednio wpływają na ograniczenie dostępności głównych ośrodków miejskich SOM.

Z tego względu, podstawowe znaczenie dla skuteczności osiągnięcia założonego celu działania będzie miała realizacja w pierwszej kolejności kluczowych przedsięwzięć łączących jak największą grupę gmin z siecią TEN-T (m.in. poprzez budowę zachodniego obejścia drogowego Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police – Święta), a następnie wdrożenie zadań poprawiających istotnie spójność obszaru, zwiększających jego integralność i atrakcyjność inwestycyjną oraz wpływających na jakość życia mieszkańców, a także poziom dostępności usług wewnątrz SOM (m.in. poprzez przebudowę północnego odcinka drogi ekspresowej S3 wraz z budową stałego dostępu Świnoujścia do systemu dróg krajowych, budowę obwodnicy Przecławia i Warzymic w gminie Kołbaskowo, przebudowę drogi krajowej nr 31 w ciągu ul. Krygiera w Szczecinie wraz z węzłem Morwowa na A6, czy też przebudowę węzła przy jeziorze Głębokie na granicy gmin: Szczecin i Dobra (Szczecińska)).

Ważnym zastrzeżeniem, co do możliwych typów przedsięwzięć w ramach przedmiotowego działania zgodnego z charakterystyką PI 7b pozostaje fakt, iż poza drogami wojewódzkimi objęte wsparciem UE mogą być pozostałe drogi, zgodnie z KT oraz w przypadku dróg lokalnych zgodnie z zapisami UP.

Drogi lokalne (powiatowe i gminne) będą mogły uzyskać dofinansowanie niezależnie od trybu, jeżeli będą spełniać m.in. następujące warunki:

- stanowią element szerszej koncepcji związanej z rewitalizacją obszarów miejskich i wiejskich, zrównoważoną mobilnością miejską (przebudowa infrastruktury transportu miejskiego) – jako część projektu z właściwego mu PI lub, gdy usprawniają połączenia między ośrodkami życia społeczno-gospodarczego;
- zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T lub przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami (w ramach CT 7);
- zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi (fizycznie istniejącymi, budowanymi lub planowanymi do budowy w obecnej perspektywie finansowej).

Biorąc powyższe pod uwagę, na wstępnej liście projektów strategicznych, prezentowanych w załączniku 13.2, realizowanych w ramach PI 7b Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym dla działania 1.1.1 przyjęto wstępnie do realizacji jedynie te projekty drogowe z obszaru SOM, które spełniają powyższe warunki i przyczynią się do realizacji celów PI.

Wspierane inwestycje, poza elementem włączenia w sieć TEN-T, usprawnią sieć połączeń drogowych wewnętrznych i zewnętrznych o charakterze gospodarczym i społecznym:

- w ośrodkach SOM na obszarze stref inwestycyjnych / przemysłowych (Szczecin-Police, Stargard, Goleniów),
- w ośrodkach SOM pełniących funkcje portowe (Świnoujście, Stepnica),
- w ośrodku z ważnym węzłem przesiadkowym decydującym o mobilności znacznej liczby mieszkańców (Gryfino),
- na obszarach słabiej skomunikowanych z głównymi ośrodkami SOM oraz portami lotniczymi / morskimi (gmina wiejska Stargard, gmina wiejska Dobra (Szczecińska).

Podstawowym rezultatem zaplanowanych działań będzie poprawa wewnętrznej dostępności transportowej obszaru metropolitalnego, ze szczególnym uwzględnieniem głównych ośrodków miejskich, co wpłynie na wzrost atrakcyjności SOM, jako miejsca zamieszkania, pracy oraz lokowania nowych przedsięwzięć gospodarczych, co w konsekwencji przełoży się na zwiększenie spójności społeczno-gospodarczej obszaru wsparcia.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 1.1.1, realizujące cele PI 7b powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI: 3a, 4e, 7c/ii i 7d/iii.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.1.1 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w: POIiŚ[163], EWT[164] oraz RPO WZ, realizowane w formule wojewódzkiego ZIT.

[163] Podstawowe typy projektów POIiŚ w ramach PI 7b stanowią: 1) Budowa, przebudowa dróg posiadających kategorię dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) poza TEN-T, poprawiających mobilność regionalną m.in. obwodnice, trasy wylotowe, drogi w węzłach miejskich TEN-T i w miastach na prawach powiatu (poza 5 miastami wojewódzkimi Polski Wschodniej), w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach (BRD, ITS).

[164] Podstawowe typy projektów Programu Współpracy Transgranicznej Meklemburgia-Pomorze Przednie/Brandenburgia/Polska (województwo zachodniopomorskie) INTERREG V A w ramach PI 7b stanowią zadania zwiększające mobilność regionalną poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.

Schemat działania 1.1.1 Strategii ZIT SOM w ramach RPO WZ

Cel tematyczny	**CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej**
Priorytet inwestycyjny	**PI 7b** Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi
Oś priorytetowa / działanie RPO WZ 2014-2020	**V** Zrównoważony transport **5.2** Budowa i przebudowa dróg lokalnych (gminnych i powiatowych) w ramach Strategii ZIT dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
Typy projektów	a) Budowa i przebudowa dróg lokalnych (gminnych i powiatowych) b) Przygotowanie inwestycji na nową perspektywę
Wydatki kwalifikowane	Zgodnie z wytycznymi ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego oraz zasadami Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020.
Grupy docelowe	- Mieszkańcy województwa zachodniopomorskiego - Turyści spoza regionu
Typy beneficjentów	Jednostki samorządu terytorialnego będące członkami SOM.
Obszary objęte interwencją / preferencje	Tereny wiejskie i miejskie SOM.
Mechanizm finansowania	Dotacje.
Źródła finansowania UE	EFRR.
Minimalna i maksymalna wartość projektów	Zgodnie z kryteriami wyboru projektów przyjętymi przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020.
Wskaźniki produktu i rezultatu	W ramach działania określono następujące wskaźniki: *- całkowita długość nowych dróg [km]* *- całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg [km]* *- średni czas dojazdu do miasta rdzeniowego SOM [min.]* *- Ilość przygotowanych dokumentacji* Wartości bazowe i docelowe wskaźników prezentowane są w ogólnym zestawieniu znajdującym się w załączniku 13.6
Maksymalny poziom dofinansowania	85% kosztów kwalifikowanych.
Pomoc publiczna	Nie dotyczy.
Termin realizacji (lata)	2014-2023.
Tryb wyboru projektów	Pozakonkursowy.

Tab. 38 Schemat Działania 1.1.1 Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne.

Działanie 1.1.2 „Transport publiczny, inny niż kolejowy na obszarze metropolitalnym"

Cel działania: Poprawa jakości funkcjonowania oraz wzrost udziału transportu publicznego w zintegrowanym systemie transportowym Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przyjęte do realizacji działania projekty będą miały służyć przede wszystkim budowie zintegrowanego systemu transportu publicznego na obszarze metropolitalnym, otwartego i przyjaznego dla mieszkańców oraz uwzględniającego potrzeby rynku pracy, w tym mobilność pracowników.

Obecnie, system taki w praktyce nie funkcjonuje, choć jego zalążkiem będzie zakończenie w IV kwartale 2015 roku prac nad wdrożeniem przez Gminę Miasto Szczecin – Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie projektu pn.: „Poprawa funkcjonowania transportu miejskiego w aglomeracji szczecińskiej poprzez zastosowanie systemów telematycznych".

Realizacja tego zadania, przy znaczącym współudziale środków POIiŚ 2007-2013, pozwoli m.in. na stworzenie Centralnego Systemu Zarządzania Komunikacją Miejską dla Miasta Szczecina i aglomeracji szczecińskiej, uwzględniającego szereg ułatwień w zarządzaniu i integracji komunikacji miejskiej na obszarze Szczecina oraz sąsiadujących gmin: Police, Dobra (Szczecińska) i Kołbaskowo, a także na wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań technicznych do obsługi pasażerów np. systemu okresowego biletu elektronicznego, czy systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

Kontynuacja ww. działań w nowej perspektywie finansowej, ale już w szerszym, metropolitalnym zakresie powinna prowadzić nie tylko w stronę integracji taryfowej i stworzenia „wspólnego biletu" na terenie SOM, ale przede wszystkim służyć rzeczywistej integracji transportu publicznego w węzłach przesiadkowych, skupiających transport autobusowy, tramwajowy, mikrobusowy i kolejowy (w ujęciu metropolitalnym).

Ważnym aspektem wsparcia zrównoważonej mobilności w SOM, wyrażającej się zwiększeniem liczby osób rezygnujących z indywidualnego transportu samochodowego na rzecz transportu publicznego będzie stworzenie rozwiązań sprzyjających odwróceniu obowiązującego trendu, w tym zmiany polityki parkingowej w gminach metropolii oraz rzeczywistego uprzywilejowania transportu publicznego w ruchu drogowym w centrach miast.

Z tego względu, uwzględniając nadrzędną rolę w realizacji projektu rdzeniowego, obejmującego zgodnie z celami PI 7d/iii budowę Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (SKM), należy wspierać w ramach działania 1.1.2 Strategii ZIT SOM wdrożenie w pierwszej kolejności inwestycji komplementarnych, związanych z budową oraz modernizacją centrów i miejsc przesiadkowych, a także ze stworzeniem strategicznych parkingów buforowych, usytuowanych przy wjazdach do miast, dworcach kolejowych, czy węzłach przesiadkowych.

Istotnym elementem wspierającym postulat zmniejszenia emisji generowanej przez transport, szczególnie w dużych ośrodkach miejskich będzie również udzielenie dofinansowania przedsięwzięciom infrastrukturalnym uzupełniającym w praktyce system transportu publicznego. Realizacja budowy zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łękno wraz z infrastrukturą, czy też utworzenie zintegrowanych centrów przesiadkowych w Stargardzie,

Goleniowie i Gryfinie pozwoli m.in. na pozostawienie tam środków transportu indywidualnego i skorzystanie z transportu publicznego (w tym Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej).

Wreszcie dużą rolę w równoważeniu mobilności w ramach SOM odgrywać będzie wydajny, efektywny i ekologiczny transport publiczny. Z tego względu, koniecznym jest podjęcie starań na rzecz zakupu / wymiany części taboru autobusowego, realizowanego przez poszczególnych przewoźników (operatorów) oraz nadrobienie zaległości w remoncie i rozbudowie sieci tramwajowej w Szczecinie wraz z zakupami nowego taboru tramwajowego.

Przewidywane do implementacji w ramach działania 1.1.2 inwestycje infrastrukturalne, poza realizacją wyżej opisanych celów charakteryzują się ścisłymi powiązaniami i komplementarnością, zarówno w sferze terytorialnej i warstwie merytorycznej, jak i w odniesieniu do źródeł finansowania.

Na wstępnej liście projektów strategicznych, przedstawionych w załączniku 13.2, realizowanych w trybie pozakonkursowym ze środków RPO WZ ujęto dwa typy inwestycji tj.

- związane z budową węzłów, centrów i miejsc komunikacyjnych / przesiadkowych zlokalizowanych w największych ośrodkach SOM (Szczecin, Stargard, Świnoujście, Goleniów, Police i Gryfino), będących osią dla projektu budowy SKM oraz w miejscowościach stanowiących naturalne zaplecze dla tych ośrodków i połączonych z nimi komunikacyjnie (Łęgi, Załom, Reptowo);
- związane z zakupem nowego taboru autobusowego w Policach i Szczecinie, stanowiącego bardzo istotny element integracji transportu publicznego w aglomeracji szczecińskiej.

Z kolei, na liście projektów przewidywanych do sfinansowania ze środków POIiŚ (załącznik 13.3) ujęto przede wszystkim zadania Gminy Miasto Szczecin związane z budową i przebudową torowisk tramwajowych, pozwalających na „dopełnienie" systemu transportu publicznego w metropolii (obok SKM i autobusów) oraz przeniesienie nacisku w komunikacji publicznej na transport niskoemisyjny i ekologiczny (w tym także elektryczny). Inwestycje w tabor dotyczą taboru autobusowego w ośrodkach nieobjętych dofinansowaniem RPO WZ (Stargard, Świnoujście), ponadto w tabor szynowy (tramwajowy) w miejskim ośrodku rdzeniowym – w Szczecinie.

W ten sposób, realizacja projektów RPO WZ i POIiŚ pozwoli na znaczące podniesienie jakości infrastruktury transportu publicznego w SOM oraz niewątpliwie wpłynie na jego rozwój oraz zwiększenie liczby użytkowników systemu.

Głównym rezultatem zaplanowanych działań będzie skrócenie czasu niezbędnego na przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi ośrodkami SOM i miejscami zamieszkania oraz zatrudnienia, zmniejszenie kosztów podróży oraz poprawa komfortu przejazdu komunikacją miejską, co w efekcie spowoduje wzrost liczby osób korzystających z transportu publicznego względem indywidualnego, a zatem również zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych.

Kolejnym rezultatem będzie rzeczywiste wdrożenie idei zrównoważonego transportu poprzez wprowadzenie istotnych zachęt dla mieszkańców obszaru metropolitalnego do korzystania z transportu publicznego.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 1.1.2, realizujące cele PI 4e/v, zostały uwzględnione w Planach Gospodarki Niskoemisyjnej (PGN)[165]. Wszystkie projekty dotyczące inwestycji w zakresie transportu miejskiego wynikają również z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM)[166].

Projekty na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej są powiązane przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających cele PI: 3a, 7b, 7c/ii oraz 7d/iii.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.1.2 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w: POIiŚ[167] oraz RPO WZ, realizowane w formule wojewódzkiego ZIT.

Schemat działania 1.1.2 Strategii ZIT SOM w ramach RPO WZ i POIiŚ

Cel tematyczny	**CT4 Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach**
Priorytet inwestycyjny	**PI 4e** Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu
Oś priorytetowa / działanie RPO WZ 2014-2020	**II** Gospodarka niskoemisyjna **2.2** Zrównoważona multimodalna mobilność miejska i działania adaptacyjne łagodzące zmiany klimatu w ramach Strategii ZIT dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
Typy projektów	1. Budowa, przebudowa obiektów/systemu infrastruktury zintegrowanego systemu transportu

[165] Plany Gospodarki Niskoemisyjnej zostały opracowane dla 12 gmin wchodzących w skład Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego tj: Gmina Dobra, Gmina Goleniów, Gmina Gryfino, Gmina Kobylanka, Gmina Kołbaskowo, Gmina Police, Gmina Stargard, Gmina Miasto Stargard, Gmina Stepnica, Gmina Miasto Szczecin, Gmina Stare Czarnowo oraz Gmina Miasto Świnoujście. Ponadto opracowany został Zintegrowany Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. PGN-y zostały opracowane, aby m.in. przyczynić do osiągnięcia celów określonych w Pakiecie klimatyczno-energetycznym do roku 2020, tj.: redukcji emisji gazów cieplarnianych; zwiększenia udziału energii pochodzącej z źródeł odnawialnych; redukcji zużycia energii finalnej, co ma zostać zrealizowane poprzez podniesienie efektywności energetycznej, a także do poprawy jakości powietrza na obszarach, na których odnotowano przekroczenia jakości poziomów dopuszczalnych stężeń w powietrzu. PGN-y w efekcie przyczynią się do poprawy stanu środowiska i jakości życia mieszkańców SOM. Realizacja zapisów w dokumentach jest skorelowana i wpływa na realizację celów rozwojowych określonych w Strategii Rozwoju SOM 2020 oraz Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych SOM.

[166] Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla SOM jest dokumentem, który powstał zgodnie z wytycznymi określonymi w opracowaniu "Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej" (ELTIS) - wersja ze stycznia 2014 r. Realizacja zapisów PZMM jest skorelowana i wpływa na realizację celów rozwojowych określonych w Strategii Rozwoju SOM 2020, Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych oraz poszczególnych PGN-ów.

[167] Podstawowe typy projektów POIiŚ w ramach PI 4v stanowią zadania związane z równoważeniem mobilności miejskiej i ekologicznym transportem, w tym: adaptacja, budowa, przebudowa sieci transportu miejskiego oraz inwestycje taborowe: zakup, modernizacja taboru szynowego (tramwajowego, metra), trolejbusowego, autobusowego wraz z niezbędną infrastrukturą. Inwestycje z zakresu ITS, poprawiającego funkcjonowanie transportu publicznego mogą być realizowane jako element projektów.

	publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrach miast. 2. Zakup lub modernizacja niskoemisyjnego taboru transportu miejskiego.
Wydatki kwalifikowane	Zgodnie z wytycznymi ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego oraz zasadami Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020.
Grupy docelowe	Mieszkańcy województwa zachodniopomorskiego.
Typy beneficjentów	1. Przedsiębiorstwa świadczące usługi publicznego transportu zbiorowego, 2. Jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia, 3. Jednostki organizacyjne JST, 4. Zarządcy infrastruktury kolejowej. 5. Partnerstwa tych podmiotów
Obszary objęte interwencją / preferencje	Tereny wiejskie i miejskie SOM.
Mechanizm finansowania	Dotacje.
Źródła finansowania UE	EFRR.
Minimalna i maksymalna wartość projektów	Zgodnie z kryteriami wyboru projektów przyjętymi przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020.
Wskaźniki produktu i rezultatu:	W ramach działania określono następujące wskaźniki: *- liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych [szt.]* *- liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź" [szt.]* *- liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej [szt.]* *- liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź" [szt.]* *- liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „Park & Ride" [szt.]* Wartości bazowe i docelowe wskaźników prezentowane są w ogólnym zestawieniu znajdującym się w załączniku 13.6
Maksymalny poziom dofinansowania	85% kosztów kwalifikowanych.
Pomoc publiczna	Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.
Termin realizacji (lata)	2014-2023.
Tryb naboru	Pozakonkursowy.
Projekty komplementarne POIiŚ 2014-2020	
Priorytet inwestycyjny	**PI 4v** Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie

	zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu
Oś priorytetowa / działanie POIiŚ 2014-2020	**VI** Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach **6.1** Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach
Typy projektów	1. Inwestycje infrastrukturalne: adaptacja, budowa, przebudowa, rozbudowa sieci transportu miejskiego. 2. Inwestycje taborowe: zakup, modernizacja taboru szynowego, trolejbusowego i autobusowego wraz z niezbędną infrastrukturą służącą do jego utrzymania. Możliwość realizacji projektów integrujących w sobie ww. typy projektów. 3. Opracowanie dokumentacji planistycznej w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej (Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – SUMP)
Zasady wyboru projektów	Dla projektów realizowanych w ramach PI 4v istnieje **obowiązek przygotowania Planów Gospodarki Niskoemisyjnej** *(n/d SUMP).*
Tryb wyboru projektów	Tryb pozakonkursowy
Typy beneficjentów	1. jednostki samorządu terytorialnego (w tym ich związki, stowarzyszenia i porozumienia) – miasta wojewódzkie i ich obszary funkcjonalne, miasta średnie, w tym tracące funkcje społeczno-gospodarcze; 2. zarządcy infrastruktury służącej transportowi miejskiemu; 3. operatorzy publicznego transportu zbiorowego; 4. spółki powołane specjalnie w celu prowadzenia działalności polegającej na udostępnianiu taboru służącego świadczeniu usług publicznych w ramach wykonywania zadań własnych jst.
Źródła finansowania UE	Fundusz Spójności
Mechanizm finansowania	Dotacje
Maksymalny poziom dofinansowania	85% wydatków kwalifikowanych
Kwota alokacji w ramach ZIT SOM	zgodnie z warunkami programu operacyjnego

Tab. 39 Schemat Działania 1.1.2 Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne.

Należy również pamiętać, że zgodnie z ustaleniami podjętymi przez SSOM z IZ RPO WZ 2014-2020, nie będzie wykluczone staranie się o dodatkowe środki na realizację celów działania 1.1.2 bezpośrednio w ramach RPO WZ 2014-2020, w sytuacji wyczerpania alokacji przeznaczonej na ww. działanie w formule wojewódzkiego ZIT.

Poza środkami ZIT wydatkowanymi z RPO WZ, cele działania 1.1.2 Strategii ZIT SOM będą wdrażane poprzez bezpośrednie aplikowanie beneficjentów do POIiŚ w procedurze określonej

przez IZ POIiŚ. W ramach dotychczasowo podjętych kroków, SSOM zgłosił do Ministerstwa właściwego ds. rozwoju regionalnego propozycje realizacji komplementarnych projektów kluczowych, zgodnie z listą stanowiącą załącznik nr 13.3 Strategii ZIT SOM. Projekty podlegały oraz będą podlegać identyfikacji przez właściwą Instytucję Zarządzającą.

Działanie 1.1.3 „Transport publiczny kolejowy na obszarze metropolitalnym"

Cel działania: Zwiększenie udziału pasażerskiego transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim utworzeniu sprawnego elementu systemu transportu publicznego, realizującego połączenia pasażerskie na terenie całego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (a nie tylko pełniącego funkcję kolei miejskiej).

Należy jednak mieć na uwadze fakt, iż Szczecin znajduje się w centrum projektowanego systemu – stąd jego rola (w tym rola infrastruktury punktowej i liniowej na jego obszarze) jest niezbędna dla prawidłowego działania SKM, jako całości.

Uruchomienie kolei metropolitalnej będzie mogło stanowić o znacznej poprawie stopnia zaspokojenia potrzeb transportowych, zarówno mieszkańców stolicy województwa, jak również Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Mieszkańcy obszaru zyskaliby szybkie, cechujące się dużą częstotliwością rozwiązanie z zakresu obsługi ruchu pasażerskiego pomiędzy najważniejszymi miastami SOM oraz pozostałymi miejscowościami położonymi wzdłuż linii kolejowych. SKM dla pasażerów przybywających do Szczecina, jak również podróżujących ze Szczecina na kierunkach do pozostałych ośrodków miejskich pozwoliłaby na realizację podróży pomiędzy ich punktem zamieszkania, a jednym z wielu przystanków/stacji na obszarze stolicy województwa w sposób bardziej komfortowy z jednoczesnym zredukowaniem czasu podróży.

Pasażer, planując podróż mógłby dokonać wyboru przystanku/stacji będącej najbliżej punktu docelowego, lub też najlepiej z tym punktem skomunikowanego. To wpłynęłoby na optymalizację jego podróży oraz zmniejszenie potoków pasażerskich w środkach transportu miejskiego, wpływając na odciążenie sieci. Dla mieszkańców Szczecina, SKM dzięki obecności kilkunastu jej przystanków/stacji na obszarze miasta, pozwoliłaby na jej użytkowanie, jako szybkiej i cechującej się dużą częstotliwością „kolei miejskiej". Kolej taka mogłaby stopniowo przejmować potoki realizowane dotychczas przez transport indywidualny.

Kolejnym rezultatem projektu będzie zmniejszenie obciążenia dróg kołowych oraz wzrost przychodów ze sprzedaży biletów dla wszystkich przewoźników (byłby to skutek zwiększenia się liczby pasażerów). Kolej metropolitalna zwiększałaby atrakcyjność inwestycyjną terenów położonych w jej sąsiedztwie. Ma to szczególne znaczenie dla rewitalizacji zaniedbanych terenów, gdzie efektywny transport publiczny powinien stać się narzędziem i impulsem do dalszego rozwoju[168].

Projekt budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej stanowi także podstawę do realizacji innych, powiązanych projektów inwestycyjnych (np. Szczeciński Szybki Tramwaj, węzły przesiadkowe, parkingi buforowe, bilet metropolitalny), zaplanowanych w oparciu o cele PI: 3a, 4e/v, 7b i 7c/ii.

[168] Opracowanie na podstawie fiszki projektowej pn. „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej", złożonej przez SSOM do MIiR w dniu 06.12.2013 roku.

Podstawowe źródło wspólnotowego finansowania przedsięwzięć w ramach działania 1.1.3 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w POIiŚ[169].

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

Działanie 1.1.4 „Zintegrowany system dróg rowerowych na obszarze metropolitalnym"

Cel działania: Budowa zintegrowanego systemu dróg rowerowych, jako ważnego elementu sieci transportowej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim budowie zintegrowanego systemu dróg rowerowych na obszarze metropolitalnym, stanowiącego ważny element uzupełniający sieć transportową oraz będącego rzeczywistą alternatywą dla indywidualnego transportu samochodowego.

Problemem mijającej perspektywy finansowej na lata 2007-2013 było myślenie o komunikacji rowerowej jedynie, jako elemencie rekreacji i turystyki, nie zaś środka transportu. Wszystkie podmioty tworzące Szczeciński Obszar Metropolitalny prowadzą od lat szereg działań, mających na celu rozbudowę systemu dróg i ścieżek rowerowych. Niemniej jednak, poza nielicznymi wyjątkami, działania te mają charakter odrębny. W efekcie realizowane inwestycje nie tworzą spójnej sieci. Z tego względu, dotychczasowe przedsięwzięcia zrealizowane na obszarze SOM przy współudziale środków UE nie przyczyniły się w istotny sposób do zarysowania spójnej, wspólnej koncepcji stworzenia systemu dróg rowerowych dla całego obszaru metropolitalnego.

Ewidentnie zauważalne deficyty w infrastrukturze rowerowej typu parkingi B&R, brak powiązań powstałych dróg rowerowych z systemem transportu publicznego powodują, iż obecnie w zasadzie użytkowanie roweru jest ograniczone, jako środka transportu w drodze do miejsca zamieszkania, pracy, szkoły, czy punktu usługowego w wymiarze metropolitalnym.

Biorąc powyższe pod uwagę, w nowym okresie programowania możliwe będzie wdrożenie tych projektów, które stanowić będą element metropolitalnego systemu dróg rowerowych, opisanego m.in. w treści „Koncepcji ścieżek rowerowych łączących gminy należące do Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego"[170], a także będą miały istotne znaczenie dla poprawy dostępności komunikacyjnej głównych ośrodków miejskich SOM poprzez wprowadzenie ułatwień w bezpośrednim dojeździe do węzłów przesiadkowych, czy też skrócenie czasu przejazdu do centrów miejscowości.

Poza tym na wsparcie będą mogły liczyć te inwestycje w drogi rowerowe, których realizacja znajduje uzasadnienie gospodarcze tj. stanowić one będą realną alternatywę względem transportu samochodowego w migracji pracowników zakładów i firm funkcjonujących na obszarach inwestycyjnych / przemysłowych SOM.

[169] Podstawowe typy projektów POIiŚ w ramach PI 7d/iii stanowią zadania związane z budową, przebudową, modernizacją infrastruktury, zakupem, modernizacją taboru dla publicznego transportu kolejowego na obszarach funkcjonalnych miast (kolej metropolitalna).

[170] Opracowanie powstało w ramach dofinansowania z działania 6.3 RPO WZ 2007-2013.

Odpowiedzią na zakładane cele było ujęcie na wstępnej liście projektów strategicznych, przedstawionych w załączniku 13.2, realizowanych w ramach PI 4e Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym dla działania 1.1.4 trzech typów inwestycji:

- budowy dróg rowerowych o charakterze metropolitalnym, stanowiących naturalny element połączenia mniejszych ośrodków SOM z centrami przesiadkowymi (Dobra, Stare Czarnowo, Stepnica),
- budowy dróg / tras rowerowych wewnątrz głównych ośrodków SOM (Szczecin, Świnoujście, Stargard), stanowiących element połączenia z centrami przesiadkowymi,
- budowy dróg rowerowych generujących wzrost ruchu rowerzystów w drodze do miejsc pracy zlokalizowanych na obszarach inwestycyjnych / przemysłowych SOM (Goleniów, Police, Gryfino).

Głównym rezultatem wsparcia inwestycji ukierunkowanych na realizację celu działania 1.1.4 Strategii ZIT SOM będzie zrównoważenie mobilności na wskazanym obszarze, wyrażającym się zwiększeniem liczby osób rezygnujących z indywidualnego transportu samochodowego na rzecz transportu rowerowego, co z kolei przyczyni się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 1.1.4, realizujące cele PI 4e, zostały uwzględnione w Planach Gospodarki Niskoemisyjnej (PGN). Wszystkie projekty dotyczące inwestycji w zakresie transportu miejskiego wynikają również z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM).

Projekty na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej są powiązane przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających cele PI: 3a, 7b, 7c/ii oraz 7d/iii.

Podstawowe źródło wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.1.4 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w RPO WZ, wdrażane w formule wojewódzkiego ZIT.

Schemat działania 1.1.4 Strategii ZIT SOM w ramach RPO WZ

Cel tematyczny	**CT4 Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach**
Priorytet inwestycyjny	**PI 4e** Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu
Oś priorytetowa / działanie RPO WZ 2014-2020	**II** Gospodarka niskoemisyjna **2.2** Zrównoważona multimodalna mobilność miejska i działania adaptacyjne łagodzące zmiany klimatu w ramach Strategii ZIT dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
Typy projektów	1. Budowa, przebudowa obiektów/systemu infrastruktury zintegrowanego systemu transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrach miast.
Wydatki kwalifikowane	Zgodnie z wytycznymi ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego oraz zasadami Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020.
Grupy docelowe	Mieszkańcy województwa zachodniopomorskiego.
Typy beneficjentów	1. Jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia. 2. Jednostki organizacyjne JST 3. Partnerstwa tych podmiotów
Obszary objęte interwencją / preferencje	Tereny wiejskie i miejskie SOM.
Mechanizm finansowania	Dotacje.
Źródła finansowania UE	EFRR.
Minimalna i maksymalna wartość projektów	Zgodnie z kryteriami wyboru projektów przyjętymi przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020.
Wskaźniki produktu i rezultatu:	W ramach działania określono następujące wskaźniki: *- długość wspartej infrastruktury rowerowej [km]* *- liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride" [szt.]* *- liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride" [szt.]* *- liczba rowerów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride" [szt.]* Wartości bazowe i docelowe wskaźników prezentowane są w ogólnym zestawieniu znajdującym się w załączniku 13.6
Maksymalny poziom dofinansowania	85% kosztów kwalifikowanych.
Pomoc publiczna	Nie dotyczy.
Termin realizacji (lata)	2014-2023.
Tryb naboru	Pozakonkursowy.

Tab. 40 Rozwiązania operacyjne dla Działania 1.1.4 Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne.

Należy również pamiętać, że zgodnie z ustaleniami podjętymi przez SSOM z IZ RPO WZ 2014-2020, nie będzie wykluczone staranie się o dodatkowe środki na realizację celów działania 1.1.4 bezpośrednio w ramach RPO WZ 2014-2020, w sytuacji wyczerpania alokacji przeznaczonej na ww. działanie w formule wojewódzkiego ZIT.

Priorytet 1.2 „Wzmacnianie zewnętrznych powiązań transportowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego"

Dobre położenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na skrzyżowaniu szlaków transportowych i intermodalny charakter korytarzy transportowych, na które składają się skupione w jednym miejscu drogi, kolej, porty morskie i śródlądowe oraz międzynarodowy port lotniczy powodują, iż obszar ten jest w naturalny sposób predestynowany do rozwijania powiązań gospodarczych oraz rozszerzania i wzmacniania funkcji metropolitalnych Szczecina, jako ośrodka transgranicznego.

Potencjał rozwojowy SOM podkreśla również decyzja Komisji Europejskiej z 2013 roku, włączająca tzw. Korytarz Szczeciński funkcjonujący wzdłuż osi Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrawa do Korytarza BAC w ramach bazowej sieci TEN-T. Stanowi to szansę na rozbudowę głównej sieci powiązań transportowych obszaru metropolitalnego, a w szczególności: drogi ekspresowej S3, dróg krajowych nr 6 i 10, linii kolejowych E59 i C-E59 oraz Odrzańskiej Drogi Wodnej, a także portów w Szczecinie i Świnoujściu.

Jednakże, pomimo przeprowadzenia w ostatnich latach szeregu działań inwestycyjnych o charakterze infrastrukturalnym, dzisiejszy zewnętrzny układ powiązań drogowych SOM z resztą kraju wciąż pozostaje dalece niewystarczający (w szczególności w kierunku centralnej Polski, a zwłaszcza Warszawy), co powoduje peryferyzację Szczecina i obszaru metropolitalnego w polskiej przestrzeni społeczno-gospodarczej oraz osłabienie dostępności do kluczowych dla rozwoju i najbardziej istotnych terenów portowych, zlokalizowanych w Szczecinie i Świnoujściu.

Kolejnym ważnym problemem pozostaje kwestia złego stanu infrastruktury portowej, konieczności utrzymania odpowiednich parametrów torów wodnych, czy ograniczeń w użytkowaniu Odrzańskiej Drogi Wodnej dla potrzeb transportu śródlądowego – bez poprawy, których trudno będzie mówić o rozwoju przemysłu portowego.

Także sytuacja w transporcie kolejowym nie wpływa korzystnie na jakość obsługi pasażerów oraz połączeń obszaru metropolitalnego z resztą kraju. Postępująca dekapitalizacja infrastruktury kolejowej (w tym dworcowej) wymaga podjęcia natychmiastowych działań rewitalizacyjnych. Niestety, zaplanowane w tym zakresie przedsięwzięcia z poziomu krajowego mają charakter cząstkowy i nie przewidują modernizacji odcinków przebiegających przez szczeciński węzeł kolejowy, co uniemożliwi likwidację tzw. „wąskich gardeł transportowych" na odcinkach pomiędzy stacjami Szczecin Dąbie – Szczecin Główny oraz Szczecin Podjuchy – Szczecin Główny oraz wpłynie niekorzystnie na liczbę przewozów osób i towarów.

Reasumując, znaczące wzmocnienie zewnętrznych powiązań transportowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z krajem oraz UE stanowić będzie czynnik kluczowy i decydujący o jego dalszym rozwoju gospodarczym i społecznym.

Działanie 1.2.1 „Rozbudowa i modernizacja lądowych sieci komunikacyjnych prowadzących do portów w Szczecinie i Świnoujściu"

Cel działania: Zwiększenie zewnętrznej, drogowej dostępności transportowej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w wymiarze gospodarczym i społecznym.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim poprawie lądowych powiązań komunikacyjnych krajowej sieci drogowej z portami w Szczecinie i Świnoujściu. Odpowiednia dostępność transportowa do wskazanych portów od strony lądowej stanowi jeden z podstawowych (obok dostępności od strony morza) warunków zrównoważonego i dynamicznego rozwoju kluczowej branży gospodarki, ważnej nie tylko Szczecina i Świnoujścia, ale również całego SOM. Deficyt odpowiedniej jakości infrastruktury drogowej wpływa na spowolnienie ruchu tranzytowego, obniża zatem konkurencyjność portów na arenie krajowej i międzynarodowej oraz ogranicza możliwości przeładunku towarów przewożonych drogą lądową.

Ze względu na fakt, iż zgodnie z wymogami określonymi w programach UE, w tym m.in. Strategii Europa 2020, podstawą wsparcia tego typu przedsięwzięć drogowych będzie Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 roku)[171], oraz Kontrakt Terytorialny[172], źródłem ich finansowania będą środki POIiŚ[173].

W treści DI SRT opublikowanego w październiku 2014 roku, listy poszczególnych typów zadań, bezpośrednio związanych z realizacją celów działania 1.2.1 Strategii ZIT SOM przedstawiają się następująco:

- **Lista projektów drogowych, dla których beneficjentem jest GDDKiA**:

L.p.	Lista podstawowa / rezerwowa	Droga	Ciąg	Koszt całkowity (mln złotych)	Źródło finansowania
1.	Lista podstawowa	S-6	Szczecin - Koszalin	3 224,00	FS
2.	Lista podstawowa	S-3	Świnoujście - Szczecin	2 255,50	FS
3.	Lista podstawowa	S-10	Piła – Szczecin	3 145,50	FS

Tab. 41 Lista projektów drogowych realizujących cele Działania 1.2.1 Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie DI SRT z października 2014 roku.

[171] Dokument Implementacyjny SRT wskazuje priorytetowe inwestycje w obszarach: transportu drogowego, kolejowego, morskiego i śródlądowego (wodnego). Jest on bezpośrednio powiązany z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady COM(2011) 615 (z późniejszymi zmianami) dotyczącym funduszy UE na lata 2014-2020. Warunki dla otrzymania środków UE przez sektor transportu zostały określone w Załączniku V pkt. 7 tego Rozporządzenia. Jednym z takich warunków jest realizacja strategicznego podejścia do planowania infrastruktury transportowej oraz przygotowanie szczegółowych i realistycznych ram planistycznych (w tym budżetowych) dla projektów. Dokument Implementacyjny jest spełnieniem tego warunku.

[172] Kontrakt Terytorialny Województwa Zachodniopomorskiego – dokument zatwierdzony przez Radę Ministrów 4 listopada 2014 r. – stanowi porozumienie pomiędzy stroną rządową i samorządową dla realizacji przedsięwzięć lokalnych, które mają charakter ponadlokalny i są niezbędnym warunkiem dla rozwoju regionu.

[173] Podstawowe typy projektów POIiŚ w ramach PI 7b stanowią: budowa, przebudowa dróg posiadających kategorię dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) poza TEN-T, poprawiających mobilność regionalną m.in. obwodnice, trasy wylotowe, drogi w węzłach miejskich TEN-T i w miastach na prawach powiatu, w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach (BRD, ITS).

- **Lista projektów morskich**:

L.p.	Lista podstawowa / rezerwowa	Nazwa projektu	Beneficjent	Koszt całkowity (mln złotych)	Źródło finansowania
1.	Lista podstawowa	„Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza"	Gmina Miasto Szczecin	220,00	CEF
2.	Lista rezerwowa	„Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap I"[174]	Gmina Miasto Świnoujście	91,50	FS / CEF
3.	Lista rezerwowa	„Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap II"[175]	Gmina Miasto Świnoujście	51,70	FS / CEF

Tab. 42 Lista projektów morskich realizujących cele Działania 1.2.1 Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie DI SRT z października 2014 roku.

Głównym rezultatem zaplanowanych działań będzie poprawa zewnętrznej dostępności transportowej obszaru metropolitalnego, ze szczególnym uwzględnieniem portów w Szczecinie i Świnoujściu, co wpłynie na wzrost ich konkurencyjności, poprawiający spójność społeczno-gospodarczą obszaru wsparcia.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 1.2.1, realizujące cele PI 7b powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI: 3a, 4e/v, 7c/ii oraz 7d/iii.

Podstawowe źródło wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.2.1 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI oraz CEF ujęte w POIiŚ.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

Działanie 1.2.2 „Transport wodny i śródlądowy: rozbudowa infrastruktury portowej, utrzymanie parametrów torów wodnych, modernizacja ODW"

Cel działania: Zwiększenie zewnętrznej wodnej i śródlądowej dostępności transportowej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w wymiarze gospodarczym i społecznym.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim poprawie powiązań komunikacyjnych SOM od strony wody, zwiększających dostępność do portów i innych podmiotów gospodarczych, funkcjonujących przy wykorzystaniu transportu wodnego i śródlądowego.

