



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO



## Kim jesteśmy?

Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM) to organizacja bazująca na solidarnej współpracy samorządów i koordynująca prace zmierzające do stworzenia silnego ośrodka metropolitalnego. Wspólne prace polegają m.in. na przygotowaniu koncepcji zarządzania Szczecińskim Obszarem Metropolitalnym, strategii rozwoju, zintegrowanych planach, wprowadzeniu uregulowań legislacyjnych, lobbingu i innych działaniach eksponujących atrakcyjność inwestycyjną, gospodarczą i kulturową obszaru. Nasza instytucja zrzesza samorządy z Pomorza Zachodniego. Współdziałamy, aby nasz region dynamicznie i harmonijnie się rozwijał. Efekty widoczne są gołym okiem, a wiele inwestycji dopiero się rozpoczyna. W przyszłości diametralnie zmienią one obraz Szczecina i gmin ościennych. Chcemy tworzyć silną metropolię, której wielkim atutem będzie kooperacja! Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego jest dysponentem funduszy w ramach mechanizmu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych SOM.





## Komunikacja miejska

### Szczecin marzy o nowych inwestycjach komunikacyjnych. Czy będą one możliwe do realizacji?

– Tramwaje to szkielet naszego systemu komunikacji – powiedział Piotr Zieliński ze spółki Szczecińskie Inwestycje Miejskie. To właśnie inwestycje tramwajowe mogą być priorytetem komunikacyjnym w nowej perspektywie unijnej 2021–2027. Samorządowcy obawiają się jednak jasnych deklaracji, które inwestycje będą realizowane. Powodem jest niepewna sytuacja gospodarcza oraz trudności z pozyskaniem pieniędzy unijnych.

### Planów i potrzeb jest wiele. Miasto w nowej perspektywie unijnej chce postawić na tramwaje

Samorządowcy planują kolejne inwestycje. Mionona perspektywa unijna i mechanizm Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych pozwolił na dość bogate plany odnośnie prowadzenia zadań infrastrukturalnych. W samym Szczecinie zrealizowano między innymi Węzeł Łętko, Węzeł Podjuchy, Węzeł Głębokie czy szerokie inwestycje w ramach tzw. torowej rewolucji.

– Kolejne lata w zakresie inwestycji stoją pod dużym znakiem zapytania. Wciąż mamy wiele do zrealizowania w zakresie modernizacji infrastruktury drogowej, tramwajowej czy projektów ściśle powiązanych z komunikacją miejską. A to tylko część potrzeb. Niestety, przyszłość z uwagi na prognozowane i znaczne uszczuplenie budżetu i tym samym konieczność szukania oszczędności zmusza nas do zrewidowania wielu planów – mówił Piotr Zieliński.

– To remonty mniejsze i większe ulic, chodników czy ścieżek rowerowych. Wiele mamy do zrealizowania w zakresie placówek oświatowych i infrastruktury sportowej. Myśleć musimy również o taborze komunikacji miejskiej. Pamiętajmy, że jesteśmy u progu spięcia w ramach Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej Szczecina z gminami ościennymi. Bez wątplenia SKM wniesie nową jakość w zakresie przemieszczenia się po Szczecinie oraz całej aglomeracji. Dlatego już teraz musimy planować jak ułożyć siatkę połączeń, tak aby system był jak najbardziej efektywny. Realizacja zadań będzie jednak uzależniona od możliwości budżetowych miasta, jak również od możliwości pozyskania środków

zewnętrznych – czy to środków z UE czy krajowych, które to pozwolą odciążać finanse miasta – dodał Piotr Zieliński.

### Co będzie priorytetem dla samorządów w nowej perspektywie unijnej?

Aktywne rozmowy z samorządami prowadzi już Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

– Jesteśmy w fazie budowania zrębów planów dotyczących finansowania inwestycji w nowej perspektywie unijnej. Czekamy na nowe informacje dotyczące Funduszy Europejskich dla Pomorza Zachodniego, wysokości finansowania i możliwych do realizacji zadań. Samorządy mimo to starają się przyjmować pewne ramy założeń i szykują plany. Zrównoważona mobilność miejska, której elementami są min. infrastruktura, tabor, drogi rowerowe na pewno będzie priorytetem. Jest duże zainteresowanie samorządów realizacją pomysłów w tej dziedzinie, ponieważ dostajemy z gmin wiele sygnałów w tej sprawie – przyznał Roman Walszowski, dyrektor biura Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.





