

STRATEGIA ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

- projekt -

Szczecin, kwiecień 2014 roku



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



SPIS TREŚCI

I.	Wstęp.....	11
II.	Uwarunkowania prawne.....	14
III.	Delimitacja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego województwa zachodniopomorskiego, miejsce w przestrzeni krajowej i europejskiej.....	16
IV.	Diagnoza stanu.....	19
4.1.	Uwarunkowania przestrzenne.....	19
4.2.	Uwarunkowania społeczne.....	51
4.3.	Uwarunkowania gospodarcze (w tym potencjał inwestycyjny).....	63
4.4.	Potencjały i bariery rozwojowe.....	75
V.	Wymiar terytorialny wsparcia.....	80
VI.	Wymiar strategiczny ZIT SOM.....	82
6.1.	Misja i cele strategiczne.....	82
6.2.	Priorytety i działania.....	95
VII.	Spójność z innymi dokumentami o charakterze strategicznym.....	171
VIII.	Zasady i kryteria wyboru projektów.....	204
8.1.	Wybór propozycji projektów strategicznych.....	204
8.2.	Wybór projektów strategicznych.....	209
8.3.	Wybór projektów konkursowych.....	209
8.4.	Tryby realizacji projektów.....	210
IX.	Opis prac nad dokumentem oraz przeprowadzonych konsultacji społecznych.....	211
X.	Ocena oddziaływania na środowisko Strategii ZIT SOM.....	213
XI.	Plan finansowy.....	214
XII.	System wdrażania ZIT SOM.....	220
12.1.	Struktura organizacyjna instytucjonalnego systemu wdrażania ZIT SOM.....	221
12.2.	Szczegółowe zasady i tryby wyboru projektów w formule ZIT.....	224
12.3.	Podstawowe procedury zarządzania ZIT SOM.....	227
XIII.	Załączniki.....	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
13.1.	Wstępna lista proponowanych projektów strategicznych wraz z uzasadnieniem	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
13.2.	Lista proponowanych strategicznych projektów komplementarnych	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
13.3.	Zestawienia graficzne – mapy inwestycji priorytetowych	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
13.4.	Raport z przygotowania Strategii ZIT SOM oraz procedury konsultacji społecznych	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.





STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. „Miejski obszar funkcjonalny Szczecina”	15
Rysunek 2. „Szczeciński Obszar Metropolitalny”	15
Rysunek 3. „Wstępnie wyznaczony zasięg transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina”	16
Rysunek 4. „Struktura funkcjonalno – przestrzenna SOM”	20
Rysunek 5. „Linie kolejowe w zarządzie PKP PLK S.A”	33
Rysunek 6. „Planowany przebieg Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej”	34
Rysunek 7. „Liczba osób podróżująca samochodami osobowymi drogami wojewódzkimi i krajowymi pomiędzy powiatami”	35
Rysunek 7. „ Natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich w SOM”	36
Rysunek 8. „ Prognozowane natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich w SOM do 2020 roku.....	37
Rysunek 9. „Prawnie chronione obszary przyrody oraz obszary sieci Natura 2000 na terenie SOM”	40
Rysunek 10. „Plan rozwoju sieci przesyłowej do 2025 r. PSE S.A.	42
Rysunek 11. „Prognoza ludności SOM do 2035 roku”	52
Rysunek 12. „Schemat struktury Strategii ZIT SOM”	80
Rysunek 13. „Relacje podmiotów uczestniczących we wdrażaniu Strategii ZIT na tle struktury organizacyjnej SSOM”	218



SPIS TABEL

Tabela 1. „Sieć osadnicza SOM”	18
Tabela 2. „Dostępność transportu publicznego na terenie gmin SOM”	32
Tabela 3. „Liczba podróżnych korzystających z komunikacji miejskiej w miastach SOM”	33
Tabela 4. „Liczba podróżnych korzystających z przewozów kolejowych w wybranych relacjach w SOM”	33
Tabela 6. „Liczba pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym w portach SOM”	38
Tabela 7. „Odsetek ludności korzystająca z sieci wodociągowej, kanalizacyjnej i gazowej w gminach SOM”	45
Tabela 8. „Gospodarka odpadami w gminach SOM”	47
Tabela 9. „Potencjał demograficzny SOM”	48
Tabela 10. „Wybrane dane i wskaźniki dotyczące edukacji na terenie SOM”	53
Tabela 11. „Placówki szkolne na terenie SOM w roku szkolnym 2012/2013”	54
Tabela 12. „Liczba kierunków kształcenia w szkołach ponadgimnazjalnych w SOM”	56
Tabela 13. „Zasoby mieszkaniowe w gminach SOM”	59
Tabela 14. „Mieszkańcy SOM korzystający ze środowiskowej pomocy społecznej”	59
Tabela 15. „Rynek pracy w SOM”	61
Tabela 16. „Podmioty gospodarki narodowej w SOM wpisane do rejestru REGON”	62
Tabela 17. „Podmioty gospodarki narodowej w SOM wpisane do rejestru REGON według sekcji PKD”	65
Tabela 18. „Potencjalna atrakcyjność inwestycyjna gmin SOM”	67
Tabela 19. „Turystyka na terenie SOM”	71
Tabela 20. „Bariery i potencjały rozwojowe SOM”	75
Tabela 21. „Siatka przyjętych celów strategicznych, priorytetów i działań w ramach Strategii ZIT SOM”	85
Tabela 22. „Matryca logiczna strategii inwestycyjnej Strategii ZIT SOM oraz korespondujących osi priorytetowych/działania ZIT wojewódzkiego w ramach RPO WZ”	92
Tabela 23. „Rozwiązania operacyjne dla Działania 1.1.2 Strategii ZIT SOM”	98
Tabela 24. „Rozwiązania operacyjne dla Działania 1.1.4 Strategii ZIT SOM”	102
Tabela 25. „Rozwiązania operacyjne dla Działania 1.1.5 Strategii ZIT SOM”	104
Tabela 26. „Lista projektów drogowych realizujących cele Działania 1.2.1 Strategii ZIT SOM” ..	106
Tabela 27. „Lista projektów morskich realizujących cele Działania 1.2.1 Strategii ZIT SOM”	107
Tabela 28. „Lista projektów morskich realizujących cele Działania 1.2.2 Strategii ZIT SOM” ...	109
Tabela 29. „Lista projektów śródlądowych realizujących cele Działania 1.2.2 Strategii ZIT SOM”	110
Tabela 30. „Rozwiązania operacyjne dla Działania 1.2.2 Strategii ZIT SOM”	112



Tabela 31. „Lista projektów kolejowych o znaczeniu krajowym realizujących cele Działania 1.2.3 Strategii ZIT SOM”	113
Tabela 32. „Rozwiązania operacyjne dla Działania 1.3.2 Strategii ZIT SOM”	120
Tabela 33. „Rozwiązania operacyjne dla Działania 2.2.2 Strategii ZIT SOM”	132
Tabela 34. „Rozwiązania operacyjne dla Działania 2.3.1 Strategii ZIT SOM”	135
Tabela 35. „Rozwiązania operacyjne dla Działania 2.4.1 Strategii ZIT SOM”	142
Tabela 36. „Rozwiązania operacyjne dla Działania 2.4.3 Strategii ZIT SOM”	147
Tabela 37. „Matryca zgodności Priorytetu 1.1 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej”	169
Tabela 38. „Matryca zgodności Priorytetu 1.1 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej”	170
Tabela 39. „Matryca zgodności Priorytetu 1.1 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej”	171
Tabela 40. „Matryca zgodności Priorytetu 1.2 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej”	172
Tabela 41. „Matryca zgodności Priorytetu 1.2 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej”	173
Tabela 42. „Matryca zgodności Priorytetu 1.2 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej”	174
Tabela 43. „Matryca zgodności Priorytetu 1.3 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej”	175
Tabela 44. „Matryca zgodności Priorytetu 1.3 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej”	177
Tabela 45. „Matryca zgodności Priorytetu 1.3 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej”	177
Tabela 46. „Matryca zgodności Priorytetu 2.1 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej”	179
Tabela 47. „Matryca zgodności Priorytetu 2.1 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej”	179
Tabela 48. „Matryca zgodności Priorytetu 2.1 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej”	180
Tabela 49. „Matryca zgodności Priorytetu 2.2 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej”	181
Tabela 50. „Matryca zgodności Priorytetu 2.2 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej”	182
Tabela 51. „Matryca zgodności Priorytetu 2.2 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej”	182
Tabela 52. „Matryca zgodności Priorytetu 2.3 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej”	183
Tabela 53. „Matryca zgodności Priorytetu 2.3 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej”	184