Głównym i podstawowym problemem w rozwoju gospodarki morskiej na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego są ograniczenia w użytkowaniu Odrzańskiej Drogi Wodnej, będące wynikiem złego stanu technicznego i niskich parametrów dla żeglugi (dekapitalizacji zabudowy hydrotechnicznej). Skutkiem tego pozostają m.in. słabości transportu towarowego pomiędzy Górnym Śląskiem, a portami w rejonie Zalewu Szczecińskiego oraz

[174] Zgłoszony przez Gminę Miasto Świnoujście projekt obejmuje połączenie drogi ekspresowej S3 z ulicami Ku Morzu i Barlickiego w rejonie terminalu LNG w Świnoujściu.
[175] Zgłoszony przez Gminę Miasto Świnoujście projekt obejmuje połączenie drogi ekspresowej S3 z ul. Ludzi Morza do przeprawy w Karsiborzu.

niewykorzystane możliwości połączenia obszaru metropolitalnego przez kanał Odra-Hawela z zachodnioeuropejską siecią dróg wodnych.

Drugim, szczególnie zauważalnym czynnikiem, wpływającym na obniżenie konkurencyjności portów SOM (w szczególności w Szczecinie, Świnoujściu i Policach) jest postępujący, wysoki stopień zużycia ich infrastruktury (zarówno suprastruktury, jak i infrastruktury w obrębie portów typu: nabrzeża, drogi kołowe oraz tory kolejowe). Istotną trudność stanowi też niewykorzystany potencjał portów nad Zalewem Szczecińskim (Trzebież, Stepnica), związany m.in. z dość słabym stanem infrastruktury wewnętrznej.

Efektem ww. deficytów jest stopniowo spadający udział portów zlokalizowanych w SOM w przeładunkach polskich portów. Koniecznym jest więc podjęcie działań służących poprawie bilansu transportu multimodalnego na obszarze wsparcia, co nieodzownie wiąże się z szeregiem inwestycji od strony wody, ułatwiających m.in. transport drobnicowy i masowy.

Ze względu na fakt, iż zgodnie z wymogami określonymi w programach UE, w tym m.in. Strategii Europa 2020, podstawą wsparcia najważniejszych przedsięwzięć wodnych i śródlądowych będzie Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 roku), oraz Kontrakt Terytorialny województwa zachodniopomorskiego, źródłem ich finansowania będą przede wszystkim środki POIiŚ[176].

W treści DI SRT opublikowanego w październiku 2014 roku, listy poszczególnych typów zadań, bezpośrednio związanych z realizacją celów działania 1.2.2 Strategii ZIT SOM przedstawiają się następująco:

- **Lista projektów morskich**:

L.p.	Lista podstawowa / rezerwowa	Nazwa projektu	Beneficjent	Koszt całkowity (mln złotych)	Źródło finansowania
1.	Lista podstawowa	„Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5m”	Urząd Morski w Szczecinie	1 384,98	FS, środki krajowe
2.	Lista podstawowa	„Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego”	ZMPSiŚ S.A.	127,80	CEF
3.	Lista podstawowa	„Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego”	ZMPSiŚ S.A.	200,00	FS, środki krajowe
4.	Lista podstawowa	„Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego”	ZMPSiŚ S.A.	200,00	FS, środki krajowe
5.	Lista podstawowa	„Rozbudowa infrastruktury portowej w Kanale Dębickim w porcie w Szczecinie”	ZMPSiŚ S.A.	150,00	FS, środki krajowe

[176] Podstawowe typy projektów POIiŚ w ramach PI 7ii stanowią zadania związane z: budową, przebudową, modernizacją infrastruktury oraz wdrażaniem rozwiązań i technik zarządzania i monitorowania ruchu: głównych śródlądowych dróg wodnych (w tym portów śródlądowych), portów morskich w sieci bazowej, terminali przeładunkowych w szczególności znajdujących się w sieci TEN-T.

6.	Lista podstawowa	„Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu"	ZMPSiŚ S.A.	70,00	FS, środki krajowe
7.	Lista podstawowa	„Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu"	ZMPSiŚ S.A.	96,00	FS, środki krajowe
8.	Lista podstawowa	„Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu"	PKP PLK S.A.	463,00	CEF
9.	Lista podstawowa	„Rozbudowa terminalu morskiego - poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży w Police"	Zarząd Morskiego Portu Police sp. z o.o.	193,73	FS, środki krajowe
10.	Lista podstawowa	„Budowa nabrzeża głębokowodnego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu"	ZMPSiŚ S.A.	300,00	FS, środki krajowe
11.	Lista podstawowa	„Budowa infrastruktury portowej w Basenie Górnośląskim w porcie w Szczecinie"	ZMPSiŚ S.A.	90,00	FS, środki krajowe
12.	Lista podstawowa	„Rozbudowa terminalu barkowego – poszerzenie toru dojściowego i budowa nabrzeży"	Zarząd Morskiego Portu Police sp. z o.o.	38,80	FS, środki krajowe

Tab. 43 Lista projektów morskich realizujących cele Działania 1.2.2 Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie DI SRT z października 2014 roku.

- **Lista projektów śródlądowych**:

L.p.	Lista podstawowa / rezerwowa	Nazwa projektu	Beneficjent	Koszt całkowity (mln złotych)	Źródło finansowania
1.	Lista podstawowa	„Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania"	RZGW w Szczecinie	176,80	FS
2.	Lista podstawowa	„Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej"	RZGW w Szczecinie	190,00	FS
3.	Lista podstawowa	„Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry"	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	20,00	FS, środki krajowe
4.	Lista podstawowa	„Budowa infrastruktury postojowo-cumowniczej na Odrze dolnej i granicznej oraz nowe oznakowanie szlaku żeglugowego"	RZGW w Szczecinie	20,00	FS

Tab. 44 Lista projektów śródlądowych realizujących cele Działania 1.2.2 Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie DI SRT z października 2014 roku.

Umożliwienie realizacji ww. inwestycji ze środków POIiŚ (CEF, FS) pozwoli na stworzenie najistotniejszych ram systemu transportowego, obsługującego Szczeciński Obszar Metropolitalny. System taki składać się będzie z czterech elementów:

1. Tor wodny, którego pogłębienie umożliwi wpłynięcie statków o większym zanurzeniu do portu w Szczecinie, a także w Policach;

2. Sprawny dostęp do portów od strony wody, pozwalający na zwiększenie potoków towarów w portach;
3. Poprawa infrastruktury portowej umożliwiającej zwiększenie liczby przeładunków;
4. Rozwój infrastruktury drogowo-kolejowej[177].

Uzupełnieniem opisanego systemu transportowego SOM w kontekście wykorzystania dróg dostępowych od strony wody będą działania prowadzone w ramach EWT[178] oraz RPO WZ[179].

Głównym rezultatem realizacji wszystkich zamierzeń inwestycyjnych, niezależnie od źródła ich finansowania, będzie poprawa zewnętrznej wodnej i śródlądowej dostępności transportowej obszaru metropolitalnego, ze szczególnym uwzględnieniem terenów portowych, co wpłynie na wzrost ich konkurencyjności, poprawiający spójność społeczno-gospodarczą obszaru wsparcia.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 1.2.2, realizujące cele PI 7c/ii powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI: 3a, 4e/v, 7b i 7d/iii.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

Działanie 1.2.3 „Transport kolejowy"

Cel działania: Zwiększenie udziału transportu kolejowego w zewnętrznym systemie powiązań komunikacyjnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim poprawie stanu technicznego infrastruktury kolejowej, zarówno tej liniowej, jak i kubaturowej.

Postępująca dekapitalizacja dworców i stacji kolejowych, niewystarczający poziom bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, a także wydłużenie czasów przejazdów prowadzą do redukcji liczy osób i firm, zainteresowanych korzystaniem z tego typu transportu.

Pobocznym skutkiem obecnego złego stanu infrastruktury pozostaje zwiększona presja na środowisko naturalne, charakteryzująca się wyższym poziomem emisji zanieczyszczeń, hałasu i ponadnormatywnych wibracji.

Zauważalne obecnie deficyty rzutują zarówno na jakość obsługi ruchu pasażerskiego, w tym turystycznego – skierowanego głównie w stronę Szczecina i dalej Świnoujścia, jak i ograniczone możliwości kooperacyjne przewoźników kolejowych z podmiotami gospodarczymi zlokalizowanymi w SOM (porty, zakłady przemysłowe).

Rewitalizacja infrastruktury kolejowej w ramach działania 1.2.3 Strategii ZIT SOM będzie więc obok powstania Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (SKM) kluczowym elementem

[177] Działania zaplanowane w tym zakresie będą częściowo realizowane w ramach PI 7b.

[178] Podstawowe typy projektów Programu Współpracy Transgranicznej Meklemburgia-Pomorze Przednie/Brandenburgia/Polska (województwo zachodniopomorskie) INTERREG V A w ramach PI 7c/iii stanowią zadania związane z rozwojem i usprawnianiem przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej.

[179] Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 7c stanowią: 1) Budowa, rozbudowa lub modernizacja ogólnodostępnej infrastruktury szlaków żeglownych; 2) Poprawa jakości dróg wodnych prowadzących do portów położonych wzdłuż Odrzańskiej Drogi Wodnej i toru wodnego Szczecin-Świnoujście; 3) Monitoring dróg wodnych.

odbudowy znaczenia transportu kolejowego oraz wzmocnienia jego udziału w zewnętrznym systemie powiązań komunikacyjnych SOM.

Ze względu na fakt, iż zgodnie z wymogami określonymi w programach UE, w tym m.in. Strategii Europa 2020, podstawą wsparcia najważniejszych przedsięwzięć kolejowych będzie Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 roku) oraz Kontrakt Terytorialny województwa zachodniopomorskiego źródłem ich finansowania będą przede wszystkim środki POIiŚ[180].

W treści DI SRT opublikowanego w marcu 2014 roku, listy poszczególnych typów zadań, bezpośrednio związanych z realizacją celów działania 1.2.3 Strategii ZIT SOM przedstawiają się następująco:

- **Lista projektów kolejowych o znaczeniu krajowym**:

L.p.	Lista podstawowa / rezerwowa	Ciąg	Nazwa projektu	Koszt całkowity (mln złotych)	Źródło finansowania
1.	Lista podstawowa	CE-59	„Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn – Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Szczecin Podjuchy”	1 000,00	FS
2.	Lista podstawowa	E-59	„Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie”	2 200,00	CEF

Tab. 45 Lista projektów kolejowych o znaczeniu krajowym realizujących cele Działania 1.2.3 Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie DI SRT z października 2014 roku.

Biorąc pod uwagę fakt, iż finansowane z POIiŚ będą jedynie prace na liniach kolejowych o znaczeniu europejskim tj. E59 (linia nr 401 i 351) i CE59 (linia nr 273), które nie rozwiążą wszystkich kluczowych problemów transportu kolejowego w SOM (gdyż nie przewidują modernizacji odcinków przebiegających przez szczeciński węzeł kolejowy i nie zlikwidują tzw. „wąskich gardeł transportowych” na obszarze Szczecina), bardzo istotną rolę uzupełniającą pełnić będą środki przeznaczone na infrastrukturę kolejową, zgromadzone w RPO WZ[181].

Głównym rezultatem zaplanowanych działań będzie poprawa zewnętrznej, kolejowej dostępności transportowej obszaru metropolitalnego, przyrost świadczonych przez przewoźników usług o charakterze gospodarczym oraz wzrost atrakcyjności kolei, jako środka transportu.

[180] Podstawowe typy projektów POIiŚ w ramach PI 7d/iii stanowią zadania związane z: budową, modernizacją, rehabilitacją sieci kolejowej i infrastruktury dworcowej poza siecią TEN-T o znaczeniu ponadregionalnym oraz zakupem i modernizacją taboru kolejowego dla połączeń międzynarodowych i międzywojewódzkich.

[181] Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 7d/iii stanowią: 1) Rewitalizacja sieci kolejowej o znaczeniu regionalnym (tylko w przypadku oszczędności środków w ramach projektu rewitalizacji linii kolejowej 210); 2) Zakup taboru kolejowego na potrzeby przewozów regionalnych; 3) Modernizacja taboru kolejowego.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 1.2.3, realizujące cele PI 7d/iii powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI: 3a, 4e/v, 7b i 7c/ii.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.2.3 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI oraz CEF ujęte w POIiŚ i RPO WZ.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

Priorytet 1.3 „Sprawnie działające systemy infrastruktury ochrony środowiska Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego"

Sprawnie działające systemy infrastruktury ochrony środowiska stanowią podstawę prawnej adaptacji zobowiązań względem Unii Europejskiej, ale przede wszystkim są też bezpośrednią odpowiedzią na zmieniające się uwarunkowania klimatyczne oraz stan środowiska naturalnego.

Szczeciński Obszar Metropolitalny z racji dość specyficznej struktury osadniczej, charakteryzuje się mocno zróżnicowanym poziomem dostępu mieszkańców i podmiotów gospodarczych do usług publicznych o charakterze środowiskowym, co nakazuje zmianę podejścia do sposobu ich świadczenia i konieczność wykreowania możliwie najdalej idącej integracji usług.

Bardzo istotny sektor wsparcia w nowej perspektywie finansowej powinny stanowić działania związane z racjonalizacją wykorzystania źródeł energii oraz przeciwdziałaniem zmianom klimatycznym na obszarze metropolitalnym w oparciu o gospodarkę niskoemisyjną.

Pomijając kwestie dostępności konwencjonalnych źródeł pozyskiwania energii, które wymagać będą szerokich i bardzo drogich inwestycji infrastrukturalnych, niezbędnym będzie podjęcie kroków na rzecz m.in. kompleksowej w skali całego SOM modernizacji energetycznej budynków użyteczności publicznej, zmniejszających docelowo ich zapotrzebowanie na energię.

Drugi istotny problem związany z infrastrukturą ochrony środowiska, wymagający interwencji w skali obszaru metropolitalnego stanowić będzie konieczność ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery. Z tego względu, ważnym polem współpracy samorządów i podmiotów świadczących usługi publiczne w SOM będzie m.in. modernizacja i rozbudowa sieci ciepłowniczych oraz chłodniczych, a także renowacja oświetlenia w kierunku uzyskania jego energooszczędności.

Pomoc finansowa niezbędna będzie również w obszarze gospodarki wodno-ściekowej. Dzisiejszy stan infrastruktury w tym zakresie pokazuje duże różnice w poziomie dostępności usług, w szczególności na obszarach wiejskich.

Wreszcie, gospodarka odpadami wymagać będzie intensyfikacji starań w kierunku jej racjonalizacji, co bezpośrednio musi wiązać się z budową bardziej zintegrowanego podejścia do kwestii odpadów w skali całego SOM. W roku 2016 tworzony będzie nowy Plan Gospodarki Odpadami dla województwa, co jest szansą na stworzenie bardziej zintegrowanego podejścia do kwestii odpadów.

Reasumując, znaczące wzmocnienie systemów infrastruktury ochrony środowiska w obrębie i skali Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego pozwoli na zwiększenie efektywności działań członków SSOM w tym zakresie, uzyskanie rzeczywistej i funkcjonalnej integracji wspólnej przestrzeni życia społeczno-gospodarczego oraz znaczącą poprawę stanu środowiska naturalnego.

Działanie 1.3.1 „Racjonalizacja wykorzystania źródeł energii na obszarze metropolitalnym"

Cel działania: Zmniejszenie energochłonności obiektów użyteczności publicznej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim kompleksowemu ograniczeniu niskiego poziomu efektywności energetycznej obiektów użyteczności publicznej w skali całego obszaru metropolitalnego.

Choć wskazany problem dotyczy wszystkich członków SSOM, to jest on szczególnie uciążliwy na obszarach miejskich, gdzie występuje duża kumulacja obiektów infrastruktury publicznej. Zasoby te często stanowią budynki powstałe przy użyciu starych technologii i mocno zdekapitalizowane. Dodatkowo, nieefektywne systemy grzewcze oraz niewystarczająca izolacja termiczna tych budynków potęgują proces nadmiernego i nieuzasadnionego zużycia energii.

Z tego względu niezbędnym jest podjęcie działań inwestycyjnych związanych z termomodernizacją obiektów publicznych w SOM. Udzielenie wsparcia będzie wiązało się z koniecznością przeprowadzenia tzw. głębokiej modernizacji energetycznej budynku rozumianej, jako kompleksowa termomodernizacja rozszerzona o działania służące obniżeniu zużycia energii elektrycznej. Mogą one obejmować m.in. modernizację klimatyzacji, wymianę urządzeń dźwigowych, oświetlenia itp.

Natomiast głęboka modernizacja oznaczać będzie preferencje dla projektów zwiększających efektywność energetyczną powyżej 60%. Do wsparcia nie będą się kwalifikować projekty zwiększające efektywność energetyczną poniżej 25%.

Ocena kwalifikowalności projektu będzie dokonywana w oparciu o audyty energetyczne oraz zgodność z zapisami Planów Gospodarki Niskoemisyjnej (PGN) oraz w przypadku inwestycji termomodernizacyjnych źródeł opartych o biomasę i biogaz – Planów Ochrony Powietrza (POP), tam gdzie plany obowiązują.

Projekty termomodernizacyjne realizowane będą w całym SOM, zarówno na obszarach miejskich, jak i wiejskich. Źródło współfinansowania UE inwestycji (RPO WZ, POIiŚ) zależne będzie od szczegółowej charakterystyki projektu, typu beneficjenta, zgodnie z podziałem przyjętym w ramach obowiązującej linii demarkacyjnej.

Głównym rezultatem wdrażanych przedsięwzięć na obszarze SOM będzie racjonalizacja użytkowania i wytwarzania energii w budynkach użyteczności publicznej oraz zmniejszenie zużycia konwencjonalnych nośników energii, co przełoży się na znaczne ograniczenie emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych do atmosfery. Osiągnięte efekty będą miały oprócz środowiskowego, wymiar czysto gospodarczy (finansowy).

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 1.3.1, realizujące cele PI 4c powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI: 4ii oraz 4e/v.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.3.1 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w POIiŚ[182] oraz RPO WZ, realizowane w formule wojewódzkiego ZIT.

Schemat działania 1.3.1 Strategii ZIT SOM w ramach RPO WZ

Cel tematyczny	**CT4 Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach**
Priorytet inwestycyjny	PI 4c Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystywania odnawialnych źródeł energii w budynkach publicznych i sektorze mieszkaniowym
Oś priorytetowa / działanie RPO WZ 2014-2020	II Gospodarka niskoemisyjna 2.6 Modernizacja energetyczna obiektów użyteczności publicznej w ramach Strategii ZIT dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
Typy projektów	1. Kompleksowa głęboka modernizacja energetyczna obiektów użyteczności publicznej.
Wydatki kwalifikowane	Zgodnie z wytycznymi ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego oraz zasadami Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020.
Grupy docelowe	Mieszkańcy województwa zachodniopomorskiego.
Typy beneficjentów	1. Jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia. 2. Jednostki organizacyjne JST 3. Osoby prawne JST 4. Partnerstwa wymienionych podmiotów.
Obszary objęte interwencją / preferencje	Tereny wiejskie i miejskie SOM.
Mechanizm finansowania	Dotacje.
Źródła finansowania UE	EFRR.
Minimalna i maksymalna wartość projektów	Zgodnie z kryteriami wyboru projektów przyjętymi przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020.
Wskaźniki produktu i rezultatu:	W ramach działania określono następujące wskaźniki: *- liczba zmodernizowanych energetycznie budynków [szt.]* *- szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych [tony równoważnika CO_2]* *- zmniejszenie rocznego zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych [kWh/rok]* *- Sprzedaż energii cieplnej w ciągu roku w urzędach i instytucjach [GJ]*

[182] Podstawowe typy projektów POIiŚ w ramach PI 4iii stanowią zadania związane z głęboką kompleksową modernizacją energetyczną budynków użyteczności publicznej i budynków mieszkalnych wielorodzinnych wraz z wymianą wyposażenia tych obiektów na energooszczędne, realizowane przez: spółdzielnie mieszkaniowe oraz wspólnoty mieszkaniowe znajdujące się na terenie miast wojewódzkich i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie oraz podmioty będące dostawcami usług energetycznych w rozumieniu dyrektywy 2012/27/UE ze wskazanych obszarów w Strategiach ZIT miast wojewódzkich.

	Wartości bazowe i docelowe wskaźników prezentowane są w ogólnym zestawieniu znajdującym się w załączniku 13.6
Maksymalny poziom dofinansowania	85% kosztów kwalifikowanych.
Pomoc publiczna	1. Rozporządzenie w sprawie udzielania pomocy de minimis w ramach regionalnych programów operacyjnych. 2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie udzielania pomocy inwestycyjnej w zakresie efektywności energetycznej w ramach regionalnych programów operacyjnych (na podstawie art. 38 pomoc inwestycyjna na środki wspierające efektywność energetyczną, art. 49 pomoc na badania środowiska Rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu).
Termin realizacji (lata)	2014-2023.
Tryb naboru	Konkursowy.

Tab. 46 Schemat Działania 1.3.1 Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne.

Należy przy tym zauważyć, że w ramach dotychczasowo podjętych kroków, SSOM zgłosił w 2013 roku do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (MIiR) propozycję realizacji w ramach PI 4c kompleksowego projektu kluczowego pn. „Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej i w sektorze mieszkaniowym na terenie SOM". Jego realizacja w zakresie zgodnym z zasadami POIiŚ odbywać się będzie najprawdopodobniej w trybie konkursowym.

Działanie 1.3.2 „Przeciwdziałanie zmianom klimatycznym w oparciu o gospodarkę niskoemisyjną na obszarze metropolitalnym"

Cel działania: Wzrost efektywności wykorzystania energii elektrycznej w przestrzeni publicznej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim wzrostowi świadomości ekologicznej mieszkańców obszaru metropolitalnego poprzez zastosowanie rozwiązań technicznych oraz technologicznych służących podniesieniu poziomu energooszczędności przy realizacji inwestycji o charakterze publicznym.

W Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym istnieje konieczność obniżania emisji gazów cieplarnianych i zwiększenia oszczędności energii poprzez promowanie rozwiązań niskoemisyjnych. Choć w skali makro dotyczą one przede wszystkim obszarów opisanych w działaniach 1.1.2, 1.1.4, 1.3.1 i 3.2.2 Strategii ZIT SOM, to jednak istnieje również potrzeba wdrażania innych typów przedsięwzięć, związanych np. z energetyką cieplną, czy modernizacją systemów oświetlenia publicznego.

Podstawowym celem zaplanowanych inwestycji do realizacji na terenie SOM, w szczególności na obszarze Szczecina (miasto rdzeniowe), Stargardu, Polic, Gryfina oraz Świnoujścia będzie zmniejszenie strat energii powstających w procesie dystrybucji ciepła w systemie ciepłowniczym zarządzanym przez firmy branżowe, wzrost efektywności wykorzystania energii w obiektach nowych i modernizowanych, które zostaną podłączone w najbliższym czasie do miejskiej sieci ciepłowniczej oraz zwiększenie efektywności energetycznej i redukcja emisji gazów cieplarnianych, a także substancji zanieczyszczających powietrze. Wskazane typy projektów przewidziane są do dofinansowania na poziomie krajowym – PI 4v.

Innym typem działań będą zadania związane z modernizacją i rozbudową systemów oświetlenia publicznego w miejscowościach SOM, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc istotnych dla rozwoju przestrzeni publicznej (główne place; obiekty administracji, edukacji i kultury; dworce; punkty przesiadkowe; parkingi, obiekty sportowe etc.), a także prowadzenie kampanii informacyjno-promocyjnych oraz dotyczących kwestii oszczędzania energii i wspierających rozwój tzw. budownictwa zeroemisyjnego. Wskazane typy projektów przewidziane są do dofinansowania na poziomie regionalnym – PI 4e.

Na wstępnej liście projektów strategicznych realizowanych w ramach PI 4e Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym przewidziano projekty służące wdrożeniu konkretnych przedsięwzięć przeznaczonych na modernizację i rozbudowę systemów oświetlenia publicznego w SOM (m.in. w Szczecinie, Stargardzie czy Stepnicy

Na ten moment, główne wysiłki beneficjentów z obszaru SOM w zakresie działań na rzecz wzrostu efektywności wykorzystania energii elektrycznej zostały skupione na implementacji strategicznych projektów inwestycyjnych z obszaru ciepłownictwa w ramach PI 4v, zlokalizowanych na obszarach zarządzanych przez największe spółki ciepłownicze SOM (Szczecin, Gryfino, Świnoujście i Police) i mających największy wpływ na zwiększenie efektywności energetycznej i redukcję emisji gazów cieplarnianych. W ramach dotychczasowo podjętych kroków, SSOM zgłosił do Ministerstwa właściwego ds. rozwoju regionalnego propozycje realizacji komplementarnych projektów kluczowych z zakresu modernizacji sieci ciepłowniczych, zgodnie z listą stanowiącą załącznik nr 13.3 Strategii ZIT SOM. Projekty zostały zidentyfikowane oraz pozytywnie zaopiniowane przez właściwe IZ.

Rezultatem ogólnym realizacji zaplanowanych przedsięwzięć będzie rzeczywiste wdrożenie idei przeciwdziałania zmianom klimatycznym poprzez wprowadzenie w przestrzeni publicznej (społecznej i gospodarczej) obszaru metropolitalnego rozwiązań, gwarantujących uzyskanie oszczędności w użytkowaniu energii elektrycznej.

Na poziomie szczegółowym, implementacja projektów pozwoli na osiągnięcie m.in. takich rezultatów jak:

- ograniczenie strat sieciowych podczas przesyłu ciepła,
- obniżenie strat nośnika ciepła,
- poprawa efektywności energetycznej poprzez ograniczenie przerw w dostawach ciepła do odbiorców,

- zmniejszenie zużycia energii pierwotnej,
- zmniejszenie zanieczyszczenia całego ekosystemu SOM, ze szczególnym uwzględnieniem poprawy stanu powietrza atmosferycznego poprzez obniżenie emisji na źródłach ciepła i zwiększoną energooszczędność zastosowanych rozwiązań technologicznych.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 1.3.2, realizujące cele PI 4e/v zostały uwzględnione w Planach Gospodarki Niskoemisyjnej (PGN), są również powiązane przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 4ii, 4c/iii oraz 4g/vi.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.3.2 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w POIiŚ[183] oraz RPO WZ, realizowane w formule wojewódzkiego ZIT.

[183] Podstawowe typy projektów POIiŚ w ramach PI 4v stanowią m.in. zadania związane z: 1) Budową lub przebudową sieci ciepłowniczej i chłodniczej spełniającej po realizacji projektu wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego" w celu przyłączenia nowych odbiorców do sieci; 2) Modernizacją sieci cieplnej/chłodniczej w celu redukcji strat energii w procesie dystrybucji ciepła, również poprzez wdrażanie systemów zarządzania ciepłem i chłodem wraz z infrastrukturą wspomagającą.

Schemat działania 1.3.2 Strategii ZIT SOM w ramach RPO WZ i POIiŚ

Cel tematyczny	**CT4 Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach**
Priorytet inwestycyjny	**PI 4e** Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu
Oś priorytetowa / działanie RPO WZ 2014-2020	**II** Gospodarka niskoemisyjna **2.2** Zrównoważona multimodalna mobilność miejska i działania adaptacyjne łagodzące zmiany klimatu w ramach Strategii ZIT dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
Typy projektów	Projekty zwiększające świadomość ekologiczną, polegające m.in. na: 1. modernizacji oświetlenia miejskiego na obszarze miejskim w kierunku jego energooszczędności, 2. realizacji działań informacyjno-promocyjnych dotyczących np. oszczędności energii, kampanie promujące budownictwo zeroemisyjne oraz niskoemisyjny transport.
Wydatki kwalifikowane	Zgodnie z wytycznymi ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego oraz zasadami Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020.
Grupy docelowe	Mieszkańcy województwa zachodniopomorskiego.
Typy beneficjentów	1. Jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia. 2. Jednostki organizacyjne JST.
Obszary objęte interwencją / preferencje	Tereny wiejskie i miejskie SOM.
Mechanizm finansowania	Dotacje.
Źródła finansowania UE	EFRR.
Minimalna i maksymalna wartość projektów	Zgodnie z kryteriami wyboru projektów przyjętymi przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020.
Wskaźniki produktu i rezultatu:	W ramach działania określono następujące wskaźniki: *- liczba zmodernizowanych punktów oświetleniowych [szt.]* *- zmniejszenie zużycia energii końcowej w wyniku realizacji projektów [GJ/rok]* Wartości bazowe i docelowe wskaźników prezentowane są w ogólnym zestawieniu znajdującym się w załączniku 13.6
Maksymalny poziom dofinansowania	85% kosztów kwalifikowanych
Pomoc publiczna	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie udzielania pomocy de minimis w ramach

	regionalnych programów operacyjnych na lata 2014-2020.
Termin realizacji (lata)	2014-2023.
Tryb naboru	Pozakonkursowy.
Projekty komplementarne POIiŚ 2014-2020	
Priorytet inwestycyjny	**PI 4v** Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu
Oś priorytetowa / działanie POIiŚ 2014-2020	I Zmniejszanie emisyjności gospodarki 1.5 Efektywna dystrybucja ciepła i chłodu 1.6.2. Sieci ciepłownicze i chłodnicze dla źródeł wysokosprawnej kogeneracji
Typy projektów	1. Przebudowa istniejących systemów ciepłowniczych i sieci chłodu, celem zmniejszenia strat na przesyle i dystrybucji. 2. Budowa przyłączy do istniejących budynków i instalacja węzłów indywidualnych skutkująca likwidacją węzłów grupowych. 3. Budowa nowych odcinków sieci cieplnej wraz z przyłączami i węzłami ciepłowniczymi w celu likwidacji istniejących lokalnych źródeł ciepła opalanych paliwem stałym. 4. Podłączenia budynków do sieci ciepłowniczej mające na celu likwidację indywidualnych zbiorowych źródeł niskiej emisji. 5. Budowa sieci ciepłowniczych lub sieci chłodu umożliwiająca wykorzystanie energii cieplnej wytworzonej w źródłach wysokosprawnej kogeneracji. 6. Wykorzystanie ciepła odpadowego wyprodukowanego w układach wysokosprawnej kogeneracji w ramach projektów rozbudowy/budowy sieci ciepłowniczych. 7. Budowa sieci cieplnych i sieci chłodu umożliwiająca wykorzystanie ciepła wytworzonego w warunkach wysokosprawnej kogeneracji.
Zasady wyboru projektów	Dla projektów realizowanych w ramach PI 4v istnieje **obowiązek przygotowania Planów Gospodarki Niskoemisyjnej.**
Tryb wyboru projektów	Tryb pozakonkursowy
Typy beneficjentów	1. Przedsiębiorcy. 2. Jednostki samorządu terytorialnego oraz działające w ich imieniu jednostki organizacyjne. 3. Spółdzielnie mieszkaniowe.

	4. Podmioty świadczące usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będące przedsiębiorcami. 5. Podmioty będące dostawcami usług energetycznych w rozumieniu dyrektywy 2012/27/UE.
Źródła finansowania UE	Fundusz Spójności
Mechanizm finansowania	Dotacje
Maksymalny poziom dofinansowania	85% wydatków kwalifikowalnych
Kwota alokacji w ramach ZIT SOM	8 419 851 EUR

Tab. 47 Schemat Działania 1.3.2 Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne.

Należy również pamiętać, że zgodnie z ustaleniami podjętymi przez SSOM z IZ RPO WZ 2014-2020, nie będzie wykluczone staranie się o dodatkowe środki na realizację celów działania 1.3.2 bezpośrednio w ramach RPO WZ 2014-2020, w sytuacji wyczerpania alokacji przeznaczonej na ww. działanie w formule wojewódzkiego ZIT.

Poza środkami ZIT wydatkowanymi z RPO WZ, cele działania 1.3.2 Strategii ZIT SOM będą wdrażane poprzez bezpośrednie aplikowanie beneficjentów do POIiŚ w procedurze określonej przez IZ POIiŚ w trybie konkursowym.

Działanie 1.3.3 „Racjonalizacja gospodarki wodno-ściekowej na obszarze metropolitalnym"

Cel działania: Usprawnienie funkcjonowania i rozbudowa systemu infrastruktury wodno-ściekowej w obrębie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim zaspokojeniu potrzeb mieszkańców i podmiotów gospodarczych z obszaru metropolitalnego w dostępie do wody z sieci wodociągowej oraz odbioru i oczyszczania ścieków.

Sprawne funkcjonowanie tych systemów pozwala zarówno na efektywne korzystanie z zasobów wodnych, jak i wpływa na jakość środowiska naturalnego, co jest szczególnie istotne w przypadku Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, kładącego duży nacisk na wykorzystanie potencjału przyrodniczego i związany z tym rozwój turystyki.

Szczegółowa analiza obszaru zaopatrzenia ludności w wodę z wodociągów wskazuje na dość wysoką względem statystyk krajowych dostępność mieszkańców SOM do wody pitnej. Różnice wewnętrzne w tym zakresie dotyczą miejsca zamieszkania, (gdyż udział osób objętych systemem wodociągowym na terenach wiejskich SOM jest zdecydowanie niższy, niż na terenach miejskich) oraz jakości dostarczanej wody pitnej (gorsze parametry występują na terenach wiejskich SOM). W systemie dostarczania wody, szczególnie w miastach SOM, notowane są też duże straty przesyłowe, będące wynikiem wieku sieci oraz zarastaniem przekroju przepływu.

Podobna sytuacja kształtuje się w obszarze odbioru ścieków w SOM. Tu również głównym problemem jest dostępność do sieci kanalizacyjnej na terenach wiejskich (w szczególności w gminach: Nowe Warpno i Kobylanka). Jednocześnie, udział ludności SOM korzystającej z sieci oraz ilość ścieków odbieranych pozostają zdecydowanie wyższe, niż średnia krajowa.

Wreszcie w obszarze oczyszczania ścieków w SOM wciąż zauważalne są potrzeby związane z dostosowaniem systemu do wymogów unijnych oraz dalszym podnoszeniem wydajności i efektywności komunalnych oczyszczalni ścieków. Należy przy tym zauważyć, że na terenie aż pięciu gmin tworzących SOM nie funkcjonuje żadna oczyszczalnia biologiczna z usuwaniem biogenów, a w gminie Police ścieki komunalne kierowane są do jedynej chemicznej oczyszczalni przemysłowej, należącej do Zakładów Chemicznych Police (Grupa Azoty Zakłady Chemiczne "Police" SA.)[184].

W związku z powyższym, główne działania inwestycyjne na obszarach wiejskich Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego powinny koncentrować się na budowie (rozbudowie) sieci wodociągowych i kanalizacyjnych. Natomiast w miastach, szczególny nacisk należy położyć na dalszy proces modernizacji sieci wodno-kanalizacyjnej oraz porządkowanie gospodarki wodno-ściekowej.

Wszystkie typy projektów, co do zasady powinny charakteryzować się kompleksowym podejściem do rozwiązania problemów związanych z infrastrukturą wodno-ściekową. Konieczne jest wyposażanie aglomeracji[185] wyodrębnionych na terenie SOM w systemy kanalizacji zapewniające oczyszczanie ścieków zgodne z treścią Dyrektywy 91/271/EWG i obowiązującymi normami oraz odpowiednie zagospodarowanie osadów ściekowych. Ze względu na ekonomiczne aspekty budowy kanalizacji w obszarach o niskim poziomie RLM (szczególnie na obszarach wiejskich), niezbędnym jest też inwestowanie w przydomowe oczyszczalnie.

Głównym rezultatem inwestycji wdrażanych na obszarze SOM będzie racjonalizacja gospodarki wodno-ściekowej na obszarze metropolitalnym, przejawiająca się m.in. polepszeniem jakości dostaw wody pitnej, poprawą stanu wód powierzchniowych i wyższym stopniem zapobiegania odprowadzaniu zanieczyszczeń do wody i gruntów, a także efektywnym wykorzystaniem potencjału istniejącej infrastruktury systemu oczyszczania ścieków, zarówno pod kątem ilościowym, jak i jakościowym.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 1.3.3, realizujące cele PI 6b/ii powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI 6d/iii.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.3.3 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w POIiŚ[186], PROW[187] oraz RPO WZ[188].

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

Działanie 1.3.4 „Racjonalizacja gospodarki odpadami na obszarze metropolitalnym"

[184] Wyciąg z „Diagnozy wpływu usług publicznych na tworzenie warunków do trwałego i zrównoważonego rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego", Doradztwo Ekonomiczne – Dariusz Zarzecki, styczeń 2014 roku.
[185] „Aglomeracja" - w rozumieniu zapisów Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych (KPOŚK).
[186] Podstawowe typy projektów POIiŚ w ramach PI 6ii stanowią zadania związane z realizacją kompleksowego wsparcia gospodarki wodno-ściekowej w aglomeracjach, co najmniej 10 tys. RLM wraz z wyposażeniem.
[187] Podstawowe typy projektów PROW w ramach PI 6b/ii stanowią zadania związane z poprawą gospodarki wodnej.
[188] Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 6b stanowią zadania polegające na kompleksowym wsparciu gospodarki wodno-ściekowej, w aglomeracjach poniżej 10 000 RLM (próg RLM nie dotyczy regionów lepiej rozwiniętych), w tym wyposażenie ich w: infrastrukturę zagospodarowania ścieków komunalnych (systemy odbioru, oczyszczalnie ścieków), infrastrukturę zagospodarowania komunalnych osadów ściekowych oraz systemy i obiekty zaopatrzenia w wodę (wyłącznie w ramach kompleksowych projektów).

Cel działania: Usprawnienie funkcjonowania i rozbudowa systemu gospodarki odpadami komunalnymi, w tym odpadów niebezpiecznych w obrębie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim zaspokojeniu potrzeb mieszkańców i podmiotów gospodarczych z obszaru metropolitalnego z zakresu przyjmowania i przetwarzania odpadów komunalnych oraz lepszego gospodarowania odpadami niebezpiecznymi.

Skuteczne zagospodarowanie odpadów stanowi jedno z kluczowych wyzwań stojących przed członkami SSOM. Zmiana prawodawstwa krajowego w tym obszarze z grudnia 2012 roku spowodowała konieczność dostosowania obecnego systemu do nowych wymagań i pomimo trwających budów: Zakładu Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów w Szczecinie oraz Instalacji Mechaniczno-Biologicznego Unieszkodliwiania Odpadów w Łęczycy (pełniących funkcje Regionalnych Instalacji Przetwarzania Odpadów Komunalnych dla SOM), wymaga podjęcia na obszarze metropolitalnym szeregu działań komplementarnych, związanych m.in. z:

- budową/rozbudową zakładów gospodarowania odpadami,
- zwiększeniem odzysku surowców wtórnych i stopniowym odejściem od polityki składowania niesegregowanych odpadów na składowiskach lokalnych,
- budową/rozbudową systemów selektywnego zbierania i odbioru odpadów ulegających biodegradacji oraz niebezpiecznych, powstających w gospodarstwach domowych,
- wreszcie zwiększeniem stopnia selektywnej zbiórki odpadów wytwarzanych w gospodarstwach domowych i przedsiębiorstwach.