### Planowane inwestycje w nowej perspektywie unijnej 2021–2027

- Torowisko do pętli CH Ster (tramwaj do Mierzyna);
- Przedłużenie trasy tramwajowej w ramach drugiego etapu przebudowy ul. Szafera do pętli na Krzekowie;
- Budowa torowiska od drugiego etapu Szafera do ul. Sosabowskiego-Taczaka;
- Budowa torowiska tramwajowego w ciągu ul. 26 Kwietnia;
- Budowa drugiego etapu Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju;
- Połączenie tramwajowe na Łasztowni – trasa tramwajowa od ulic Nabrzeże Wieleckie-Most Kłodny-Łasztownia do połączenia z ul. Energetyków;
- Torowisko w ciągu ul. Mickiewicza;
- Torowisko w ciągu ulic Nabrzeże Wieleckie-Jana z Kolna-Łady-Firlika-Stalmacha-Dębogórskiej-Światowida do pętli Goław;
- III etap Trasy Północnej;
- Budowa obwodnicy śródmiejskiej etap VII od Węzła Łęčno do ul. 26 Kwietnia;
- Przebudowa układu drogowego na Łasztowni, w rejonie Trasy Zamkowej wraz z budową Mostu Kłodnego. ■







# Reptowo ma swój węzeł przesiadkowy. Inwestycja to powód do dumy w gminie Kobylanka



Dla mieszkańców to inwestycja, która ułatwia im życie. Dla gminy powód do dumy, bo nieuporządkowana i nieestetyczna przestrzeń zyskała nową funkcjonalność. Gotowy jest już węzeł przesiadkowy w Reptowie. Inwestycja ma wielkie znaczenie z punktu widzenia Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Umożliwia pasażerom szybkie, sprawne i bezpieczne przemieszczanie się, a jednocześnie stanowi pozytywny przykład motywowania okolicznych pracowników do pozostawiania aut na parkingu Park & Ride i przesiadania się do innych środków transportu.

Inwestycja dotyczyła budowy punktu przesiadkowego wraz z parkingami Park & Ride i Bike & Ride oraz pętli dla autobusów i busów. Powstał również parking z blisko setką miejsc dla samochodów oraz ponad 40 stanowiskami postojowymi dla rowerów i motorowerów. Powstały także ciągi pieszo-jezdne łączące się z istniejącym układem komunikacyjnym. Inwestycja zrealizowano przez Gminę Kobylanka w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

– Przedmiotem projektu była budowa punktu przesiadkowego oraz parkingu z zapleczem

w Reptowie. Mamy już pozwolenie na użytkowanie i czekamy na uruchomienie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Cały parking to ok. 9 tysięcy metrów kwadratowych. Mamy nowoczesną infrastrukturę przyjazną dla osób niepełnosprawnych, dojeżdża tutaj transport publiczny oraz komunikacja firm komercyjnych. Jestem przekonana, że z każdym miesiącem zainteresowanie tym miejscem będzie rosło – powiedziała Irena Rybarczyk, zastępca wójta gminy Kobylanka.

– Wsparcie w ramach mechanizmu ZIT SOM zdecydowało, że ta inwestycja powstała. Dofinansowanie wyniosło 2,6 miliona złotych, a cała inwestycja to nieco ponad 3,3 miliona złotych. Bez tego wsparcia nie bylibyśmy w stanie wykonać tego zadania, jesteśmy za taką możliwość bardzo wdzięczni. To miejsce, które poprawia komfort życia mieszkańców oraz inwestycja, na którą patrzymy szerzej. Kobylanka to sypialnia Szczecina. Osoby, które tu mieszkają bardzo często uczą się i pracują w Szczecinie czy w Stargardzie. Dobra infrastruktura to podstawa. Korzyści są ogromne – mówiła Irena Rybarczyk.

Przekazanie placu budowy odbyło się w kwietniu 2021 roku. Inwestycja przebiegała



*Irena Rybarczyk, z-ca wójta gminy Kobylanka*

bez zakłóceń. Całość została dopełniona przez przebudowę instalacji technicznej, sanitarnej i wodociągowej, a parking wzbogacony został o poprawiające estetykę elementy małej architektury. Plan realizacji zadania został wykonany terminowo. ■



## Razem lepiej. Razem EFEKTYWNIEJ

### Warsztaty jak prowadzić zintegrowane inwestycje w metropoliach

Nowa perspektywa unijna stawia przed samorządowcami zupełnie nowe wyzwania – jak realizować inwestycje, by były one efektywne, a jednocześnie mieściły się w coraz trudniejszych do oszacowania budżetach? Doświadczenia samorządów z realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych są bardzo pozytywne. Okazuje się, że w porozumieniu

w kierunku otwartości i patrzenia na projekty czy inwestycje szerzej niż tylko z punktu widzenia jednego samorządu. Uczestnicy stworzyli metropolitalne strategie oraz bardzo interesującą „mapę myśli”.