Tabela 54. „Matryca zgodności Priorytetu 2.3 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej”	184
Tabela 55. „Matryca zgodności Priorytetu 2.4 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej”	186
Tabela 56. „Matryca zgodności Priorytetu 2.4 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej”	186
Tabela 57. „Matryca zgodności Priorytetu 2.4 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej”	187
Tabela 58. „Matryca zgodności Priorytetu 2.5 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej”	188
Tabela 59. „Matryca zgodności Priorytetu 2.5 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej”	189
Tabela 60. „Matryca zgodności Priorytetu 2.5 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej”	190
Tabela 61. „Matryca zgodności Priorytetu 2.6 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej”	191
Tabela 62. „Matryca zgodności Priorytetu 2.6 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej”	192
Tabela 63. „Matryca zgodności Priorytetu 2.6 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej”	192
Tabela 64. „Matryca zgodności Priorytetu 3.1 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej”	193
Tabela 65. „Matryca zgodności Priorytetu 3.1 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej”	194
Tabela 66. „Matryca zgodności Priorytetu 3.1 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej”	195
Tabela 67. „Matryca zgodności Priorytetu 3.2 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej”	196
Tabela 68. „Matryca zgodności Priorytetu 3.2 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej”	197
Tabela 69. „Matryca zgodności Priorytetu 3.2 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej”	198
Tabela 70. „Matryca zgodności Priorytetu 3.3 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej”	199
Tabela 71. „Matryca zgodności Priorytetu 3.3 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej”	200
Tabela 72. „Matryca zgodności Priorytetu 3.3 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej”	200
Tabela 73. „Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 4.5, priorytet 1.1, działanie 1.1.2”	203



Tabela 74. „Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 4.5, priorytet 1.1, działanie 1.1.4”	203
Tabela 75. „Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 4.5, priorytet 1.1, działanie 1.3.2”	203
Tabela 76. „Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 3.1, priorytet 2.2, działanie 2.2.2 typ projektu A”	204
Tabela 77. „Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 3.1, priorytet 2.2, działanie 2.2.2 typ projektu B”	204
Tabela 78. „Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 7.3, priorytet 1.1, działanie 1.1.5”	205
Tabela 79. „Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 7.3, priorytet 1.2, działanie 1.2.2”	205
Tabela 80. „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”	212
Tabela 81. „Procentowe limity wsparcia ze środków UE oraz środków krajowych publicznych i prywatnych w ramach poszczególnych priorytetów inwestycyjnych dla przedsięwzięć realizowanych w formule wojewódzkiego ZIT”	212
Tabela 82. „Tabelaryczny opis realizacji ZIT wojewódzkiego w RPO WZ 2014-2020 – szacunkowa alokacja EUR z EFRR i EFS”	213
Tabela 83. „Tabelaryczny opis realizacji ZIT wojewódzkiego w RPO WZ 2014-2020 – szacunkowa alokacja PLN z EFRR i EFS”	214
Tabela 84. „Plan finansowy ZIT wojewódzkiego w podziale na osie priorytetowe, fundusze, kategorie regionu, cele tematyczne i priorytety inwestycyjne (mln EUR)”	215
Tabela 85. „Plan finansowy ZIT wojewódzkiego w podziale na osie priorytetowe, fundusze, kategorie regionu, cele tematyczne i priorytety inwestycyjne (mln PLN)”	216
Tabela 86. „Proponowana lista projektów podstawowych realizowanych w ramach PI 3.1 Strategii ZIT w formule ZIT w trybie pozakonkursowym”	229
Tabela 87. „Proponowana lista projektów rezerwowych realizowanych w ramach PI 3.1 Strategii ZIT w formule ZIT w trybie pozakonkursowym”	230
Tabela 88. „Proponowana lista projektów podstawowych realizowanych w ramach PI 4.5 Strategii ZIT w formule ZIT w trybie pozakonkursowym”	231
Tabela 89. „Proponowana lista projektów rezerwowych realizowanych w ramach PI 4.5 Strategii ZIT w formule ZIT w trybie pozakonkursowym”	232
Tabela 90. „Proponowana lista projektów podstawowych realizowanych w ramach PI 7.3 Strategii ZIT w formule ZIT w trybie pozakonkursowym”	233
Tabela 91. „Proponowana lista projektów rezerwowych realizowanych w ramach PI 7.3 Strategii ZIT w formule ZIT w trybie pozakonkursowym”	233
Tabela 92. „Wyciąg z „Listy przedsięwzięć wskazanych do objęcia Kontraktem Terytorialnym dla Województwa Zachodniopomorskiego”	236
Tabela 93 „Wyciąg z fiszek projektowych złożonych przez SSOM do MliR w dniu 06.12.2013 roku”	236



WYKAZ SKRÓTÓW

B+R	Działalność badawczo-rozwojowa
B+I	Działalność badawczo-innowacyjna
BPO	<i>Business Process Outsourcing</i> /Outsourcing procesów biznesowych
B+R+I	Działalność badawczo-rozwojowa i innowacyjna
CEF	<i>Connecting Europe Facility</i> / instrument finansowy "Łącząc Europę"
CKP	Centrum Kształcenia Praktycznego
CKU	Centrum Kształcenia Ustawicznego
CT	Cel tematyczny
DI SRT	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
EWT	Europejska Współpraca Terytorialna
FS	Fundusz Spójności
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
IOB	Instytucje Otoczenia Biznesu
ITO	<i>Information Technology Outsourcing</i> /Outsourcing usług informatycznych
IZ RPO WZ	Instytucja Zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020
JST	Jednostki samorządu terytorialnego
KIS	Krajowa Inteligentna Specjalizacja
KPM	Krajowa Polityka Miejska
KPZK	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030
MAiC	Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji
MRR/MiR	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego/Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
MŚP	Mikro, małe i średnie przedsiębiorstwa
ODiDZ	Ośrodek Doksztalania i Doskonalenia Zawodowego
ODW	Odrzańska Droga Wodna
OP	Oś priorytetowa
OZE	Odnawialne źródła energii
PAIiIZ	Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych
P&R / B&R	System typu: park and ride / bike and ride
PI	Priorytet Inwestycyjny
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





POPC	Program Operacyjny Polska Cyfrowa 2014-2020
PORiM	Program Operacyjny Rybactwo i Morze 2014-2020
POWER	Program Operacyjny Wiedza, Edukacja, Rozwój 2014-2020
PROW	Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020
R&D	<i>Research&Development</i> / Centra badawczo-rozwojowe
RLM	Równoważna liczba mieszkańców
RPO WZ	Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020
RZGW	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie
SKM	Szczecińska Kolej Metropolitalna
SOM	Szczeciński Obszar Metropolitalny
SRK 2020	Strategia Rozwoju Kraju 2020
SRWZ	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego 2020
SR SOM	Strategia Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
SSC	<i>Shared Service Centers</i> / Centra usług wspólnych
SSE	Specjalna Strefa Ekonomiczna
SSOM	Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
TEN-T	Transeuropejskie sieci transportowe
TIK	Technologie komunikacyjne i informacyjne
UE	Unia Europejska
UP	Umowa Partnerstwa
WLWK	Wspólna Lista Wskaźników Kluczowych
WZ	Województwo Zachodniopomorskie
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne
ZMPSIŚ S.A.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A
ZTUO	Zakład Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów w Szczecinie



I. Wstęp

Jedność terytorialna stanowi, obok spójności gospodarczej i społecznej, podstawowe założenie programowania i realizacji polityki rozwojowej Unii Europejskiej w perspektywie finansowej 2014-2020. Zwiększeniu wykorzystania potencjałów terytorialnych oraz poprawie efektywności wsparcia mają służyć zintegrowane interwencje 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 powiązaniem 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 oraz wytycznych MliR¹ mają na celu stworzenie 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 już w 2005 r. Samorządowe Stowarzyszenie Współpracy Regionalnej, od 2009 r. działające pod nazwą Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM). SSOM w naturalny sposób przejęło funkcje Związku ZIT, wskazując jednocześnie delimitację obszaru, któremu dedykowany będzie instrument ZIT.

Zgodnie z zapisami wspomnianych wcześniej regulacji, istnieje również wymóg posiadania strategii rozwoju terytorialnego – Strategii ZIT, będącej kluczowym dokumentem

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;
- Programowanie perspektywy finansowej 2014 -2020. Umowa Partnerstwa, dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 8 stycznia 2014 r.;;
- „Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce”, dokument zatwierdzony przez Ministra Rozwoju Regionalnego w lipcu 2013 r.

wyznaczającym ramy dla programowania Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w perspektywie finansowej 2014 – 2020. 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 dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego powstawał równoległe i niezależnie od prac nad dokumentem pn. „Strategia rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego sposobem na skuteczne podnoszenie jakości usług publicznych”, jednak prace prowadzone były w sposób, który pozwolił na zachowanie spójności obu dokumentów w kluczowych kwestiach. Nadrzędnym, a jednocześnie podstawowym zadaniem obu dokumentów strategicznych jest 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 wzmocnienie powiązań SOM z otoczeniem i stałe zwiększanie poziomu i zasięgu oddziaływania na to otoczenie.