Głównym rezultatem inwestycji wdrażanych na obszarze SOM będzie racjonalizacja i usprawnienie gospodarki odpadami na obszarze metropolitalnym, przejawiająca się m.in. powstaniem kompletnego systemu, obejmującego Regionalne Instalacje Przetwarzania Odpadów Komunalnych oraz instalacje selektywnej zbiórki odpadów (w tym niebezpiecznych) i recyklingu.

Tego typu system obok wymiaru środowiskowego może mieć ważny wpływ na rozwój gospodarczy całego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 1.3.4, realizujące cele PI 6a/i powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI: 6d/iii i 6f.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.3.4 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w POIiŚ[189] (w odniesieniu do przedsiębiorców) i RPO WZ[190].

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

[189] Podstawowe typy projektów POIiŚ w ramach PI 6i określają, że realizowane będą kompleksowe inwestycje w zakresie rozwoju systemu gospodarki odpadami komunalnymi realizowane w regionach gospodarki odpadami, w których uwzględniono komponent dotyczący termicznego przekształcania odpadów, zapewniające zintegrowane podejście zgodne z hierarchią sposobów postępowania z odpadami na poziomie wynikającym ze zobowiązań dyrektyw.

[190] Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 6a określają, że realizowane będą kompleksowe inwestycje w zakresie rozwoju systemu gospodarki odpadami komunalnymi realizowane w regionach gospodarki odpadami, w których nie przewidziano komponentu dotyczącego termicznego przekształcania odpadów, zapewniające zintegrowane podejście zgodne z hierarchią sposobów postępowania z odpadami na poziomie wynikającym ze zobowiązań dyrektyw.

Priorytet 2.1 „Wzmacnianie szczecińskiego obszaru funkcjonalnego, jako innowacyjnego ośrodka wzrostu gospodarczego"

Szczeciński Obszar Metropolitalny aspirując do miana najważniejszych ośrodków wzrostu gospodarczego w kraju oraz w polsko-niemieckim obszarze transgranicznym wymaga stworzenia warunków do dynamicznego rozwoju w oparciu o współpracę sektora B+R oraz szersze, niż dotychczas zastosowanie rozwiązań innowacyjnych w gospodarce.

Obecna sytuacja w obszarze metropolitalnym charakteryzuje się dość mocno rozproszonym potencjałem badawczym, często pozbawionym zaplecza koncepcyjno-badawczego dla wsparcia przedsiębiorstw. Gdy takie zaplecze już istnieje, najczęściej nie jest w pełni dostosowane do potrzeb nowoczesnej gospodarki, w tym realizacji strategii krajowych i regionalnych inteligentnych specjalizacji.

Na obszarze SOM, a w szczególności w ośrodku rdzeniowym – Szczecinie funkcjonuje dość silny sektor naukowo-badawczy skupiony wokół uczelni wyższych, nie wywołuje on jednak wystarczającego zainteresowania oraz znaczącej presji na sferę gospodarczą obszaru metropolitalnego, co powoduje, iż w sektorze B+R brakuje m.in. wspólnych centrów innowacji i ośrodków badawczo-rozwojowych, pozwalających na lepsze wykorzystanie specjalizacji krajowych oraz regionalnych, skupionych głównie wokół biogospodarki, działalności morskiej i logistycznej, sektorów: metalowego i maszynowego, usług opartych na wiedzy oraz turystyki i zdrowia. Na niewystarczającym poziomie funkcjonuje też współpraca między naukowcami, a sektorami: rolnictwa, leśnictwa i rybołówstwa.

Koniecznym jest zatem udzielenie wsparcia na rzecz rozbudowy infrastruktury sfery B+R, niezbędnej dla rozwoju dziedzin zapewniających przewagę technologiczną obszaru metropolitalnego w ujęciu regionalnym i krajowym, a także bezpośrednie wzmocnienie powiązań nauki i gospodarki w SOM poprzez stworzenie mechanizmów rozwoju infrastruktury i projektów B+R w samych przedsiębiorstwach.

Reasumując, wzmocnienie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, jako innowacyjnego ośrodka wzrostu gospodarczego wymagać będzie przede wszystkim wypracowania skutecznych mechanizmów współpracy między instytucjami nauki i gospodarki oraz wzmocnienia potencjału i zaplecza badawczo-rozwojowego i innowacyjnego (B+R+I), zarówno w jednostkach naukowych, jak i przedsiębiorstwach.

Działanie 2.1.1 „Rozbudowa infrastruktury B+R niezbędnej dla rozwoju dziedzin zapewniających przewagę technologiczną obszaru metropolitalnego"

Cel działania: Zwiększenie zdolności jednostek naukowych SOM do prowadzenia badań i prac rozwojowych na rzecz gospodarki obszaru metropolitalnego.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim zaspokojeniu potrzeb infrastrukturalnych, (ale również częściowo związanych z rozwojem kadr B+R) sektora naukowego z obszaru metropolitalnego, niezbędnych do wzmocnienia powiązań i współpracy z biznesem.

Podstawą rozwoju dziedzin zapewniających przewagę technologiczną obszaru metropolitalnego będzie pierwotne zidentyfikowanie i wykorzystanie potencjału skupionego wokół krajowych i regionalnych inteligentnych specjalizacji.

Na poziomie krajowym, specjalizacje te wyznacza przyjęty w dniu 8 kwietnia 2014 roku przez Radę Ministrów Program Rozwoju Przedsiębiorstw, którego integralną część stanowi Krajowa Inteligentna Specjalizacja (KIS). Dokument wyłonił 18 inteligentnych specjalizacji na poziomie krajowym (obszary B+R+I), do których należą:

1. Technologie inżynierii medycznej, w tym biotechnologie medyczne;
2. Diagnostyka i terapia chorób cywilizacyjnych oraz w medycynie spersonalizowanej;
3. Wytwarzanie produktów leczniczych;
4. Innowacyjne technologie, procesy i produkty sektora rolno-spożywczego i leśno-drzewnego;
5. Zdrowa żywność (o wysokiej jakości i ekologiczności produkcji);
6. Biotechnologiczne procesy i produkty chemii specjalistycznej oraz inżynierii środowiska;
7. Wysokosprawne, niskoemisyjne i zintegrowane układy wytwarzania, magazynowania, przesyłu i dystrybucji energii;
8. Inteligentne i energooszczędne budownictwo;
9. Rozwiązania transportowe przyjazne środowisku;
10. Nowoczesne technologie pozyskiwania, przetwórstwa i wykorzystania surowców naturalnych oraz wytwarzanie ich substytutów;
11. Minimalizacja wytwarzania odpadów, w tym niezdatnych do przetworzenia oraz wykorzystanie materiałowe i energetyczne odpadów (recykling i inne metody odzysku);
12. Innowacyjne technologie przetwarzania i odzyskiwania wody oraz zmniejszające jej zużycie;
13. Wielofunkcyjne materiały i kompozyty o zaawansowanych właściwościach, w tym nanoprocesy i nanoprodukty;
14. Sensory (w tym biosensory) i inteligentne sieci sensorowe;
15. Inteligentne sieci i technologie geoinformacyjne;
16. Elektronika oparta na polimerach przewodzących;
17. Automatyzacja i robotyka procesów technologicznych;
18. Optoelektroniczne systemy i materiały.

Z kolei na poziomie regionalnym wyznaczono 5 specjalizacji, do których należą: biogospodarka, działalność morska i logistyka, przemysł metalowo-maszynowy, usługi przyszłości oraz turystyka i zdrowie.

Realizacja strategii inteligentnych specjalizacji wymaga podjęcia działań na rzecz rozwoju sektora B+I poprzez wsparcie inwestycji w infrastrukturę jednostek naukowych, które umożliwią świadczenie usług w odpowiedzi na faktyczne zapotrzebowanie przedsiębiorstw zlokalizowanych w SOM.

W zależności od stopnia identyfikacji zapotrzebowania na rozwój w oparciu o krajowe i regionalne / regionalne inteligentne specjalizacje, pomoc finansowa udzielana będzie ze środków krajowych lub regionalnych.

Natomiast ze środków RPO WZ, możliwe będzie realizowanie przedsięwzięć zgodnie z zapisami zatwierdzonego Kontraktu Terytorialnego oraz zasadami uzgodnionymi w toku dalszych negocjacji pomiędzy województwem a stroną rządową,, polegających na tworzeniu lub

rozwijaniu infrastruktury badawczo-rozwojowej w jednostkach naukowych, w zakresie niezbędnym do uruchomienia lub rozszerzenia działalności badawczo-rozwojowej w obszarach kluczowych dla rozwoju gospodarczego regionu określonych, jako inteligentne specjalizacje, z wyłączeniem kosztów osobowych oraz kosztów utrzymania infrastruktury. Realizowane projekty nie będą powielać istniejących zasobów, ale uzupełniać istniejącą infrastrukturę naukowo-badawczą, która będzie wykorzystywana do realizacji projektów badawczych[191].

Głównym rezultatem inwestycji wdrażanych na obszarze SOM będzie konsolidacja potencjału wspartych jednostek naukowych. Dzięki oparciu funkcjonowania tych podmiotów o krajowe i regionalne inteligentne specjalizacje nastąpi wzmocnienie ich pozycji w przestrzeni badawczej, co wpłynie na ilość i jakość prowadzonych badań i prac B+R, a także zwiększy transfer wiedzy do gospodarki Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 2.1.1, realizujące cele PI 1a powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI 1b.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.1.1 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w POIR i RPO WZ.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

Działanie 2.1.2 „Wzmacnianie powiązań nauka – gospodarka na obszarze metropolitalnym"

Cel działania: Podniesienie potencjału B+R w przedsiębiorstwach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim zaspokojeniu potrzeb infrastrukturalnych, (ale również związanych z wdrożeniem wyników badań naukowych i prac badawczo-rozwojowych oraz uzyskaniem ochrony własności przemysłowej dla wypracowanych rozwiązań technicznych) sektora przedsiębiorstw z obszaru metropolitalnego, niezbędnych do wzmocnienia powiązań i współpracy z sektorem nauki oraz innymi przedsiębiorstwami.

Podjęcie innowacyjnej działalności przez firmy zazwyczaj nie jest możliwe bez stworzenia odpowiednich podstaw infrastrukturalnych i prowadzenia własnej działalności badawczej.

Biorąc pod uwagę dotychczasowy, niski poziom innowacyjności przedsiębiorstw SOM niezbędnym jest zastosowanie systemu zachęt, który skutkować będzie bądź rozwojem własnego zaplecza badawczo-rozwojowego firm, bądź nawiązywaniem współpracy w zakresie prac B+R z jednostkami naukowymi oraz innymi przedsiębiorstwami obszaru metropolitalnego.

Wsparcie powinno być też ukierunkowane m.in. na realizację projektów od fazy badań, przez prace rozwojowe, aż po wytworzenie linii demonstracyjnej w obrębie inteligentnych specjalizacji oraz implementację własnych lub zakupionych wyników badań naukowych oraz technologii.

Wiodącym rezultatem inwestycji wdrażanych na obszarze SOM będzie wzmocnienie potencjału badawczo-rozwojowego przedsiębiorstw oraz budowa ich trwałej przewagi konkurencyjnej na rynku regionalnym i krajowym.

Długofalowym efektem udzielonego wsparcia może być wzrost nakładów na sferę B+R oraz stworzenie nowych miejsc pracy w tym sektorze.

[191] Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 2.1.2, realizujące cele PI 1b powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI 1a.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.1.2 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w POIR[192], PROW[193], PORiM[194] i RPO WZ[195]. Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

[192] Podstawowe typy projektów POIR w ramach PI 1b stanowią: 1) Inwestycje w tworzenie lub rozwój infrastruktury badawczo-rozwojowej w przedsiębiorstwach o wartości powyżej 10 mln złotych; 2) Wsparcie prac B+R prowadzonych przez przedsiębiorstwo lub konsorcjum z wiodącą rolą przedsiębiorstwa. Projekt może obejmować różne etapy prowadzenia prac B+R, do etapu pierwszej produkcji włącznie; 3) Usługi w zakresie innowacji świadczone przez instytucje otoczenia biznesu (IOB) na rzecz MŚP; 4) Bony na innowacje dla MŚP z przeznaczeniem na zakup usługi związanej z opracowaniem nowego lub ulepszonego lub usługi o wartości powyżej 50 tys. złotych.

[193] Podstawowe typy projektów PROW w ramach PI 1b stanowią zadania związane z wzmacnianiem powiązań pomiędzy rolnictwem i leśnictwem, a badaniami i innowacją.

[194] Podstawowe typy projektów PORiM w ramach PI 1b stanowią zadania związane z innowacjami w rybołówstwie morskim i akwakulturze oraz wzmacnianiem współpracy między naukowcami i rybakami.

[195] Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 1b stanowią zadania związane z: 1) Tworzeniem i rozwojem infrastruktury B+R w przedsiębiorstwach; 2) Tworzeniem i rozwojem wspólnej infrastruktury B+R dla przedsiębiorstw; 3) Prowadzeniem przez przedsiębiorstwa badań naukowych, badań przemysłowych lub prac rozwojowych wraz z przygotowaniem do wdrożenia w działalności gospodarczej.

Priorytet 2.2 „Poprawa warunków dla rozwoju gospodarczego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego"

Szczeciński Obszar Metropolitalny, co pokazują wszystkie dostępne analizy wskaźnikowe, w tym raporty PAIiIZ prezentuje na tle kraju, (choć już nie regionu zachodniopomorskiego) przeciętny poziom rozwoju gospodarczego.

Obszar SOM charakteryzują różnego rodzaju problemy, będące wynikiem transformacji gospodarczej (w tym m.in. niedostosowanie rynku pracy, malejąca rola gospodarki morskiej – dawnego motoru napędowego, niska mobilność pracowników, czy stosunkowo niewielki poziom inwestycji kapitałowych) oraz trudności w zdefiniowaniu regionalnych inteligentnych specjalizacji, przyciągających inwestycje i napędzających rozwój gospodarczy.

Sytuacja ta nie koreluje zbytnio z potencjalną atrakcyjnością inwestycyjną Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, który wg prowadzonych badań cechuje wysoka uniwersalność walorów lokalizacyjnych. Potencjał lokalizacyjny w zestawieniu z siłą określonych już pięciu specjalizacji regionalnych i wzmocniony dodatkowo systemem preferencji w prowadzeniu działalności gospodarczej w Specjalnych Strefach Ekonomicznych (SSE) oraz potencjałem kadr naukowych miasta rdzeniowego powinien przełożyć się na szybszy rozwój produkcji przemysłowej oraz sektora usługowego i innowacji, (w tym nowoczesnych usług dla biznesu w postaci BPO / ITO / SSC / R&D) w SOM.

Dotychczas podejmowane działania przez poszczególnych członków SSOM (Szczecin, Stargard, Police, Gryfino, Goleniów) w zakresie przygotowania uzbrojonych terenów inwestycyjnych w obrębie stref ekonomicznych stanowią solidną podstawę rozwoju głównych ośrodków wzrostu w SOM na najbliższy okres czasu, pozostawiają jednak deficyt podobnego typu przedsięwzięć ukierunkowanych na ośrodki mniejszej wagi, szczególnie położone w gminach wiejskich.

Z tego względu, aby uniknąć sytuacji braku zrównoważonego rozwoju gospodarczego w obrębie SOM, konieczne jest kontynuowanie inwestycji infrastrukturalnych poprawiających poziom infrastruktury wewnętrznej istniejących terenów inwestycyjnych oraz stref aktywności gospodarczej, a także zwiększenie wspólnych wysiłków JST na rzecz przyciągnięcia tam nowych podmiotów gospodarczych (szczególnie z sektora MŚP).

Reasumując, przeciwdziałanie występującym w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym negatywnym zjawiskom gospodarczym i społecznym, wymaga podjęcia wspólnych dla członków SSOM działań obejmujących przyciąganie, lokowanie i obsługę inwestycji, a także rozwój już istniejących obszarów inwestycyjnych.

Działanie 2.2.1 „Rozwój miejsc lokowania inwestycji i stref aktywności gospodarczej na obszarze metropolitalnym"

Cel działania: Stworzenie warunków infrastrukturalnych niezbędnych do obsługi i rozwoju terenów inwestycyjnych oraz stref aktywności gospodarczej w obrębie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć poprawie możliwości i warunków inwestowania na ściśle wytyczonych obszarach SOM. Z tego względu konieczne jest ukierunkowanie wsparcia w ramach PI 3a na realizację w pierwszej kolejności przedsięwzięć polegających na poszerzaniu strefy (poprzez przyłączenie przylegających do niej działek) lub przeprowadzeniu działań inwestycyjnych zwiększających atrakcyjność strefy w istniejących granicach.

Przedsięwzięcia w funkcjonujących już strefach inwestycyjnych (Szczecin, Goleniów, Gryfino i Stargard) powinny polegać na poprawieniu warunków do prowadzenia i rozwoju działalności MŚP, a także zwiększać dostępność strefy lub stopień jej skomunikowania.

Koniecznym jest również wspieranie procesów aktywizacyjnych na terenach poprzemysłowych, powojskowych, pokolejowych i popegeerowskich. Obszary te, zlokalizowane w wielu miejscowościach SOM (Szczecin, Stargard, Świnoujście, Goleniów, Police, gminy wiejskie: Kołbaskowo, Dobra, Kobylanka, Stargard (gmina wiejska), Stare Czarnowo), odpowiednio przystosowane stanowić będą atrakcyjne strefy inwestycyjne i aktywności gospodarczej do lokowania nowych inwestycji przedsiębiorstw, pomysłów biznesowych oraz sprzyjać będą tworzeniu nowych miejsc pracy[196].

Rozwój gospodarczy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, oprócz spójnej strategii przyciągania inwestorów, wymaga podejmowania przez samorządy lokalne SOM i podmioty zarządzające strefami, realizacji prac przygotowawczych (studyjno-koncepcyjnych, badań geotechnicznych) służących późniejszemu wdrożeniu inwestycji polegających na:

1. Prowadzeniu prac studyjno-koncepcyjnych, badań geotechnicznych,
2. kompleksowym wyposażeniu w media,
3. modernizacji i rozbudowie wewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej,
4. uzupełnieniu elementów infrastruktury lub modernizacji istniejących (w tym wspólnej infrastruktury przeznaczonej dla wszystkich przedsiębiorców, którzy funkcjonować będą na terenie strefy),
5. adaptacji budynków na cele planowanej działalności gospodarczej służącej więcej niż jednemu przedsiębiorcy.

Udzielone wsparcie pozwoli na przyciągnięcie do stref inwestycyjnych i miejsc aktywności gospodarczej inwestorów, którzy pomogą rozwiązywać kluczowe problemy społeczne, związane choćby z lokalnym rynkiem pracy i tworzeniem miejsc pracy.

Celem działań w ramach PI 3a ma być bowiem zwiększenie liczby nowych inwestycji realizowanych na wspartych terenach, przede wszystkim przez mikro, małe i średnie przedsiębiorstwa.

Co do zasady nie przewiduje się jednak tworzenia nowych stref inwestycyjnych typu „greenfield”[197], a zaplanowane działania muszą być adekwatne do zdiagnozowanego zapotrzebowania przedsiębiorców na uzbrojenie/dozbrojenie konkretnej strefy. W ramach inwestycji w zakresie terenów inwestycyjnych wydatki na wewnętrzną infrastrukturę

[196] Na podstawie aktualnego SOOP RPO WZ 2014-2020.
[197] Ibidem.

komunikacyjną mogą stanowić jedynie mniejszą część budżetu projektu. Projekty mające na celu przygotowanie terenów inwestycyjnych, stref aktywności gospodarczej będą mogły być realizowane na danym obszarze pod warunkiem niepowielania dostępnej infrastruktury, lub gdy inwestycja wynika ze specyficznych potrzeb zainteresowanych inwestorów. Preferencje uzyskają projekty realizowane na nieużytkach, terenach zlokalizowanych w pobliżu inwestycji transportowych (autostrady, drogi szybkiego ruchu, linie kolejowe), terenach zdegradowanych, wymagających rewitalizacji.

Biorąc powyższe pod uwagę, na wstępnej liście projektów strategicznych, przedstawionej w załączniku 13.2, realizowanych w ramach PI 3a Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym dla działania 2.2.1 przyjęto wstępnie do realizacji jedynie projekty Stargardu, Świnoujścia, Gryfina, które spełniają wszystkie powyższe warunki i przyczynią się do realizacji celów PI.

Wspierane inwestycje, poza elementem realizacji celów PI 3a spełniają bardzo ważne elementy komplementarności z innymi działaniami przewidywanymi w ramach Strategii ZIT SOM, związanymi np. z poprawą dostępności komunikacyjnej (drogi lokalne, kolej metropolitalna) i transportu publicznego (węzły przesiadkowe, zakup taboru autobusowego), czy też wspierania rozwoju sektora MŚP (inkubatory przedsiębiorczości).

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 2.2.1, realizujące cele PI 3a powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI: 3c, 4e/v, 7c/ii oraz 7d/iii.

Podstawowe źródło wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.2.1. Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w RPO WZ, realizowane w formule wojewódzkiego ZIT.

Schemat działania 2.2.1 Strategii ZIT SOM w ramach RPO WZ

Cel tematyczny	**CT3 Wzmacnianie konkurencyjności MŚP**
Priorytet inwestycyjny	PI 3a Promowanie przedsiębiorczości, w szczególności poprzez ułatwianie gospodarczego wykorzystywania nowych pomysłów oraz sprzyjanie tworzeniu nowych firm, w tym również poprzez inkubatory przedsiębiorczości
Oś priorytetowa / działanie RPO WZ 2014-2020	I Gospodarka, innowacje, nowoczesne technologie 1.11 Tworzenie i rozbudowa infrastruktury na rzecz rozwoju gospodarczego w ramach Strategii ZIT dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
Typy projektów	1. Działania zwiększające atrakcyjność i dostępność stref inwestycyjnych na terenie SOM.
Wydatki kwalifikowane	Zgodnie z wytycznymi ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego oraz zasadami Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020.
Grupy docelowe	Mikro, mali i średni przedsiębiorcy
Typy beneficjentów	1. Jednostki samorządu terytorialnego. 2. Jednostki organizacyjne JST.

	3. Związki JST. 4. Podmioty zarządzające terenami inwestycyjnymi.
Obszary objęte interwencją / preferencje	Tereny wiejskie i miejskie SOM.
Mechanizm finansowania	Dotacje, możliwość zastosowania mechanizmu pomocy zwrotnej
Źródła finansowania UE	EFRR.
Minimalna i maksymalna wartość projektów	Zgodnie z kryteriami wyboru projektów przyjętymi przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020.
Wskaźniki produktu i rezultatu:	W ramach działania określono następujące wskaźniki: *- powierzchnia przygotowanych terenów inwestycyjnych [ha]* *- liczba inwestycji zlokalizowanych na przygotowanych terenach inwestycyjnych [szt.]* Wartości bazowe i docelowe wskaźników prezentowane są w ogólnym zestawieniu znajdującym się w załączniku 13.6
Maksymalny poziom dofinansowania	85% kosztów kwalifikowanych.
Pomoc publiczna	Nie dotyczy.
Termin realizacji (lata)	2014-2023.
Tryb naboru	Pozakonkursowy.

Tab. 48 Schemat Działania 2.2.1 Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne.

Należy również pamiętać, że zgodnie z ustaleniami podjętymi przez SSOM z IZ RPO WZ 2014-2020, nie będzie wykluczone staranie się o dodatkowe środki na realizację celów działania 2.2.1. bezpośrednio w ramach RPO WZ 2014-2020, w sytuacji wyczerpania alokacji przeznaczonej na ww. działanie w formule wojewódzkiego ZIT.

Priorytet 2.3 „Wsparcie przedsiębiorczości i innowacyjności"

W ślad za ilościowym rozwojem sektora przedsiębiorczości zlokalizowanego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, najczęściej idzie bardzo duża liczba małych podmiotów o rozdrobnionym kapitale, co nie sprzyja dużym wyzwaniom innowacyjnym i inwestycyjnym.

Dodatkowo, lokalną gospodarkę cechuje niski poziom innowacyjności spowodowany jej zdominowaniem przez tradycyjne sektory życia gospodarczego.

W tej sytuacji, istnieje konieczność uruchomienia szerokiego wsparcia finansowego dla przedsiębiorstw SOM chcących inwestować swoje środki i wiedzę w tworzenie wysoko innowacyjnych przedsięwzięć, pozostających w pełnej korelacji ze strategią inteligentnych specjalizacji regionu.

Reasumując, koniecznym jest podjęcie bezpośrednich działań wspierających rozwój przedsiębiorstw (szczególnie wysoko innowacyjnych) oraz zasadnicze wspomaganie procesów wdrażania innowacji produktowych, procesowych i organizacyjnych, w szczególności rynkowego zastosowania wyników projektów badawczo-rozwojowych, finansowanych w ramach PI 1b.

Działanie 2.3.1 „Rozwój aktywności gospodarczej i innowacyjności przedsiębiorstw na obszarze metropolitalnym"

Cel działania: Zwiększenie poziomu innowacyjności i konkurencyjności sektora MŚP Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim zaspokojeniu potrzeb przedsiębiorstw z obszaru metropolitalnego w dostępie do kapitału, niezbędnego dla podjęcia przez nich procesów inwestycyjnych o charakterze innowacyjnym.

Poziom innowacyjności gospodarki Szczecina i SOM pozostaje od lat wysoce niezadowalający. Główną przyczyną braku podejmowania inicjatyw na rzecz wprowadzania tego typu rozwiązań w sektorze przedsiębiorstw jest wspomniany brak własnych środków finansowych oraz znikoma współpraca z sektorem B+R. Natomiast, bezpośrednim skutkiem niskiego poziomu innowacyjności firm jest bliska zeru liczba innowacyjnych produktów i ich udziału w sprzedaży ogółem[198].

Niepokojący trend w odniesieniu do innowacyjności przedsiębiorstw obszaru metropolitalnego potwierdza też zestawienie atrakcyjności inwestycyjnej podregionów dla działalności zaawansowanej technologicznie za 2012 rok, przygotowane przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, gdzie podregion szczeciński (obejmujący w całości Szczeciński Obszar Metropolitalny) znajduje się na 9 miejscu spośród 11 sklasyfikowanych podregionów, wyprzedzając jedynie podregiony: rzeszowski i opolski.

W związku z powyższym, koniecznym staje się podjęcie działań wspierających zastosowanie w sektorze MŚP funkcjonującym w SOM innowacji produktowych, procesowych

[198] Opracowanie własne na podstawie Strategii Rozwoju Szczecina 2025.

i organizacyjnych, zwiększających konkurencyjność przedsiębiorstw na rynku oraz wpływających na wzrost zatrudnienia.

Działania obejmą przede wszystkim rozwój/budowę przedsiębiorstwa, w szczególności inwestycje w nowoczesne maszyny i urządzenia, sprzęt produkcyjny oraz wdrażanie gotowych rozwiązań technologicznych, m.in. w celu wprowadzania na rynek nowych lub ulepszonych produktów lub usług, zwiększenia efektywności produkcji przedsiębiorstwa, zasadniczej zmiany procesu produkcyjnego.

Ważnym aspektem wsparcia będzie jego udzielenie podmiotom gospodarczym mających bezpośredni wpływ na rozwój potencjału innowacyjnego, związanego z zastosowaniem inteligentnych regionalnych specjalizacji.

Wreszcie, w sposób szczególny otoczone pomocą będą przedsięwzięcia wysokoinnowacyjne oraz spółki powstające na styku gospodarka – sektor B+R lub realizujące nowatorskie przedsięwzięcia[199].

W rezultacie wprowadzenia zaplanowanych działań na obszarze metropolitalnym, wzmocnieniu ulegnie sektor MŚP charakteryzujący się wysokim poziomem konkurencyjności i innowacyjności, co przełoży się na rozwój społeczno-gospodarczy całego obszar wsparcia.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 2.3.1, realizujące cele PI 3c powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI: 1a, 1b oraz 3a.

Podstawowe źródło wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.3.1 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w RPO WZ, realizowane w formule wojewódzkiego ZIT.

Schemat działania 2.3.1 Strategii ZIT SOM w ramach RPO WZ

Cel tematyczny	**CT3 Wzmacnianie konkurencyjności MŚP**
Priorytet inwestycyjny	PI 3c Wspieranie tworzenia i poszerzania zaawansowanych zdolności w zakresie rozwoju produktów i usług
Oś priorytetowa / działanie RPO WZ 2014-2020	I Gospodarka, innowacje, nowoczesne technologie 1.7 Inwestycje przedsiębiorstw w ramach Strategii ZIT dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
Typy projektów	1. Innowacyjne inwestycje przedsiębiorstw
Wydatki kwalifikowane	Zgodnie z wytycznymi ministra właściwego ds., rozwoju regionalnego oraz zasadami Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020.
Grupy docelowe	Nie dotyczy.
Typy beneficjentów	Mikro, małe i średnie przedsiębiorstwa realizujące inwestycje na obszarze SOM.
Obszary objęte interwencją / preferencje	Tereny wiejskie i miejskie SOM.
Mechanizm finansowania	Dotacje.
Źródła finansowania UE	EFRR.
Minimalna i maksymalna wartość projektów	Zgodnie z kryteriami wyboru projektów przyjętymi przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020.

[199] Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020.

Wskaźniki produktu i rezultatu:	W ramach działania określono następujące wskaźniki: *- liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie [szt.]* *- liczba wprowadzonych innowacji [szt.]* Wartości bazowe i docelowe wskaźników prezentowane są w ogólnym zestawieniu znajdującym się w załączniku 13.6
Maksymalny poziom dofinansowania	1. 45% kosztów kwalifikowanych – średnie przedsiębiorstwa 2. 55% kosztów kwalifikowanych – mikro i małe przedsiębiorstwa
Pomoc publiczna	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie udzielania regionalnej pomocy inwestycyjnej w ramach regionalnych programów operacyjnych (na podstawie art. 14 Regionalna pomoc inwestycyjna Rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu).
Termin realizacji (lata)	2014-2023.
Tryb naboru	Konkursowy.

Tab. 49 Schemat Działania 2.3.1 Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne.

Priorytet 2.4 „Kształcenie ogólne, ustawiczne i zawodowe o zasięgu ponadlokalnym"

Osiągnięcie trwałego tempa wzrostu i systematycznego rozwoju społeczno-gospodarczego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wymaga dostosowania obowiązujących systemów kształcenia ustawicznego i zawodowego do wymagań gospodarki.

Niezbędne jest podjęcie działań sprzyjających podnoszeniu jakości edukacji, niezależnie od typu szkoły, poziomu kształcenia i uczestników procesu szkolenia.

Już w zakresie kształcenia ogólnego podstawowego, gimnazjalnego i ponadgimnazjalnego w SOM zauważalne jest daleko idące zróżnicowanie oferty programowej oraz wyposażenia szkół funkcjonujących na obszarach wiejskich i miejskich, co rzutuje na jakość edukacji oraz ogranicza ścieżki wyboru dalszego kształcenia uczniów. Sytuacji w oświacie ogólnej nie poprawia niski poziom innowacyjności szkół i systemu edukacji. Widoczny jest brak metodycznego podejścia do kwestii dostosowania zainteresowań dzieci do potrzeb przyszłego rynku pracy oraz promocji większego zaangażowania w nauczanie przedmiotów technicznych oraz nauk ścisłych od jak najwcześniejszego etapu edukacji. Wreszcie wyniki ocen z egzaminów gimnazjalnych oraz maturalnych z terenu SOM wskazują, iż poza dużymi ośrodkami miejskimi, odbiegają one nie tylko od średniej krajowej, ale również wojewódzkiej[200].

Podobna sytuacja występuje w obszarze szkół i placówek SOM prowadzących kształcenie zawodowe. W programach techników i szkół zawodowych zauważalna jest przewaga teorii nad praktyką, co skutkuje problemami absolwentów na metropolitalnym rynku pracy. Deficyty związane z umiejętnościami praktycznymi i potrzebnymi certyfikatami oraz braki wynikające z niedopasowania programów kształcenia do wymagań gospodarki, rekompensowane są jedynie poprzez prowadzenie dodatkowych usług edukacyjnych (również często niedostosowanych do zapotrzebowania rynkowego), świadczonych w ramach programów szkoleniowych urzędów pracy i innych organizacji. Bardzo widoczny jest również niski poziom zaplecza do szkoleń praktycznych w szkołach zawodowych[201].

Wreszcie, kształcenie ustawiczne formalne i nieformalne osób dorosłych w SOM nie jest na dobrym poziomie. Pominąwszy fakt stosunkowo małego dostępu mieszkańców obszaru metropolitalnego do tych form kształcenia (szczególnie z terenów wsi i małych miast), główne problemy koncentrują się wokół niedostosowania oferty edukacyjnej do rzeczywistych potrzeb przedsiębiorców i samych słuchaczy, niskiej efektywności i jakości szkolenia[202].

Reasumując, koniecznym jest podjęcie bezpośrednich działań wspierających rozwój jakości procesów kształcenia ogólnego, zawodowego i ustawicznego, a także stanu zaplecza dydaktycznego i technicznego szkół oraz placówek SOM, służących lepszemu dostosowaniu oferty edukacyjnej dla dzieci i dorosłych do rosnących potrzeb nowoczesnej i innowacyjnej gospodarki.

[200] Opracowanie własne na podstawie „Diagnozy wpływu usług publicznych na tworzenie warunków do trwałego i zrównoważonego rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego", Doradztwo Ekonomiczne – Dariusz Zarzecki, styczeń 2014 roku.
[201] Tamże.
[202] Tamże.

Działanie 2.4.1 „Poprawa jakości kształcenia ogólnego na obszarze metropolitalnym”

Cel działania: Dostosowanie systemu kształcenia ogólnego do wymogów metropolitalnego rynku pracy.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim zaspokojeniu potrzeb edukacyjnych uczniów z terenu SOM, objętych kształceniem ogólnym podstawowym, gimnazjalnym i ponadgimnazjalnym poprzez podnoszenie jakości oraz efektywności procesów kształcenia, a także poprawę stanu infrastruktury dydaktycznej i wyposażenia, co wpłynie na dostosowanie nabywanych przez nich umiejętności do rynkowego zapotrzebowania gospodarki na pracowników.

Słabe wyniki egzaminów na poziomie gimnazjalnym i ponadgimnazjalnym, (gdzie tylko uczniowie szkół ze Szczecina i Świnoujścia notują oceny wyższe, niż średnia dla województwa zachodniopomorskiego i kraju) oraz brak korelacji między dydaktyką i nauczaniem praktycznym, a oczekiwaniami pracodawców powodują, że niezbędne jest podjęcie działań sanacyjnych, ukierunkowanych przede wszystkim na wyrównywanie i stałe podnoszenie poziomu edukacji w szkołach prowadzących kształcenie ogólne, od poziomu podstawowego do ponadgimnazjalnego.

Sytuacja jest szczególnie trudna na obszarach wiejskich SOM, gdzie już na poziomie szkół podstawowych zauważalne są elementarne braki w wyposażeniu placówek w nowoczesne pomoce dydaktyczne, w tym sprzęt komputerowy oraz narzędzia do nauczania przedmiotów matematyczno-przyrodniczych i języków obcych z zastosowaniem technologii informacyjno-komunikacyjnych (TIK). Dostrzegalny jest również deficyt dodatkowych ofert kształcenia w zakresie kultury, sportu i pozaszkolnych form edukacji, co mocno różnicuje i zarazem upośledza wzajemne relacje pomiędzy dziećmi z miast, a uczniami z terenów wiejskich SOM.

Podobne problemy dotykają szkoły gimnazjalne obszaru metropolitalnego, przy czym kluczowym jest tutaj jeszcze wyższy poziom zwiększenia nierówności ekonomicznych i społecznych występujący między mieszkańcami miast i wsi, a będący wynikiem m.in. ograniczenia liczby szkół tego typu na obszarach wiejskich oraz związanej z tym konieczności długich dojazdów uczniów do placówek zlokalizowanych w miastach.

Natomiast na poziomie kształcenia ponadgimnazjalnego SOM, bardzo widoczny jest problem małej elastyczności programowej szkół i ich słabej współpracy z przedsiębiorcami. Kształcenie ma najczęściej wymiar teoretyczny, pozbawiony innowacji i działań eksperymentalnych oraz w żaden sposób nie odpowiada na zapotrzebowanie związane ze strategią inteligentnych regionalnych specjalizacji.

Generalnie, cały obszar kształcenia ogólnego cechuje duży deficyt kompleksowych programów rozwojowych, obejmujących swym zakresem nauczycieli (wymagających stałego podnoszenia kompetencji, w tym cyfrowych), psychologów oraz uczniów. Proces pracy z uczniem nie ma zindywidualizowanego charakteru, a w szkołach i placówkach szczebla gimnazjalnego i ponadgimnazjalnego brakuje efektywnego systemu poradnictwa edukacyjno-zawodowego.

Z ww. powodów, w ramach Strategii ZIT SOM realizowane będą głównie przedsięwzięcia z zakresu:

- podnoszenia kompetencji kluczowych uczniów niezbędnych do poruszania się po rynku pracy (ICT, matematyczno-przyrodniczych, języki obce) oraz kształtowanie właściwych postaw (kreatywności, innowacyjności, pracy zespołowej),
- indywidualizacji procesu podejścia do ucznia (w tym zakupy sprzętu specjalistycznego, pomocy dydaktycznych, organizowanie i udzielanie pomocy psychologiczno-pedagogicznej),
- wsparcia uczniów ze szczególnymi potrzebami edukacyjnymi, w tym ucznia młodszego i uczniów zagrożonych przedwczesnym zakończeniem nauki,
- tworzenia warunków dla nauczania opartego na metodzie eksperymentu.

Dodatkowym elementem wsparcia jakościowego dla programów rozwojowych będzie możliwość doposażenia bazy dydaktycznej i naukowej szkół oraz placówek oświatowych SOM, zarówno w nowoczesne pomoce dydaktyczne, (w tym mobilny sprzęt komputerowy), jak również wyposażenie laboratoriów szkolnych w nowoczesne, współpracujące z urządzeniami TIK narzędzia do nauki przyrody, biologii, chemii, fizyki i języków obcych.

Dopuszczalnym będzie uzyskanie pomocy finansowej na rozwój i wsparcie systemu poradnictwa edukacyjno-zawodowego.

W rezultacie przeprowadzonych działań znaczącej poprawie ulegnie jakość kształcenia ogólnego na obszarze metropolitalnym, a oferta edukacyjna (także w wymiarze transgranicznym) zostanie dostosowana do potrzeb innowacyjnej, regionalnej gospodarki oraz rynku pracy.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 2.4.1, realizujące cele PI 10i powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniających założenia PI: 10iii, 10iv oraz 10a.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.4.1 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w POWER[203], PROW[204], EWT[205] i RPO WZ, realizowane w formule wojewódzkiego ZIT.