– Podstawowym celem spotkania dla pracowników samorządów, było uświadomienie im, jakie projekty mogą być realizowane z funduszy unijnych. Analizowaliśmy pomysły, kryteria i klasyfikacje, co pozwoliło uczestnikom na

ność, zintegrowany i kompleksowy – tłumaczył Mateusz Zaremba.

### „Musimy myśleć jak mieszkańcy, a nie jak urzędnicy”

Ekspert ds. długoterminowej strategii rozwoju o samorządowcach naszego regionu wypowiedział się w samych superlatywach. Szczeciński Obszar Metropolitalny zorganizował cykl dwóch warsztatów.



metropolitalnym nie tylko lepiej realizuje się poszczególne inwestycje, ale są one bardziej komplementarne i spełniają oczekiwania mieszkańców. – Uczymy się współpracy i myślenia o zadaniach, jako o dobru wspólnym. Konkretna inwestycja nie jest tylko dla mieszkańców Szczecina czy tylko dla mieszkańca gminy Dobra lub Goleniowa, a dla wszystkich mieszkańców SOM. Ta nauka pozwala nam zdecydowanie sprawniej planować kolejne inwestycje – powiedział Roman Walaszkowski.

### Dokąd samorządowców doprowadziła „mapa myśli”? Nowe inwestycje będą budowane w szerszych strategiach

Czy w gminach w naszym regionie myśli się już metropolitalnie? Samorządowcy przyznają, że jest coraz lepiej, ale wiele lekcji pozostało jeszcze do odrobienia. Celem warsztatów, które zorganizowało Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, było pobudzenie myślenia kreatywnego i działań

zrozumienie, jakie projekty mogą być realizowane. Naszym celem była dyskusja o projektach nieograniczających się do jednego samorządu, a o takich, które mogą być realizowane przez kilka gmin czy samorządów – mówił Mateusz Zaremba, ekspert ds. długoterminowej strategii rozwoju.

– Dużo rozmawialiśmy o projektach zeroemisyjnych, przyjaznych środowisku oraz angażujących w ich realizację większość społeczeństwa. Tworzyliśmy wiązki projektowe, które skierowane były na szeroki obszar i do różnych grup docelowych. Zaczęliśmy od kryteriów, a następnie tworzyliśmy idee, które spajały kilka projektów jednocześnie i kilka gmin terytorialnie. Jako przykład podam odrębne projekty, które można połączyć w całość: ścieżka rowerowa, oczyszczenie jeziora i budowa chodnika. Osobno mogłoby nie być szans na dofinansowanie, ale razem to poprawa infrastruktury rekreacyjnej i miejsca wypoczynku dla mieszkańców. Projekt wspierający społecz-

– Zintegrowane Inwestycje Terytorialne to bardzo szeroki, opierający się na wielopłaszczyznowych strategiach projekt. Podczas warsztatów zderzyliśmy myślenie na ten temat samorządowców, którzy znają granice administracyjne gmin, budżety i rozmaite uwarunkowania terytorialne z myśleniem mieszkańców, którzy nie patrzą, czy autobus należy do spółki z jednej gminy czy z drugiej, a chce dojechać do celu na czas i w komfortowych warunkach. Nasze otoczenie to praca, szkoła, park, szpital. Projekty ZIT nie są ograniczone granicami gminy, a tworzone są wokół idei funkcjonowania społeczeństwa, które tych granic gminy nie widzi. Musimy myśleć obywatelsko, a nie urzędniczo – podsumował warsztaty Mateusz Zaremba.

– Mam od 5 lat możliwość współpracy z samorządami w Polsce. Jestem pod wrażeniem samorządowców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Mam głębokie przekonanie, że Szczecin rozumie czym jest strategia ponadlokalna i potrafi ją wdrażać – dodał ekspert. ■



## Prototypowanie w Stepnicy. Wielkie zmiany i rewolucja w myśleniu?

### Zmiany organizacyjne przyniosły efekt w postaci nowych inwestycji

Efekty programu „Bezpieczna droga do szkoły” to prototypowanie, a następnie wydanie decyzji o przebudowie okolic ul. Dworcowej przy szkole podstawowej. Przebieg procesu został ustalony z przedstawicielami gminy Stepnica i Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, a cała formuła projektu została opracowana przez Pawła Jaworskiego, urbanisty znanego z eksperymentalnych rozwiązań w przestrzeniach publicznych, który ma za sobą proces prototypowania w wielu miastach w Polsce, w tym słynną rewolucję na Placu Orła Białego w Szczecinie.