Przygotowany dokument, zgodnie z „Zasadami realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce” zawiera zarówno część diagnostyczno-strategiczną, jak i elementy operacyjno-wdrożeniowe m.in. w postaci propozycji 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 potrzebie zrównoważonego rozwoju, uwzględniającego interesy nie tylko miasta rdzeniowego – Szczecina, ale także pozostałych gmin wchodzących w skład ZIT.

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

Układ celów strategicznych oraz priorytetów i planowanych działań zawarty w Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wypracowany został w oparciu o potrzeby zgłaszane przez poszczególne samorządy i partnerów gospodarczych oraz społecznych, a także w trakcie konsultacji społecznych.

Jednak 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 zaś wypracowany i przedstawiony w projekcie wielosektorowej Strategii Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Niniejsze opracowanie, jeszcze na etapie prac nad ostateczną treścią dokumentu, stanowiło podstawę do ujęcia przez Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego w projekcie Regionalnego Programu Operacyjnego kwoty 109,1 M EUR z przeznaczeniem na realizację celów rozwojowych określonych w Strategii ZIT dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, 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 oferty systemów kształcenia i szkolenia dla potrzeb przedsiębiorców na konkretne kwalifikacje i umiejętności zawodowe” w ramach OP VIII „Edukacja”².*

W trakcie dalszych prac nad Strategią ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego prowadzone będą kolejne uzgodnienia z Instytucją Zarządzającą Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 tak, aby możliwym było przyjęcie ostatecznej wersji dokumentu najpóźniej w III kwartale 2014 roku.

² Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 z dnia 08.04.2014 roku, str. 301



II. Uwarunkowania prawne

Podstawę prawną wdrożenia instrumentu ZIT 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 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.

Na poziomie krajowym uszczegółowienie przepisów UE w zakresie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych określa pkt 3.1.2. Umowy Partnerstwa, w wersji przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 8 stycznia 2014 r.

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” pełni Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Stowarzyszenie pn. Samorządowe Stowarzyszenie Współpracy Regionalnej powołano dnia 15 kwietnia 2005 roku na mocy Uchwały nr 1/2005 Zebrania Założycielskiego, a następnie dnia 4 września 2009 roku Stowarzyszenie zmieniło nazwę na Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (Uchwała RM Nr/XXXI/783/09).

Zasady działania SSOM określa Statut przyjęty na mocy uchwały nr 1/2005 z dnia 15 kwietnia 2005 roku, zmieniony uchwałą nr 10/I/2014 Walnego Zebrania Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z siedzibą w Szczecinie z dnia 31 marca 2014 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 Szczeciński, Gmina Stargard Szczeciński, Gmina Nowe Warpno, Gmina Stepnica, Miasto Świnoujście oraz Powiat Policki.

Podstawę prawną dla delimitacji obszaru funkcjonalnego Szczecina, któremu dedykowany jest instrument ZIT stanowi **uchwała nr Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia**

Natomiast, podstawą prawną dla Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego jest **uchwała nr Walnego Zebrania Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z siedzibą w Szczecinie z dnia w sprawie przyjęcia Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego,**





co jest równoznaczne z deklaracją o jej realizacji złożoną przez wszystkie jednostki samorządu terytorialnego należące do SSOM.

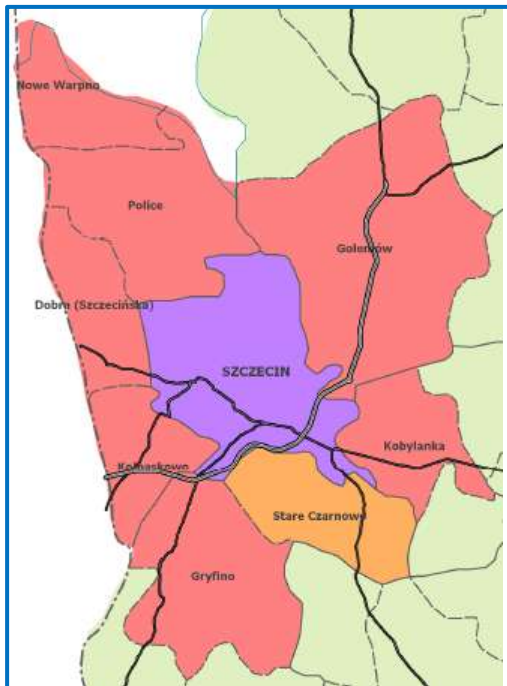


POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



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



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

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.) różni się nieznacznie od obszaru funkcjonalnego uznanego 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) składa się z ośrodka centralnego – miasta wojewódzkiego Szczecina i powiązanego z nim funkcjonalnie najbliższego otoczenia. W oparciu o analizę powiązań funkcjonalnych, a także bezpośrednich powiązań gospodarczych

Zgodnie z zapisami zawartymi w dokumencie opublikowanym w lipcu 2013 r. przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju) pn. „Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce”, za podstawę do wyznaczenia 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 powyżej 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



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

stanowi strukturę przestrzenną określaną mianem transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina (Rys. 3.)⁷. Położenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego determinuje znaczenie tego ośrodka funkcjonalnego w rozwoju Euroregionu Pomerania i współpracy transgranicznej oraz transnarodowej w obszarze Morza Bałtyckiego⁸.

Szczeciński Obszar Metropolitalny leży w całości na obszarze strefy funkcjonalnej nadodrzańskiej i w Środkowoeuropejskim Korytarzu Transportowym (CETC-ROUTE 65)⁹, 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 Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym 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 potencjał przyrodniczy, rolniczo – produkcyjny oraz turystyczny. Podstawą sieci osadniczej, oprócz miasta rdzeniowego Szczecina, jest siedem innych miast (Goleniów, Gryfino, Nowe Warpno, Stepnica¹⁰, Police, Stargard Szczeciński, Świnoujście) oraz trzy wsie gminne (Kobylanka, Kołbaskowo, Stare Czarnowo)¹¹.

⁷Określenie istniejących powiązań funkcjonalnych pozwoliło na wstępną delimitację *transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina* (TRMS), obejmującego łącznie 12 968 km² powierzchni (w tym 7 835 km² po stronie polskiej), cały obszar znajduje się w granicach Euroregionu Pomerania. Zob.: *Koncepcja rozwoju transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina – część polska*, 2011.

⁸Euroregion Pomerania tworzą regiony przygraniczne trzech państw: Republiki Federalnej Niemiec, Królestwa Szwecji, Rzeczypospolitej Polskiej. W skład strony niemieckiej wchodzi 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 Euroregion Pomerania. Stronę szwedzką tworzą 33 gminy regionu Skania, tworzące Związek Gmin Skanii. Stronę polską tworzy Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Pomerania (większość gmin zachodniopomorskich). Euroregion rozciąga się na powierzchni ok. 41 tys. km² i jest zamieszkiwany przez ponad 3,4 mln mieszkańców.

⁹Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65 to korytarz łączący Bałtyk z Adriatykiem, a jego trasa przebiega ze Skanii (Południowa Szwecja), poprzez Morze Bałtyckie (projekt autostrady morskiej Świnoujście – Ystad), Europę Środkową, aż na Południe Europy – do Morza Adriatyckiego. Korytarz składa się z multimodalnych szlaków transportowych: kolejowych, drogowych i wodnych śródlądowych, mających zapewnić szybki i bezkolizyjny przewóz osób i towarów. Na obszarze Polski w sieci powiązań transportowych tworzących CETC znajdują się: droga S3 (międzynarodowa droga E65), linie kolejowe E59 i C-E59 oraz rzeka Odra na całej długości, z możliwością przedłużenia Kanałem Odra-Dunaj. Począwszy od 12.12.2013 r. funkcjonuje Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej, działające na rzecz włączenia korytarza do sieci TEN-T. Tym samym w Unii Europejskiej pojawiło się pierwsze Ugrupowanie w obszarze transportu. Uwzględnienie elementów korytarza w sieci bazowej TEN-T stwarza szansę na pozyskanie finansowania inwestycji infrastrukturalnych z instrumentu „Łącząc Europę” (ang. Connecting Europe Facility CEF; jest to nowy mechanizm finansowy przeznaczony do finansowania w perspektywie unijnej 2014-2020 ponadnarodowych projektów infrastrukturalnych).

¹⁰Z dniem 1.01.2014 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 gminą miejską – wiejską. Dane prezentowane w tabeli 1. dotyczą stanu na 31.12.2012 i dla zapewnienia porównywalności nie ingerowano w tabelę. Aktualne informacje, uwzględniające powyższe zmiany zamieszczono bezpośrednio w tekście.

¹¹Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2010.



IV. 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 2012 r. oraz w nielicznych wskazanych przypadkach, dane na koniec 2011 r.. 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.