[203] Podstawowe typy projektów POWER w ramach PI 10i stanowią zadania związane z: 1) Szkoleniem i doradztwem dla pracowników systemu wspomagania pracy szkoły i organów prowadzących oraz trenerów z zakresu: kompetencji kluczowych uczniów niezbędnych do poruszania się na rynku pracy; 2) Szkoleniem i doradztwem dla kadry kierowniczej systemu oświaty (w tym kadry JST) pod kątem kształtowania umiejętności przywódczych potrzebnych w procesie rozwijania kompetencji kluczowych uczniów niezbędnych do poruszania się na rynku pracy; 3) Opracowaniem i upowszechnieniem narzędzi wspierających pomoc psychologiczno-pedagogiczną na każdym etapie edukacyjnym w zakresie problematyki ucznia o specjalnych potrzebach edukacyjnych i ucznia młodszego; 4) Tworzeniem zestawów narzędzi edukacyjnych, scenariuszy lekcji i zajęć dla każdego etapu edukacyjnego; 5) Tworzeniem e-podręczników i rozwijaniem e-materiałów dydaktycznych towarzyszących istniejącym e-podręcznikom; 6) Integracją baz danych systemu oświaty.

[204] Podstawowe typy projektów PROW w ramach PI 10i stanowią zadania związane z wspieraniem działań szkoleniowych ukierunkowanych na rozwój wiedzy i umiejętności zawodowych przez rolników lub posiadaczy lasów.

[205] Podstawowe typy projektów Programu Współpracy Transgranicznej Meklemburgia-Pomorze Przednie/Brandenburgia/Polska (województwo zachodniopomorskie) INTERREG V A w ramach PI 10i stanowią zadania związane z rozwojem i wdrażaniem wspólnych systemów kształcenia.

Schemat działania 2.4.1 Strategii ZIT SOM w ramach RPO WZ

Cel tematyczny	**CT10 Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie**
Priorytet inwestycyjny	PI 10i Ograniczanie i zapobieganie przedwczesnemu kończeniu nauki szkolnej oraz zapewnienie równego dostępu do dobrej jakości wczesnej edukacji elementarnej oraz kształcenia podstawowego, gimnazjalnego i ponadgimnazjalnego, z uwzględnieniem formalnych, nieformalnych i pozaformalnych ścieżek kształcenia umożliwiających ponowne podjęcie kształcenia i szkolenia
Oś priorytetowa / działanie RPO WZ 2014-2020	VIII Edukacja 8.3 Wsparcie szkół i placówek prowadzących kształcenie ogólne oraz uczniów uczestniczących w kształceniu podstawowym, gimnazjalnym i ponadgimnazjalnym w ramach Strategii ZIT dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
Typy projektów	1. Kształcenie u uczniów i słuchaczy kompetencji kluczowych oraz właściwych postaw i umiejętności niezbędnych na rynku pracy 2. Doskonalenie umiejętności i kompetencji zawodowych nauczycieli prowadzących kształcenie w zakresie stosowania metod i form organizacyjnych sprzyjających kształtowaniu i rozwijaniu u uczniów kompetencji kluczowych niezbędnych na rynku pracy oraz właściwych postaw/umiejętności 3. Indywidualizacja pracy z uczniem ze szczególnymi potrzebami edukacyjnymi, w tym ucznia młodszego i wsparcie uczniów zagrożonych przedwczesnym zakończeniem nauki szkolnej 4. Tworzenie warunków dla nauczania opartego na metodzie eksperymentu 5. Korzystanie z technologii informacyjno-komunikacyjnych (TIK).
Wydatki kwalifikowane	Zgodnie z wytycznymi ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego oraz zasadami Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020.
Grupy docelowe	1. Uczniowie i wychowankowie szkół i placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie ogólne (z wyłączeniem słuchaczy szkół dla dorosłych), 2. Rodzice lub opiekunowie prawni uczniów i wychowanków szkół i placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie ogólne (z wyłączeniem słuchaczy szkół dla dorosłych), 3. Szkoły oraz placówki systemu oświaty (instytucje i kadra pedagogiczna) realizujące

	kształcenie ogólne (z wyłączeniem szkół dla dorosłych) i ich organy prowadzące 4. Nauczyciele i pracownicy pedagogiczni szkół i placówek systemu oświaty.
Typy beneficjentów	1. Organy prowadzące szkół i placówek systemu oświaty realizujących kształcenie ogólne (z wyłączeniem szkół dla dorosłych). 2. Organizacje pozarządowe prowadzące działalność statutową w zakresie edukacji.
Obszary objęte interwencją / preferencje	Tereny wiejskie i miejskie SOM.
Mechanizm finansowania	Dotacje.
Źródła finansowania UE	EFS.
Minimalna i maksymalna wartość projektów	Zgodnie z kryteriami wyboru projektów przyjętymi przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020.
Wskaźniki produktu i rezultatu:	W ramach działania określono następujące wskaźniki: *- liczba uczniów objętych wsparciem w zakresie rozwijania kompetencji kluczowych w programie [osoby]* *- liczba nauczycieli objętych wsparciem w programie [osoby]* *- liczba szkół, których pracownie przedmiotowe zostały doposażone w programie [szt.]* *- liczba nauczycieli objętych wsparciem z zakresu TIK w programie [osoby]* *- liczba szkół i placówek systemu oświaty wyposażonych w ramach programu w sprzęt TIK do prowadzenia zajęć edukacyjnych [szt]* *- liczba uczniów, którzy nabyli kompetencje kluczowe po opuszczeniu programu [%]* *- liczba nauczycieli, którzy uzyskali kwalifikacje lub nabyli kompetencje po opuszczeniu programu [%]* *- liczba szkół i placówek systemu oświaty wykorzystujących sprzęt TIK do prowadzenia zajęć edukacyjnych [%]* *- liczba szkół, w których pracownie przedmiotowe wykorzystują doposażenie do prowadzenia zajęć edukacyjnych [%]* *- liczba nauczycieli prowadzących zajęcia z wykorzystaniem TIK dzięki EFS [%]* Wartości bazowe i docelowe wskaźników prezentowane są w ogólnym zestawieniu znajdującym się w załączniku 13.6
Maksymalny poziom dofinansowania	85% kosztów kwalifikowanych.
Pomoc publiczna	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie udzielania pomocy de minimis i pomocy publicznej w ramach programów operacyjnych finansowanych z Europejskiego Funduszu Społecznego na lata 2014-2020 (na podstawie Rozporządzenia Komisji

	(UE) nr 1407/2013 z 18.12.2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis oraz Rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu).
Termin realizacji (lata)	2014-2023.
Tryb naboru	Konkursowy.

Tab. 50 Schemat Działania 2.4.1 Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne.

Należy również pamiętać, że zgodnie z ustaleniami podjętymi przez SSOM z IZ RPO WZ 2014-2020, nie będzie wykluczone staranie się o dodatkowe środki na realizację celów działania 2.4.1 bezpośrednio w ramach RPO WZ 2014-2020, w sytuacji wyczerpania alokacji przeznaczonej na ww. działanie w formule wojewódzkiego ZIT.

Działanie 2.4.2 „Poprawa dostępności i wspieranie uczenia się przez całe życie na obszarze metropolitalnym"

Cel działania: Dostosowanie systemu kształcenia ustawicznego do wymogów metropolitalnego rynku pracy poprzez wspieranie działań na rzecz wzrostu kompetencji osób dorosłych, w szczególności osób o niskich kwalifikacjach i osób starszych w zakresie znajomości TIK i języków obcych.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim zaspokojeniu potrzeb edukacyjnych osób dorosłych z terenu SOM objętych kształceniem ustawicznym, dla których podniesienie własnych umiejętności, wiedzy i kompetencji stanowi warunek konieczny do polepszenia/zmiany kwalifikacji zawodowych lub wykształcenia ogólnego, (w szczególności znajomości technik informatycznych i języków obcych), co wpłynie na ich pozycję na zmieniającym się (podlegającym procesom globalizacji) metropolitalnym rynku pracy.

Kształcenie ustawiczne jest wymogiem współczesnego życia gospodarczego. Dynamiczna sytuacja na rynku pracy, także w obszarze metropolitalnym, wymaga od jego potencjalnych uczestników stałego zaangażowania w proces edukacyjny i szkoleniowy. Pomimo tego, iż do podstawowych wewnętrznych uwarunkowań podejmowania się kształcenia ustawicznego należy potrzeba zdobycia nowych kwalifikacji przez osoby zwalniane z pracy oraz absolwentów szkół i uczelni, to jednak także osoby pracujące wciąż są zobligowane do podnoszenia posiadanych kompetencji. Dotyczy to również osób starszych, które z powodu wydłużającej się w czasie aktywności zawodowej (usankcjonowanej w systemie prawa) nadal muszą zabiegać o wzmocnienie konkurencyjnej pozycji na rynku pracy.

Obszar pozaformalnego kształcenia ustawicznego i uczenia się przez całe życie na terenie SOM cechuje przede wszystkim jego słaba dostępność, co potwierdzają ogólnopolskie badania przeprowadzone m.in. w ramach programu *Badania Kapitału Ludzkiego*.

W ocenie znacznej części osób będących uczestnikami procesu edukacyjnego, istotnym problemem pozostaje także jego jakość i efektywność. Częstokroć, tematyka kursów

doskonalących, czy szkoleń (także z zakresu TIK oraz języków obcych) nie odpowiada zarówno samym szkolonym, jak i pracodawcom.

Z tego względu konieczne jest dostosowywanie ofert szkoleniowych do potrzeb sektora gospodarczego SOM i samych mieszkańców metropolii.

W odpowiedzi na zidentyfikowane powyżej problemy i uwarunkowania, w ramach Strategii ZIT SOM realizowane będą głównie przedsięwzięcia zapewniające wsparcie dla osób dorosłych, w szczególności osób starszych (powyżej 50 roku życia) i osób o niskich kwalifikacjach, chcących podnosić swoje umiejętności, wiedzę i kompetencje poprzez udział w kształceniu ustawicznym, ukierunkowane na zdobycie nowych lub podwyższenie kompetencji informatycznych oraz w zakresie języków obcych, które to kompetencje są najbardziej pożądane na rynku pracy. Jednocześnie, zakres interwencji w tych obszarach będzie prowadził przede wszystkim do zdobycia kwalifikacji, a nie wyłącznie ponoszenia kompetencji.

W efekcie przeprowadzonych działań wzrośnie liczba osób z terenu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego uczestniczących w procesie kształcenia ustawicznego, zgodnym z potrzebami rynku pracy i oczekiwaniami pracodawców. Wśród dorosłych, w tym w szczególności osób starszych i o niskich kwalifikacjach zawodowych nastąpi wzrost poziomu umiejętności, wiedzy i kompetencji (szczególnie kluczowych: znajomości języków obcych i technik informatycznych), pozwalających na dość swobodne poruszanie się w obrębie, co raz bardziej dynamicznej i innowacyjnej gospodarki SOM oraz życia codziennego.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 2.4.2, realizujące cele PI 10iii powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI: 10i, 10iv i 10a.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.4.2 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w RPO WZ[206].

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

Działanie 2.4.3 „Poprawa efektywności funkcjonowania systemu kształcenia zawodowego na obszarze metropolitalnym"

Cel działania: Dostosowanie systemu kształcenia zawodowego do wymogów metropolitalnego rynku pracy i zwiększenie szans na zatrudnienie.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim zaspokojeniu potrzeb edukacyjnych uczniów i słuchaczy szkół oraz placówek prowadzących kształcenie zawodowe, a także osób dorosłych z obszaru SOM pozostających poza systemem formalnej edukacji zawodowej, zdeterminowanych do podnoszenia swoich kwalifikacji i kompetencji, potwierdzanych certyfikatem bądź odpowiednim zaświadczeniem.

[206] Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 10iii stanowią zadania związane z wsparciem osób dorosłych w zakresie kształcenia językowego i TIK.

Kluczowym problemem gospodarki Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego jest niedostosowanie systemu kształcenia zawodowego do wymagań rynkowych. Systematycznie wprowadzane nowe rozwiązania technologiczne powodują coraz wyższe oczekiwania pracodawców względem pracowników, a także generują zapotrzebowanie na wykwalifikowaną kadrę z wykształceniem zawodowym.

Efektem obecnych i przeszłych błędów systemowych oraz generalnego odejścia od metodycznego kształcenia zawodowego jest niemożność zapełnienia luki pokoleniowej powstałej wśród odpowiednio wykształconych pracowników niższego szczebla. Jednocześnie, wskutek słabej efektywności już prowadzonych procesów nauczania, absolwenci szkół zawodowych zamiast zasilać gospodarkę SOM stają się bardzo często osobami poszukującymi pracy.

Z tego względu, koniecznym będzie wypracowanie rozwiązań strukturalnych i systemowych, gwarantujących przygotowanie programów nauczania w pełni odpowiadających na zapotrzebowanie rynku pracy i realizowanych w zgodzie z inteligentnymi specjalizacjami regionu, co wymagać może zaktywizowania współpracy pomiędzy szkołami i placówkami kształcenia zawodowego, a przedsiębiorcami. W reakcji na zgłaszane przez firmy potrzeby, a także dochodzące sygnały o wprowadzeniu nowych, innowacyjnych usług, czy linii technologicznych, niezbędnym będzie uelastycznienie lub zmiana obowiązującej oferty edukacyjnej.

Niezwykle ważne będzie realizowanie programów rozwojowych szkół i placówek kształcenia zawodowego, uwzględniających wdrożenie procesu indywidualizacji pracy z uczniem, zapewnienie wsparcia doradcy edukacyjno-zawodowego, a także podnoszenie kwalifikacji praktycznych nauczycieli kształcenia ogólnego i zawodowego.

Dodatkowym elementem wsparcia jakościowego dla programów rozwojowych będzie możliwość wyposażenia szkół i placówek kształcenia zawodowego w nowoczesny sprzęt i materiały dydaktyczne, zapewniające wysoką jakość praktycznej nauki zawodu w środowisku najbardziej zbliżonym do rzeczywistego miejsca wykonywania pracy zawodowej.

Wreszcie, system edukacji zawodowej zostanie dodatkowo obudowany branżowymi centrami kształcenia ustawicznego i zawodowego, co spowoduje podniesienie efektywności kształcenia w ściśle wybranych zawodach oraz zwiększy gwarancję zatrudnienia.

W rezultacie przeprowadzonych działań znaczącej poprawie ulegnie jakość kształcenia zawodowego na obszarze metropolitalnym, a oferta edukacyjna (także w wymiarze transgranicznym) zostanie dostosowana do potrzeb innowacyjnej, regionalnej gospodarki oraz rynku pracy.

Ze względu na fakt, iż zarządzanie szkolnictwem zawodowym w kształceniu formalnym należy do kompetencji samorządu powiatowego i tym samym częściowo wykracza poza granice SOM, dopuszcza się staranie się o wsparcie przez Zarządy powiatów: goleniowskiego, stargardzkiego i gryfińskiego, pod warunkiem lokalizacji projektów objętych niniejszym działaniem na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 2.4.3, realizujące cele PI 10iv powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI: 10i, 10iii oraz 10a.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.4.3 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w POWER[207], EWT[208] i RPO WZ, realizowane w formule wojewódzkiego ZIT.

Schemat działania 2.4.3 Strategii ZIT SOM w ramach RPO WZ

Cel tematyczny	**CT10 Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie**
Priorytet inwestycyjny	PI 10iv Lepsze dostosowanie systemów kształcenia i szkolenia do potrzeb rynku pracy, ułatwianie przechodzenia z etapu kształcenia do etapu zatrudnienia oraz wzmacnianie systemów kształcenia i szkolenia zawodowego i ich jakości, w tym poprzez mechanizmy prognozowania umiejętności, dostosowania programów nauczania oraz tworzenia i rozwoju systemów uczenia się poprzez praktyczną naukę zawodu realizowaną w ścisłej współpracy z pracodawcami
Oś priorytetowa / działanie RPO WZ 2014-2020	VIII Edukacja 8.7 Wsparcie szkół i placówek prowadzących kształcenie zawodowe oraz uczniów uczestniczących w kształceniu zawodowym i osób dorosłych uczestniczących w pozaszkolnych formach kształcenia zawodowego w ramach Strategii ZIT dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
Typy projektów	1. Podnoszenie umiejętności oraz uzyskiwanie kwalifikacji zawodowych przez uczniów i słuchaczy szkół lub placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe oraz osób dorosłych zainteresowanych z własnej inicjatywy zdobyciem, uzupełnieniem lub podnoszeniem kwalifikacji zawodowych, 2. Tworzenie w szkołach lub placówkach systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe warunków odzwierciedlających naturalne warunki pracy właściwe dla nauczanych zawodów poprzez wyposażenie pracowni lub warsztatów szkolnych placówek szkolnictwa zawodowego,

[207] Podstawowe typy projektów POWER w ramach PI 10iv stanowią zadania związane z: 1) Wdrożeniem mechanizmów strategicznej współpracy z przedstawicielami partnerów społecznych na rzecz dostosowywania kształcenia zawodowego do potrzeb rynku pracy; 2) Doskonaleniem systemu egzaminów zawodowych we współpracy z pracodawcami; 3) Przygotowaniem rozwiązań w zakresie angażowania pracodawców w organizację praktycznej nauki zawodu; 4) Stworzeniem i upowszechnieniem modelu współpracy pracodawców funkcjonujących w specjalnych strefach ekonomicznych (SSE) ze szkołami oraz placówkami systemu oświaty prowadzącymi kształcenie zawodowe, 5) Wypracowaniem i upowszechnieniem przykładowych rozwiązań w zakresie współpracy szkół zawodowych z wyższymi, 6) Tworzeniem i upowszechnianiem e-zasobów i e-podręczników do kształcenia zawodowego,7) Monitorowaniem losów absolwentów.

[208] Podstawowe typy projektów Programu Współpracy Transgranicznej Meklemburgia-Pomorze Przednie/Brandenburgia/Polska (województwo zachodniopomorskie) INTERREG V A w ramach PI 10iv stanowią zadania związane z rozwojem i wdrażaniem wspólnych systemów kształcenia.

	3. Rozwój współpracy szkół lub placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe z ich otoczeniem społeczno-gospodarczym, 4. Doskonalenie umiejętności i kompetencji zawodowych nauczycieli zawodu i instruktorów praktycznej nauki zawodu, związanych z nauczanym zawodem, 5. Tworzenie i rozwój ukierunkowanych branżowo centrów kształcenia zawodowego i ustawicznego 6. Rozwój doradztwa zawodowego w szkołach i placówkach kształcenia zawodowego.
Wydatki kwalifikowane	Zgodnie z wytycznymi ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego oraz zasadami Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020.
Grupy docelowe	1. Uczniowie i słuchacze szkół i placówek prowadzących kształcenie zawodowe, 2. Młodociani pracownicy, 3. Osoby w wieku powyżej 18 roku życia, 4. Szkoły i placówki (instytucje i kadra pedagogiczna) prowadzące kształcenie zawodowe (z wyłączeniem szkół dla dorosłych), 5. Nauczyciele prowadzący kształcenie ogólne w szkołach i placówkach kształcenia zawodowego, 6. Nauczyciele przedmiotów zawodowych, 7. Instruktorzy praktycznej nauki zawodu, 8. Partnerzy społeczno-gospodarczy, 9. Pracodawcy.
Typy beneficjentów	1. Wszystkie formy prawne zgodnie z klasyfikacją form prawnych podmiotów gospodarki narodowej określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 30 listopada 2015r. . w sprawie sposobu i metodologii prowadzenia i aktualizacji krajowego rejestru urzędowego podmiotów gospodarki narodowej, wzorów wniosków, ankiet i zaświadczeń, 2. Osoby fizyczne prowadzące działalność oświatową na podstawie przepisów odrębnych.
Obszary objęte interwencją / preferencje	Tereny wiejskie i miejskie SOM.
Mechanizm finansowania	Dotacje.
Źródła finansowania UE	EFS.
Minimalna i maksymalna wartość projektów	Zgodnie z kryteriami wyboru projektów przyjętymi przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020.
Wskaźniki produktu i rezultatu:	W ramach działania określono następujące wskaźniki: *-liczba osób uczestniczących w pozaszkolnych formach kształcenia w programie [osoby]* *- liczba nauczycieli kształcenia zawodowego oraz instruktorów praktycznej nauki zawodu objętych wsparciem w programie [osoby]*

	- liczba uczniów szkół i placówek kształcenia zawodowego uczestniczących w stażach i praktykach u pracodawcy [osoby] *- liczba szkół i placówek kształcenia zawodowego doposażonych w programie w sprzęt i materiały dydaktyczne niezbędne do realizacji kształcenia zawodowego [szt.]* *- liczba osób, które uzyskały kwalifikacje w ramach pozaszkolnych form kształcenia [%]* *- liczba nauczycieli kształcenia zawodowego oraz instruktorów praktycznej nauki zawodu, którzy uzyskali kwalifikacje i nabyli kompetencje po opuszczeniu programu [%]* *- liczba szkół i placówek kształcenia zawodowego wykorzystujących doposażenia zakupione dzięki EFS [%]* Wartości bazowe i docelowe wskaźników prezentowane są w ogólnym zestawieniu znajdującym się w załączniku 13.6
Maksymalny poziom dofinansowania	85% kosztów kwalifikowanych.
Pomoc publiczna	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie udzielania pomocy de minimis i pomocy publicznej w ramach programów operacyjnych finansowanych z Europejskiego Funduszu Społecznego na lata 2014-2020 (na podstawie Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1407/2013 z 18.12.2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis oraz Rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu).
Termin realizacji (lata)	2014-2023.
Tryb naboru	Konkursowy.

Tab. 51 Schemat Działania 2.4.3 Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne.

Należy również pamiętać, że zgodnie z ustaleniami podjętymi przez SSOM z IZ RPO WZ 2014-2020, nie będzie wykluczone staranie się o dodatkowe środki na realizację celów działania 2.4.3 bezpośrednio w ramach RPO WZ 2014-2020, w sytuacji wyczerpania alokacji przeznaczonej na ww. działanie w formule wojewódzkiego ZIT.

Działanie 2.4.4 „Rozwój infrastruktury szkolnictwa zawodowego na obszarze metropolitalnym"

Cel działania: Poprawa jakości infrastruktury szkolnictwa zawodowego na obszarze metropolitalnym służącej dostosowaniu jej do potrzeb rynku pracy oraz regionalnych inteligentnych specjalizacji.

Przyjęte do realizacji działania stanowić będą element uzupełniający dla przedsięwzięć zaplanowanych w ramach PI 10iii oraz 10iv i służyć mają przede wszystkim zaspokojeniu potrzeb infrastrukturalnych szkolnictwa zawodowego, niezbędnego w procesach kształcenia kadr nowoczesnej i innowacyjnej gospodarki obszaru metropolitalnego.

Oczekiwania pracodawców względem osób wchodzących na rynek pracy skupiają się wokół praktycznego przygotowania absolwentów szkół zawodowych do funkcjonowania w rzeczywistym środowisku pracy.

Aby możliwe było sprostanie tym potrzebom przedsiębiorców, niezbędne jest przeprowadzenie modernizacji szkół zawodowych pod kątem infrastrukturalnym, gdzie zidentyfikowano bardzo duże niedobory, zarówno ilościowe, jak i jakościowe.

Z tego względu, wsparciem w ramach przedmiotowego działania Strategii ZIT SOM objęte będą przede wszystkim projekty polegające na:

- rozbudowie, przebudowie i funkcjonalnym dostosowaniu infrastruktury służącej kształceniu zawodowemu (finansowane ze środków EFRR, jako element szerszego programu działań przyczyniającego się do wzrostu efektywności kształcenia zawodowego i jego dostosowania do wymogów regionalnego rynku pracy, realizowanego w ramach EFS),
- dostosowaniu i wyposażeniu sal dydaktycznych – jedynie w sytuacji braku możliwości/wykorzystania wsparcia z EFS,
- tworzeniu infrastruktury o zasięgu co najmniej regionalnym, na potrzeby kształcenia zawodowego.

Budowa nowych obiektów możliwa będzie jedynie w sytuacji, gdy nie ma możliwości adaptacji istniejącej infrastruktury. Bardzo ważnym elementem wsparcia jest obligatoryjna komplementarność z działaniami realizowanymi z Europejskiego Funduszu Społecznego.

W rezultacie przeprowadzonych działań znaczącej poprawie ulegnie jakość infrastruktury szkolnictwa zawodowego na obszarze metropolitalnym, co pozwoli na szersze wsparcie rynku pracy większą liczbą wykwalifikowanych specjalistów o kwalifikacjach odpowiadających aktualnym wymogom pracodawców i zgodnych ze strategią regionalnych inteligentnych specjalizacji.

Ze względu na fakt, iż zarządzanie szkolnictwem zawodowym w kształceniu formalnym należy do kompetencji samorządu powiatowego i tym samym częściowo wykracza poza granice SOM, dopuszcza się staranie się o wsparcie przez samorządy powiatów: goleniowskiego, stargardzkiego i gryfińskiego, pod warunkiem lokalizacji projektów objętych niniejszym działaniem na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 2.4.4, realizujące cele PI 10a powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI: 10i, 10iii oraz 10iv.

Podstawowe źródło wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.4.4 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w RPO WZ[209].

[209] Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 10a stanowią zadania związane z inwestycjami w infrastrukturę szkolnictwa zawodowego (w tym wyższego) służącymi dostosowaniu jej do potrzeb rynku pracy i regionalnych inteligentnych specjalizacji.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

Priorytet 2.5 „Zdynamizowanie rozwoju turystyki z wykorzystaniem zasobów przyrodniczych i dziedzictwa historyczno-kulturowego"

Dla gospodarki Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego kluczowe znaczenie odgrywa wykorzystanie zgromadzonego tu potencjału przyrodniczego i dziedzictwa historyczno-kulturowego.

Bogactwo dostępnych zasobów naturalnych i różnorodność form ochrony przyrody, duże akweny wodne otaczające obszar metropolitalny oraz olbrzymie połacie terenów zielonych i lasów spowodowały, iż turystyka została uznana za jedną z inteligentnych specjalizacji regionalnych i może stanowić tu element wspierający zapoznanie, zachowanie i ochronę walorów przyrodniczych.

Oferta turystyczna SOM obejmuje m.in. turystykę aktywną (np. żeglarstwo i sporty wodne, jazdę konną i rowerową), turystykę pobytową nad Bałtykiem, Zalewem Szczecińskim i jeziorami (w tym agroturystykę), szeroko rozumianą turystykę krajoznawczą (w tym turystykę kulturową opartą na dziedzictwie kulturowym, szlakach tematycznych i edukacyjnych) oraz turystykę uzdrowiskową.

Wciąż jednak można uznać występujący w symbiozie potencjał przyrodniczy i turystyczny SOM, zwłaszcza wokół Zalewu Szczecińskiego i jezior za nie w pełni wykorzystany. Także stan istniejącej infrastruktury technicznej o charakterze turystycznym, pomimo przeprowadzenia szeregu działań w tym zakresie wciąż ogranicza wykorzystanie szans rozwojowych, związanych z dostępem do wody.

Z tego względu w nowym okresie programowania pomoc finansową należy ukierunkować na realizację przedsięwzięć, które kompleksowo będą wspierać zachowanie walorów środowiska przyrodniczego (w tym obszarów chronionych) przy jednoczesnym wzmocnieniu działań na rzecz rozwoju jednego z najważniejszych potencjałów wewnętrznych SOM tj. turystyki. Pozwoli to na osiągnięcie zrównoważonego rozwoju, z jednej strony wykorzystującego walory środowiska dla potrzeb gospodarki (turystyki) i tworzącego rynek pracy z nią związany, z drugiej zaś wciąż dbającego o zachowanie bioróżnorodności.

Poważny wpływ na rozwój turystyczny Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego mogą mieć także występujące tu walory dziedzictwa historyczno-kulturowego. Nagromadzone zarówno na obszarach miejskich, jak i wiejskich całe układy urbanistyczne oraz pojedyncze obiekty zabytkowe, wymagają szerokiej renowacji w celu podniesienia atrakcyjności turystycznej miejsc ich występowania.

Reasumując, skuteczne wykorzystanie zasobów przyrodniczych i dziedzictwa historyczno-kulturowego na rzecz zdynamizowania procesów turystycznych, jako elementu rozwoju gospodarki metropolitalnej wcale nie musi oznaczać zaburzenia równowagi między zastanym środowiskiem naturalnym i historycznym, a oczekiwaniami współczesnego turysty. Wręcz odwrotnie, sprawne i pozostające pod kontrolą społeczną realizowanie działań inwestycyjnych w opisanym zakresie prowadzić będzie do zwiększenia rzeczywistej ochrony zasobów walorów przyrodniczych i kulturowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Działanie 2.5.1 „Zachowanie i udostępnianie obiektów dziedzictwa historyczno-kulturalnego obszaru metropolitalnego"

Cel działania: Zwiększenie turystyczno-kulturalnej atrakcyjności SOM.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim większej ochronie zasobów dziedzictwa historyczno-kulturowego, zgromadzonych na obszarze metropolitalnym, celem zachowania wytypowanych obiektów dla przyszłych pokoleń, ale również wzmocnienia atrakcyjności turystycznej SOM.

Szczeciński Obszar Metropolitalny cechuje dostępność szeregu zabytków o znaczeniu nie tylko regionalnym, ale i krajowym. Znamienity przykład obrazujący wagę i skalę tego typu obiektów stanowią choćby stargardzkie budowle: Kolegiaty NMP i zespołu fortyfikacji miejskich uznane w całości za tzw. Pomniki Historii.

Pomimo corocznego angażowania poważnych kwot finansowych na odnowę obiektów zabytkowych, większość z nich wymaga (także ze względów bezpieczeństwa) podjęcia szybkich i kompleksowych działań konserwatorsko-restauratorskich.

Ważnym jest, aby dokonując selekcji potrzeb i wyboru zabytków do renowacji kierować się ich znaczeniem historycznym i kulturowym oraz możliwościami przyszłego udostępnienia odwiedzającym turystom. Istotne może okazać się też zidentyfikowanie przedsięwzięć, które na etapie realizacyjnym połączą walory zabytkowe z przyrodniczymi, tak szeroko dostępnymi na terenie SOM.

W rezultacie wdrożenia zaplanowanych działań poszerzona zostanie oferta turystyczna w ślad, za czym zwiększy się liczba turystów odwiedzających Szczeciński Obszar Metropolitalny oraz wzrośnie poziom dochodów z turystyki, stanowiącej regionalną specjalizację i zarazem ważną gałąź gospodarki SOM.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 2.5.1, realizujące cele PI 6c powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI: 6d, 7c/ii i 7d/iii.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.5.1 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w: POIiŚ[210], PROW[211], EWT[212] oraz RPO WZ[213].

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

---

[210] Podstawowe typy projektów POIiŚ w ramach PI 6c stanowią zadania związane z: 1) Inwestycjami realizowanymi przez: instytucje kultury (narodowe oraz współprowadzone), Naczelną Dyrekcję Archiwów Państwowych oraz archiwa państwowe, szkoły i uczelnie artystyczne (prowadzone i nadzorowane przez MKiDN), 2) Obiektami wpisanymi na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO lub uznanymi przez Prezydenta RP za Pomniki Historii lub zlokalizowanymi na obszarach objętych wpisem na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO lub położonymi na obszarach uznanych za Pomniki Prezydenta RP, 3) Inwestycjami o ponadregionalnym i krajowym charakterze w zakresie m.in. rewaloryzacji zabytków drewnianych, rozwoju sztuki współczesnej, zabytków techniki.

[211] Podstawowe typy projektów PROW w ramach PI 6c stanowią zadania związane z odnawianiem lub poprawą stanu obiektów służących zachowaniu dziedzictwa kulturowego - zakup obiektów charakterystycznych dla tradycji budownictwa w danym regionie, w tym budynków będących zabytkami z przeznaczeniem na cele publiczne.

[212] Podstawowe typy projektów Programu Współpracy Transgranicznej Meklemburgia-Pomorze Przednie/Brandenburgia/Polska (województwo zachodniopomorskie) INTERREG V A w ramach PI 6c stanowią zadania związane z zachowaniem, ochroną, promowaniem i rozwojem dziedzictwa naturalnego i kulturowego.

[213] Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 6c stanowią: prace konserwatorskie, restauratorskie przy zabytkach, historycznych zespołach budowlanych, prowadzące do dostosowania tych obiektów do celów użytkowych, wraz z promocją tych obiektów.

Działanie 2.5.2 „Zachowanie i udostępnianie obszarów istotnych przyrodniczo i turystycznie na obszarze metropolitalnym"

Cel działania: Zachowanie obszarów cennych przyrodniczo w SOM przy jednoczesnym umożliwieniu funkcjonowania ruchu turystycznego.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim większej ochronie zasobów przyrodniczych i siedlisk zgromadzonych na obszarze metropolitalnym przed zwiększającym się ruchem turystycznym poprzez jego odpowiednie skanalizowanie w celu zmniejszenia negatywnego wpływu turystów na obszary cenne środowiskowo.

Znaczna część Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego położona jest na terenach objętych ochroną przyrodniczą. Występująca tu bioróżnorodność, niespotykane gatunki fauny i flory powodują, iż niezbędne jest stałe prowadzenie działań łagodzących skutki niekontrolowanej antropopresji.

Jednocześnie rozwój gospodarczy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wymaga silnego wsparcia działań o charakterze proturystycznym. Oprócz tradycyjnego wykorzystania dostępnych zasobów przyrodniczych w formie turystyki wypoczynkowej, niezbędne jest wykreowanie nowych innowacyjnych produktów turystycznych, pozostających w zgodzie z otaczającym środowiskiem przyrodniczym.

Obecny, duży potencjał turystyczny SOM uwidocznia swobodny dostęp do jego zasobów naturalnych, zwłaszcza wody. Szczecin, Świnoujście oraz Gryfino i mniejsze miejscowości położone nad Zalewem Szczecińskim są w szczególności predysponowane do rozwoju turystyki wodnej, w tym żeglarstwa i kajakarstwa. Z tego względu poczyniono już olbrzymi wysiłek inwestycyjny i finansowy skierowany na ustanowienie tzw. Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, obejmującego szereg portów i przystani, zlokalizowanych w SOM.

Kolejnym krokiem łączącym walory turystyczne obszaru wsparcia z poszanowaniem dla otaczającego środowiska przyrodniczego winno być przygotowanie kompleksowego programu działań o charakterze turystycznym, który kreując nowy, wspólny dla całego SOM produkt turystyczny pozwoli na zabezpieczenie zasobów naturalnych, a zarazem kontrolowany rozwój turystyki aktywnej.

Biorąc pod uwagę, iż kanalizacja ruchu turystycznego odbywać ma się m.in. dzięki budowie, rozbudowie infrastruktury turystycznej z zakresu ścieżek tematycznych, tras rowerowych, tarasów widokowych, przystani jachtowych w celu ochrony siedlisk przed nadmiernym ruchem turystycznym itp., wzorcowym przykładem potencjalnej realizacji może być projekt „Pomerania". Planowane na lata przedsięwzięcie zakłada bowiem wdrożenie w poszczególnych częściach obszaru metropolitalnego (szczecińskiej, gryfińskiej, stargardzkiej, stepnickiej, policKiej i świnoujskiej) działań obejmujących m.in. budowę / rozbudowę lub modernizację szlaków i stanic wodnych, ścieżek rowerowych, tras pieszych i konnych, miejsc postojowych oraz biwakowych, punktów widokowych, a także tablic edukacyjno-informacyjnych opisujących przyrodę. [214]

[214] Walne Zebranie Członków SSOM w roku 2016 przyjęło opracowanie koncepcji realizacji zintegrowanego projektu turystycznego pn. „Pomerania", obejmującego swoim zasięgiem JST SOM. Projekt ma za zadanie wyeksponować walory

Efektem, który zostanie osiągnięty poprzez udzielenie wsparcia w ramach działania 2.5.2 Strategii ZIT SOM będzie podniesienie skuteczności ochrony obszarów cennych przyrodniczo przy jednoczesnym ich udostępnieniu zainteresowanym mieszkańcom i turystom.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach niniejszego działania, realizujące cele PI 6d i powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI: 6c, 7c i 7d/iii.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.5.2 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w: PROW[215] oraz RPO WZ[216].

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

i atrakcje przyrodnicze całego obszaru, w tym produktów turystycznych dla wielu form turystyki (wodnej, rowerowej, pieszej itp.).

[215] Podstawowe typy projektów PROW w ramach PI 6d stanowią zadania związane z rozwojem publicznej infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej wykorzystującej walory środowiskowe oraz ochroną i zachowaniem dziedzictwa przyrodniczego.

[216] Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 6d stanowią zadania związane z: 1) Tworzeniem centrów ochrony różnorodności biologicznej na obszarach miejskich i pozamiejskich w oparciu o gatunki rodzime np. banki genowe, parki miejskie, ogrody botaniczne, ekoparki;

Priorytet 2.6 „Wsparcie rynku pracy"

Pomimo wcześniejszych realizacji, a także złożenia przez potencjalnych inwestorów wstępnych deklaracji dotyczących powstania nowych inwestycji o charakterze gospodarczym (szczególnie w strefach ekonomicznych), obszar metropolitalny wciąż oceniany jest w skali kraju, jako mało znaczący, obarczony utrudnionym dostępem do wykwalifikowanych kadr oraz z poważnymi perturbacjami na rynku pracy.

Skomplikowaną sytuację w tym zakresie najlepiej obrazuje wzrost udziału osób bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym, który na koniec 2013 roku osiągnął w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym poziom 7,15%.

Oznacza to, że rynek pracy wciąż nie potrafi sobie poradzić nie tylko z niekorzystnymi trendami w gospodarce, ale przede wszystkim nie funkcjonują prawidłowo mechanizmy interwencyjne w służbach publicznych (administracji), które powinny aktywizować i wspierać wysiłki na rzecz zatrudnienia oraz wyższej mobilności pracowników.

Także aktywność lokalnego środowiska biznesowego wyrażona liczbą osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą na 100 mieszkańców nie wygląda najlepiej. Wskaźnik samozatrudnienia w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym jest bowiem niższy, niż średnia krajowa i wynosi niewiele ponad 10 na 100 mieszkańców prowadzących własny biznes.

Sytuacja taka powoduje, iż konieczne będzie uruchomienie działań wspierających samozatrudnienie i tworzenie miejsc pracy, a także udzielanie preferencji dla nowopowstałych przedsiębiorstw.