### Donice jako spowalnicze ruchu. Jak Stepnica podsumowuje czas prototypowania?

Po procesie prototypowania przygotowano ewaluację, która została dokładnie opisana w konspekcie przygotowanym przez Pawła Jaworskiego.

– Inwentaryzacją objęto cały obszar projektu. Uznano, że najbliższe otoczenie Zespołu Szkolno-Przedszkolnego przed rozpoczęciem jakichkolwiek prac nad czasową zmianą organizacji ruchu wymaga szczegółowego przestudiowania pod względem techniczno-inżynierskim oraz społecznym. Grupą, od której pozyskano najwięcej informacji, byli uczniowie. W dalszych etapach projektu stali się oni testerami zaproponowanych rozwiązań – czytamy w opracowaniu przygotowanym przez Pawła Jaworskiego.

Większość mieszkańców porusza się w tym rejonie pieszo. Generatorem ruchu jest szkoła

i dwa dyskonty, jeden obecny w mieście od lat i jeden, który otwarty został zaledwie kilka tygodni przed momentem rozpoczęcia prototypowania.

Jakie problemy zdefiniowano? Brak chodnika, wychodzenie dzieci zza bramy szkoły prosto w okolice zaparkowanych samochodów czy przekraczanie jezdni w nieodpowiednich miejscach.

– Zaproponowano rozwiązania inwestycyjne oraz organizacyjne. Ze względu na testowy charakter prac oraz spodziewane trudności, podjęto decyzję o tymczasowej zmianie organizacji ruchu. Polegały one na utrzymaniu kierunków ruchu i przejezdności, wprowadzeniu strefy zamieszkania, wprowadzeniu przeszkód spowalniających ruch czy uporządkowaniu oznakowania – mówił Paweł Jaworski.

### „Realizacja prototypowania dała nam obraz tego, jak społeczeństwo czuje się użytkując ulice”

Samorząd proces prototypowania ocenia jako ciekawe wyzwanie, które przyniosło konkretne rezultaty: zaangażowanie mieszkańców w procesy decyzyjne w ich gminie.

– Prototypowanie zostało przeprowadzone w ramach projektu, który realizowaliśmy wspólnie ze Stowarzyszeniem Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Projekt objął ankiety, konsultacje społeczne i spacerki badawcze. Efektem były ciekawe wnioski dotyczące bezpieczeństwa dzieci i rodziców podczas drogi do szkoły. Bezpieczeństwo na ul. Dworcowej zostało ocenione nisko, więc powstał pomysł na testową organizację ruchu. Przyjęliśmy wer-



Mariola Kwiryng, sekretarz gminy Stepnica

sję organizacyjną, w której oceni się czy poziom bezpieczeństwa będzie podniesiony poprzez zmianę organizacji ruchu i np. ograniczenia prędkości – mówiła Mariola Kwiryng, sekretarz gminy Stepnica.

Burmistrz Andrzej Wyganowski podjął decyzję o inwestycjach, które poprawią bezpieczeństwo w tym miejscu. Należy więc powiedzieć, że to pozytywny i stały efekt prototypowania.

– Zmierzamy do tego, by wybudować chodnik po prawej stronie ulicy, wzdłuż ogrodzenia zespołu szkolno-przedszkolnego. Realizacja prototypowania dała nam obraz tego, jak społeczeństwo czuje się użytkując ulice. To bardzo cenne doświadczenie – powiedziała Mariola Kwiryng.

Donice z procesu prototypowania do dzisiaj są użytkowane jako ozdoby przed szkołą. Przedstawiciele samorządu widzą również wzrost zainteresowania jazdą na rowerze jako sposobem przemieszczania się dzieci do i ze szkoły. Przed placówką stanęły zupełnie nowe stojaki na rowery.







Już wkrótce na stronie internetowej i w mediach społecznościowych  
Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego zobaczycie film podsumowujący  
Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego!

Śledźcie na bieżąco nasze media społecznościowe:



[www.som.szczecin.pl](http://www.som.szczecin.pl)

[www.zit-som.szczecin.pl](http://www.zit-som.szczecin.pl)