4.1. Uwarunkowania przestrzenne

4.1.1. Sieć osadnicza, struktura funkcjonalno – przestrzenna SOM

Podstawowe dane dotyczące sieci osadniczej prezentuje tabela:

	Powierzchnia [ha]	Liczba ludności	Ludność na km ²	Miejscowości podstawowe ogółem	Sołectwa	Miasta
1	2	3	4	5	6	7
ZACHODNIOPOMORSKIE	2 289 248	1 721 405	75	3017	1705	64
SOM, w tym	279 451	686 900	246	261	173	7
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	4808	69 724	1450	0	0	1
Kobylanka (gmina wiejska)	12 168	4 761	39	15	10	-
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	31 888	12 380	39	40	30	-
Gmina Miasto Szczecin	30 055	408 913	1361	0	0	1
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	44 285	35 381	80	53	32	1
Stepnica (gmina wiejska) ⁸	29 313	4 858	17	17	16	- ⁹
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	25 390	32 177	127	41	28	1
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	15 288	3 864	25	21	12	-
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	11 028	18 357	166	17	12	-
Kołbaskowo (gmina wiejska)	10 546	11 251	107	22	18	-
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	19 788	1 692	9	7	2	1
Police (gmina miejsko-wiejska)	25 171	42 033	167	28	12	1
Gmina Miasto Świnoujście	19 723	41 509	210	0	1	1

Tab.1. Sieć osadnicza SOM.

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS BDL. Dane według stanu na 31.12.2012 r.



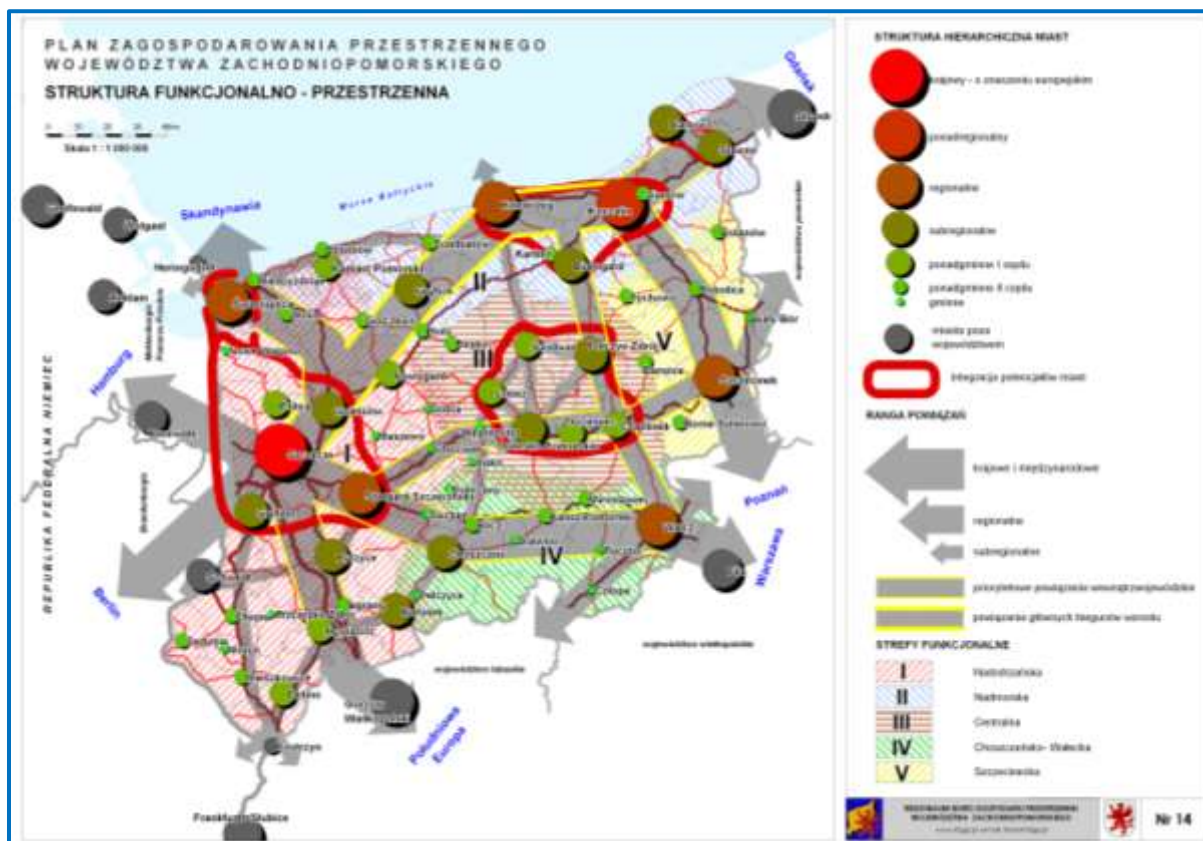
Sieć osadnicza Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowi policentryczny układ z centralnym ośrodkiem, miastem wojewódzkim – Szczecinem, pięcioma miastami średniej wielkości (Świnoujście, Stargard Szczeciński, Police, Goleniów, Gryfino) oraz dwoma małymi miastami (Nowe Warpno, Stepnica⁸). Uzupełnieniem układu są ośrodki wiejskie. Ogółem sieć osadniczą tworzy 261 miejscowości. Pod względem zasięgu oddziaływania jednostki osadnicze SOM można podzielić na¹²:

- 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 Szczeciński,
 - miasta o znaczeniu subregionalnym, ponadgminnym – Goleniów, Gryfino, Police;
- a ponadto
- ośrodki o znaczeniu lokalnym, gminnym – Stepnica, Nowe Warpno, Dobra (Szczecińska), Kołbaskowo, Kobyłka, Stare Czarnowo;
 - ośrodki wspomagające ośrodki gminne w zakresie usług podstawowych, krystalizujące sieć osadniczą (Przeclaw, Mierzyn, Dołuje, Bezrzecze, Tanowo, Kliniska, Mosty, Gardno).

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

¹²Podział jednostek osadniczych na podstawie Planu Zagospodarowania Województwa Zachodniopomorskiego, Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2010, str. 158.





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 Międzyodrziem), Północ, Zachód i Prawobrzeże¹³. Dynamiczny rozwój Szczecina po wschodniej stronie Odry oraz utrzymujące się ograniczenia komunikacyjne na Międzyodrziu 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 kontrurbanizacji¹⁴, powodującej wyludnianie obszaru śródmieścia i wzrost zaludnienia dzielnic peryferyjnych oraz obszarów w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Jest to jeden z czynników przekształcających układ

¹³ Źródło: Studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego Szczecina, Szczecin 2012, str. 51.

¹⁴ Proces reorganizacji terenów miejskich, polegający na zmniejszeniu się zagęszczenia przebywającej tam ludności oraz zmianie charakteru poszczególnych fragmentów miasta na tereny typowo mieszkalne lub jednocie 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.

funkcjonalno – przestrzenny całego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i odbywa się równoległe 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 Szczeciński, a także pasmo zabudowy wzdłuż drogi nr 31 pomiędzy Szczecinem i Gryfinem. Proces osiedlania się (przenoszenia 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 Szczeciński, 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 Szczeciński. 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 zaniechania lub ograniczenia 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 Szczecińskim, Policach, Gardnie (gmina Gryfino).

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, zaburzeniu ciągłości korytarzy ekologicznych. *„Efekty bezplanowej suburbanizacji degradujące krajobraz są w szczególności 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 „miastopodobny”, jednak pozbawiony funkcji miejskich.”¹⁵

Najskuteczniejszym instrumentem przeciwdziałania skutkom niekontrolowanej suburbanizacji (a nie tylko zmniejszania uciążliwości tych skutków) jest skuteczna i długofalowa polityka przestrzenna, w tym wypadku ważne jest zarówno uchwalanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w gminach podmiejskich (także na obszarach dotychczas nieobjętych procesami suburbanizacyjnymi), jak też koordynacja działań w zakresie polityki przestrzennej w ramach całego SOM¹⁶.

4.1.2. Obszary zdegradowane

Stale 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 60. XX w. Problem ten odnosi się do wszystkich miast Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, w największym zaś stopniu do Szczecina, poza tym Stargardu Szczecińskiego 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 Szczecińskim i Goleniowie.

Problem degradacji dotyczy także terenów powojсковych. 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 Szczeciński, gdzie obszar powojсковy 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,

¹⁵ Plan Zagospodarowania Województwa Zachodniopomorskiego, Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2010, str. 157.

¹⁶ Diagnoza wpływu usług publicznych na tworzenie warunków do trwałego i zrównoważonego rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, Raport z badań diagnostycznych Szczecin luty 2014, str. 18.



w części miast są to obszary niezagospodarowane lub wyłączone z eksploatacji (w dużym stopniu obszary przemysłowe). 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 przemysłowych, powojkowych itp.) oraz szansę na poprawę 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. Obecnie cztery miasta SOM wdrażają zintegrowane projekty rewitalizacyjne w oparciu o zatwierdzone przez Instytucję Zarządzającą RPO WZ programy tj.: Szczecin, Świnoujście, Stargard Szczeciński i Police.