Reasumując, wysoka atrakcyjność inwestycyjna Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego potwierdzona badaniami PAIiIZ, może nie wystarczyć do przyciągnięcia kapitału i odnotowania zasadniczych zmian na rynku pracy. W nowym okresie programowania pomocy UE niezbędnym będzie kontynuowanie, bądź wykreowanie nowego systemu zachęt, skierowanego m.in. do bezrobotnych i nieaktywnych zawodowo, osób o niskim poziomie mobilności i tych, którzy obawiają się podjęcia pracy w formie samozatrudnienia.

Działanie 2.6.1 „Wsparcie na rzecz zatrudnienia i mobilności pracowników na obszarze metropolitalnym"

Cel działania: Zwiększenie zatrudnienia wśród osób bezrobotnych, poszukujących pracy i nieaktywnych zawodowo na obszarze SOM.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim ukierunkowaniu wsparcia instytucjonalnego i finansowego na rzecz osób poszukujących stałego zatrudnienia w gospodarce Szczecińskiego Obszar Metropolitalnego.

Istotną cechą charakteryzującą lokalny rynek pracy jest okres pozostawania bez pracy. SOM wyróżnia się wysokim, ponad 16% odsetkiem osób pozbawionych pracy dłużej niż 2 lata, co źle świadczy o dopasowaniu strukturalnym rynku pracy. Najgorsza sytuacja pod tym względem jest w powiecie policki (23,3%) i gryfińskim (22,1%).

W skali całego obszaru, dodając do bezrobotnych powyżej 2 lat osoby, które szukają pracy dłużej niż rok (wskaźnik 18,7%), powstaje bardzo duża grupa (35,7%) osób, które pozostają długotrwale bezrobotne, co jeszcze bardziej pogłębia negatywną ocenę potencjału gospodarczego oraz dopasowania strukturalnego kadry pracowniczej do potrzeb gospodarki SOM[217].

Wśród osób bezrobotnych dominują osoby wchodzące na rynek pracy, osoby po 50 roku życia, osoby niepełnosprawne, mieszkańcy obszarów wiejskich oraz właśnie osoby długotrwale bezrobotne.

Zauważalna jest słaba mobilność zawodowa pracowników, co w zestawieniu z niskim poziomem zatrudnialności stanowi o jednej z najważniejszych barier rozwojowych SOM, wpływających bezpośrednio na ocenę rynku pracy.

Odejście od tradycyjnych i ważnych dla części gmin SOM obszarów zatrudnienia w sektorach takich jak: rolnictwo i rybołówstwo wymusza podjęcie tam działań na rzecz reorientacji zawodowej i zdobycia nowego zawodu i zatrudnienia.

Przedsięwzięcia realizowane w ramach działania 2.6.1. Strategii ZIT wpisują się w PI 8i RPO WZ, w ramach którego wsparcie ukierunkowane będzie na realizację następujących typów projektów[218]:

1. Kompleksowe wsparcie dla osób bezrobotnych, nieaktywnych zawodowo i poszukujących pracy znajdujących się w szczególnie trudnej sytuacji na rynku pracy obejmujące pomoc w aktywnym poszukiwaniu pracy oraz działania na rzecz podnoszenia kwalifikacji zawodowych;
2. Realizację ukierunkowanych schematów mobilności EURES zdiagnozowanych na podstawie analiz społeczno-gospodarczych regionu (*typ operacji o charakterze warunkowym*).

Głównym rezultatem wdrożenia zaplanowanych działań w ramach Strategii ZIT SOM będzie wzrost poziomu zatrudnienia w obszarze metropolitalnym, co przyczyni się do wzrostu konkurencyjności lokalnej i regionalnej gospodarki.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach niniejszego działania, realizujące cele PI 8i powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI: 3a, 3c, 8iii oraz 8v.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.6.1 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w: PROW[219] oraz RPO WZ.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

[217] Na podstawie „Diagnozy wpływu usług publicznych na tworzenie warunków do trwałego i zrównoważonego rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego", Doradztwo Ekonomiczne – Dariusz Zarzecki, styczeń 2014 roku.
[218] Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020,.
[219] Podstawowe typy projektów PROW w ramach PI 8i stanowią zadania związane z wspieraniem lokalnego rozwoju na obszarach wiejskich.

Działanie 2.6.2 „Wsparcie na rzecz samozatrudnienia i tworzenia nowych miejsc pracy na obszarze metropolitalnym"

Cel działania: Zwiększenie liczby miejsc pracy w ramach nowopowstałych przedsiębiorstw na obszarze SOM, ze szczególnym uwzględnieniem inteligentnych specjalizacji.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim ukierunkowaniu wsparcia instytucjonalnego i finansowego na rzecz osób zainteresowanych podjęciem pracy w formie samozatrudnienia oraz tworzenie nowych miejsc pracy w gospodarce Szczecińskiego Obszar Metropolitalnego.

SOM, podobnie jak pozostałe tereny województwa zachodniopomorskiego objęte wysoką stopą bezrobocia, wymaga zastosowania specjalnych instrumentów i narzędzi umożliwiających wsparcie procesów samozatrudnienia i powstania stanowisk pracy.

Częstą barierą dla założenia własnej firmy jest: ograniczony dostęp do kapitału finansowego, brak możliwości pozyskania finansowania ze źródeł komercyjnych, niedysponowanie wystarczającymi zabezpieczeniami, czy zbyt wysokie ryzyko planowanego przedsięwzięcia gospodarczego[220].

Z tego względu niezbędnym jest udzielanie pomocy zainteresowanym osobom w formie niskooprocentowanej pożyczki na utworzenie firmy i samozatrudnienie (najlepiej w sektorze powiązanym bezpośrednio z inteligentnymi specjalizacjami) oraz oferowanie kompleksowego wsparcia szkoleniowo-doradczego, a także przekazywanie wsparcia pomostowego, przeznaczonego na funkcjonowanie w pierwszym okresie prowadzenia tej działalności.

Główne efekty realizacji ww. typów przedsięwzięć wpłyną na zwiększenie liczby nowopowstałych przedsiębiorstw w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym oraz przyrost liczby osób, które podjęły samozatrudnienie oraz przyczynią się do utworzenia nowych miejsc pracy. Pośrednio podejmowane działania przyczynią się też do podniesienia poziomu aktywności zawodowej mieszkańców SOM.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach niniejszego działania, realizujące cele PI 8iii powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI: 3a, 3c, 8i oraz i 8v.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.6.2 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w: PROW[221] oraz RPO WZ[222].

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

[220] Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020.

[221] Podstawowe typy projektów PROW w ramach PI 8iii stanowią zadania związane z wsparciem na założenie działalności gospodarczej dla osób ubezpieczonych w KRUS.

[222] Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 8iii stanowią zadania związane z: 1) Wsparciem przedsiębiorczości, samozatrudnienia oraz tworzenia nowych miejsc pracy, poprzez środki finansowe na rozpoczęcie działalności gospodarczej oraz wsparcie doradczo-szkoleniowe.

Priorytet 3.1 „Wspieranie rozwoju efektywnych usług społecznych oraz uzupełnienie deficytów w zakresie lokalnej infrastruktury społecznej i edukacyjnej (innej niż szkolnictwa zawodowego)"

Ocena jakości życia mieszkańców dokonywana jest nie tylko przez pryzmat wskaźników rozwoju gospodarczego, ale również dostępność do efektywnych usług i infrastruktury społecznej.

Szczeciński Obszar Metropolitalny wciąż charakteryzuje się deficytem na wielu płaszczyznach życia społecznego. W tej sytuacji, istnieje konieczność uruchomienia szerokiego wsparcia finansowego, skierowanego m.in. na:

- realizację działań umożliwiających wydłużanie aktywności zawodowej pracowników i zdrowego starzenia się;
- poprawę stanu infrastruktury ochrony zdrowia i społecznej;
- rozwój infrastruktury edukacyjnej (innej, niż zawodowa) na obszarze metropolitalnym.

Reasumując, podjęcie ww. działań pozwoli na skuteczne podniesienie jakości usług oraz poziomu podstawowej infrastruktury społecznej w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, dedykowanej przede wszystkim grupom słabszym i defaworyzowanym na rynku pracy oraz wchodzącym w dorosłe życie.

Działanie 3.1.1 „Wsparcie procesów wydłużania aktywności zawodowej i zdrowego starzenia się na obszarze metropolitalnym"

Cel działania: Ograniczanie ryzyka przerwania aktywności zawodowej osób w wieku produkcyjnym i ich wykluczenia z rynku pracy SOM z powodów zdrowotnych.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim zapewnieniu właściwej opieki zdrowotnej osobom pracującym, która pozwoli na wydłużenie czasu aktywności zawodowej oraz ograniczenie wyłączania osób w wieku produkcyjnym z rynku pracy z powodów zdrowotnych.

W celu podtrzymania i wydłużenia aktywności zawodowej osób starszych na obszarze SOM potrzebne jest udzielanie wsparcia obejmującego m.in. zapewnienie usług medycznych (profilaktycznych – pozwalających na szybkie wykrycie chorób przewlekłych i rehabilitacyjnych – ułatwiających powroty do pracy) oraz wdrożenie programów ukierunkowanych na eliminowanie zdrowotnych czynników ryzyka w miejscu pracy.

Rezultatem wszystkich zaplanowanych działań ma być wydłużenie aktywności zawodowej oraz zniwelowanie ryzyka jej przerwania z powodów zdrowotnych wśród pracowników w wieku produkcyjnym, zatrudnionych w gospodarce Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach niniejszego działania, realizujące cele PI 8vi powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI: 9a oraz 9i.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 3.1.1 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w: POWER[223] oraz RPO WZ[224].

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

Działanie 3.1.2 „Zwiększenie dostępności i jakości usług w obrębie systemu usług społecznych na obszarze metropolitalnym"

Cel działania: Wzrost dostępności do wysokiej jakości usług społecznych dla mieszkańców obszaru metropolitalnego.

Przyjęte do realizacji działania służyć mają, jako element wsparcia osób oczekujących trwałej pomocy w dostępie do podstawowych usług społecznych.

Sytuacja społeczna obszaru metropolitalnego nacechowana jest występowaniem szeregu niepokojących zjawisk, związanych m.in. z dużą liczbą mieszkańców znajdujących się w szczególnie trudnym położeniu społecznym i materialnym.

W związku z powyższym, konieczne jest dążenie do ułatwienia dostępu do niedrogich, ale wysokiej jakości usług, w tym opieki zdrowotnej i usług socjalnych świadczonych w interesie ogólnym.

Należy podjąć działania mające na celu rozwijanie instrumentów ukierunkowanych na wsparcie rodzin, w tym profilaktykę pomagającą przeciwdziałać dziedziczeniu biedy oraz zwiększenie dostępności i jakości usług opiekuńczych, a także wsparcia rodziny i pieczy zastępczej.

Ważnym elementem udzielanej pomocy będzie zindywidualizowanie procesu jej udzielania, tak by objęła osoby / grupy osób o najwyższym stopniu wcześniej zdiagnozowanych potrzeb.

Przedsięwzięcia realizowane w ramach działania 3.1.2 Strategii ZIT wpisują się w PI 9iv RPO WZ, w ramach którego wsparcie ukierunkowane będzie na realizację następujących typów projektów:

1. Świadczenie wysokiej jakości zindywidualizowanych usług społecznych (pomocy społecznej, wsparcia rodziny i pieczy zastępczej) w celu zwiększenia ich dostępności.
2. Tworzenie nowych i rozwój istniejących zdeinstytucjonalizowanych form usług środowiskowych, usług opiekuńczych oraz usług wsparcia rodziny i pieczy zastępczej.
3. Wsparcie dla świadczenia i rozwoju usług w mieszkaniach chronionych, wspomaganych, treningowych.

[223] Podstawowe typy projektów POWER w ramach PI 8vi stanowią projekty pilotażowe i testujące w zakresie programów profilaktycznych – zawierające m.in. komponent badawczy, edukacyjny oraz wspierający współpracę pomiędzy wysokospecjalistycznym ośrodkiem a lekarzami podstawowej opieki zdrowotnej oraz szpitalami ogólnymi, w celu przeciwdziałania zjawisku fragmentacji opieki nad pacjentem.

[224] Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 8vi stanowią zadania związane z wdrożeniem kompleksowych programów zdrowotnych dotyczących chorób negatywnie wpływających na rynek pracy, ułatwiających powroty do pracy, umożliwiających wydłużenie aktywności zawodowej oraz zwiększenie zgłaszalności na badania profilaktyczne.

Oczekiwanym efektem planowanych działań będzie ograniczenie istniejących nierówności w zakresie dostępu do usług opiekuńczych oraz społecznych (szczególnie wśród grup defaworyzowanych), jak również podwyższenie standardu świadczonych usług.

W rezultacie przyczyni się to do przeciwdziałania i złagodzenia skutków występowania negatywnych zjawisk zaobserwowanych również na obszarze SOM, w tym ubóstwa dotykającego zwłaszcza dzieci i młodzież z rodzin trudnych, niepełnych, przy udziale m.in. osób niepełnosprawnych.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach niniejszego działania, realizujące cele PI 9iv powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi, uwzględniającymi założenia PI: 8ii, 8iv oraz 9i.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 3.2.4 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w RPO WZ.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

Działanie 3.1.3 „Rozwój infrastruktury edukacyjnej (innej, niż zawodowa) na obszarze metropolitalnym"

Cel działania: Poprawa jakości infrastruktury edukacyjnej oraz popularyzującej naukę i innowacje na obszarze metropolitalnym.

Przyjęte do realizacji działania stanowić będą element uzupełniający dla przedsięwzięć zaplanowanych m.in. w ramach PI 10i i służyć mają przede wszystkim zaspokojeniu potrzeb infrastrukturalnych podmiotów zajmujących się organizowaniem i prowadzeniem placówek systemu oświaty oraz edukacji pozaformalnej, niezbędnego w procesach kształcenia dzieci i młodzieży z obszaru metropolitalnego.

Aby możliwe było sprostanie występującym w obszarze oświaty deficytom (szczególnie na obszarach wiejskich SOM), niezbędne będzie m.in. przeprowadzenie działań skierowanych na poprawę dostępu do infrastruktury edukacyjnej osobom niepełnosprawnym, a także dalsze jej dostosowanie do potrzeb wszystkich uczniów.

Ważne będzie również udzielenie wsparcia podmiotom zainteresowanym wzmocnieniem atrakcyjności i jakości edukacji poprzez popularyzację nauki i innowacji. Służyć temu będą miały multimedialne centra nauki, umiejscowione w miastach powiatowych z terenu SOM. Zakładana pomoc będzie też skierowana na utworzenie jednego regionalnego centrum usytuowanego w Szczecinie.

W rezultacie przeprowadzonych działań znaczącej poprawie ulegnie jakość infrastruktury edukacyjnej na obszarze metropolitalnym (przeznaczonej m.in. dla osób niepełnosprawnych) oraz wzrośnie dostępność do nowoczesnych metod nauczania, a zwłaszcza urządzeń i środków wykorzystujących techniki multimedialne, (co niewątpliwie przyczyni się do szerszego uzupełnienia wiedzy teoretycznej zdobywanej przez uczniów wiedzą praktyczną, przedstawioną w innowacyjnej formule).

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 3.2.6, realizujące cele PI 10a powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI 10i.

Podstawowe źródło wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.4.4 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w RPO WZ[225].

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

[225] Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 10a stanowią zadania związane z: 1) Inwestycjami w infrastrukturę edukacyjną; 2) Budową, rozbudową, adaptacją infrastruktury instytucji popularyzujących naukę i innowacje.

Priorytet 3.2 „Rewitalizacja przestrzeni miejsko-wiejskich"

Działanie 3.2.1 „Rewitalizacja ubogich społeczności i obszarów miejskich i wiejskich obszaru metropolitalnego"

Cel działania: Włączenie społeczności zamieszkujących obszary zdegradowane i peryferyjne SOM.

Przyjęte do realizacji działania będą ukierunkowane przede wszystkim na udzielanie mieszkańcom SOM pomocy w rozwiązywaniu nawarstwiających się problemów społecznych, charakterystycznych dla zdegradowanych i peryferyjnych obszarów problemowych.

Zachodzące w przestrzeni procesy rozwojowe powodują powstawanie nie tylko obszarów wzrostu, ale także terenów podlegających procesom marginalizacji i peryferyzacji. W konsekwencji, sytuacja taka prowadzi do zdefiniowania i wytyczenia nieformalnych granic obszarów wykluczenia społecznego i gospodarczego, co negatywnie wpływa na możliwości rozwojowe zarówno ośrodków miejskich, jak i wiejskich SOM.

W obrębie funkcjonowania Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego degradacji fizycznej, gospodarczej i społecznej uległy, bądź wciąż podlegają:

- miasta (obszary starej, zabytkowej zabudowy w centrach miejscowości wpływające na obniżenie jakości przestrzeni publicznej; zespoły mieszkaniowe zabudowy blokowej; tereny poprzemysłowe (w tym portowe) oraz powojskowe);
- wsie (tereny popegeerowskie).

Pomimo uruchomienia na obszarach miejskich, poprzemysłowych i powojskowych SOM szeregu projektów rewitalizacyjnych mających na celu zarówno przeciwdziałanie degradacji przestrzeni zurbanizowanej i struktur społecznych, jak i pobudzanie rozwoju, wzrost aktywności społecznej i gospodarczej, poprawę środowiska zamieszkania oraz ochronę zabytkowych obiektów dziedzictwa narodowego, wciąż występują tam skumulowane z ogromną siłą negatywne zjawiska społeczno-gospodarcze.

Podobna sytuacja występuje na obszarach wiejskich, gdzie pomimo szerokiej interwencji państwa, samorządów i podmiotów prywatnych, skuteczność podejmowanych dotychczas działań mających przyczynić się do odbudowy potencjału tych terenów była niewielka.

W nowej perspektywie finansowej zaplanowana jest realizacja jedynie działań kompleksowych, podjętych na podstawie planów rewitalizacji obszarów zdegradowanych i zakładających wdrożenie zintegrowanych przedsięwzięć dotyczących wszystkich aspektów rewitalizacji danego obszaru SOM.

Rewitalizacja obejmować będzie wszystkie problemowe aspekty obszaru zdegradowanego (gospodarcze, środowiskowe, przestrzenno-funkcjonalne lub techniczne) ze szczególnym uwzględnieniem kwestii społecznych. Tak rozumiana rewitalizacja służyć będzie włączeniu społecznemu grup marginalizowanych z obszarów rewitalizacji oraz niwelowaniu występujących tam problemów społecznych.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach niniejszego działania, realizujące cele PI 9b powinny być powiązane z zadaniami inwestycyjnymi uwzględniającymi założenia PI 4c.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 3.3.1 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w: PROW[226] oraz RPO WZ[227].

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

Działanie 3.2.2 „Racjonalizacja wykorzystania źródeł energii w obiektach mieszkalnych na obszarze metropolitalnym"

Cel działania: Zmniejszenie energochłonności wielorodzinnych budynków mieszkaniowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim kompleksowemu ograniczeniu niskiego poziomu efektywności energetycznej wielorodzinnych budynków mieszkaniowych w skali całego obszaru metropolitalnego.

Choć wskazany problem dotyczy wszystkich członków SSOM, to jest on szczególnie uciążliwy na obszarach miejskich, gdzie występuje duża kumulacja starych, wielorodzinnych budynków mieszkaniowych. Zasoby te często stanowią obiekty powstałe przy użyciu starych technologii i mocno zdekapitalizowane. Dodatkowo, nieefektywne systemy grzewcze oraz niewystarczająca izolacja termiczna tych budynków potęgują proces nadmiernego i nieuzasadnionego zużycia energii.

Z tego względu niezbędnym jest podjęcie działań inwestycyjnych związanych z termomodernizacją wielorodzinnych budynków mieszkaniowych w SOM. Udzielenie wsparcia będzie wiązało się z koniecznością przeprowadzenia tzw. głębokiej modernizacji energetycznej budynku rozumianej, jako kompleksowa termomodernizacja rozszerzona o działania służące obniżeniu zużycia energii elektrycznej. Mogą one obejmować m.in. modernizację klimatyzacji, wymianę urządzeń dźwigowych, oświetlenia itp.

Natomiast głęboka modernizacja oznaczać będzie preferencje dla projektów zwiększających efektywność energetyczną powyżej 60%. Do wsparcia nie będą się kwalifikować projekty zwiększające efektywność energetyczną poniżej 25%.

Konieczne będzie spełnienie warunków ex ante z dyrektywy 2006/32/EC, odnoszących się do indywidualnych liczników ciepła w budynkach wielorodzinnych, podłączonych do ogrzewania sieciowego i poddawanych renowacji oraz do dyrektywy EE 2012/27/EU, w której kontynuowane są wymogi dyrektywy 2006/32/EC.

Warunkiem wsparcia projektów dotyczących kompleksowej, głębokiej modernizacji energetycznej budynków będzie również konieczność zastosowania indywidualnych liczników ciepła, ciepłej wody oraz chłodu. Dodatkowo istnieje obowiązek instalacji termostatów i zaworów podpionowych, jeżeli będzie to wynikać z przeprowadzonego audytu energetycznego.

[226] Podstawowe typy projektów PROW w ramach PI 9b stanowią zadania związane z wspieraniem odbudowy przestrzeni publicznej.

[227] Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 9b stanowią zadania związane z kompleksową realizacją działań na podstawie planów rewitalizacji obszarów zdegradowanych, jako zintegrowane przedsięwzięcia dotyczące wszystkich aspektów rewitalizacji danego obszaru.

Ocena kwalifikowalności projektu będzie dokonywana w oparciu o wyniki audytu oraz zgodność inwestycji z zapisami Planów Gospodarki Niskoemisyjnej (PGN) oraz Plan Ochrony Powietrza (POP), tam gdzie go uchwalono.

Głównym rezultatem wdrażanych przedsięwzięć na obszarze SOM będzie racjonalizacja użytkowania i wytwarzania energii w wielorodzinnych budynkach mieszkaniowych oraz zmniejszenie zużycia konwencjonalnych nośników energii, co przełoży się na znaczne ograniczenie emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych do atmosfery. Osiągnięte efekty będą miały oprócz środowiskowego, wymiar czysto gospodarczy (finansowy).

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 3.2.2, realizujące cele PI 4c powinny być przede wszystkim komplementarne względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 4iii oraz 4e/v.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 3.2.2 Strategii ZIT SOM stanowić będą środki EFSI ujęte w POIiŚ[228] oraz RPO WZ, realizowane w formule wojewódzkiego ZIT.

Schemat działania 3.2.2 Strategii ZIT SOM w ramach RPO WZ

Cel tematyczny	**CT4 Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach**
Priorytet inwestycyjny	PI 4c Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystywania odnawialnych źródeł energii w budynkach publicznych i sektorze mieszkaniowym
Oś priorytetowa / działanie RPO WZ 2014-2020	II Gospodarka niskoemisyjna 2.8 Modernizacja energetyczna wielorodzinnych budynków mieszkaniowych w ramach Strategii ZIT dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
Typy projektów	1. Kompleksowa głęboka modernizacja energetyczna wielorodzinnych budynków mieszkaniowych.
Zasady wyboru projektów	Preferencja dla projektów zgodnych z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej, który został pozytywnie zaopiniowany przez Doradcę Energetycznego funkcjonującego przy WFOŚiGW.
Wydatki kwalifikowane	Zgodnie z wytycznymi ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego oraz zasadami Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020.
Grupy docelowe	Mieszkańcy województwa zachodniopomorskiego.

[228] Podstawowe typy projektów POIiŚ w ramach PI 4iii stanowią zadania związane z głęboką kompleksową modernizacją energetyczną budynków użyteczności publicznej i budynków mieszkalnych wielorodzinnych wraz z wymianą wyposażenia tych obiektów na energooszczędne, realizowane przez: 1) państwowe jednostki budżetowe i administrację rządową oraz podległe jej organy i jednostki organizacyjne, państwowe osoby prawne, a także podmioty będące dostawcami usług energetycznych w rozumieniu dyrektywy 2012/27/UE; 2) spółdzielnie mieszkaniowe oraz wspólnoty mieszkaniowe znajdujące się na terenie miast wojewódzkich i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie – Strategie ZIT miast wojewódzkich.

Typy beneficjentów	1. Jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia. 2. Jednostki organizacyjne JST 3. TBS. 4. Wspólnoty mieszkaniowe. 5. Spółdzielnie mieszkaniowe. 6. Organizacje pozarządowe. 7. Partnerstwa wymienionych podmiotów.
Obszary objęte interwencją / preferencje	Tereny wiejskie i miejskie SOM.
Mechanizm finansowania	Dotacje.
Źródła finansowania UE	EFRR.
Minimalna i maksymalna wartość projektów	Zgodnie z kryteriami wyboru projektów przyjętymi przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020.
Wskaźniki produktu i rezultatu:	W ramach działania określono następujące wskaźniki: *- liczba zmodernizowanych energetycznie budynków [szt.]* *- szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych [tony równoważnika CO_2]* *- Liczba gospodarstw domowych z lepszą klasą zużycia energii [gospodarstwa.]* *- Sprzedaż energii cieplnej w ciągu roku dla budynków mieszkalnych [GJ]* Wartości bazowe i docelowe wskaźników prezentowane są w ogólnym zestawieniu znajdującym się w załączniku 13.6
Maksymalny poziom dofinansowania	85% kosztów kwalifikowanych.
Pomoc publiczna	1. Rozporządzenie w sprawie udzielania pomocy de minimis w ramach regionalnych programów operacyjnych. 2. Rozporządzenie w sprawie udzielania pomocy inwestycyjnej w zakresie efektywności energetycznej w ramach regionalnych programów operacyjnych (GBER art. 38 pomoc inwestycyjna na środki wspierające efektywność energetyczną; art. 49 pomoc na badania środowiska)
Termin realizacji (lata)	2014-2023.
Tryb naboru	Konkursowy.
Projekty komplementarne POIiŚ 2014-2020	
Priorytet inwestycyjny	**PI 4iii** Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych i w sektorze mieszkaniowym
Oś priorytetowa / działanie / poddziałanie POIiŚ 2014-2020	I Zmniejszanie emisyjności gospodarki 1.3 Wspieranie efektywności energetycznej w budynkach 1.3.2 Wspieranie efektywności energetycznej w sektorze mieszkaniowym

Typy projektów	Wsparcie projektów inwestycyjnych dotyczących głębokiej kompleksowej modernizacji energetycznej wielorodzinnych budynków mieszkaniowych.
Zasady wyboru projektów	Dla projektów realizowanych w ramach PI 4iii istnieje **obowiązek przygotowania Planów Gospodarki Niskoemisyjnej.**
Tryb wyboru projektów	Tryb konkursowy
Typy beneficjentów	1. Spółdzielnie mieszkaniowe 2. Wspólnoty mieszkaniowe 3. Podmioty będące dostawcami usług energetycznych w rozumieniu dyrektywy 2012/27/UE
Źródła finansowania UE	Fundusz Spójności
Mechanizm finansowania	cała alokacja działania przeznaczona została na pomoc zwrotną zgodnie z art. 66 Rozporządzenia 1303/2013
Pomoc publiczna i pomoc *de minimis*	Pomoc horyzontalna Warunki udzielania pomocy zostaną określone w: - programie pomocowym przyjętym na podstawie Rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE z 26.06.2014 r. L 187/1) – pomoc horyzontalna; - decyzjach KE wydanych w rezultacie notyfikacji pomocy indywidualnej zgodnej z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE
Maksymalny poziom dofinansowania	Zgodnie z zasadami udzielania pomocy publicznej, nie więcej niż 85% wydatków kwalifikowalnych
Kwota alokacji w ramach ZIT SOM	9 618 776 EUR

Tab. 52 Schemat Działania 3.2.2 Strategii ZIT SOM.
Źródło: Opracowanie własne.

VIII. System, kryteria i tryb wyboru projektów

Przyjęty system wyboru projektów jest zgodny z zapisami horyzontalnymi *Wytycznych ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego w zakresie trybów wyboru projektów na lata 2014-2020* oraz zapisami *Zasad programowych w sprawie wyboru projektów w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020*. Wybór projektów do realizacji w ramach instrumentu ZIT prowadzony jest w trybie konkursowym i pozakonkursowym. Zgodnie z zapisami *Porozumienia pomiędzy IZ RPO WZ 2014-2020, a Stowarzyszeniem Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (IP ZIT) w sprawie powierzenia Instytucji Pośredniczącej zadań związanych z realizacją instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020*, sposób oceny projektów realizowanych w formule ZIT uwzględnia udział IP ZIT w wyborze projektów (zarówno w trybie pozakonkursowym jak i konkursowym), a w szczególności ocenę IP ZIT zgodności projektów ze Strategią ZIT. Sposób i kryteria oceny uwzględniają wymóg nadrzędności oceny zgodności projektów ze Strategią ZIT oraz dominująca rolę IP ZIT w procesie wyboru i oceny projektów, a jednocześnie gwarantują IZ RPO WZ 2014-2020[229] możliwość weryfikacji kwalifikowalności operacji w zakresie zgodności z zapisami Umowy Partnerstwa, RPOWZ 2014-2020, Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych RPO WZ 2014-2020 oraz uwzględnienia zasad określonych w art. 7 i 8 Rozporządzenia (UE) nr 1303/2013.

Na podstawie zapisów art. 30 ust. 8 pkt 3 *Ustawy z dnia 11 lipca 2014 roku o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020* (tzw. *ustawy wdrożeniowej*) Strategia ZIT SOM określa m.in. propozycje kryteriów wyboru projektów w trybie konkursowym. Zgodnie z art. 37 ust. 2 wymienionej ustawy, projekty (w tym projekty realizowane w formule ZIT) podlegają ocenie pod względem spełnienia kryteriów wyboru projektów zatwierdzonych przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020 (KM RPO WZ), niezależnie od trybu wyboru projektów. Zestaw kryteriów oceny projektów przedkładanych do akceptacji KM RPO WZ, jest wynikiem wspólnych prac i uzgodnień pomiędzy IZ RPO WZ 2014-2020 a IP ZIT w oparciu o propozycje kryteriów wyboru projektów wskazanych w Strategii ZIT SOM.

Kryteria są opracowywane oraz będą stosowane z uwzględnieniem zasad jawności, przejrzystości i obiektywizmu. W systemie kryteriów oceny projektów dla RPO WZ 2014-2020 wyodrębniono (poza warunkami formalnymi), kryteria w podziale na płaszczyzny: dopuszczalności, administracyjności, wykonalności oraz jakości[230]. Ze względu na przyjęty zakres

[229] Instytucja Zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 powierzyła właściwym instytucjom kompetencje związane z wyborem projektów w ramach regionalnego programu operacyjnego, tj. właściwym komórkom Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego (WWRPO), oraz związkom ZIT (IP ZIT) (*na podstawie art. 10 ustawy wdrożeniowej*).

[230] Kryteria dopuszczalności, administracyjności oraz wykonalności to kryteria obligatoryjne, ocenianie poprzez przypisanie im wartości logicznych „tak", „nie" (spełnia/ nie spełnia danego kryterium; 1/0). Warunkiem

wdrażania instrumentu ZIT w systemie RPO WZ 2014-2020, ocena zgodności projektów ze Strategią ZIT obejmuje kryteria oceniające:

- zgodność zgłaszanych projektów ze Strategią ZIT SOM – jest to ocena dokonywana na podstawie zestawu kryteriów obligatoryjnych (1/0) w ramach kryteriów dopuszczalności – taki sposób oceny przewidziany jest dla projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym;
  i
- stopień zgodności zgłaszanych projektów ze Strategią ZIT SOM – jest to ocena dokonywana na podstawie zestawu kryteriów punktowanych w ramach kryteriów jakości, na podstawie których zostaje dokonane uszeregowanie projektów pod kątem stopnia realizacji Strategii ZIT – taki sposób przewidziany jest dla projektów wybieranych w trybie konkursowym.

Kryteria te mają na celu zapewnienie, aby wybrane do dofinasowania projekty w jak największym stopniu przyczyniały się do realizacji Strategii ZIT SOM. Ostateczny kształt kryteriów wyboru projektów służących realizacji Strategii ZIT SOM oraz wartości punktowe w poszczególnych kryteriach (w trybie konkursowym) zostaną przyjęte na podstawie Uchwały Komitetu Monitorującego RPO WZ 2014-2020 (KM RPO WZ).

zakwalifikowania projektu do oceny w ramach kryteriów jakości jest spełnienie wszystkich kryteriów w tych płaszczyznach. Ocena w oparciu o kryteria jakości polega na przyznaniu punktów za dane kryterium i umożliwia wyłonienie projektów, które w sposób szczególny realizują zapisy programu lub w znaczący sposób odpowiadają na zdiagnozowane potrzeby.

8.1. Tryb pozakonkursowy

Zgodnie z zapisami *Umowy Partnerstwa*, *Ustawy o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020, Wytycznych ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego w zakresie trybów wyboru projektów na lata 2014-2020 oraz Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020* tryb pozakonkursowy został zastosowany w związku z występowaniem prawnego obowiązku realizacji określonych zadań przez dany podmiot lub grupę podmiotów dla projektów o strategicznym znaczeniu dla społeczno-gospodarczego rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, dotyczących realizacji zadań publicznych.

Przedsięwzięcia te zostały wskazane w Strategii ZIT SOM, jako projekty strategiczne (Załącznik 13.2 Strategii ZIT SOM lista projektów strategicznych do realizacji w ramach ZIT RPO WZ 2014-2020).

Projekty umieszczone na liście projektów strategicznych zostały wytypowane w trakcie prac nad Strategią ZIT SOM w ramach wewnętrznego procesu doboru i oceny projektów przeprowadzonego przez SSOM na podstawie jednolitych kryteriów. Projekty te uznaje się za zgłoszone propozycje projektów pozakonkursowych a następnie, na etapie opiniowania Strategii ZIT SOM zgodnie z art. 30 ust. 5 pkt 2 ustawy wdrożeniowej, poddane procesowi identyfikacji przez IZ RPO WZ 2014-2020 (wstępnej weryfikacji projektu pod względem szans na uzyskanie dofinansowania). Po pozytywnym zaopiniowaniu Strategii ZIT SOM przez IZ RPO WZ 2014-2020 projekty zamieszczone zostaną w wykazie projektów zidentyfikowanych, stanowiących załącznik nr 5 do SOOP RPO WZ 2014-2020. Projekty te podlegają dalszej procedurze wyboru (w tym oceny) przewidzianej dla projektów pozakonkursowych w formule ZIT.

Podstawowe zasady wyboru propozycji projektów pozakonkursowych przez SSOM

Na etapie tworzenia Strategii ZIT SOM, SSOM dokonało w porozumieniu z IZ RPO WZ 2014-2020 wyboru priorytetów inwestycyjnych (PI) w ramach, których zaplanowano przeprowadzenie wyboru projektów strategicznych do realizacji w trybie pozakonkursowym.

Uzasadnieniem zastosowania pozakonkursowego trybu wyboru projektów jest zaistnienie łącznie przesłanek, o których mowa w art. 38 ust. 2 i 3 *Ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (tzw. ustawy wdrożeniowej).* Projekty pozakonkursowe wskazane w Strategii ZIT SOM spełniają łącznie wszystkie obligatoryjne warunki:

- Wskazanie potencjalnego, jednoznacznie określonego wnioskodawcy jest możliwe przed złożeniem wniosku o dofinansowanie;

Strategia ZIT SOM wskazuje podmioty, które będą realizowały poszczególne projekty strategiczne.

- Wybrane projekty mają strategiczne znaczenie dla społeczno-gospodarczego rozwoju obszaru objętego realizacją Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych;

Strategia ZIT SOM ściśle wskazuje inwestycje, podając ich nazwy oraz zakres przedmiotowy. Wybrane projekty realizują cele szczegółowe określone w RPO WZ 2014-2020 oraz cele określone w Strategii ZIT SOM:

- *Przestrzenna i funkcjonalna integracja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – zintegrowana przestrzeń;*
- *Dynamizowanie rozwoju gospodarczego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – innowacyjna i konkurencyjna gospodarka;*
- *Podnoszenie standardu życia mieszkańców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – wysoka jakość i dostępność usług.*

- **Wybrane projekty dotyczą realizacji zadań publicznych;**

Wybór wskazanych w Strategii ZIT SOM projektów wynika z regulacji zawartych w ustawach, wskazujących odpowiedzialność danego podmiotu za realizację określonych zadań publicznych.

Kierując się strategicznym znaczeniem dla rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w kontekście budowania potencjału gospodarczego obszaru, tryb pozakonkursowy przewidziano dla projektów:

1. **Celem tworzenia optymalnego środowiska gospodarczego dla rozwoju przedsiębiorstw przez uporządkowanie i przygotowanie terenów inwestycyjnych w celu nadania im nowych funkcji gospodarczych w ramach PI 3a RPO WZ 2014-2020.**

Tryb pozakonkursowy dla tego typu projektów pomóc ma w skoordynowaniu działań i zbudowaniu kompleksowej oferty inwestycyjnej na obszarze SOM. Skoncentrowanie działań przyczyni się do wzrostu atrakcyjności SOM, celem przyciągnięcia podmiotów gospodarczych oraz rozszerzenia i wzmocnienia współpracy z partnerami krajowymi i zagranicznymi. Kluczowym elementem budowy trwałego wzrostu w obszarze metropolitalnym będzie silna, nowoczesna i w pełni konkurencyjna gospodarka. Uzyskanie takiego statusu możliwe będzie jedynie w sytuacji, gdy stworzone zostaną warunki do dynamicznego jej rozwoju, wpływającego na poprawę warunków funkcjonowania rynku pracy.

2. **Celem realizacji strategii niskoemisyjnych przez wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zakup lub modernizację taboru transportu miejskiego, zastosowanie nowoczesnych technologii sprzyjających ograniczaniu emisji gazów cieplarnianych, inwestycje w centra przesiadkowe, ścieżki rowerowe, które stanowić będą alternatywną trasę dojazdu dla indywidualnego transportu samochodowego, w ramach PI 4e RPO WZ 2014-2020.**

Tryb pozakonkursowy dla tego typu projektów związany jest z zapewnieniem podejmowania działań przez określone podmioty, które mogą realizować zadania publiczne. Zgłoszone do realizacji projekty wspierające zrównoważoną multimodalną mobilność miejską stanowią odpowiedź na zdiagnozowane deficyty rozwojowe SOM w sektorze transportu publicznego oraz

konieczność efektywnego i kompleksowego rozwiązywania problemów wynikających z niedostatecznych powiązań w systemie transportu publicznego. Nadanie priorytetu inwestycjom z zakresu PI 4e jest niezbędne dla stworzenia multimodalnych sieci transportowych wykorzystujących wszystkie dostępne środki transportu uzupełniające się i zintegrowane tak, aby transport był wydolny i w jak najmniejszym stopniu zagrażał środowisku naturalnemu.

3. Celem zwiększania mobilności regionalnej przez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi, zwiększanie dostępności drogowej do regionalnych ośrodków wzrostu i obszarów wykluczonych oraz zapewniających dojazd do istniejących lub planowanych terenów inwestycyjnych przez budowę i przebudowę dróg regionalnych i lokalnych (wojewódzkich, powiatowych i gminnych) w ramach PI 7b RPO WZ 2014-2020.

Tryb pozakonkursowy dla tego typu projektów związany jest z zapewnieniem podejmowania działań przez określone podmioty, które mogą realizować zadania publiczne. Zgłoszone do realizacji projekty stanowią odpowiedź na zdiagnozowane problemy związane z jakością dróg oraz słabą dostępnością do sieci transportowej w ramach SOM. Nadanie priorytetu inwestycjom z zakresu PI 7b przyczyni się przede wszystkim do wzrostu integralności i jakości układu drogowego wewnątrz SOM oraz wpłynie na zwiększenie atrakcyjności i spójności społeczno-gospodarczej obszaru.

Ponadto skoordynowane działania wpłyną na współpracę sąsiadujących ze sobą jednostek samorządu terytorialnego, co zwiększy skuteczność i efektywność podejmowanych działań rozwojowych oraz pozwoli uzyskać oczekiwane rezultaty.

Uwzględniając powyższe ustalenia Zebranie Zespołu Koordynacyjnego ds. ZIT[231] przyjęło wstępne założenia strategiczne, co umożliwiło poszczególnym JST oraz pozostałym partnerom społeczno-gospodarczym zdefiniowanie i przedłożenie projektów strategicznych, poprzez lokalnych koordynatorów ZIT do Biura SSOM w postaci kart przedsięwzięć.

Na podstawie podjętych pomiędzy członkami SSOM ustaleń, każdy z partnerów wywodzących się z JST (gminy, powiat policki) dokonał we własnym zakresie i w ramach wewnętrznych konsultacji z lokalnymi partnerami społeczno-gospodarczymi identyfikacji propozycji swoich projektów, w oparciu o ocenę ich zgodności m.in. z zapisami strategii lokalnych, możliwości finansowania oraz planowanego harmonogramu realizacji inwestycji. Następnie, propozycje projektów strategicznych, uzupełnione o listę projektów wspólnych dla całego obszaru metropolitalnego zostały poddane ocenie przez Biuro SSOM pod kątem:

- kryteriów spójności z zapisami dokumentów strategicznych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego takich jak: wielosektorowa Strategia Rozwoju SOM, „Koncepcja rozwoju transportu publicznego w SOM";

[231] Do składu zespołu zostali wyznaczeni pracownicy poszczególnych JST z odpowiednimi kompetencjami i kwalifikacjami umożliwiającymi prawidłowe wdrażanie działań w zakresie ZIT.

- kryteriów szczegółowych: formalno-prawnych i specyficznych, zaprezentowanych w tabelach poniżej (*Tabele 53 do 57*);
- zgodności z zapisami Strategii ZIT SOM, m.in. wpisywania się w zakres tematyczny celów, priorytetów i działań wskazanych w Strategii ZIT SOM oraz wpływu na rozwiązanie problemów zdiagnozowanych w Strategii ZIT SOM.

Zatwierdzone przez Zebranie Zespołu Koordynacyjnego ds. ZIT kryteria szczegółowe: formalno-prawne i specyficzne, przewidziane dla proponowanych do realizacji projektów strategicznych (tryb pozakonkursowy) w ramach poszczególnych priorytetów inwestycyjnych w odniesieniu do działań Strategii ZIT SOM, przedstawiają poniższe tabele:

Projekty przewidywane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego PI 7b

(tryb pozakonkursowy)

Działanie 5.2 SOOP RPO WZ 2014-2020

Priorytet 1.1: „Rozwój metropolitalnego systemu transportowego"
Działanie 1.1.1: „Regionalny układ drogowy na obszarze metropolitalnym"
Typy projektów:
1. Budowa i przebudowa, lokalnych dróg (gminnych i powiatowych)
2. Przygotowanie inwestycji na nową perspektywę[232]

Wybierając do dofinansowania projekty w priorytecie inwestycyjnym 7b kierowano się głównym kryterium wyboru jakim jest komplementarność do istniejącej infrastruktury transportowej oraz:

- łączenie obszarów o niedostatecznym skomunikowaniu z siecią TEN-T oraz łączenie systemu drogowego z innymi rodzajami transportu (transportem rowerowym, lotniczym, kolejowym i wodnym);
- wpisywanie się projektu w kompleksowe rozwiązanie obszarowe;
- przyczynianie się do wypełniania luk w istniejącym systemie drogowym pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi, regionalnymi i subregionalnymi, w tym kontynuacja ciągu, przyczynianie się do poprawy efektywności środowiskowej, rozładowywania zatorów i wąskich gardeł w sieci, a także promowania integracji systemu transportu;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie na odcinkach o zwiększonym natężeniu ruchu;
- funkcja drogi, a więc wpływ na rozwój gospodarczy regionu.

Jednocześnie wybierając projekty zwracano uwagę na zapisy Umowy Partnerstwa wskazujące, że inwestycje w drogi lokalne (gminne i powiatowe) ze środków EFRR są możliwe jedynie wówczas, gdy zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T lub przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi, a także wówczas, gdy zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi (fizycznie istniejącymi, budowanymi lub planowanymi do budowy w obecnej perspektywie finansowej). Dopuszcza się także projekty w zakresie przygotowania dokumentacji inwestycyjnej przedsięwzięć zgodnych z celem działania.

Kryteria formalno-prawne:	Kryteria specyficzne:
- typ i wielkość projektu (spójny projekt indywidualny; jednorodna wiązka „małych projektów" wdrażana na obszarze min. 2 JST) - zgodność z zapisami Umowy Partnerstwa (zapewnienie bezpośredniego połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi) - stopień przygotowania projektu (możliwa szczegółowa identyfikacja zakresu projektu i jego wielkości, możliwe do określenia wskaźniki produktu, brak ograniczeń realizacyjnych natury prawnej np. niezgodność z mpzp) - projekt wynika z zapisów specyficznych dokumentów strategicznych tj. PIT WZ	- stopień kompleksowości zadania - komplementarność z istniejącą infrastrukturą transportową - łączenie systemu drogowego z innymi rodzajami transportu (transportem rowerowym, lotniczym, kolejowym i wodnym) - integracja z działaniami prowadzonymi w obrębie PI 7a/i oraz 4e

Tab. 53 Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 7b, priorytet 1.1, działanie 1.1.1.
Źródło: Opracowanie własne.

[232] Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych RPO WZ 2014-2020 (wersja 64.0 z dnia 29-04-2022)

Projekty strategiczne przewidywane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego PI 4e / PI 4v

(tryb pozakonkursowy)

Działanie 2.2 wg SOOP RPO WZ 2014-2020

Działanie 6.1 wg SOOP POIiŚ 2014-2020[233]

Priorytet 1.1: „Rozwój metropolitalnego systemu transportowego"

Działanie 1.1.2: „Transport publiczny, inny niż kolejowy na obszarze metropolitalnym"

Typy projektów:

1. Budowa, przebudowa obiektów/systemu infrastruktury zintegrowanego systemu transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrach miast
2. Zakup lub modernizacja taboru transportu miejskiego
3. Opracowanie dokumentacji projektowej, przetargowej dla inwestycji infrastrukturalnych (projekty przygotowawcze) oraz planistycznej w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej (Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – SUMP)

Wskazując w Strategii projekty do realizacji kierowano się zasadą, że wszystkie projekty dotyczące zrównoważonej mobilności miejskiej, w tym transportu publicznego, muszą uwzględniać szersze podejście, wpisując się w kompleksowe plany gospodarki niskoemisyjnej, oraz muszą wynikać z planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Przygotowując Strategię zakładano że musi ona określać lokalne uwarunkowania oraz kierunki planowanych interwencji na danym obszarze i w zależności od zidentyfikowanych potrzeb zawierać odniesienia lub wskazywać adekwatne obowiązujące dokumenty zawierające odniesienia do takich kwestii jak np.: zbiorowy transport pasażerski, transport niezmotoryzowany, wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), logistyka miejska, bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach, wdrażanie nowych wzorców użytkowania czy promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów (czyste paliwa i pojazdy). Wybierając przedsięwzięcia brano pod uwagę że modernizacja czy rozbudowa systemu transportu publicznego nie będzie celem samym w sobie, ale musi być widziana w kontekście zmian w mobilności miejskiej prowadzących do zmniejszenia emisji CO2 i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców aglomeracji oraz zwiększenia efektywności energetycznej systemu transportowego.

Ponadto inwestycje w drogi lokalne lub regionalne mogą być finansowane jedynie, jako niezbędny i uzupełniający element projektu dotyczącego systemu zrównoważonej mobilności miejskiej. Samodzielne projekty z zakresu wyłącznie infrastruktury drogowej nie będą akceptowane w ramach PI 4e.

Projekty do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego 4e muszą uwzględniać w pierwszym rzędzie efekty środowiskowe, tj. mieć wpływ na ograniczanie emisji gazów cieplarnianych. Preferuje się projekty, które uwzględniają poprawę środowiska naturalnego na obszarach miejskich oraz efektywność rozładowania zatorów, efektywność usprawniania dostępności i mobilności. Projekty z zakresu transportu muszą wskazywać na zwiększenie atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego, wkład w nakłanianie coraz większej liczby osób do korzystania ze środków transportu publicznego. Podczas wyboru projektów zostały wzięte pod uwagę również zastosowane innowacyjne technologie wpierające zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych.

Wsparcie w zakresie transportu miejskiego przyczynia się do ograniczenia transportu indywidualnego w centrach miast.

Tabor zakupiony w ramach działania ma przyczynić się do redukcji emisji gazów cieplarnianych. Priorytetowo traktowany jest zakup pojazdów o alternatywnych systemach napędowych (elektrycznych, hybrydowych, wykorzystujących biopaliwa, napędzanych wodorem itp.) Jeżeli jednak z planów lub dokumentów strategicznych albo z analizy kosztów i korzyści odnoszących się do zrównoważonej mobilności miejskiej wynika potrzeba zakupu autobusów napędzanych silnikiem diesla, dozwolony jest zakup pojazdów spełniających normę emisji spalin Euro VI.

Kluczowe dla projektów realizowanych w okresie programowania następującym bezpośrednio po roku 2020 – będzie możliwość uzyskania wsparcia dla działań na rzecz przygotowania inwestycji, tj. dokumentacji projektowej, przetargowej oraz planistycznej (w tym SUMP).

[233] Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych POIiŚ 2014-2020 (wersja 21.1 z dnia 11-04-2022 r.)

Kryteria formalno-prawne:	Kryteria specyficzne:
- typ i wielkość projektu (spójny projekt indywidualny; jednorodna wiązka „małych projektów" wdrażana na obszarze min. 2 JST) - stopień przygotowania projektu (możliwa szczegółowa identyfikacja zakresu projektu i jego wielkości, możliwe do określenia wskaźniki produktu, brak ograniczeń realizacyjnych natury prawnej np. niezgodność z mpzp) - projekt wynika z zapisów specyficznych dokumentów strategicznych tj. PGN, PZMM, POP	- skala ułatwień w bezpośrednim dojeździe do stacji SKM i/lub innych węzłów przesiadkowych umożliwiających dotarcie do miejsc pracy, edukacji i usług - liczba zintegrowanych środków transportu w 1 miejscu - poprawa dostępności komunikacyjnej głównych ośrodków miejskich SOM, w szczególności miasta rdzeniowego - skrócenie czasu przejazdu do centrów głównych ośrodków miejskich SOM - liczba wdrożonych usług unifikujących zarządzanie transportem publicznym i korzystanie z niego na obszarze metropolitalnym - integracja z działaniami prowadzonymi w obrębie PI 3a i 7iii

Tab. 54 Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 4e/ PI 4v, priorytet 1.1, działanie 1.1.2.
Źródło: Opracowanie własne.

Projekty strategiczne przewidywane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego PI 4e

(tryb pozakonkursowy)

Działanie 2.2 wg SOOP RPO WZ 2014-2020

Priorytet 1.1: „Rozwój metropolitalnego systemu transportowego"

Działanie 1.1.4: „Zintegrowany system dróg rowerowych na obszarze metropolitalnym"

Typy projektów:

1. Budowa, przebudowa obiektów/systemu infrastruktury zintegrowanego systemu transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrach miast

Wskazując w Strategii projekty do realizacji kierowano się zasadą, że wszystkie projekty dotyczące zrównoważonej mobilności miejskiej, w tym transportu publicznego, muszą uwzględniać szersze podejście, wpisując się w kompleksowe plany gospodarki niskoemisyjnej, oraz muszą wynikać z planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Przygotowując Strategię zakładano że musi ona określać lokalne uwarunkowania oraz kierunki planowanych interwencji na danym obszarze i w zależności od zidentyfikowanych potrzeb zawierać odniesienia lub wskazywać adekwatne obowiązujące dokumenty zawierające odniesienia do takich kwestii jak np.: zbiorowy transport pasażerski, transport niezmotoryzowany, wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), logistyka miejska, bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach, wdrażanie nowych wzorców użytkowania czy promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów (czyste paliwa i pojazdy).

Projekty do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego 4e muszą uwzględniać w pierwszym rzędzie efekty środowiskowe, tj. mieć wpływ na ograniczanie emisji gazów cieplarnianych. Preferuje się projekty, które uwzględniają poprawę środowiska naturalnego na obszarach miejskich oraz efektywność rozładowania zatorów, efektywność usprawniania dostępności i mobilności.

Podejmowane przedsięwzięcia muszą znajdować się na obszarach miejskich bądź obszarach funkcjonalnych miast. Realizacja projektu może odbywać się na terenie wiejskim o ile przyczynia się do połączenia danej miejscowości z węzłem przesiadkowym na obrzeżach miast. Projekt musi być elementem transportu miejskiego lub mieć na celu zmianę środka transportu z indywidualnego samochodowego na publiczny lub indywidualny rowerowy jako środka dojazdu do centrum przesiadkowego / do szkoły / do pracy.

Zakres inwestycji obejmujący drogi lokalne lub regionalne może być finansowany jedynie, jako niezbędny i uzupełniający element projektu dotyczącego systemu zrównoważonej mobilności miejskiej. Samodzielne projekty z zakresu wyłącznie infrastruktury drogowej nie będą akceptowane.

Kryteria formalno-prawne:	Kryteria specyficzne:
- typ i wielkość projektu (spójny projekt indywidualny; jednorodna wiązka „małych projektów" wdrażana na obszarze min. 2 JST) - stopień przygotowania projektu (możliwa szczegółowa identyfikacja zakresu projektu i jego wielkości, możliwe do określenia wskaźniki produktu, brak ograniczeń realizacyjnych natury prawnej np. niezgodność z mpzp) - projekt wynika z zapisów specyficznych dokumentów strategicznych tj. PGN, PZMM, POP	- skala ułatwień w bezpośrednim dojeździe do węzłów przesiadkowych umożliwiających dotarcie do miejsc pracy, edukacji i usług - poprawa dostępności komunikacyjnej głównych ośrodków miejskich SOM, w szczególności miasta rdzeniowego - skrócenie czasu przejazdu do centrów głównych ośrodków miejskich SOM - integracja z działaniami prowadzonymi w obrębie PI 3a i 7iii

Tab. 55 Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 4e, priorytet 1.1, działanie 1.1.4.
Źródło: Opracowanie własne.

Projekty strategiczne przewidywane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego PI 4e / PI 4v

(tryb pozakonkursowy)

Działanie 2.2. wg SOOP RPO WZ 2014-2020

Działanie 1.5 wg SOOP POIiŚ 2014-2020

Priorytet 1.3: „Sprawnie działające systemy infrastruktury ochrony środowiska Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego"

Działanie 1.3.2: „Przeciwdziałanie zmianom klimatycznym w oparciu o gospodarkę niskoemisyjną na obszarze metropolitalnym"

Typy projektów:

1. Projekty zwiększające świadomość ekologiczną

Wskazując w Strategii projekty do realizacji kierowano się zasadą, że wszystkie projekty dotyczące zwiększenie świadomości ekologicznej mieszkańców będą uzupełniały bezpośrednią interwencję w niskoemisyjny transport, efektywność energetyczną budynków, odnawialne źródła energii i przyczynią się do zmiany zachowań mieszkańców.

Projekty dotyczące oświetlenia miejskiego muszą być projektami kompleksowymi, obejmującymi powyżej 25% udziału punktów świetlnych objętych modernizacją w stosunku do wszystkich punktów w systemie.

Podczas wyboru projektów zostały wzięte pod uwagę również zastosowane innowacyjne technologie wpierające zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych.

2. Przebudowa istniejących systemów ciepłowniczych celem zmniejszenia strat na przesyle i dystrybucji oraz budowa nowych odcinków sieci cieplnej wraz z przyłączami i węzłami ciepłowniczymi w celu likwidacji istniejących lokalnych źródeł ciepła opalanych paliwem stałym.

Podstawowym celem zaplanowanych inwestycji będzie zmniejszenie strat energii powstających w procesie dystrybucji ciepła w systemie ciepłowniczym zarządzanym przez firmy branżowe, wzrost efektywności wykorzystania energii w obiektach nowych i modernizowanych, które zostaną podłączone do miejskiej sieci ciepłowniczej, zwiększenie efektywności energetycznej, redukcja emisji gazów cieplarnianych oraz poprawa jakości powietrza.

Kryteria formalno-prawne:	Kryteria specyficzne:
- typ i wielkość projektu (spójny projekt indywidualny; jednorodna wiązka „małych projektów" wdrażana na obszarze min. 2 JST) - stopień przygotowania projektu (możliwa szczegółowa identyfikacja zakresu projektu i jego wielkości, możliwe do określenia wskaźniki produktu, brak ograniczeń realizacyjnych natury prawnej - projekt wynika z zapisów specyficznych dokumentów strategicznych tj. PGN	- liczba mieszkańców objętych oświetleniem z alternatywnych źródeł energii - stosunek poniesionych kosztów do osiągniętych rezultatów - poziom oszczędności wykorzystania energii ze źródeł tradycyjnych - poprawa efektywności energetycznej - zmniejszenie zużycia energii pierwotnej - zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza

Tab. 56 Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 4e/ PI 4v, priorytet 1.3, działanie 1.3.2.
Źródło: Opracowanie własne.

Projekty strategiczne przewidywane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego PI 3a

(tryb pozakonkursowy)

Działanie 1.11 wg SOOP RPO WZ 2014-2020

Priorytet 2.2: „Poprawa warunków dla rozwoju gospodarczego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego"

Działanie 2.2.1: „Rozwój miejsc lokowania inwestycji i stref aktywności gospodarczej na obszarze metropolitalnym"

Typy projektów:

– Tworzenie, rozbudowa i wzmacnianie infrastruktury na rzecz rozwoju gospodarczego

Wybierając projekty priorytetowo traktowane są projekty realizowane na nieużytkach, terenach zlokalizowanych w pobliżu inwestycji transportowych(autostrady, drogi szybkiego ruchu, linie kolejowe), terenach zdegradowanych, wymagających rewitalizacji.

Jednocześnie wybierając projekty kierowano się zgodnością z poniższymi aspektami:

– Proponowana koncepcja tworzenia lub rozbudowy infrastruktury na rzecz rozwoju gospodarczego powstała w związku ze zintensyfikowanym i udokumentowanym zapotrzebowaniem firm poszukujących lokalizacji do prowadzenia działalności na danym terenie;
– Projekt jest uzupełnieniem działań w innych obszarach, w tym rynek pracy, edukacja, dostępność komunikacyjna;
– Realizacja projektu w sposób znaczący i bezpośredni uzupełnia efekty innego projektu realizowanego na szczeblu regionalnym/ krajowym;
– Projekt będzie rozwiązywać istotne problemy dostępności infrastruktury na rzecz rozwoju gospodarczego do obszarów, które mają szansę na rozwój społeczny, gospodarczy i tworzenie miejsc pracy;
– Przedsięwzięcie wpłynie na rozwój gospodarczy regionu, w szczególności koncentrować się będzie na dziedzinach, branżach gospodarki o wysokim potencjalne rozwojowym mogących stać się inteligentną specjalizacją regionu;
– Projekt przyczyni się do zaspokojenia potrzeb mikro, małych i średnich przedsiębiorstw oraz społeczeństwa (w szczególności pracowników oraz osób poszukujących pracy). Produkty i rezultaty projektu będą dla nich użyteczne, funkcjonalne (w tym na odpowiednim poziomie jakościowym), gotowe do wykorzystania. Społeczeństwo będzie korzystać z jego rezultatów;
– Podmiot zarządzający terenem inwestycyjnym oraz samorząd lokalny stosują kompleksowe instrumenty/politykę w zakresie pozyskiwania nowych inwestycji przedsiębiorstw na terenie objętym Kontraktem Samorządowym. Przedmiotowy projekt wpisuje się w te instrumenty/politykę, a nie jest jedynym elementem oferty inwestycyjnej;
– Wnioskodawca wykazuje ponadprzeciętną zdolność organizacyjną i finansową do utrzymania rezultatów projektu ponad 5 lat okresu trwałości;
– Kryterium bierze pod uwagę takie aspekty jak zakładany okres referencyjny projektu, przyjęte stawki amortyzacji, wielkość koniecznych nakładów odtworzeniowych, koszty operacyjne, wielkość zakładanych wypływów w przepływach finansowych w okresie operacyjnym, itp.);
– Produkty projektu są wytworzone za pomocą nowoczesnych technologii i/lub materiałów i/lub spełniają przyszłościowe potrzeby;
– Projekt zakłada rozwiązania dostosowujące infrastrukturę do spodziewanych skutków zmian klimatu (np. lokalizacja projektów poza obszarami zagrożenia powodziowego, odpowiednie zaprojektowanie infrastruktury sieci kanalizacji deszczowej, tworzenia stref chłodu dla pracowników, klimatyzacji, itp.)

Kryteria formalno-prawne:	Kryteria specyficzne:
- typ i wielkość projektu (spójny projekt indywidualny; jednorodna wiązka „małych projektów" wdrażana na obszarze min. 2 JST) - stopień przygotowania projektu (możliwa szczegółowa identyfikacja zakresu projektu i jego wielkości, możliwe do określenia wskaźniki	- planowana powierzchnia uzbrojonych terenów - liczba MŚP przewidzianych do zasiedlenia na uzbrojonych terenach inwestycyjnych - liczba nowych, trwałych miejsc pracy powstałych przy zaangażowaniu każdego 1 mln zł nakładów

produktu, brak ograniczeń realizacyjnych natury prawnej np. niezgodność z mpzp)	- poziom realizacji regionalnych i inteligentnych specjalizacji regionu - integracja z działaniami prowadzonymi w obrębie PI 4e i 7iii

Tab. 57 Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 3a, priorytet 2.2, działanie 2.2.1
Źródło: Opracowanie własne.

Projekty strategiczne wytypowane na podstawie oceny zgodnie z zasadami wyboru opisanymi powyżej, zostały następnie uszeregowane w postaci *Wstępnej listy projektów strategicznych do realizacji w ramach ZIT RPO WZ 2014-2020* (Załącznik 13.2 do niniejszego dokumentu) w ramach poszczególnych priorytetów inwestycyjnych (PI) i po przyjęciu Strategii ZIT SOM przez Walne Zebranie Członków SSOM i przekazaniu do opiniowania przez IZ RPO WZ 2014-2020, stanowią przedmiot dalszych uzgodnień z Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020 w ramach procesu identyfikacji projektów pozakonkursowych przez IZ RPO WZ 2014-2020.

Aktualizacja listy projektów strategicznych

W okresie obowiązywania Strategii ZIT SOM do zgłaszania projektów strategicznych, bądź propozycji zmian na liście projektów strategicznych uprawniony jest przedstawiciel każdego z samorządów tworzących ZIT SOM, jak również przedstawiciele środowisk społeczno-gospodarczych, działających w ramach Rady ZIT SOM, przy czym projekty zgłaszane przez członków Rady niebędących przedstawicielami JST, powinny być wcześniej przedmiotem obrad w ramach Rady. Opisane powyżej zasady i kryteria wyboru propozycji projektów strategicznych odnoszą się do wszystkich zgłaszanych projektów, gromadzonych w ramach naboru prowadzonego przez IP ZIT. Nabór ma charakter otwarty (ciągły). Podczas dokonywania oceny, IP ZIT może korzystać z opinii ekspertów. Formularz wniosku oraz metodologia wstępnej oceny projektów (obejmująca opisane wyżej szczegółowe kryteria oceny) zostaną określone w ramach wewnętrznych procedur działania IP ZIT. Jednocześnie nie częściej niż raz w roku, Zarząd może również zwrócić się za pośrednictwem Biura SSOM do członków SSOM o przygotowanie propozycji projektów strategicznych. Po dokonaniu wstępnej oceny, IP ZIT przygotowuje zestawienie zawierające listę projektów strategicznych podstawowych (rekomendowanych) i przekazuje do akceptacji Zarządowi, a następnie pod obrady Zebrania, przy czym Zarząd może dokonywać zmian na liście projektów kierując się znaczeniem projektu dla realizacji Strategii ZIT SOM. Obrady Zebrania w sprawie aktualizacji listy projektów strategicznych odbywają się w zależności od potrzeb, nie rzadziej jednak niż raz do roku.

Zmiany listy projektów strategicznych do realizacji w ramach RPO WZ 2014-2020 stanowiącej załącznik do Strategii ZIT SOM wprowadzane są w trybie zmian (aktualizacji) Strategii ZIT SOM. Zmieniona Strategia ZIT SOM wymaga wydania ponownej pozytywnej opinii do Strategii ZIT zarówno przez ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego jak i IZ RPO WZ 2014-2020.

Wybór projektów pozakonkursowych do dofinansowania w ramach RPO WZ 2014-2020

Projekty pozytywnie zweryfikowane przez IZ RPO WZ 2014-2020 w procesie identyfikacji będącej częścią procesu opiniowania Strategii ZIT podlegają dalszej procedurze wyboru i oceny przewidzianej dla projektów pozakonkursowych w formule ZIT, tj. ocenie pod względem spełnienia kryteriów wyboru projektów zatwierdzonych przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020 (KM RPO WZ). W ramach oceny projektów przeprowadzanej przez IZ RPO WZ 2014-2020, IP ZIT ocenia zgodność projektów ze Strategią ZIT SOM. W tym zakresie ocena dokonywana przez IP ZIT obejmuje zestaw kryteriów obligatoryjnych (0/1) w ramach kryteriów płaszczyzny dopuszczalności oceniających zgodność projektu z założeniami i kierunkami rozwoju przyjętymi w Strategii ZIT SOM oraz wpływ projektu na wzmocnienie integralności i funkcjonalności Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM). Na kryterium składa się ocena spełnienia każdego z następujących warunków:

- projekt bezpośrednio przyczynia się do realizacji adekwatnego celu strategicznego, priorytetu i celu działania Strategii ZIT SOM;
- realizacja projektu przyczyni się do osiągnięcia wartości docelowej wskaźnika, adekwatnego dla danego typu projektu i działania Strategii ZIT SOM;
- projekt przyczynia się do wzmocnienia integralności i funkcjonalności SOM – projekt jest zintegrowany/komplementarny z innymi przedsięwzięciami zrealizowanymi, trwającymi lub zaplanowanymi do realizacji w ramach Strategii ZIT SOM.

8.2. Tryb konkursowy

Na etapie tworzenia Strategii ZIT SOM, SSOM dokonało w porozumieniu z IZ RPO WZ 2014-2020 wyboru priorytetów inwestycyjnych (PI) w ramach, których planuje się przeprowadzenie naboru projektów przewidzianych do realizacji w trybie konkursowym. Kierując się strategicznym znaczeniem dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, w kontekście budowania potencjału gospodarczego i społecznego obszaru, tryb konkursowy przewidziano dla projektów, przyczyniających się do:

- tworzenia warunków sprzyjających budowie konkurencyjnego i innowacyjnego sektora MŚP w regionie w ramach priorytetu inwestycyjnego 3c RPO WZ 2014-2020;
- zmniejszenia energochłonności budynków publicznych i mieszkaniowych w ramach kompleksowej modernizacji i wymiany wyposażenia na energooszczędne, co istotnie przełoży się na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych do atmosfery w ramach priorytetu inwestycyjnego 4c RPO WZ 2014-2020;
- zapewnienia równego dostępu do dobrej jakości edukacji poprzez zwiększenie liczby miejsc w placówkach przedszkolnych i rozszerzeniu ich oferty, doskonalenie kluczowych umiejętności uczniów szkół podstawowych, gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych prowadzące do wzmocnienia ich zdolności do przyszłego zatrudnienia w ramach priorytetu inwestycyjnego 10i RPO WZ 2014-2020;
- lepszego dostosowania i poprawy efektywności systemów kształcenia i szkolenia zawodowego oraz jego dostosowania do wymogów regionalnego rynku pracy oraz zwiększenia szans na zatrudnienie w ramach inwestycyjnego 10iv RPO WZ 2014-2020.

W przypadku projektów wybieranych w trybie konkursowym, z uwagi na zakres zadań powierzonych IP ZIT przez IZ RPO WZ 2014-2020, instytucją organizującą konkurs jest odpowiednio (adekwatnie do działań): WWRPO, WUP (IP RPO) lub WWŚ RPO [234] wraz z IP ZIT. Uzgodniony wspólnie z IZ RPO WZ 2014-2020 i IP ZIT sposób i kryteria oceny projektów konkursowych uwzględniają wymóg nadrzędności oceny zgodności projektów konkursowych ze Strategią ZIT oraz dominującą rolę IP ZIT w procesie wyboru i oceny projektów.

Zebranie Zespołu Koordynacyjnego ds. ZIT[235] przyjęło propozycje kryteriów oceny zgodności ze Strategią ZIT. Propozycje kryteriów wskazane w Strategii ZIT stanowią podstawę do sformułowania dalszych, bardziej szczegółowych kryteriów, opracowanych we współpracy z IZ RPO WZ 2014-2020 oraz właściwą instytucją organizującą konkurs, przedstawianych do zatwierdzenia przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020. Założeniem do konstruowania propozycji kryteriów było dążenie do zapewnienia korelacji z projektami ujętymi na liście

[234] Z dniem 30 maja 2017r. Instytucja Zarządzająca RPO WZ przejęła od Instytucji Pośredniczącej WFOŚiGW wszelkie zadania związane z realizacją RPO WZ 2014-2020 powierzonej jej na podstawie Porozumienia z 6 maja 2015r.

[235] Do składu zespołu zostali wyznaczeni pracownicy poszczególnych JST z odpowiednimi kompetencjami i kwalifikacjami umożliwiającymi prawidłowe wdrażanie działań w zakresie ZIT.

projektów strategicznych oraz uzupełnienie i wzmocnienie ich oddziaływania na gospodarkę obszaru metropolitalnego.

Wybór projektów konkursowych do dofinansowania w ramach RPO WZ 2014-2020 przez IP ZIT

Ocena stopnia zgodności projektów konkursowych ze Strategią ZIT przeprowadzana jest przez IP ZIT na podstawie zestawu kryteriów punktowanych w ramach kryteriów płaszczyzny jakości. Propozycje kryteriów oceny stopnia zgodności projektów ze Strategią ZIT SOM obejmują:

- stopień realizacji wskaźników Strategii ZIT SOM;
- kompleksowy charakter działań;
- zintegrowany i komplementarny charakter projektu;
- potencjał rozwojowy projektu;
- stopień rozwoju specjalizacji regionalnych;
- szczególny typ/charakter projektu.

Z uwagi na specyfikę systemu wyboru projektów przyjętego przez IZ RPO WZ 2014-2020[236], kryteria jakości oceniane są przez dwie odrębne instytucje (WWRPO/ IP RPO oraz IP ZIT). Kryteria oceniające stopień zgodności zgłaszanych projektów ze Strategią ZIT SOM posiadają rangę gwarantującą IP ZIT dominujący udział w ocenie jakościowej i decydują o ostatecznym rankingu projektów – liczba punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT stanowi 60% wartości wszystkich punktów możliwych do uzyskania w ocenie jakościowej, a kryterium oceniające stopień realizacji wskaźników Strategii ZIT jest najwyżej punktowane.

[236] Instytucja Zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 powierzyła właściwym instytucjom kompetencje związane z wyborem projektów w ramach regionalnego programu operacyjnego, tj. właściwym komórkom Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego (WWRPO/WWŚRPO), Wojewódzkiemu Urzędowi Pracy w Szczecinie (WUP/IP RPO), oraz związkom ZIT (IP ZIT) (*na podstawie art. 10 ustawy wdrożeniowej*).

Zatwierdzone przez Zebranie Zespołu Koordynacyjnego ds. ZIT[237] propozycje kryteriów oceny stopnia zgodności ze Strategią ZIT, dokonywanej przez Instytucję Pośredniczącą ZIT, przewidziane dla projektów konkursowych w ramach poszczególnych priorytetów inwestycyjnych w odniesieniu do działań Strategii ZIT SOM przedstawiają poniższe tabele:

Projekty przewidywane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego PI 3c **(tryb konkursowy)** **Działanie 1.7 SOOP RPO WZ 2014-2020** Priorytet 2.3: „Wsparcie przedsiębiorczości i innowacyjności" Działanie 2.3.1: „Rozwój aktywności gospodarczej i innowacyjności przedsiębiorstw na obszarze metropolitalnym" Typy projektów: 1. Innowacyjne inwestycje przedsiębiorstw	
Propozycje kryteriów oceny stopnia zgodności ze Strategią ZIT **(ocena dokonywana przez IP ZIT w ramach kryteriów jakości)**	
1) Stopień realizacji wskaźników Strategii ZIT – ocenie podlegać będzie stopień realizacji przez projekt założonych wskaźników określonych dla wskazanego działania;	*40% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
2) Potencjał rozwojowy projektu – w ramach kryterium oceniane będzie czy projekt jest kontynuacją lub uzupełnieniem zrealizowanych/trwających projektów bądź zaplanowanych projektów. Przedsięwzięcia wskazywane jako kontynuacja/uzupełnienie/rozwinięcie projektu bazowego mogą być finansowane z dowolnego źródła, ale muszą rozwiązywać problem zidentyfikowany w Strategii ZIT oraz być realizowane na obszarze/części obszaru funkcjonalnego;	*10% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
3) Zintegrowany i komplementarny charakter projektu – ocenie podlegać będzie stopień zintegrowania projektu z innymi projektami zrealizowanymi, realizowanymi bądź planowanymi do realizacji w ramach Strategii ZIT. Najwyżej punktowana będzie komplementarność z projektami realizowanymi w ramach działania 1.11 SOOP RPO WZ (tj. działania 2.2.1 Strategii ZIT);	*30% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
4) Stopień rozwoju specjalizacji regionalnych – ocenie podlegać będzie, czy zgłaszany przez Wnioskodawcę projekt charakteryzuje się największym potencjałem rozwojowym z uwzględnieniem preferowanych specjalizacji regionalnych, określonych w Strategii ZIT. Najwyżej punktowane będą specjalizacje z branży: chemicznej, metalowej, maszynowej, stoczniowej, logistyce, przemyśle drzewnym, produkcji żywności oraz usługach TIK;	*10% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
5) Szczególny charakter projektu – ocenie podlegać będzie poziom innowacyjności projektu;	*10% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
6) Lokalizacja projektu – przewidywana jest premia za wdrażanie projektu w strefach inwestycyjnych zarządzanych przez JST.	*punkty premiujące*
Propozycje kryteriów stanowiące podstawę do opracowania kryteriów szczegółowych, które będą podlegały uzgodnieniom z WWRPO oraz IZ RPO WZ 2014-2020 i zostaną przekazane Komitetowi Monitorującemu RPO WZ 2014-2020 celem ich zatwierdzenia	

Tab. 58 Proponowane kryteria oceny zgodności ze Strategią ZIT, dokonywanej przez Instytucję Pośredniczącą ZIT dla projektów konkursowych w ramach PI 3c, priorytet 2.3, działanie 2.3.1.
Źródło: Opracowanie własne.

[237] *Ibidem.*

Projekty przewidywane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego PI 4c **(tryb konkursowy)** **Działanie 2.6 wg SOOP RPO WZ 2014-2020** Priorytet 1.3: „Sprawnie działające systemy infrastruktury ochrony środowiska Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego" Działanie 1.3.1: „Racjonalizacja wykorzystania źródeł energii w obiektach użyteczności publicznej na obszarze metropolitalnym" Typy projektów: 1. Kompleksowa głęboka modernizacja energetyczna obiektów użyteczności publicznej	
Propozycje kryteriów oceny stopnia zgodności ze Strategią ZIT **(ocena dokonywana przez IP ZIT w ramach kryteriów jakości)**	
1) Stopień realizacji wskaźników Strategii ZIT SOM – ocenie podlegać będzie stopień w jakim projekt realizuje założone w Strategii ZIT wskaźniki, określone dla wskazanego działania;	*40% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
2) Kompleksowy charakter działań – preferowane będą projekty powiązane z działaniami realizowanymi w ramach celu strategicznego 1 określonego w Strategii ZIT SOM, pozwalające na rozwiązanie kilku problemów zdefiniowanych w Strategii ZIT SOM;	*10% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
3) Komplementarność względem projektów realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 – ocenie podlegać będzie komplementarny charakter projektu względem projektów realizowanych w ramach POIiŚ 2014-2020 uwzględnionych w Strategii ZIT;	*10% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
4) Zintegrowany charakter działań w ramach gospodarki niskoemisyjnej – ocenie podlegać będzie zintegrowany i kompleksowy charakter projektu w odniesieniu do wytyczonych kierunków działań na rzecz poprawy jakości powietrza oraz efektywnego zarządzania energią na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Preferowane będą projekty powiązane z innymi projektami zrealizowanymi / trwającymi / przewidzianymi do realizacji ze środków publicznych (krajowych i wspólnotowych) w kontekście założonego efektu synergii;	*20% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
5) Szczególny typ projektu – ocenie podlegać będzie rodzaj obiektu użyteczności publicznej poddany modernizacji energetycznej. Najwyżej punktowane będą projekty dotyczące modernizacji energetycznej obiektów, w których prowadzona jest działalność kulturalno-oświatowa.	*20% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
Propozycje kryteriów stanowiące podstawę do opracowania kryteriów szczegółowych, które będą podlegały uzgodnieniom z IZ RPO WZ 2014-2020 i zostaną przekazane Komitetowi Monitorującemu RPO WZ 2014-2020 celem ich zatwierdzenia	

Tab. 59 Proponowane kryteria oceny zgodności ze Strategią ZIT, dokonywanej przez Instytucję Pośredniczącą ZIT dla projektów konkursowych w ramach PI 4c, priorytet 1.3, działanie 1.3.1.
Źródło: Opracowanie własne.