4.1.3. Infrastruktura i układ transportowy¹⁷

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 dogodnie połączenie SOM z międzynarodową siecią transportową Niemiec poprzez przejście graniczne w Kołbaskowie) 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 Szczecińskim i dalej z centrum kraju oraz w kierunku zachodnim z siecią transportową Niemiec poprzez przejście graniczne w Lubieszynie), droga krajowa nr 13

¹⁷Szczegółowa 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.





(łączy SOM z sąsiednim obszarem Niemiec poprzez przejście graniczne w Rosówku), 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-E59/E59 (Świnoujście – Szczecin), linia 273 w ciągu międzynarodowej linii C-E59 (Szczecin – Kostrzyn n. Odrą – Wrocław), linia 351 w ciągu międzynarodowej linii E59 (Szczecin – Stargard Szczeciński – Poznań) oraz linia 202 (Stargard Szczeciński – 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 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 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej*, nastąpiła korekta przebiegu korytarza Bałtyk – Adriatyk (BAC) o tzw. Korytarz Szczeciński. W wyniku decyzji Komisji Europejskiej włączono oś Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrawa do Korytarza BAC w ramach bazowej¹⁸ sieci TEN-T. Zgodnie ze wskazanym *Rozrządzeniem* 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-E59 (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”¹⁹, 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.

¹⁸ 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.

¹⁹ Zgodnie z *Rozporządzeniem PE i Radu 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.



Układ drogowy SOM odpowiada strukturze osadniczej i koncentruje się w centrum Szczecina. Sieć drogową o nawierzchni utwardzonej na terenie SOM na koniec 2012 r. miała długość 2 336 km, natomiast wskaźnik gęstości dróg wynosił 89,9 km/100 km², najwyższy wskaźnik gęstości dróg ma Szczecin (262,2 km/100 km²), a najniższy gmina Nowe Warpno (32,8 km/100 km²)²⁰. 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 2012 r. wynosiła 313,3 km, natomiast wskaźnik gęstości sieci linii kolejowych – 11,2 km/100 km². 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 Szczeciński, Goleniów, Police i Gryfino posiadają na swoim terenie linie kolejowe. Są to linie dwutorowe i zelektryfikowane. Stan techniczny linii jest zróżnicowany, większość linii 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 Szczecińskim, 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 E59 (linia nr 401 i 351) i CE59 (linia nr 273) przewidywane są do modernizacji w ramach krajowego planu modernizacji linii kolejowych²¹. 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

²⁰ Źródło danych: GUS BDL. Dane według stanu na 31.12.2012 r.

²¹ Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Infrastruktury i Transportu, marzec 2014.



Podjuchy – Szczecin Główny, które obecnie utrudniają rozwój żeglugi na Odrze Zachodniej i Regalicy²².

Nierównomierna gęstość sieci transportowej powoduje, 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. Utrudniony dostęp do krajowej sieci drogowej i kolejowej mają przede wszystkim gminy: Nowe Warpno, Police i Stepnica. Jedyną gminą w SOM nie mającą stałego dostępu do krajowej sieci drogowej jest położone na wyspach Uznam, Wolin i Karsibór Świnoujście²³, gdzie komunikacja pomiędzy wyspami odbywa się tylko przezprawami 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 Szczecińskiego, modernizację drogi krajowej nr 31, a także budowę infrastruktury portu lotniczego w Goleniowie czy rozpoczęcie budowy obwodnicy śródmiejskiej Szczecina.

Mimo to, wobec skali kilkudziesięcioletnich zaniedbań, wciąż pozostaje wiele nierozwiązanych problemów w powiązaniach zewnętrznych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, jak np. kwestia sprawnego połączenia kolejowego z Berlinem²⁴; skomunikowanie SOM z innymi obszarami wzrostu w oparciu o drogę ekspresową S10 i S6 oraz budowa w ciągu drogi S6 zachodniego drogowego obejścia 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

²² Ekspertyza stanu istniejącego usług komunikacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, Doradztwo Ekonomiczne – Dariusz Zarzecki, październik 2013 r., str. 9.

²³ Dzielnice położone na wyspach Wolin i Karsibór posiadają stały dostęp do drogi krajowej, a jedynie „uznamska” część miasta nie posiada owego połączenia.

²⁴ 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.



i kolejowa dostępność czasowa do pozostałych ośrodków MEGA²⁵ w kraju wynosi odpowiednio 375 minut i 380 minut), na co wpływ ma zarówno odległość geograficzna, jak i niska jakość połączeń drogowych oraz kolejowych.²⁶

Głównym śródlądowym szlakiem żeglugowym Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i województwa, a jednocześnie najważniejszym w Polsce z transportowego punktu widzenia jest Odrzańska Droga Wodna (ODW), 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-Sprewa i Odra-Hawela z aglomeracją berlińską oraz zachodnią częścią kontynentu europejskiego.

Najpoważniejszym deficytem Odrzańskiej Drogi Wodnej 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 – Sprewa, 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 klasy²⁷, 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.²⁸

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

²⁵ Definicja za ESPON – Metropolitalne Europejskie Ośrodki Wzrostu.

²⁶ Strategia rozwoju Polski Zachodniej, wersja do konsultacji społecznych, Warszawa, luty 2014, str. 21.

²⁷ Były to inwestycje realizowane poniżej dolnego biegu ODW w województwach: śląskim, opolskim, dolnośląskim i lubuskim.

²⁸ Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Infrastruktury i Transportu, marzec 2013, str. 13.



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 województwa, w tym Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, 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 2012 r. obsłużyły one 92% ogólnokrajowych morskich przewozów pasażerskich²⁹ i charakteryzowały się wysokimi udziałami w obrotach ładunkowych w Polsce (ogółem 32,1%, w tym: Szczecin – 12,9%, Świnoujście 19,2%³⁰). Świnoujście jest też 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.³¹ Pozostałe porty to: port Police (z udziałem 2,9% w obrotach ładunkowych w Polsce zajmujący piąte miejsce w kraju pod względem wielkości przeładunków³²) 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.

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 10,5m. 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.³³

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

²⁹<http://www.rynekinfrastruktury.pl/artykul/66/1/polskie-porty-w-2012-r-wiecej-towarow-mniej-pasazerow.html>

³⁰ Gospodarka morską w Polsce w 2012 r. Raport sygnałny GUS.

³¹ Strategia rozwoju Polski Zachodniej, wersja do konsultacji społecznych, Warszawa, luty 2014, str. 17.

³² Wielkość przeładunków w porcie Police w 2012 r. wynosiła 1 718,3 tys. ton. Przeładunki całkowite w portach osiągnęły poziom 58 825,2 tys. ton. Największe obroty, na poziomie 24 379,4 tys. ton, zanotował port w Gdańsku, następnie port w Gdyni – 13 186,9 tys. ton, w Świnoujściu – 11 279,9 tys. ton i Szczecinie – 7 590,1 tys. ton. Źródło: Gospodarka morską w Polsce w 2012 r. Raport sygnałny GUS.

³³ Ekspertyza stanu istniejącego usług komunikacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, opr. J.Jastrzębski, październik 2013, str. 11.



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 obecnie 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 drogową do portu w Świnoujściu jest niewystarczająca, dlatego niezbędna jest rozbudowa i modernizacja układu drogowego od strony lądu.³⁴

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 r. 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.³⁵ 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 (obecnie nieeksploatowanej), 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 obwodnicy zachodniej 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 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 niezadowolająca. 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 szansę obsługiwać przeładunki Goleniowskiego Parku Przemysłowego³⁶.

³⁴ Tamże.

³⁵ Tamże.

³⁶ Docelowo planuje się dokonywać w porcie w Stepnicy przeładunków w ilości 300 tys. t. rocznie. Do portu wybudowano nową drogę, która stanowi również obwodnicę Stepnicy i łączy się z drogą wojewódzką nr 112.



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.

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 Szczecińskiego i 60 km od Świnoujścia. Jest on zatem 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.³⁷

Na terenie SOM działa również czynne lotnisko w Szczecinie Dąbju, które w perspektywie, dzięki rozbudowie może pełnić funkcję małego lotniska miejskiego, obsługującego loty biznesowe i turystyczne małymi samolotami.³⁸ 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 jachtu. 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 będą odbywać się tam jedynie latem)³⁹.

4.1.4. Transport publiczny⁴⁰

System zbiorowego transportu publicznego Szczecina i otaczającego go obszaru tworzą:

- komunikacja kolejowa, w tym przewozy regionalne,

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.

³⁷ Ekspertyza stanu istniejącego usług komunikacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, opr. J. Jastrzębski, październik 2013, str. 9.