Projekty przewidywane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego PI 4c/ PI 4iii **(tryb konkursowy)** **Działanie 2.8 wg SOOP RPO WZ 2014-2020** **Działanie 1.3.2 wg SOOP POIiŚ 2010-2020** Priorytet 3.2: „Rewitalizacja przestrzeni miejsko-wiejskich" Działanie 3.2.2: „Racjonalizacja wykorzystania źródeł energii w obiektach mieszkalnych na obszarze metropolitalnym" Typy projektów: 1. Kompleksowa głęboka modernizacja energetyczna wielorodzinnych budynków mieszkaniowych	
Propozycje kryteriów oceny stopnia zgodności ze Strategią ZIT **(ocena dokonywana przez IP ZIT w ramach kryteriów jakości)**	
1) Stopień realizacji wskaźników Strategii ZIT SOM – ocenie podlegać będzie stopień w jakim projekt realizuje założone w Strategii wskaźniki, określone dla wskazanego działania;	*40% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
2) Kompleksowy charakter działań – preferowane będą projekty powiązane z działaniami realizowanymi w ramach celów strategicznych określonych w Strategii ZIT SOM, pozwalające na rozwiązanie kilku problemów zdefiniowanych w Strategii ZIT SOM;	*10% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
3) Komplementarność względem projektów realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 - ocenie podlegać będzie komplementarny charakter projektu względem projektów realizowanych w ramach POIiŚ 2014-2020 (działanie 1.5 „Efektywna dystrybucja ciepła i chłodu"), uwzględnionych w Strategii ZIT SOM;	*10% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
4) Zintegrowany charakter działań w ramach gospodarki niskoemisyjnej – ocenie podlegać będzie zintegrowany i kompleksowy charakter projektu w odniesieniu do wytyczonych kierunków działań na rzecz poprawy jakości powietrza oraz efektywnego zarządzania energią na terenie SOM. Preferowane będą projekty powiązane z innymi projektami zrealizowanymi / trwającymi / przewidzianymi do realizacji ze środków publicznych (krajowych i wspólnotowych) w kontekście założonego efektu synergii;	*20% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
5) Szczególny typ projektu – ocenie podlegać będzie obszar lokalizacji inwestycji. Uwzględniając problemy zdiagnozowane na obszarze SOM preferowane będą projekty obejmujące modernizację energetyczną wielorodzinnych budynków mieszkaniowych zlokalizowanych na terenach miast.	*20% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
Propozycje kryteriów stanowiące podstawę do opracowania kryteriów szczegółowych, które będą podlegały uzgodnieniom z IZ RPO WZ 2014-2020 i zostaną przekazane Komitetowi Monitorującemu RPO WZ 2014-2020 celem ich zatwierdzenia	

Tab. 60 Proponowane kryteria oceny zgodności ze Strategią ZIT, dokonywanej przez Instytucję Pośredniczącą ZIT dla projektów konkursowych w ramach PI 4c/ PI 4iii priorytet 3.2, działanie 3.2.2.
Źródło: Opracowanie własne.

Projekty przewidywane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego PI 10i **Działanie 8.3 wg SOOP RPO WZ 2014-2020** Priorytet 2.4: „Kształcenie ogólne, ustawiczne i zawodowe o zasięgu ponadlokalnym" Działanie 2.4.1: „Poprawa jakości kształcenia ogólnego na obszarze metropolitalnym" Typy projektów: 1. Kształcenie u uczniów kompetencji kluczowych oraz właściwych postaw i umiejętności niezbędnych na rynku pracy 2. Doskonalenie umiejętności i kompetencji zawodowych nauczycieli prowadzących kształcenie w zakresie stosowania metod i form organizacyjnych sprzyjających kształtowaniu i rozwijaniu u uczniów kompetencji kluczowych niezbędnych na rynku pracy oraz właściwych postaw/umiejętności 3. Indywidualizacja pracy z uczniem ze szczególnymi potrzebami edukacyjnymi w tym ucznia młodszego i wsparcie uczniów zagrożonych przedwczesnym zakończeniem nauki szkolnej 4. Tworzenie warunków dla nauczania opartego na metodzie eksperymentu 5. Korzystanie z technologii informacyjno-komunikacyjnych (TIK).	
Propozycje kryteriów oceny stopnia zgodności ze Strategią ZIT **(ocena dokonywana przez IP ZIT w ramach kryteriów jakości)**	
1) Stopień realizacji wskaźników Strategii ZIT SOM – ocenie podlegać będzie stopień w jakim projekt realizuje założone w Strategii wskaźniki, określone dla wskazanego działania;	*40% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
2) Potencjał rozwojowy projektu – w ramach kryterium oceniane będzie czy projekt jest kontynuacją lub uzupełnieniem zrealizowanych/trwających projektów bądź zaplanowanych projektów. Przedsięwzięcia wskazywane jako kontynuacja/uzupełnienie/rozwinięcie projektu bazowego mogą być finansowane z dowolnego źródła, ale muszą rozwiązywać problem zidentyfikowany w Strategii ZIT oraz być realizowane na obszarze/części obszaru funkcjonalnego;	*10% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
3) Zintegrowany i komplementarny charakter projektu – - ocenie podlegać będzie stopień zintegrowania projektu z innymi projektami zrealizowanymi, realizowanymi bądź planowanymi do realizacji w ramach Strategii ZIT. Najwyżej punktowane będą projekty wykazujące komplementarność z projektami realizowanymi w ramach działań 2.3.1 (PI 3c) oraz 2.4.3 (PI 10iv) Strategii ZIT SOM;	*30% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
4) Szczególny charakter projektu – ocenie podlegać będzie w jakim stopniu projekt umożliwi zastosowanie nowoczesnych metod i narzędzi z ukierunkowaniem na obszary wiejskie. Najwyżej punktowane będą projekty przyczyniające się do ograniczenia nierówności w dysproporcjach pomiędzy kształceniem w szkołach wiejskich a miejskich;	*20% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
Propozycje kryteriów stanowiące podstawę do opracowania kryteriów szczegółowych, które będą podlegały uzgodnieniom z WUP (IP RPO) oraz IZ RPO WZ 2014-2020 i zostaną przekazane Komitetowi Monitorującemu RPO WZ 2014-2020 celem ich zatwierdzenia	

Tab. 61 Proponowane kryteria oceny zgodności ze Strategią ZIT, dokonywanej przez Instytucję Pośredniczącą ZIT dla projektów konkursowych w ramach PI 10i, priorytet 2.4, działanie 2.4.1.
Źródło: Opracowanie własne.

Projekty przewidywane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego PI 10iv (tryb konkursowy) Działanie 8.7 wg SOOP RPO WZ 2014-2020 Priorytet 2.4: „Kształcenie ogólne, ustawiczne i zawodowe o zasięgu ponadlokalnym" Działanie 2.4.3: „Poprawa efektywności funkcjonowania systemu kształcenia zawodowego na obszarze metropolitalnym" Typy projektów: 1. Podnoszenie umiejętności oraz uzyskiwanie kwalifikacji zawodowych przez uczniów i słuchaczy szkół lub placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe oraz uczestników pozaszkolnych form kształcenia zawodowego i wzmacnianie ich zdolności do zatrudnienia, 2. Tworzenie w szkołach lub placówkach systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe warunków odzwierciedlających naturalne warunki pracy właściwe dla nauczanych zawodów poprzez wyposażenie pracowni lub warsztatów szkolnych placówek szkolnictwa zawodowego, 3. Rozwój współpracy szkół lub placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe z ich otoczeniem społeczno-gospodarczym 4. Doskonalenie umiejętności i kompetencji zawodowych nauczycieli zawodu i instruktorów praktycznej nauki zawodu, związanych z nauczanym zawodem 5. Tworzenie i rozwój ukierunkowanych branżowo centrów kształcenia zawodowego i ustawicznego 6. Rozwój doradztwa zawodowego w szkołach i placówkach kształcenia zawodowego.	
Propozycje kryteriów oceny stopnia zgodności ze Strategią ZIT (ocena dokonywana przez IP ZIT w ramach kryteriów jakości)	
1) Stopień realizacji wskaźników Strategii ZIT SOM – ocenie podlegać będzie stopień w jakim projekt realizuje założone w Strategii wskaźniki, określone dla wskazanego działania;	*40% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
2) Potencjał rozwojowy projektu – w ramach kryterium oceniane będzie czy projekt jest kontynuacją lub uzupełnieniem zrealizowanych/trwających projektów bądź zaplanowanych projektów. Przedsięwzięcia wskazywane jako kontynuacja/uzupełnienie/rozwinięcie projektu bazowego mogą być finansowane z dowolnego źródła, ale muszą rozwiązywać problem zidentyfikowany w Strategii ZIT oraz być realizowane na obszarze/części obszaru funkcjonalnego;	*10% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
3) Zintegrowany i komplementarny charakter projektu – - ocenie podlegać będzie stopień zintegrowania projektu z innymi projektami zrealizowanymi, realizowanymi bądź planowanymi do realizacji w ramach Strategii ZIT. Najwyżej punktowane będą projekty wykazujące komplementarność z projektami realizowanymi w ramach działań 2.3.1 (PI 3c) oraz 2.4.1 (PI 10i) Strategii ZIT SOM [ocena punktowa / wg określonej skali].	*30% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
4) Stopień rozwoju specjalizacji regionalnych – ocenie podlegać będzie, czy zgłaszany przez Wnioskodawcę projekt odpowiada na zapotrzebowanie związane z rozwojem regionalnych specjalizacji, określonych w Strategii ZIT. Najwyżej punktowane będą projekty przyczyniające się do rozwoju specjalizacji z branży: chemicznej, metalowej, maszynowej, stoczniowej, logistyce, przemyśle drzewnym, produkcji żywności oraz TIK;	*10% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
5) Partnerstwo – ocenie podlegać będzie czy projekt zakłada formalne partnerstwo z instytucjami otoczenia społeczno-gospodarczego.	*10% ogólnej liczby punktów możliwych do przyznania przez IP ZIT*
Propozycje kryteriów stanowiące podstawę do opracowania kryteriów szczegółowych, które będą podlegały uzgodnieniom z WUP (IP RPO) oraz IZ RPO WZ 2014-2020 i zostaną przekazane Komitetowi Monitorującemu RPO WZ 2014-2020 celem ich zatwierdzenia	

Tab. 62 Proponowane kryteria oceny zgodności ze Strategią ZIT, dokonywanej przez Instytucję Pośredniczącą ZIT dla projektów konkursowych w ramach PI 10iv, priorytet 2.4, działanie 2.4.3.
Źródło: Opracowanie własne.

SSOM, jako Instytucja Pośrednicząca dla wybranych zadań związanych z realizacją w trybie konkursowym instrumentu ZIT w ramach RPO WZ 2014-2020 będzie odpowiedzialne m.in. za:

1) współpracę z Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020/Instytucją Pośredniczącą WUP przy przygotowywaniu kryteriów wyboru projektów dla wyodrębnionych działań służących wdrażaniu ZIT, w tym przygotowanie propozycji kryteriów oceny zgodności projektów ze Strategią ZIT;
2) uzgadnianie z Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020/ Instytucją Pośredniczącą WUP harmonogramu i terminów konkursów oraz ich zakresu;
3) współpracę z Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020/ Instytucją Pośredniczącą WUP przy przygotowywaniu dokumentacji konkursowej;
4) zamieszczanie równolegle z Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020/ Instytucją Pośredniczącą WUP na stronie internetowej Instytucji Pośredniczącej ogłoszeń o konkursach oraz wyników konkursów;
5) ocena zgodności ze Strategią ZIT, tj. ocena projektów w szczególności na podstawie kryteriów oceny zgodności ze Strategią ZIT, dokonywanej przez Instytucję Pośredniczącą ZIT (jako część oceny w płaszczyźnie jakości), zatwierdzonych przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020;
6) zatwierdzenie wspólnie z Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020/ Instytucją Pośredniczącą WUP listy ocenionych projektów.

Odpowiedzialna za przeprowadzenie pełnej procedury naboru w trybie konkursowym dla działań skierowanych do wsparcia w ramach Strategii ZIT SOM tj. m.in.: ogłoszenie naboru, nabór projektów, ocena formalna i merytoryczna, tryb odwoławczy, negocjowanie i podpisanie umów z beneficjentami oraz rozliczanie projektów – jest właściwa instytucja, tj. IZ RPO WZ 2014-2020 (WWRPO / WWŚRPO) lub WUP (IP RPO).

IX. Opis prac nad dokumentem oraz przeprowadzonych konsultacji społecznych

Zgodnie z treścią „Zasad realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce", Strategia ZIT SOM z racji konieczności wykreowania spójnego pomysłu na realizację najbardziej istotnych dla całego obszaru funkcjonalnego przedsięwzięć, wymaga nie tylko przeprowadzenia procesu konsultacji społecznych w trybie oceny ex-post, ale przede wszystkim nakazuje koncentrację wysiłków nad zaangażowaniem lokalnych aktorów (organizacji pozarządowych, środowisk gospodarczych, społecznych i naukowych oraz wszystkich zainteresowanych) już na etapie prac przygotowawczych.

Formuła ta znalazła pełne odzwierciedlenie w pracach prowadzonych przez Stowarzyszenie SOM, członków Stowarzyszenia oraz wykonawcy dokumentu, gdyż na każdym etapie tworzenia Strategii, a przede wszystkim w momencie określania celów i priorytetów oraz działań rozwojowych, a także wstępnych kryteriów selekcji i trybów wyboru projektów, organizowane były otwarte Zebrania Zespołu Koordynacyjnego ds. Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Ich uczestnikami oprócz przedstawicieli Województwa Zachodniopomorskiego oraz członków SSOM – JST byli zarówno reprezentanci środowisk gospodarczych, jak i osoby z różnego typu organizacji o charakterze społecznym i politycznym.

Ze względu na przyjęty sposób procedowania w trakcie prac nad dokumentem przyjęto, iż odzwierciedleniem przeprowadzonych konsultacji społecznych będzie „Raport z przygotowania Strategii ZIT SOM oraz procedury konsultacji społecznych", stanowiący załącznik do Strategii i opracowany w dwóch częściach.

Pierwszą część Raportu stanowi zapis odbytych zebrań, jak i lista uczestników tych spotkań do momentu zakończeniu prac nad pierwotną wersją projektu Strategii, ale jeszcze przed jego oficjalnym zatwierdzeniem przez Walne Zebranie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

W tym czasie o ocenę projektu dokumentu zostali poproszeni przedstawiciele wszystkich członków SSOM w oparciu o dokonaną przez autorów prezentację, a także przeprowadzone warsztaty z udziałem ekspertów zewnętrznych.

Następnie projekt Strategii ZIT SOM poddany był upublicznieniu z wykorzystaniem m.in. następujących narzędzi:

- obwieszczenia w Biuletynach Informacji Publicznej (BIP) należących do SSOM oraz jego członków;
- informacje na stronach internetowych SSOM, gmin i powiatu polickiego, należących do Związku ZIT;
- konsultacje prowadzone drogą elektroniczną i pocztą tradycyjną na adres SSOM;
- prezentacja projektu dokumentu wśród członków SSOM wraz z zaproszeniem mieszkańców i aktorów lokalnych do składania uwag (strony internetowe);
- prezentacja projektu Strategii ZIT podczas Walnego Zebrania SSOM;
- informacje w mediach lokalnych i regionalnych.

Drugą część Raportu stanowi zapis odbytych zebrań, jak i lista uczestników tych spotkań do momentu zakończenia prac nad ostateczną wersją dokumentu tj. do chwili oficjalnego zatwierdzenia Strategii ZIT SOM przez Walne Zebranie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Wcześniej, zmodyfikowana i uzupełniona o nowe dane Strategia ZIT SOM poddana została upublicznieniu z wykorzystaniem m.in. następujących narzędzi:

- obwieszczenia w Biuletynach Informacji Publicznej (BIP) należących do SSOM oraz jego członków;
- informacje na stronach internetowych SSOM, gmin i powiatu polickiego, należących do Związku ZIT;
- konsultacje prowadzone drogą elektroniczną i pocztą tradycyjną na adres SSOM;
- informacje prasowe.

X. Ocena oddziaływania na środowisko Strategii ZIT SOM

Zgodnie z treścią „Zasad realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce" oraz obowiązującymi przepisami prawa ochrony środowiska, w tym przede wszystkim ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2013r., poz. 1235 ze zm.), o przeprowadzeniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii ZIT SOM decyduje Dyrektor Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz Zachodniopomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny.

W związku z powyższym, po zatwierdzeniu projektu dokumentu przez Walne Zebranie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w czerwcu 2014 roku, a następnie w lipcu 2015 roku, został on przekazany ww. instytucjom w celu rozstrzygnięcia o konieczności przeprowadzenia lub odstąpienia od wykonania takiej oceny.

W odpowiedzi na przesłane pismo z dnia 1 sierpnia 2014 roku (data wpływu 8 sierpnia 2014 roku), znak: 48/SSOM/2014, Dyrektor Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie wystosował w dniu 4 września 2014 roku (nr sygn. WOOŚ-OSZP.410.194.2014.AM) swoją odpowiedź, w której stwierdzono m.in., że:

„Zgodnie z art. 47 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.) przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest wymagane w przypadku projektów dokumentów, innych niż wymienione w art. 46 (dokumenty planistyczne i sektorowe opracowywane lub przyjmowane przez organy administracji wyznaczające ramy dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, a także dokumenty, których realizacja może spowodować znacząco negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000), jeżeli w uzgodnieniu z właściwym organem, o którym mowa w art. 57, organ opracowujący projekt dokumentu stwierdzi, że wyznaczają one ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko lub, że realizacja postanowień tych dokumentów może spowodować znaczące oddziaływanie na środowisko.

Przy rozważeniu konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla ww. projektu dokumentu tutejszy organ wziął pod uwagę uwarunkowania wynikające z art. 49 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), a mianowicie:

1) *charakter działań przewidzianych w projektowanym dokumencie w tym stopień, w jakim dokument ustala ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, w odniesieniu do usytuowania, rodzaju i skali tych przedsięwzięć – Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (Strategia ZIT SOM) jest dokumentem o charakterze koncepcyjnym, będący podstawą do realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM). W skład obszaru wchodzą: Gmina Kobylanka, Gmina Stare Czarnowo, Gmina Police, Gmina Dobra Szczecińska, Gmina Goleniów, Gmina Kołbaskowo, Gmina Gryfino, Miasto Szczecin, Miasto Stargard Szczeciński, Gmina Stargard Szczeciński, Gmina Nowe Warpno, Gmina*

Stepnica, Miasto Świnoujście). Zintegrowane Inwestycje Terytorialne stanowią instrument przyjęty przez Komisję Europejską w aktach prawnych dotyczącej nowej perspektywy finansowej na lata 2014-2020. Celem realizacji ZIT jest promowanie partnerskiego modelu współpracy różnych jednostek administracyjnych na miejskich i wiejskich obszarach funkcjonalnych, zwiększenie efektywności podejmowanych interwencji poprzez realizację zintegrowanych projektów odpowiadających w sposób kompleksowy na potrzeby i problemy miast i obszarów powiązanych funkcjonalnie. Przedmiotowa Strategia ZIT SOM składa się z części diagnostyczno - strategicznej oraz wyznacza cele strategiczne, planowane priorytety i działania wypracowane w oparciu o potrzeby zgłaszane przez poszczególne samorządy i partnerów gospodarczych oraz społecznych, a także zawiera elementy operacyjno-wdrożeniowe m.in. w postaci propozycji konkretnych projektów. Należy podkreślić jednak, że planowane projekty inwestycyjne nie wskazują szczegółowego zakresu planowanych przedsięwzięć oraz ich konkretnej lokalizacji, w związku z czym nie można jednoznacznie stwierdzić, że analizowany dokument wyznacza ramy dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Ponadto należy podkreślić, że Strategia ZIT SOM będzie spójna z celami tematycznymi, priorytetami inwestycyjnymi oraz zasadami realizacji przedsięwzięć określonymi w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020, dla którego wykonano prognozę oddziaływania na środowisko w ramach przeprowadzanej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Przedmiotowy dokument wraz z prognozą oddziaływania na środowisko uzyskał pozytywną opinię tutejszego organu (pismo z dnia 12 czerwca 2014 r., znak: WOPN-OS.410.122.2014.PN/AM);

2) *rodzaj i skale oddziaływania na środowisko – ocenia się, że realizacja ustaleń opracowywanego projektu dokumentu nie powinna znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko. Na podstawie analizy przedłożonego projektu Strategii ZIT SOM stwierdzono, że przewidziane do zrealizowania w ramach przedmiotowego dokumentu projekty inwestycyjne nie będą wyznaczały skonkretyzowanych ram dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 ze zm.). W przypadku, gdy na późniejszych etapach okaże, się, że działania inwestycyjne będą kwalifikowały się do takich przedsięwzięć, zostaną one poddane stosownej ocenie. Należy wziąć także pod uwagę, że przedmiotowy dokument jest opracowaniem o charakterze strategicznym, a zawarte w nim projekty i propozycje działań inwestycyjnych nie będą dawały podstawy prawnej do ich wykonania;*

3) *cechy obszaru objętego oddziaływaniem na środowisko, w tym formy ochrony przyrody w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r. poz. 627 ze zm.) – z uwagi na ogólny sposób formułowania ustaleń dotyczących planowanych kierunków działań oraz projektów inwestycyjnych, bez wskazania ich zakresu, szczegółowego miejsca realizacji, w tym położenia względem obszarów chronionych (określono jedynie orientacyjnie miejsca niektórych inwestycji), stwierdza się, iż na tym etapie brak jest danych, które wskazywałyby, że realizacja ich ustaleń spowoduje znaczące oddziaływanie na środowisko i obszary chronione. Należy mieć także na względzie, że jest to dokument, który nie przesądza o technologii stosowanej w trakcie realizacji inwestycji,*

a potem ich funkcjonowaniu. Dokładne określenie oddziaływania poszczególnych działań inwestycyjnych przewidzianych do zrealizowania w ramach przedmiotowego dokumentu, będzie można ocenić dopiero w oparciu o konkretne dane projektowe i lokalizacyjne na etapie procedury oceny oddziaływania na środowisko i obszary Natura 2000 dla konkretnych przedsięwzięć. Działania inwestycyjne prowadzone na terenach objętych formami ochrony przyrody (w tym w granicach obszarów Natura 2000) będą musiały być prowadzone w sposób, który nie będzie naruszał przedmiotu ich ochrony oraz nie będzie wpływał negatywnie na integralność tych obszarów.

Mając powyższe na względzie stwierdzono, że nie zachodzi konieczność przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego".

Opinia ta została podtrzymana pismem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie nr sygn. WOPN-OS.410.170.2015.MK z dnia 6 sierpnia 2015 roku.

W odpowiedzi na przesłane pismo z dnia 9 lipca 2015 roku, znak: 116/SSOM/2015/PO, Zachodniopomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wystosował w dniu 4 sierpnia 2015 roku (nr sygn. NZNS.7040.1.36.2015) swoją opinię o braku wymogu przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych SOM, w której stwierdzono m.in., że:

„Zgodnie z art. 46 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (j.t. Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.) dalej zwaną ooś, przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają m.in.: projekty polityk, strategii, planów lub programów w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji wyznaczające ramy dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne stanowią instrument przyjęty przez Komisję Europejską w aktach prawnych dotyczących nowej perspektywy finansowej obejmującej lata 2014-2020. Celem realizacji ZIT jest promowanie partnerskiego modelu współpracy różnych jednostek administracyjnych na miejskich i wiejskich obszarach funkcjonalnych, zwiększenie efektywności podejmowanych interwencji poprzez realizację zintegrowanych projektów odpowiadających w sposób kompleksowy na potrzeby i problemy miast i obszarów powiązanych funkcjonalnie. Zintegrowane Inwestycje Terytorialne SSOM realizowane będą na obszarze: Gminy Kobylanka, Gminy Stare Czarnowo, Gminy Police, Gminy Dobra Szczecińska, Gminy Goleniów, Gminy Kołbaskowo, Gminy Gryfino, Miasta Szczecin, Miasta Stargard Szczeciński, Gminy Stargard Szczeciński, Gminy Nowe Warpno, Gminy Stepnica, Miasta Świnoujście.

Jak wynika z przedłożonego projektu dokumentu, układ celów strategicznych oraz priorytetów i planowanych działań zawartych w Strategii ZIT SOM wypracowany został w oparciu

o przeprowadzoną diagnozę i analizę obszarów problemowych SOM, w powiązaniu z potrzebami zgłaszanymi przez poszczególne samorządy i partnerów gospodarczych oraz społecznych, a także uwagi zgłaszane w trakcie konsultacji społecznych. Opracowany dokument zawiera zarówno część diagnostyczno-strategiczną, jak i elementy operacyjno-wdrożeniowe m.in.: w postaci propozycji kryteriów wyboru, czy listy konkretnych projektów do realizacji w ramach trybu pozakunkursowego dla wybranych priorytetów inwestycyjnych (PI).

Strategia ZIT SOM zawiera się w trzech celach strategicznych, z których wyprowadzono jedenaście priorytetów, zaś dla poszczególnych priorytetów zdefiniowano działania, które określają sposoby postępowania właściwe do osiągnięcia zakładanych celów. W odniesieniu do działań, które będą wdrażane przy współfinansowaniu ze środków RPO WZ 2014-2020 w formule ZIT, dodatkowo wskazano konkretne rozwiązania operacyjne, szerzej uzasadniające ich powiązania z celami strategicznymi tj. typy projektów, wydatki kwalifikowane podlegające dofinansowaniu, grupy docelowe i rodzaje uprawnionych beneficjentów, system preferencji dla wybranych obszarów, mechanizm i źródła finansowania, minimalne i maksymalne wartości projektów, maksymalny poziom dofinansowania UE, wskaźniki produktów i rezultatów zgodnie z RPO WZ 2014-2020, możliwość wystąpienia pomocy publicznej, termin realizacji oraz przyjęty tryb wyboru projektów.

Jednakże planowane projekty/działania inwestycyjne przedstawione w Strategii ZIT SOM zostały przedstawione w sposób ogólny, bez wskazywania szczegółowego planu dotyczącego realizacji konkretnych przedsięwzięć – w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.); a także bez wskazania konkretnej ich lokalizacji; w związku z czym nie można stwierdzić wprost, że projekt tego dokumentu będzie wyznaczał ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Na podstawie analizy dokumentu należy stwierdzić, że realizacja ustaleń w nim zawartych nie powinna znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko, w szczególności na zdrowie i życie ludzi. Nadrzędnym, a jednocześnie podstawowym zadaniem Strategii ZIT SOM ma być dążenie do zapewnienia ciągłości i stałego dynamizowania zachodzących na obszarze funkcjonalnym procesów rozwojowych poprzez min.: dalsze integrowanie struktur wewnętrznych obszaru dla stworzenia spójnej przestrzeni zapewniającej wszystkim mieszkańcom wysoką jakość życia, a także wzmacnianie powiązań Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z otoczeniem zewnętrznym i stałe zwiększanie poziomu oraz zasięgu oddziaływania na to otoczenie."

Tym samym, na podstawie powyższych opinii organów stanowiących, odstąpiono od dalszych prac nad przygotowaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla Strategii ZIT SOM. Odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymaga zachowania niezbędnej staranność w prowadzeniu konsultacji społecznych przez poszczególnych beneficjentów/poszczególne jednostki w trakcie przygotowania i realizacji projektów inwestycyjnych, szczególnie w odniesieniu do projektów komplementarnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

XI. Plan finansowy

„Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce" wskazują, iż plan finansowy winien przede wszystkim prezentować źródła finansowania Strategii ZIT w części objętej formułą ZIT, stąd występuje ścisła korelacja pomiędzy tym dokumentem opracowanym dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, a Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020.

W odniesieniu do wybranych priorytetów inwestycyjnych (PI), Strategia ZIT SOM zakłada finansowanie m.in. w ramach RPO WZ, co w praktyce oznacza realizację przedsięwzięć ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS).

Obszar realizacji Strategii ZIT SOM definiuje dokonana przez członków SSOM delimitacja, szczegółowo opisana w rozdziale III niniejszego dokumentu. Planowany terytorialnie zakres wsparcia zawiera się w całości w granicach województwa zachodniopomorskiego, które zostało zaliczone do regionów słabiej rozwiniętych.

Wartość środków przeznaczonych na wdrażanie wskazanego instrumentu strategicznego została określona przez Instytucję Zarządzającą Regionalnym Programem Operacyjnym dla Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 i wynosi 109,1 mln EUR, z czego 97,9 mln EUR stanowią środki EFRR, a 11,2 mln EUR środki EFS.

Pomimo zapisów art. 120 rozporządzenia ramowego zakładających maksymalny poziom dofinansowania każdej osi priorytetowej EFRR i EFS w regionach słabiej rozwiniętych na poziomie 85%, ze względu na niedobór środków przeznaczonych na wdrażanie Strategii ZIT SOM w formule ZIT, zgodną decyzją członków SSOM ustalono następujące, maksymalne limity wsparcia w ramach następujących priorytetów inwestycyjnych:

- PI 3a – 70%[238]
- PI 4e – 67%[239]
- PI 7b – 50%[240]

Podstawę obliczania wkładu UE w ramach Strategii ZIT SOM stanowią całkowite wydatki kwalifikowalne. Poza środkami EFRR i EFS w realizację przedsięwzięć w formule ZIT zaangażowane będą środki krajowe publiczne i prywatne. Dostępność środków na dofinansowanie danego projektu zależy od wielkości uprzednio zakontraktowanych środków, jak również kursu euro właściwego dla miesiąca podpisania umowy o dofinansowanie tego projektu (kurs Europejskiego Banku Centralnego z przedostatniego dnia roboczego miesiąca poprzedzającego miesiąc podpisania umowy o dofinansowanie).

[238] W przypadku projektów zgłaszanych w trybie pozakonkursowym Członkowie SSOM podczas Walnego Zebrania w dniu 10 lipca 2015 r, uzgodnili, że w przypadku uwolnienia się środków w ramach alokacji dla poszczególnych priorytetów inwestycyjnych można przyjąć wyższy poziom dofinansowania, maksymalnie do 85% kosztów kwalifikowanych.
[239] Ibidem.
[240] Ibidem.

Fundusz	Wsparcie z EFRR i EFS (wartości szacunkowe w mln EUR)	Udział całkowitej alokacji z Funduszu w RPO WZ 2014-2020
Łącznie EFRR	97,9	8,51%
Łącznie EFS	10,26	2,28%
Razem EFRR i EFS	**108,16**	**6,75%**

Tab. 63 Zintegrowane działania na rzecz zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich w ramach Strategii ZIT SOM dla przedsięwzięć realizowanych w formule wojewódzkiego ZIT – szacunkowa alokacja wsparcia z EFRR i EFS.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zapisów Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020.

Fundusz	Oś priorytetowa	Cel tematyczny	Priorytet Inwestycyjny	Alokacja EUR w RPO WZ 2014-2020
EFRR	I. Gospodarka, innowacje, nowoczesne technologie	3. Wzmacnianie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego (w odniesieniu do EFRROW) oraz sektora rybołówstwa i akwakultury (w odniesieniu do EFMR)	3a – Promowanie przedsiębiorczości, w szczególności poprzez ułatwianie gospodarczego wykorzystywania nowych pomysłów oraz sprzyjanie tworzeniu nowych firm, w tym również poprzez inkubatory przedsiębiorczości	11 000 000
EFRR	I. Gospodarka, innowacje, nowoczesne technologie	3. Wzmacnianie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego (w odniesieniu do EFRROW) oraz sektora rybołówstwa i akwakultury (w odniesieniu do EFMR)	3c – Wspieranie tworzenia i poszerzania zaawansowanych zdolności w zakresie rozwoju produktów i usług	5 000 000
EFRR	II. Gospodarka niskoemisyjna	4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach	4c – Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystywania odnawialnych źródeł energii w budynkach publicznych i sektorze mieszkaniowym	15 000 000
EFRR	II. Gospodarka niskoemisyjna	4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach	4e – Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu	58 900 000
EFRR	V. Zrównoważony transport	7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	7b – Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi	8 000 000
EFS	VIII. Edukacja	10. Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie	10i – Ograniczenie i zapobieganie przedwczesnemu kończeniu nauki szkolnej oraz zapewnianie równego dostępu do dobrej jakości wczesnej edukacji elementarnej oraz kształcenia podstawowego, gimnazjalnego i ponadgimnazjalnego z uwzględnieniem formalnych, nieformalnych i pozaformalnych ścieżek kształcenia umożliwiających ponowne podjęcie kształcenia i szkolenia	7 330 000
EFS	VIII. Edukacja	10. Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie	10iv – Lepsze dostosowanie systemów kształcenia i szkolenia do potrzeb rynku pracy, ułatwianie przechodzenia z etapu kształcenia do etapu zatrudnienia oraz wzmacnianie systemów kształcenia i szkolenia zawodowego i ich jakości, w tym poprzez mechanizmy prognozowania umiejętności, dostosowania programów nauczania oraz tworzenia i rozwoju systemów uczenia się poprzez praktyczną naukę zawodu realizowaną w ścisłej współpracy z pracodawcami	2 930 000
Razem: EFRR+EFS				**108 160 000** EFRR – 97 900 000 EFS – 10 260 000

Tab. 64 Tabelaryczny opis realizacji ZIT wojewódzkiego w RPO WZ 2014-2020 – szacunkowa alokacja EUR z EFRR i EFS.
Źródło: Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020.

Fundusz	Oś priorytetowa	Cel tematyczny	Priorytet Inwestycyjny	Szacunkowa alokacja PLN (kurs 1 EUR = 4,6891 PLN)
EFRR	I. Gospodarka, innowacje, nowoczesne technologie	3. Wzmacnianie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego (w odniesieniu do EFRROW) oraz sektora rybołówstwa i akwakultury (w odniesieniu do EFMR)	3a – Promowanie przedsiębiorczości, w szczególności poprzez ułatwianie gospodarczego wykorzystywania nowych pomysłów oraz sprzyjanie tworzeniu nowych firm, w tym również poprzez inkubatory przedsiębiorczości	51 580 100
EFRR	I. Gospodarka, innowacje, nowoczesne technologie	3. Wzmacnianie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego (w odniesieniu do EFRROW) oraz sektora rybołówstwa i akwakultury (w odniesieniu do EFMR)	3c – Wspieranie tworzenia i poszerzania zaawansowanych zdolności w zakresie rozwoju produktów i usług	23 445 500
EFRR	II. Gospodarka niskoemisyjna	4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach	4c – Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystywania odnawialnych źródeł energii w budynkach publicznych i sektorze mieszkaniowym	70 336 500
EFRR	II. Gospodarka niskoemisyjna	4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach	4e – Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu	276 187 990
EFRR	V. Zrównoważony transport	7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	7b – Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi	37 512 800
EFS	VIII. Edukacja	10. Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie	10i – Ograniczenie i zapobieganie przedwczesnemu kończeniu nauki szkolnej oraz zapewnianie równego dostępu do dobrej jakości wczesnej edukacji elementarnej oraz kształcenia podstawowego, gimnazjalnego i ponadgimnazjalnego z uwzględnieniem formalnych, nieformalnych i pozaformalnych ścieżek kształcenia umożliwiających ponowne podjęcie kształcenia i szkolenia	34 371 103
EFS	VIII. Edukacja	10. Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie	10iv – Lepsze dostosowanie systemów kształcenia i szkolenia do potrzeb rynku pracy, ułatwianie przechodzenia z etapu kształcenia do etapu zatrudnienia oraz wzmacnianie systemów kształcenia i szkolenia zawodowego i ich jakości, w tym poprzez mechanizmy prognozowania umiejętności, dostosowania programów nauczania oraz tworzenia i rozwoju systemów uczenia się poprzez praktyczną naukę zawodu realizowaną w ścisłej współpracy z pracodawcami	13 739 063
Razem: EFRR+EFS				**507 173 056** EFRR – 459 062 890 EFS – 48 110 166

Tab. 65 Tabelaryczny opis realizacji ZIT wojewódzkiego w RPO WZ 2014-2020 – szacunkowa alokacja PLN z EFRR i EFS.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020.

Oś priorytetowa	Fundusz	Kategoria regionu	Cel tematyczny	Priorytety inwestycyjne	Wsparcie UE	Szacunkowy Wkład krajowy	Finansowanie ogółem
I. Gospodarka, innowacje, nowoczesne technologie	EFRR	mniej rozwinięty	3	3a	11 000 000	3 254 800	14 254 800
			3	3c	5 000 000	6 111 111	11 111 111
II. Gospodarka niskoemisyjna	EFRR	mniej rozwinięty	4	4c	15 000 000	2 741 306	17 741 306
			4	4e	58 900 000	32 800 000	91 700 000
V. Zrównoważony transport	EFRR	mniej rozwinięty	7	7b	8 000 000	1 411 765	9 411 765
VIII. Edukacja	EFS	mniej rozwinięty	10	10i	7 330 000	1 277 204	8 607 204
			10	10iv	2 930 000	514 145	3 444 145
RAZEM:					**108 160 000**	**48 110 331**	**156 270 331**

Tab. 66 Plan finansowy ZIT wojewódzkiego w podziale na osie priorytetowe, fundusze, kategorie regionu, cele tematyczne i priorytety inwestycyjne (mln EUR).
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020.

Oś priorytetowa	Fundusz	Kategoria regionu	Cel tematyczny	Priorytety inwestycyjne	Wsparcie UE	Szacunkowy Wkład krajowy	Finansowanie ogółem 1 EUR = 4,6891 PLN
I. Gospodarka, Innowacje, nowoczesne technologie	EFRR	mniej rozwinięty	3	3a	51 580 100	15 262 083	66 842 183
			3	3c	23 445 500	28 655 611	52 101 111
II. Gospodarka niskoemisyjna	EFRR	mniej rozwinięty	4	4c	70 336 500	12 854 258	83 190 758
			4	4e	276 187 990	153 802 480	429 990 470
V. Zrównoważony Transport	EFRR	mniej rozwinięty	7	7b	37 512 800	6 619 907	44 132 707
VIII. Edukacja	EFS	mniej rozwinięty	10	10i	34 371 103	5 988 937	40 360 040
			10	10iv	13 739 063	2 410 877	16 149 940
RAZEM:					**507 173 056**	**225 594 153**	**732 767 209**

Tab. 67 Plan finansowy ZIT wojewódzkiego w podziale na osie priorytetowe, fundusze, kategorie regionu, cele tematyczne i priorytety inwestycyjne (mln PLN).
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020.

XII. System wdrażania ZIT SOM

Władze samorządowe poszczególnych gmin (oraz powiatu polickiego) wchodzących w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego indywidualnie, w oparciu o strategie rozwoju lokalnego oraz inne dokumenty stanowiące podstawę dla prowadzonej polityki rozwoju, koncentrują swoje zasoby na realizacji zadań publicznych na rzecz zaspokajania potrzeb wspólnot lokalnych, w tym także na stwarzaniu warunków dla rozwoju społeczno-gospodarczego gmin. Z kolei Strategia ZIT SOM, z założenia spójna ze strategiami lokalnymi, jest wyborem priorytetowych obszarów koncentracji działań rozwojowych, które umożliwiają największe przyspieszenie procesów rozwojowych w całym SOM, wskazanych i uzgodnionych wspólnie przez wszystkie samorządy.

Strategia ZIT SOM wraz z projektami zintegrowanymi stanowiącymi narzędzie jej realizacji tworzą funkcjonalny system, który w sposób ciągły określa kierunki koncentracji środków, sposób monitorowania przebiegu procesów rozwojowych wyrażonych założonymi celami oraz proces zaangażowania partnerów społeczno-gospodarczych na poziomie konkretnych i wykonalnych projektów.

O spójności i sprawności całego systemu decyduje sposób współdziałania wszystkich partnerów odpowiedzialnych za wdrażanie Strategii ZIT i to zarówno na poziomie zarządczym, jak i operacyjnym, w tym samorządów gmin i powiatu polickiego tworzących SOM, a także samorządu województwa zachodniopomorskiego. Taka konstrukcja systemu wdrażania ZIT SOM oparta jest o działania właściwych podmiotów oraz ustalone procedury.

Zadania związane z wdrażaniem Strategii ZIT SOM będą realizowane poprzez:

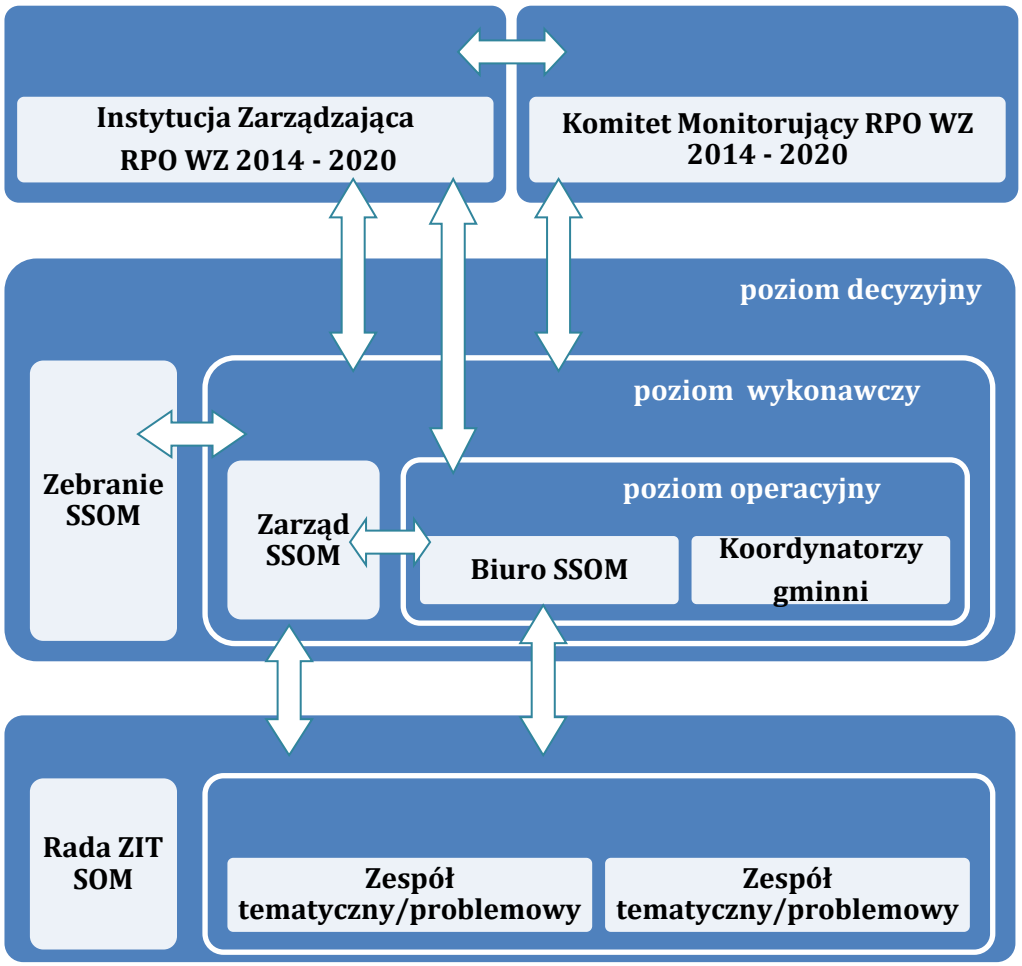
- działające w ramach struktur Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego: Walne Zebranie Członków Stowarzyszenia (Zebranie) pełniące funkcję organu decyzyjnego w sprawach ZIT SOM; Zarząd Stowarzyszenia (Zarząd) pełniący funkcję organu wykonawczego w sprawach ZIT SOM; Biuro Stowarzyszenia (Biuro) będące administracyjną jednostką pomocniczą;

- wyznaczonych pracowników urzędów miejskich i gminnych oraz powiatowego – koordynatorów gminnych ZIT odpowiedzialnych za wdrażanie ZIT na poziomie JST;

- Radę ZIT SOM będącą forum współpracy SSOM (jego struktur odpowiedzialnych za realizacje zadań związanych z ZIT) oraz poszczególnych JST z partnerami społeczno-gospodarczymi;

we współpracy z Instytucją Zarządzającą Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 oraz Komitetem Monitorującym RPO WZ 2014-2020.

Wzajemne relacje poszczególnych podmiotów prezentuje poniższy rysunek.



Rys. 27 Relacje podmiotów uczestniczących we wdrażaniu Strategii ZIT na tle struktury organizacyjnej SSOM.
Źródło: opracowanie własne.

12.1. Struktura organizacyjna instytucjonalnego systemu wdrażania ZIT SOM

System wdrażania Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego funkcjonuje w oparciu o następujące podmioty:

1) **Walne Zebranie Członków Stowarzyszenia (Zebranie)** będące organem decyzyjnym w sprawach związanych z wdrażaniem Strategii ZIT:

- Zebranie stanowią wszyscy przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego zrzeszonych w Stowarzyszeniu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.
- Każdemu członkowi Stowarzyszenia w Zebraniu przysługuje jeden głos.
- Przewodniczący Zebrania wybierany jest spośród przedstawicieli członków.
- Uchwały Zebrania pełniącego funkcję organu decyzyjnego w sprawach związanych z wdrażaniem Strategii ZIT podejmowane są w drodze głosowania, z zastrzeżeniem, że uchwały w sprawie przyjęcia lub zmiany Strategii ZIT podejmowane są bezwzględną większością głosów w obecności co najmniej połowy statutowego składu Zebrania.
- W posiedzeniach Zebrania mogą uczestniczyć, na zasadach obserwatorów bez prawa głosu, członkowie Rady ZIT SOM zaangażowani w realizację zintegrowanych przedsięwzięć.

Do podstawowych zadań Zebrania, pełniącego funkcję organu decyzyjnego w sprawach związanych z wdrażaniem Strategii ZIT należą:

- zatwierdzanie Strategii ZIT SOM oraz jej aktualizacji;
- zatwierdzanie sprawozdań rocznych z realizacji ZIT SOM przygotowywanych na zasadach i w trybie określonym przez Instytucję Zarządzającą RPO WZ 2014-2020;
- zatwierdzanie innych dokumentów wymaganych przez Instytucję Zarządzającą RPO WZ 2014-2020, Ministerstwo właściwe ds. rozwoju regionalnego lub wynikających z obowiązujących przepisów prawa w zakresie dotyczącym wdrażania ZIT SOM;

Pozostałe szczegółowe zasady dotyczące funkcjonowania Zebrania Stowarzyszenia SOM, pełniącego funkcję organu decyzyjnego w sprawach związanych z wdrażaniem Strategii ZIT SOM określa Statut Stowarzyszenia (lub opracowany na jego podstawie regulamin Zebrania).

2) **Zarząd Stowarzyszenia SOM (Zarząd)** będący organem wykonawczym i pełniący funkcję Zarządu ZIT SOM:

- W skład Zarządu wchodzi 6 przedstawicieli samorządów, będących członkami Stowarzyszenia.
- Przewodniczący Stowarzyszenia jest Przewodniczącym Zarządu.
- Posiedzenie Zarządu skuteczne do podejmowania uchwał odbywa się przy obecności ponad połowy składu Zarządu, w tym Przewodniczącego lub Wiceprzewodniczącego Zarządu.
- Zarząd Stowarzyszenia wykonuje swoje zadania przy pomocy Biura Stowarzyszenia.

Do podstawowych zadań Zarządu Stowarzyszenia SOM, pełniącego funkcję Zarządu ZIT SOM należą:

- przygotowanie Strategii ZIT SOM (oraz jej aktualizacji) i przedkładanie do zatwierdzenia przez Zebranie, a następnie do akceptacji przez Instytucję Zarządzającą RPO WZ 2014-2020 oraz Ministerstwo właściwe ds. rozwoju regionalnego;
- realizacja Strategii ZIT SOM oraz porozumienia z Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020 w sprawie wdrażania Strategii ZIT SOM i ustanowienia Związku ZIT Instytucją Pośredniczącą (IP) dla działań ZIT finansowanych w ramach RPO WZ;
- uczestnictwo w procesie wprowadzania zmian w systemie realizacji RPO WZ;
- przygotowanie Związku ZIT, pełniącego funkcję Instytucji Pośredniczącej (IP) do procesu desygnacji i uzyskania desygnacji w zakresie nałożonych zadań oraz jej utrzymania;
- współpraca z Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020 przy przygotowywaniu dokumentacji aplikacyjnej dla projektów przewidzianych do realizacji w formule ZIT w trybie pozakonkursowym;
- współpraca z Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020/ Instytucją Pośredniczącą WUP/ przy przygotowywaniu dokumentacji konkursowej;
- zamieszczanie równolegle z Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020/ Instytucją Pośredniczącą WUP/ na stronie internetowej Instytucji Pośredniczącej ogłoszeń o konkursach oraz wyników konkursów;
- aktualizacja propozycji list rankingowych projektów przewidzianych do realizacji w formule ZIT w trybie pozakonkursowym;
- dokonywanie oceny projektów na podstawie kryteriów oceny zgodności ze Strategią ZIT zatwierdzonych przez Komitet Monitorujący RPO WZ;
- uczestniczenie na wniosek Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020/ Instytucji Pośredniczącej WUP/, w prowadzonych przez Instytucję Zarządzającą/ Instytucję Pośredniczącą WUP/ kontrolach projektów związanych z wdrażaniem ZIT;
- monitorowanie stanu przygotowania i realizacji projektów pozakonkursowych wskazanych w Strategii ZIT oraz przekazywanie do Instytucji Zarządzającej raportów z prowadzonego monitoringu;
- monitorowanie wdrażania Strategii ZIT oraz sporządzanie i przekazywanie do Instytucji Zarządzającej sprawozdań z realizacji Strategii ZIT w cyklu rocznym,
- sporządzanie i przekazywanie do Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020 sprawozdań okresowych z działalności informacyjnej, promocyjnej i szkoleniowej zgodnie z zakresem i w terminach określonych przez Instytucję Zarządzającą RPO WZ 2014-2020;
- współpraca z Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020 w zakresie planowania i realizowania badań ewaluacyjnych dotyczących działań służących realizacji ZIT;
- przygotowanie innych dokumentów wymaganych przez Instytucję Zarządzającą RPO WZ 2014-2020, Ministerstwo właściwe ds. rozwoju regionalnego lub wynikających z obowiązujących przepisów prawa w zakresie dotyczącym wdrażania ZIT SOM;
- udział wskazanych przez Zarząd jego przedstawicieli w pracach Komitetu Monitorującego RPO WZ 2014-2020 w charakterze członka Komitetu Monitorującego oraz jego stałego zastępcy.

Pozostałe szczegółowe zasady dotyczące funkcjonowania Zarządu Stowarzyszenia SOM pełniącego funkcję organu wykonawczego w sprawach związanych z wdrażaniem Strategii ZIT SOM określa Statut Stowarzyszenia (lub opracowany na jego podstawie regulamin Zarządu).

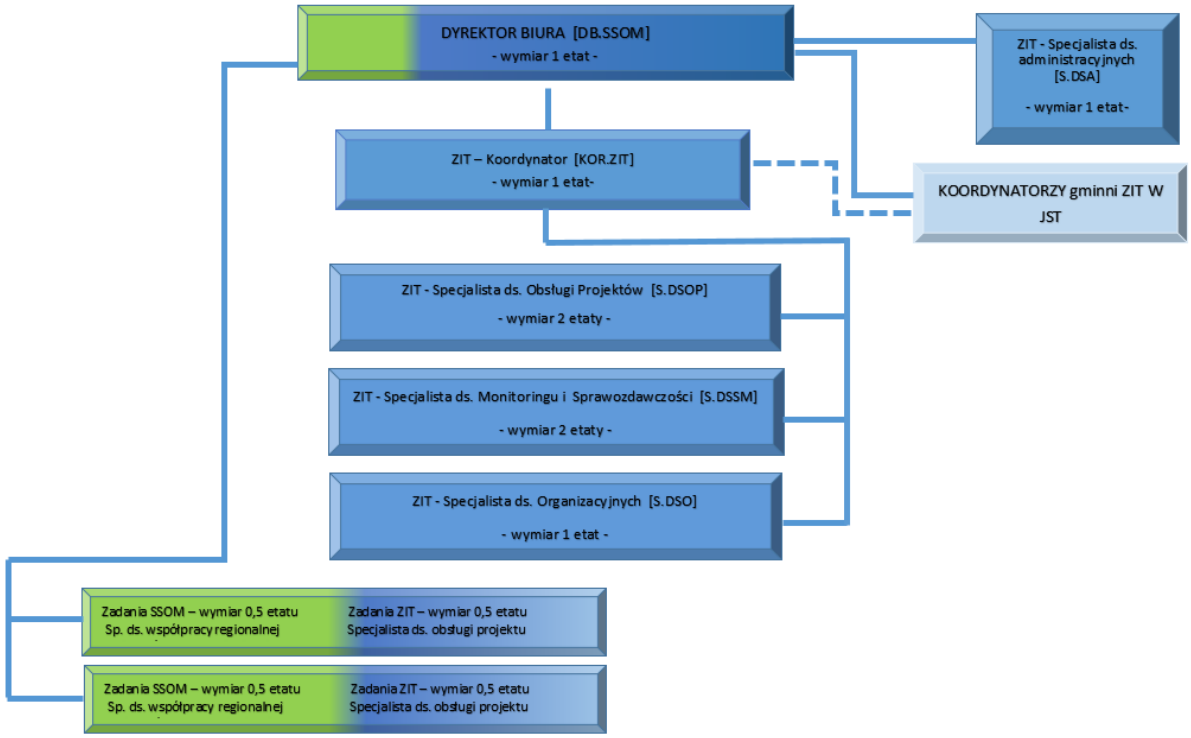
3) **Biuro Stowarzyszenie SOM (Biuro)** pełniące funkcję jednostki pomocniczej Zarządu ZIT SOM w sprawach bieżących związanych z wdrażaniem Strategii ZIT SOM, w tym z przygotowywaniem porządku obrad oraz projektów uchwał na posiedzenia Zebrania. Ponadto do zadań Biura należy:

- organizacja posiedzeń i obsługa administracyjna Zebrania ZIT SOM, Zarządu oraz Rady ZIT;
- współpraca operacyjna z Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020;
- bieżąca współpraca (w procesie naboru, realizacji i monitorowania projektów) z partnerami zewnętrznymi, a także z innymi komórkami organizacyjnymi w ramach samorządów SOM (lokalnymi koordynatorami) odpowiedzialnymi za realizację ZIT;
- obsługa procesu preselekcji propozycji projektów przewidzianych do realizacji w formule ZIT w trybie pozakonkursowym;
- zatwierdzanie propozycji harmonogramu i terminów konkursów oraz ich zakresu;
- zatwierdzanie terminów naboru wniosków o dofinansowanie dla projektów przewidzianych do realizacji w formule ZIT w trybie pozakonkursowym;
- przygotowywanie propozycji kryteriów konkursowych i kryteriów wyboru projektów w ramach ZIT SOM w trybie konkursowym (przekazywanych do akceptacji Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020/ Instytucji Pośredniczącej WUP/ oraz Komitetowi Monitorującemu RPO WZ 2014-2020);
- zatwierdzenie wspólnie z Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020/ Instytucją Pośredniczącą WUP/ listy ocenionych projektów, wybranych w trybie konkursowym;
- współpraca z Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020/ Instytucją Pośredniczącą WUP/ przy przygotowywaniu dokumentacji konkursowej;
- zamieszczanie równolegle z Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020/ Instytucją Pośredniczącą WUP/ na stronie internetowej Instytucji Pośredniczącej ogłoszeń o konkursach oraz wyników konkursów;
- aktualizacja propozycji list projektów przewidzianych do realizacji w formule ZIT w trybie pozakonkursowym;
- dokonywanie oceny projektów na podstawie kryteriów oceny zgodności ze Strategią ZIT zatwierdzonych przez Komitet Monitorujący RPO WZ;
- uczestniczenie na wniosek Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020/ Instytucji Pośredniczącej WUP/, w prowadzonych przez Instytucję Zarządzającą/ Instytucję Pośredniczącą WUP/ kontrolach projektów związanych z wdrażaniem ZIT;
-
- monitorowanie stanu przygotowania i realizacji projektów pozakonkursowych wskazanych w Strategii ZIT oraz przekazywanie do Instytucji Zarządzającej raportów z prowadzonego monitoringu;
- monitorowanie wdrażania Strategii ZIT oraz sporządzanie i przekazywanie do Instytucji Zarządzającej sprawozdań z realizacji Strategii ZIT w cyklu rocznym

- sporządzanie i przekazywanie do Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020 sprawozdań okresowych z działalności informacyjnej, promocyjnej i szkoleniowej zgodnie z zakresem i w terminach określonych przez Instytucję Zarządzającą RPO WZ 2014-2020;
- współpraca z Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020 w zakresie planowania i realizowania badań ewaluacyjnych dotyczących działań służących realizacji ZIT;
- zamieszczanie na stronie internetowej listy projektów pozakonkursowych i jej aktualizacji;
- zamieszczanie, równolegle z Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020, na stronie internetowej wezwania beneficjentów zidentyfikowanych w Strategii ZIT SOM projektów do złożenia wniosków o dofinansowanie;
- bieżące monitorowanie realizacji celów i projektów wskazanych w Strategii ZIT SOM, wybranych do dofinansowania w ramach RPO WZ oraz w ramach krajowych programów operacyjnych, w tym harmonogramu realizacji; gromadzenie informacji finansowych i statystycznych dotyczących projektów;
- monitorowanie realizacji wskaźników wskazanych w Strategii ZIT SOM, w tym w szczególności wskaźników związanych z ramami wykonania w zakresie PI, w których realizowane będą projekty ZIT;
- przechowywanie i archiwizacja dokumentacji związanej z realizacją powierzonych zadań;
- obsługa systemów informatycznych: SL2014 i LSI 2014;
- ochrona danych osobowych;
- przekazywanie Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020 na jej prośbę materiałów, opracowań oraz informacji niezbędnych do prawidłowej realizacji i monitoringu wdrażania RPO WZ;
- przekazywanie Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020 informacji o podejrzeniu wystąpienia nieprawidłowości;
- prowadzenie bieżących działań informacyjnych, promocyjnych i szkoleniowych z zakresu instrumentu ZIT.

Pozostałe szczegółowe zasady dotyczące funkcjonowania Biura Stowarzyszenia SOM pełniącego funkcję jednostki pomocniczej w sprawach bieżących związanych z wdrażaniem Strategii ZIT SOM określa regulamin Biura.

Proponowana struktura Biura SSOM, pełniącego funkcję Związku ZIT i Instytucji Pośredniczącej dla działań ZIT finansowanych w ramach RPO WZ przedstawia się następująco i zakłada zatrudnienie pracowników Biura na poziomie 8-11 etatów.



Rys. 28 Proponowana struktura organizacyjna Biura SSOM pod kątem obsługi zadań Związku ZIT.
Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów roboczych SSOM.

4) **Koordynatorzy gminni** – wyznaczeni pracownicy lub jednostki organizacyjne urzędów miejskich, gminnych oraz powiatowego odpowiedzialni za wdrażanie Strategii ZIT SOM na poziomie JST.

W ramach struktur organizacyjnych urzędu miasta/gminy/powiatu, każda JST wyznacza osobę lub jednostkę organizacyjną urzędu wyposażoną w określone kompetencje umożliwiające koordynowanie działań w zakresie ZIT na terenie danej JST oraz w relacjach z innymi podmiotami, w tym Biurem Stowarzyszenia oraz partnerami społeczno-gospodarczymi, aktywnymi w ramach prac Rady ZIT SOM.

Zadania Koordynatorów oraz sposób i zakres współpracy jednostek organizacyjnych urzędu miasta/gminy/powiatu wynikające ze Strategii ZIT SOM powinny znaleźć odzwierciedlenie w regulaminie organizacyjnym urzędu miasta/gminy/powiatu, szczegółowym zakresie zadań realizowanych przez jednostki organizacyjne urzędu miasta/gminy/powiatu oraz w zakresach zadań wytypowanych pracowników.

5) **Rada ZIT SOM (Rada)** będąca otwartym forum współpracy SSOM (jego struktur odpowiedzialnych za realizacje zadań związanych z ZIT) oraz poszczególnych JST z partnerami społeczno-gospodarczymi:

- Rada jest organem opiniująco-doradczym, składającym się z przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego oraz partnerów społeczno-gospodarczych, w tym: organizacji pozarządowych, środowisk naukowych, przedsiębiorców, a także partnerów

instytucjonalnych oraz innych podmiotów zaangażowanych we wdrażanie Strategii ZIT SOM na poziomie identyfikacji i realizacji projektów zintegrowanych.

- Rada działa w otwartej formule spotkań organizowanych przez Zarząd Stowarzyszenia, a w uzasadnionych przypadkach również przez Biuro Stowarzyszenia.
- W ramach Rady mogą funkcjonować zespoły tematyczne / problemowe.

Podstawowym zadaniem Rady ZIT SOM jest opiniowanie w trybie otwartej dyskusji i zgłaszania uwag na forum Rady odnośnie: Strategii ZIT SOM oraz jej aktualizacji, propozycji kryteriów wyboru projektów przed przekazaniem ich do akceptacji Zebrania; a także zgłaszanie propozycji projektów ubiegających się o dofinansowanie w ramach ZIT SOM.

O ile wyniknie taka potrzeba, formuła Rady może przybrać bardziej formalny charakter, decyzję w tej sprawie podejmuje Zebranie.

Szczegółowe zasady i relacje między Związkiem ZIT, a Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020 oraz Instytucją Pośredniczącą WUP w Szczecinie powołaną do realizacji działań ZIT w ramach PI 10i oraz 10iv określa Opis Funkcji i Procedur (OFiP), stanowiący załącznik RPO WZ 2014-2020.

12.2. Podstawowe procedury zarządzania ZIT SOM

12.2.1. Procedura udziału IP ZIT w wyborze projektów

Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w związku z realizacją zadań w zakresie instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne pełnić będzie funkcję Instytucji Pośredniczącej (IP ZIT) w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego WZ 2014-2020.
Udział IP ZIT w wyborze projektów obejmować będzie co najmniej:

- w trybie pozakonkursowym:
  - *weryfikację projektów zgłoszonych przez beneficjentów i sporządzenie wstępnej listy projektów pozakonkursowych, stanowiącej załącznik do Strategii ZIT;*
  - *wspieranie beneficjentów w przygotowaniu projektów ujętych w wykazie projektów zidentyfikowanych (Załącznik nr 5 do SOOP RPO WZ 2014-2020);*
  - *wezwanie beneficjentów do złożenia wniosków o dofinansowanie, zgodnie z zadeklarowanymi terminami;*
  - *współpracę przy wypracowaniu propozycji kryteriów wyboru projektów (co najmniej w zakresie zgodności projektów ze Strategią ZIT);*
  - *ocenę projektów pozakonkursowych w zakresie kryteriów zgodności projektów ze Strategią ZIT.*
- w trybie konkursowym:
  - *udział w wypracowaniu propozycji kryteriów wyboru projektów (co najmniej w zakresie zgodności lub stopnia zgodności projektów ze Strategią ZIT);*
  - *współtworzenie IOK z innymi instytucjami biorącymi udział w systemie RPO WZ 2014-2020 (IP WUP IZ RPO WZ);*
  - *ocenę projektów konkursowych w zakresie kryteriów zgodności lub stopnia zgodności projektów ze Strategią ZIT;*
  - *wspólne zatwierdzanie listy, o której mowa w art. 46 Ustawy z dnia 11 lipca 2014 roku o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 wraz z późniejszymi zmianami.*

  SSOM, jako IP ZIT, na etapie uszczegóławiania kryteriów wyboru projektów, wspólnie z IZ RPO WZ 2014-2020 oraz IP WUP/, opracowuje kryteria wyboru projektów, kierowane do zatwierdzenia przez Komitet Monitorujący RPO WZ.
  IP ZIT uczestniczy w procesie akceptacji kryteriów wyboru projektów poprzez udział swoich przedstawicieli w Komitecie Monitorującym RPO WZ 2014-2020. Ponadto IP ZIT współpracuje z ww. instytucjami w przygotowywaniu dokumentacji konkursowej.

12.2.2. Monitoring i sprawozdawczość w zakresie wdrażania Strategii ZIT SOM

Zgodnie z zawartym w dniu 20 maja 2015 roku pomiędzy Zarządem Województwa Zachodniopomorskiego, a Stowarzyszeniem SOM „Porozumieniem w sprawie powierzenia Instytucji Pośredniczącej zadań związanych z realizacją instrumentu ZIT w ramach RPO WZ 2014-2020", wraz z późniejszymi zmianami Związek ZIT SOM pełniący funkcję IP w zakresie monitorowania i sprawozdawczości odpowiedzialny jest za:

1) *Sporządzanie i przekazywanie Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020 raportów i sprawozdań, w tym:*
a) *monitorowanie stanu przygotowania do realizacji projektów pozakonkursowych wskazanych w Strategii ZIT SOM; sporządzanie i przekazywanie do Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020 raportów z prowadzonego monitoringu w cyklu kwartalnym; informowanie Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020 o ewentualnych opóźnieniach oraz przygotowanie planu naprawczego w przypadku stwierdzenia opóźnień;*
b) *monitorowanie wdrażania Strategii ZIT SOM; sporządzanie i przekazywanie do Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020 sprawozdań z realizacji Strategii ZIT SOM w cyklu rocznym;*
2) *Dokonywanie ewentualnych korekt oraz przedkładanie wyjaśnień do raportów i sprawozdań wymienionych w punkcie 1),*
3) *Bieżące monitorowanie realizacji projektów wskazanych w Strategii ZIT SOM wybranych do dofinansowania w ramach RPO WZ oraz w ramach krajowych programów operacyjnych, w tym harmonogramu realizacji; gromadzenie informacji finansowych i statystycznych dotyczących Projektów;*
4) *Monitorowanie realizacji wskaźników wskazanych w Strategii ZIT SOM, w tym szczególności wskaźników związanych z Ramami wykonania w zakresie PI, w których realizowane będą projekty ZIT;*
5) *Współpraca z komórką w Urzędzie Marszałkowskim odpowiedzialną za rozwój regionalny oraz Regionalnym Obserwatorium Terytorialnym w zakresie monitorowania rozwoju obszarów wspieranych w ramach ZIT oraz wdrażania Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego;*
6) *Przygotowanie i przekazywanie, na prośbę Instytucji Zarządzającej RPO WZ oraz w formie i terminie przez nią wskazanym wszelkich informacji w zakresie monitoringu powierzonych zadań, o których mowa w pkt 3) – 5);*
7) *Zapewnienie aktualności i poprawności danych służących do monitorowania realizacji RPO WZ w zakresie związanym z wdrażaniem Strategii ZIT".*

Za bieżący monitoring stanu realizacji Strategii ZIT SOM oraz przygotowanie niezbędnych raportów i sprawozdań odpowiada Biuro Stowarzyszenia.

Najważniejszy dokument z punktu widzenia oceny prawidłowości realizacji założeń Strategii ZIT SOM oraz implementacji zadań nałożonych na Związek ZIT (IP) w ramach porozumienia z IZ RPO WZ 2014-2020 stanowi Roczne Sprawozdanie.

12.2.3. Procedura zatwierdzania zmian Strategii ZIT SOM

Wszystkie propozycje zmian do Strategii ZIT SOM, w tym w zakresie podstawowych zapisów oraz w trybie aktualizacji listy projektów strategicznych, stanowiących załącznik do dokumentu, mogą być zgłaszane do Biura Stowarzyszenia w sposób ciągły, zarówno przez samorządy SOM, członków Rady ZIT SOM, jak też inne podmioty zaangażowane w realizację Strategii ZIT, w tym również mieszkańców SOM.

Formularz wniosku propozycji zmian Strategii ZIT SOM (zawierający w szczególności zakres proponowanej zmiany wraz z uzasadnieniem) zostanie określony w ramach wewnętrznych procedur działania Biura. Biuro dokonuje wstępnej selekcji, przygotowuje zestawienie propozycji zmian i przekazuje do akceptacji Zarządowi, a następnie pod obrady Zebrania, przy czym Zarząd może dokonywać modyfikacji propozycji kierując się znaczeniem zmian dla poprawy jakości Strategii ZIT SOM.

Obrady Zebrania w sprawie wprowadzenia zmian do Strategii ZIT SOM (za wyjątkiem zmian związanych z aktualizacją załącznika do Strategii ZIT SOM zawierającego listę projektów strategicznych oraz zmian rekomendowanych przez IZ RPO WZ 2014-2020), odbywają się nie częściej niż raz do roku.

Zmiana Strategii ZIT, w tym również aktualizacja jej załączników jest dokonywana na takich samych zasadach jak opiniowanie Strategii ZIT, tj. na podstawie art. 30 ustawy wdrożeniowej. Zgodnie z powyższym zmiana Strategii ZIT (w tym zmiana załączników do Strategii) wymaga wydania ponownej opinii dla Strategii zarówno przez ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego jak i IZ RPO. Nie przewiduje się możliwości wydania pozytywnej opinii dla zmienionej Strategii częściej niż raz na 6 miesięcy.

W trakcie przygotowywania propozycji zmian zarówno Biuro, Zarząd, jak i Zebranie mogą korzystać z opinii ekspertów.

12.2.4. Zasada partnerstwa i zaangażowanie lokalnych partnerów na każdym etapie wdrażania Strategii ZIT

Zasada partnerstwa – współpracy z partnerami społeczno-gospodarczymi, realizowana jest na każdym etapie wdrażania Strategii ZIT. Współpraca ta odbywa się zarówno w procesie identyfikacji, wyboru, jak i wdrażania przedsięwzięć oraz działań służących realizacji celów i priorytetów zidentyfikowanych w strategii ZIT SOM.

Ponadto współpraca ta odbywa się na wielu płaszczyznach. Pierwszą z nich jest współpraca poszczególnych samorządów z partnerami społeczno-gospodarczymi działającymi na terenie ich gminy/powiatu. W ramach struktur organizacyjnych urzędu miasta/gminy/powiatu do zadań lokalnych Koordynatorów należy między innymi koordynowanie procesu wdrażania Strategii ZIT SOM na terenie danej JST przy uwzględnieniu relacji z głównymi partnerami społeczno-gospodarczymi, w tym w szczególności z lokalnymi przedsiębiorcami, co ma w szczególności służyć podejmowaniu zintegrowanych i wielokierunkowych działań sprzyjających wzrostowi zatrudnienia.

Współpraca ta odbywa się zarówno na etapie identyfikacji zadań i projektów, co w konsekwencji służyć ma budowaniu wspólnych przedsięwzięć zintegrowanych i zgłaszaniu propozycji zmian na liście projektów strategicznych, stanowiących załącznik do Strategii ZIT SOM, jak i propozycji aktualizacji zapisów samej Strategii ZIT.

W przypadku partnerów społeczno-gospodarczych o ponadlokalnym znaczeniu i zasięgu działania, a w szczególności szkół wyższych, przedsiębiorstw oraz organizacji o charakterze gospodarczym, funkcję Koordynatora pełni samorząd miasta Szczecin (we współpracy z samorządami na terenie, których podmiot jest zlokalizowany, jak również we współpracy z Biurem SSOM).

Istotną płaszczyzną partnerstwa jest współpraca z partnerami społeczno-gospodarczymi na forum Rady ZIT SOM w skład, której obok przedstawicieli samorządów wchodzą m.in.: organizacje pozarządowe, środowiska naukowe, przedsiębiorcy, partnerzy instytucjonalni, a także inne podmioty zaangażowane we wdrażanie Strategii ZIT SOM na poziomie identyfikacji i realizacji projektów zintegrowanych. Podstawowym zadaniem Rady jest opiniowanie w trybie otwartej dyskusji i zgłaszania uwag odnośnie: Strategii ZIT SOM oraz jej aktualizacji, propozycji kryteriów wyboru projektów, a także propozycji projektów ubiegających się o dofinansowanie w ramach ZIT SOM.

Kolejna formą partnerstwa jest włączenie partnerów społeczno-gospodarczych w proces aktualizacji Strategii ZIT SOM. Wszystkie propozycje zmian do Strategii ZIT, w tym w zakresie podstawowych zapisów oraz w trybie aktualizacji listy projektów strategicznych stanowiących załącznik do Strategii ZIT SOM, mogą być zgłaszane do Biura Stowarzyszenia w sposób ciągły, zarówno przez samorządy SOM, członków Rady ZIT SOM, jak też inne podmioty zaangażowane w realizację Strategii ZIT, w tym również przedsiębiorców, środowiska naukowe oraz mieszkańców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Zaangażowanie lokalnych partnerów (przedstawicieli środowisk społecznych, gospodarczych i naukowych oraz sektora przedsiębiorstw) w proces realizacji Strategii ZIT umożliwia wybór właściwych kierunków interwencji, potwierdza zasadność działań oraz zapewnia osiągnięcie optymalnych rezultatów. Dzięki włączeniu tych podmiotów możliwe jest bardziej efektywne wykorzystywanie środków w ramach ZIT.

Partycypacja lokalnych partnerów, uwzględnienie ich potrzeb i sugestii, a także uzyskane wsparcie merytoryczne, pozwalają na wyłonienie konkretnych przedsięwzięć inwestycyjnych.

Na każdym etapie wdrażania Strategii ZIT zapewnia się udział podmiotów funkcjonujących na obszarze SOM, których działalność związana jest z zagadnieniami realizowanymi w ramach Strategii ZIT. Zapytania, konsultacje, opinie i dyskusje obejmują zakres planów inwestycyjnych tych podmiotów, ich potrzeby badawcze, rozwojowe, remontowe i modernizacyjne.

W realizację zadań w ramach Strategii ZIT zostały zaangażowane następujące grupy podmiotów:

- Klastry: Zachodniopomorski Klaster Morski, Klaster ICT, Zachodniopomorski Klaster Kreatywny, Klaster Morski;
- Północna Izba Gospodarcza, Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
- Przedsiębiorcy: SGI Sp. z o.o., CSL Internationale Spedition Sp. z o.o., FOSFAN SA, Żegluga Szczecińska, Port Morski w Policach;
- Uczelnie wyższe: Akademia Morska w Szczecinie, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Uniwersytet Szczeciński, Pomorski Uniwersytet Medyczny;
- Stowarzyszenia i inne podmioty: Instytut Studiów Regionalnych, Nieruchomości i Opłaty Lokalne, Oficer Rowerowy Miasta Szczecin, Stowarzyszenie Lokalna Organizacja Gospodarcza Odroujście.

Ponadto kluczowe znaczenie dla realizacji inwestycji w ramach ZIT ma zapewnienie ciągłej współpracy z przedstawicielami Polskich Kolei Państwowych PKP SA oraz PKP PLK SA.

Niezbędne są także bieżące konsultacje z przedstawicielami Szczecińskiej Energetyki Cieplnej Sp. z o.o., PGE GiEK SA Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra oraz inne podmioty z branży sektora ciepłownictwa i odnawialnych źródeł energii.

12.3. Ewaluacja Strategii ZIT

Celem ewaluacji Strategii ZIT jest ocena spodziewanych efektów jej realizacji na obszarze SOM. W wyniku ewaluacji zostanie osiągnięta poprawa skuteczności i efektywności zaplanowanych i wdrażanych przedsięwzięć, oraz zwiększanie przejrzystości i promowanie działań podejmowanych przez JST w ramach partnerstwa metropolitalnego. Ewaluacja Strategii ZIT SOM pozwoli na ustalenie związków między podjętymi działaniami a uzyskanymi efektami w ujęciu średniookresowym.

System ewaluacji Strategii ZIT będzie zgodny z systemem ewaluacji RPO WZ oraz zapisami Porozumienia. Ewaluacja zostanie zlecona do realizacji przez podmiot zewnętrzny. Jej celem będzie poprawa jakości projektowania i wdrażania Strategii ZIT, jak również analizę skuteczności, efektywności i wpływu projektów na osiąganie założeń Strategii ZIT.
Ewaluacja Strategii ZIT SOM pozwoli na:

- podsumowanie efektów działań podejmowanych w ramach PI;
- porównanie osiągniętych efektów z założonymi celami i egzekwowanie odpowiedzialności w zakresie skuteczności i efektywności;
- poprawę jakości działań podejmowanych w ramach bieżących jak i planowanych interwencji;
- dzięki wdrażaniu rekomendacji pozwoli na podnoszenie skuteczności, efektywności i użyteczności interwencji;
- zwiększenie poziomu uspołecznienia, zwiększenia poparcia społecznego i politycznego dla Strategii ZIT;
- podniesienie motywacji i współodpowiedzialności partnerów społeczno-gospodarczych zaangażowanych w realizację Strategii ZIT;
- zwiększenie przejrzystości działań władz publicznych.

XIII. Załączniki

13.1. Zgodność Strategii ZIT SOM z unijnymi, krajowymi i regionalnymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi

13.2. Wstępna lista projektów strategicznych do realizacji w ramach ZIT RPO WZ

13.3. Wstępna lista strategicznych projektów komplementarnych do realizacji z udziałem środków KPO

13.4. Zestawienia graficzne – mapy inwestycji priorytetowych

13.5. Lista proponowanych do realizacji przedsięwzięć objętych Kontraktem Terytorialnym dla Województwa Zachodniopomorskiego

13.6. Wstępna lista wskaźników produktu, rezultatu bezpośredniego i rezultatu strategicznego Strategii ZIT SOM powiązanych z realizacją RPO WZ

13.7. Raport z przygotowania Strategii ZIT SOM oraz procedury konsultacji społecznych

13.8. Koncepcja rozwoju transportu publicznego na obszarze objętym ZIT SOM