³⁸ 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.

³⁹ Zob. <http://www.flughafen-heringsdorf.de/pl>

⁴⁰ 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 oraz w Ekspertyzie stanu istniejącego usług komunikacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, opr. J. Jastrzębski, październik 2013.



- komunikacja autobusowa miejska (realizowana na terenie Szczecina i Polic⁴¹, Stargardu Szczecińskiego⁴² oraz Świnoujścia) oraz komunikacja autobusowa zamiejska,
- komunikacja tramwajowa, wyłącznie w granicach administracyjnych Szczecina.⁴³

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 one 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 podróży 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 (w zależności od gminy) od 35 minut do 90 minut. Mimo, że istnieje współpraca pomiędzy kilkoma gminami w zakresie transportu publicznego (Szczecin – Police, Szczecin – Dobra (Szczecińska), Szczecin – Kołbaskowo, m. Stargard Szczeciński – Kobylanka, m. Stargard Szczeciński – Stargard Szczeciński (gmina wiejska)), 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

⁴¹ 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.

⁴² Komunikacja miejska prowadzona jest przez Miejski Zakład Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim i obejmuje poza miastem Stargard Szczeciński miejscowości położone na obszarze gmin wiejskich: Stargard Szczeciński i Kobylanka (SOM) oraz Stara Dąbrowa (poza SOM).

⁴³ Zgodnie z treścią Strategii Rozwoju Szczecina 2025 ten typ komunikacji, uznany za najbardziej ekologiczny i efektywny rodzaj transportu w dużych miastach stanowić ma główną oś rozwoju publicznej sieci komunikacji w Szczecinie i aglomeracji szczecińskiej.



Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	8	13	80
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	8	6	80
Stepnica (gmina wiejska) ⁹	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 Metropolitalnym⁴⁴ 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, gdzie 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)				
	2	3	4	5	6
1	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.

⁴⁴ Ekspertyza stanu istniejącego usług komunikacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, opr. J. Jastrzębski, październik 2013, str. 38.

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 Szczecińskiego), 273 (w kierunku Gryfina) i 401 (w kierunku Goleniowa i Świnoujścia). 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 409.⁴⁵ Schematyczną mapę sieci kolejowej (zarządzanej przez PKP PLK S.A.) na terenie SOM przedstawiono na rysunku 5.



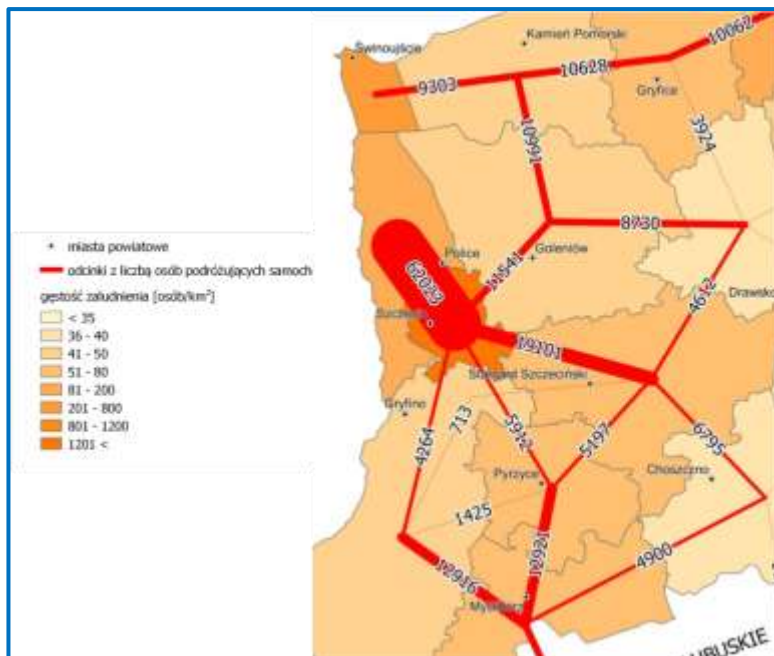
Rys. 6. Planowany przebieg Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

Źródło: Koncepcja Rozwoju Transportu Publicznego w SOM.

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 442 samochodów osobowych na 1 000

⁴⁵<http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/koncepcja-szczecinskiej-kolei-metropolitalnej-253.html>

mieszkańców⁴⁶. Z przeprowadzonych badań natężenia ruchu samochodowego⁴⁷ wynika, że najwięcej osób korzysta z samochodu osobowego w dojazdach do Szczecina z obszaru sąsiadujących powiatów: polickiego i stargardzkiego.



Rys. 7. 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.

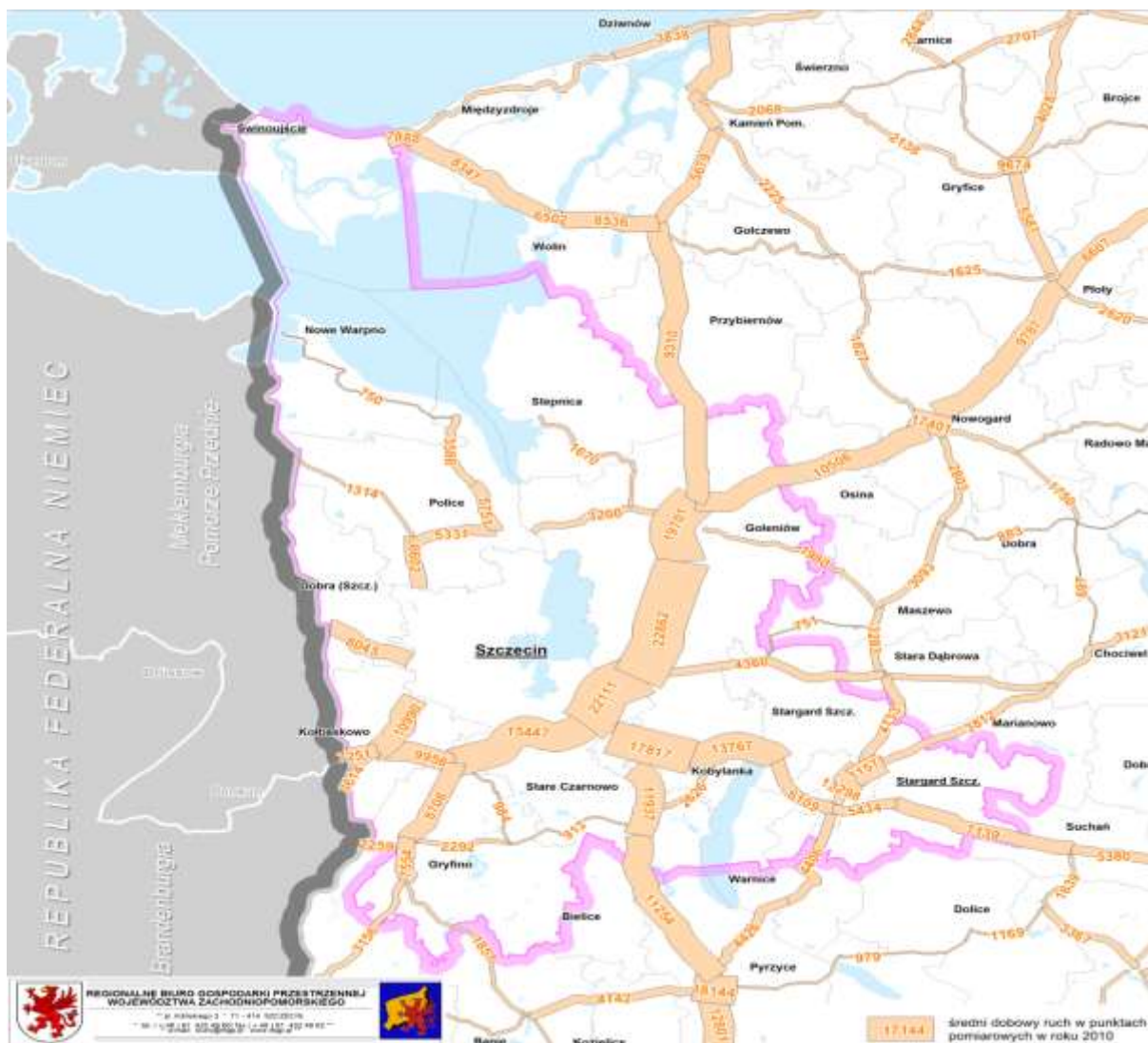
Wsparcie rozbudowy i modernizacji regionalnej infrastruktury transportowej ma decydujące znaczenie dla rozwoju SOM i poprawy jego konkurencyjności.

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.

⁴⁶ Źródło: BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2012.

⁴⁷ Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego, Etap III Projekt planu transportowego do konsultacji, TRAKO, REFUNDA, luty 2014.



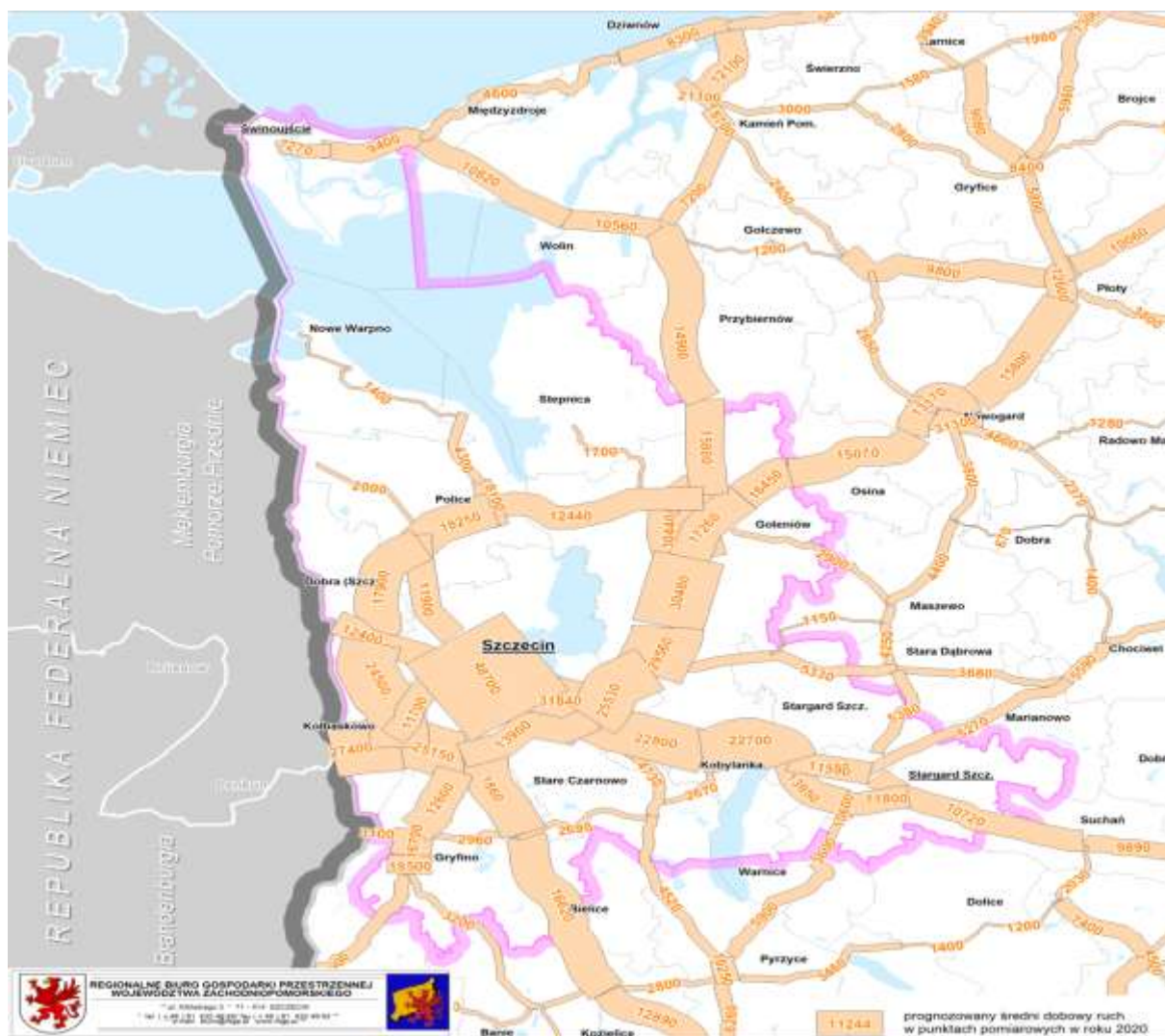
Rys. 8. Natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich w SOM, dane za rok 2010.

Źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego.

Jak wskazuje prognoza liczby podróży odbywanych transportem indywidualnym oraz zbiorowym zrealizowana na potrzeby opracowywanego *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego* następuje dynamiczny wzrost liczby osób przewożonych komunikacją samochodową przy spadku podróży wykonywanych komunikacją autobusową. Jednocześnie ocenia się, że po modernizacji linii kolejowych na trasach, na których zostaną poprawione parametry ruchu nastąpi lekki wzrost liczby osób korzystających z komunikacji kolejowej.⁴⁸

⁴⁸Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego, Etap III Projekt planu transportowego do konsultacji, luty 2014, str. 92.





Rys. 9. Prognozowane natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich w SOM do 2020 roku.

Źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego.

W miastach: Szczecinie, Stargardzie Szczecińskim, ale też w Świnoujściu występują problemy z parkowaniem samochodów zwłaszcza w centrum. W Szczecinie przy wskaźniku motoryzacji wynoszącym 439 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców⁴⁹ liczba miejsc parkingowych wynosiła: około 3 300 miejsc postojowych w parkingach podziemnych i naziemnych oraz 7 980 płatnych miejsc postojowych, w Świnoujściu liczba miejsc parkingowych podziemnych i naziemnych wynosiła 4 896, a płatnych miejsc postojowych w strefach – 594; w Stargardzie Szczecińskim były 453 miejsca w strefie płatnego parkowania⁵⁰.

⁴⁹ Źródło: BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2012.

⁵⁰ Od połowy 2012 roku likwidacji uległa SPP w Stargardzie Szczecińskim, podlegająca Prezydentowi Gminy Miasto Stargard Szczeciński. SPP nadal funkcjonuje w części ulic (dróg powiatowych), pozostających w zarządzie powiatu stargardzkiego. Źródło danych na temat liczby miejsc parkingowych: SPP.



Analiza zapotrzebowania i pokrycia miejsc parkingowych dla mieszkańców centrum miasta, użytkowników i klientów lokali handlowych oraz usługowych potwierdza potrzebę budowy nowych obiektów, z drugiej strony lokalizacja takich obiektów 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 na obrzeżach miasta, szczególnie przy pętlach tramwajowych i autobusowych, na których podróżni wjeżdżający samochodami do miasta, 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 2012 r. długość ścieżek rowerowych na terenie SOM wynosiła 171,6 km⁵¹. 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 aktualnie trwają prace nad opracowaniem Programu Funkcjonalno - Użytkowego zintegrowanego systemu ścieżek rowerowych na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, będącego koncepcją 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 niemieckiej⁵².

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 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:

⁵¹ Źródło: BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2012.

⁵² Źródło: http://www.som.szczecin.pl/som/chapter_104028.asp?soid=3D14DAD4F9254A8A9079DAC10C626062



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 popartą analizami propozycją zawartą w projekcie *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego*⁵³, rozmieszczenie głównych zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie SOM obejmuje lokalizacje o znaczeniu ponadregionalnym: Szczecin Główny, Szczecin Dąbie oraz Stargard Szczeciński oraz o znaczeniu wojewódzkim: Goleniów, Gryfino i Świnoujście. W obrębie zintegrowanych węzłów przesiadkowych powinny być tworzone parkingi dla samochodów osobowych („Park and Ride”) oraz miejsca postojowe dla użytkowników rowerów („Bike and Ride”). Równolegle należy dążyć do zwiększania zakresu integracji środków publicznego transportu zbiorowego, tworząc również lokalne węzły przesiadkowe integrujące np. tylko komunikację miejską lub regionalną.⁵⁴ 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 2012 roku 922 369 pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym, z roku na rok odnotowuje się jednak spadek liczby pasażerów (wyjątek stanowi Terminal Promowy w Świnoujściu). Port w Świnoujściu skupia ponad 50% międzynarodowego ruchu pasażerskiego w Polsce będąc, poza sezonem letnim, głównym międzynarodowym pasażerskim portem morskim w kraju, a dla jego dalszego rozwoju niezbędna jest poprawa infrastruktury transportowej terminalu promowego.

Jedynym regularnym połączeniem pasażerskim w zakresie transportu wodnego na terenie SOM są rejsy ze Szczecina do Świnoujścia, realizowane wodolotami.⁵⁵ 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 2013 rzeczne wycieczkowce wypracowały 90 zawinięć, co przełożyło się na wizytę w Szczecinie ponad 6 tysięcy pasażerów. Z kolei trzy pełnomorskie wycieczkowce, które przyplłynęły do Szczecina w 2013, wiązały się z wizytą w Szczecinie 1000 pasażerów. Łącznie w ubiegłym roku

⁵³ Tamże, str. 182-183.

⁵⁴ Tamże.

⁵⁵ W sezonie letnim 2013 r. realizowane były codziennie dwa kursy ze Szczecina do Świnoujścia i z powrotem oraz dwa kursy z Trzebieży do Świnoujścia i z powrotem. Źródło: Ekspertyza stanu istniejącego usług komunikacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, opr. J. Jastrzębski, październik 2013, str. 35.



Szczecin odwiedziło ponad 7 tysięcy pasażerów statków wycieczkowych. Na rok 2014 zaplanowane są trzy wizyty pełnomorskich wycieczkowców.⁵⁶ Coraz pilniejszą potrzebą staje się utworzenie w Szczecinie terminalu lub stanowiska do obsługi dużych statków pasażerskich.

Wyszczególnienie	2009	2010	2011	2012
1	2	3	4	5
Port Szczecin – obsługa podróżnych w ruchu krajowym i międzynarodowym	34 632	32 623	27 958	20 590
Port Police – obsługa podróżnych w ruchu krajowym i międzynarodowym	9 778	3 292	1 407	938
Port Świnoujście łącznie z Terminalem Promowym – obsługa podróżnych w ruchu krajowym i międzynarodowym, w tym:	848 312	895 741	900 847	900 841
Terminal Promowy w Świnoujściu - liczba pasażerów	731 489	782 026	787 582	798 891

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.

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 więc 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. Trzeba 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.

Jak wynika z powyższych danych zakres usług świadczonych w transporcie publicznym w Szczecinie jest prawie pełny. W całości nie jest wykorzystywany tylko transport wodny (pomimo położenia miasta nad Odrą i Jeziorem Dąbie transport wodny w przewozach pasażerskich w 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 w SOM. 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 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 i produkcyjno-usługowych. W związku

⁵⁶ <http://www.port.szczecin.pl/pl/oferta/wycieczkowce/wizyty-wycieczkowcow/>

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 demograficznej⁵⁷ (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 Szczeciński – Szczecin.

4.1.5. 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 rolne⁵⁸; obszary najbardziej intensywnej działalności rolniczej (o największym udziale użytków rolnych) to gminy: Stargard Szczeciński (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 Szczeciński (1,2%) i gmina Kołbaskowo (6,3%).

Prawnie chronione obszary przyrody (parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, stanowiska dokumentacyjne i zespoły przyrodniczo - krajobrazowe) obejmują 7,4% powierzchni (20 692,8 ha) SOM⁵⁹, 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.⁶⁰

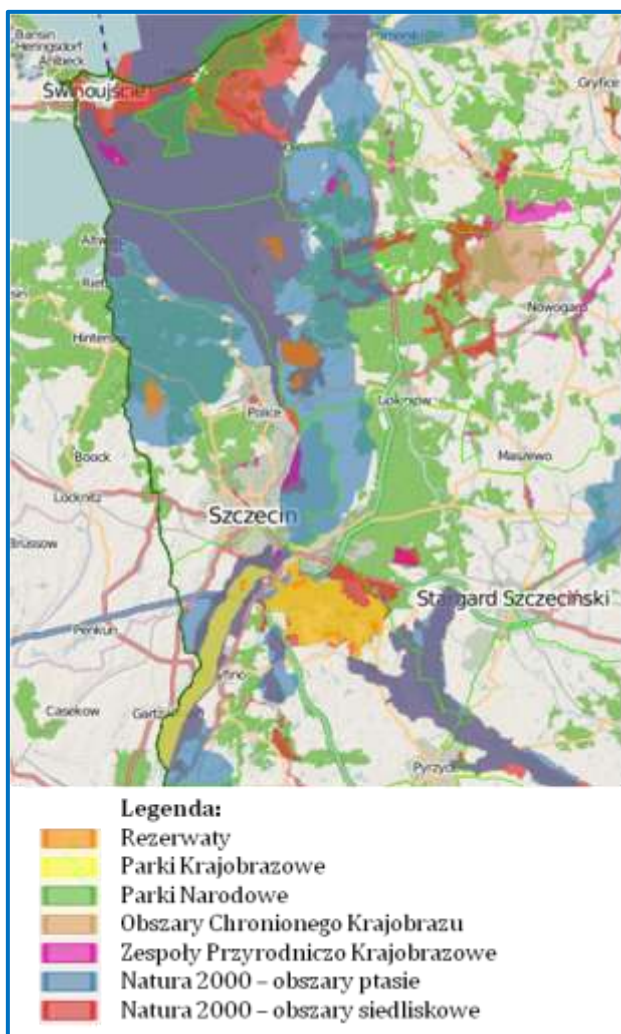
⁵⁷ Prognoza demograficzna powiatów oraz miast na prawach powiatu do 2035 roku, GUS.

⁵⁸ Dane na podstawie Powszechnego Spisu Rolnego 2010.

⁵⁹ Źródło: BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2012.

⁶⁰ 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





Rys. 10. 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%.⁶¹ 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.

4.1.6 Energetyka, gospodarka wodno – ściekowa, gospodarka odpadami

Podstawowym 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

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.

⁶¹ Tamże, str. 19.

ciepła (zasila w ciepło miasto Gryfino). W skład Oddziału Zespołu Elektrowni Dolna Odra wchodzi 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)⁶².

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).⁶³ 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 szczecińskiej⁶⁴, realizowane są inwestycje związane z rozbudową istniejących konwencjonalnych jednostek wytwórczych, 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 inwestycją 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 ciepłej dla Szczecina. EcoGenerator będzie produkował ok. 70 tys. MWh ekologicznej energii elektrycznej (szacuje się,

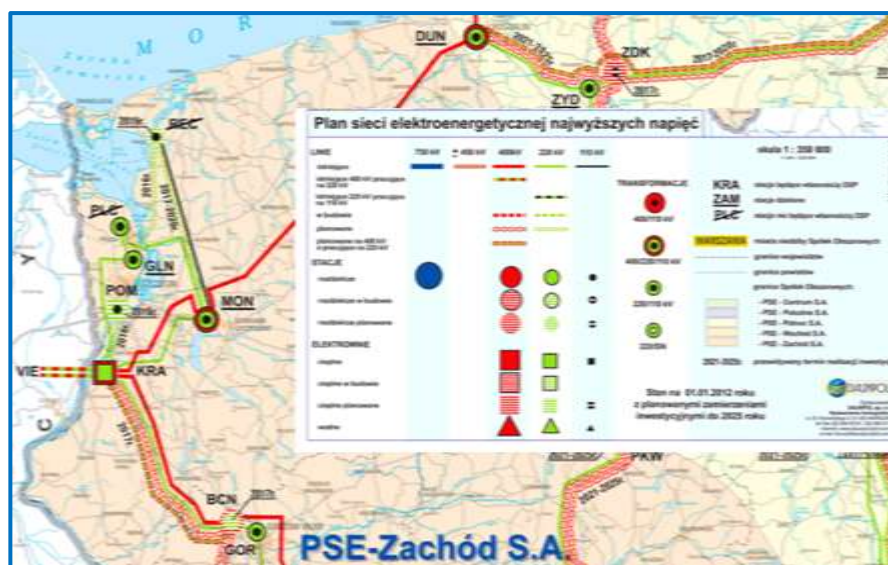
⁶² Źródło: Program rozwoju sektora energetycznego w województwie zachodniopomorskim do 2015 r. z częścią prognostyczną do 2030 r., CASE – Doradcy Sp. z o.o., 2010, str. 21.

⁶³ Tamże str. 16.

⁶⁴ Tamże str. 125-129.



że przy maksymalnej mocy energii elektrycznej wytwarzanej przez spalarnię będzie ona mogła pokryć ok. 5% zapotrzebowania Szczecina)⁶⁵.



Rys. 11. 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, Pomorzany, Glinki, Reclaw i Morzyczyn⁶⁶. 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 Szczeciński Obszar Metropolitalny jest największym rzeczowo i finansowo terenem inwestycyjnym w polskim

⁶⁵ Zakład Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (EcoGenerator) powstanie przed końcem 2015 roku na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie. Będzie to jedna z najnowocześniejszych spalarni 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>

⁶⁶ 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 – Reclaw, rozbudowa stacji Reclaw o rozdzielnię 220 kV, uruchomienie na napięciu 220 kV linii relacji Morzyczyn – Reclaw, instalacja przesuwników fazowych na linii 400 kV Krajnik - Vierraden. Źródło: energetyka.wnp.pl/pse-znaczo-rozbuduja-sieci-w-woj-zachodniopomorskim,216392_1_0_0.html, stan na 21.012014

sektorze gazowym (realizowane są inwestycje o kluczowym znaczeniu dla polskiego bezpieczeństwa energetycznego – terminal LNG w Świnoujściu wraz z infrastrukturą przesyłową⁶⁷), 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 km² w na terenie SOM w 2011 r. wynosiła 64,8 km. Analiza danych wskazuje na zróżnicowany stopień wykorzystania gazu sieciowego w poszczególnych gminach. Największą długość gazociągów mają duże miasta: Stargard Szczeciński (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 Szczeciński. Sieć gazociągowa nie występuje w gminie Nowe Warpno (jest to jedyna gmina na obszarze SOM, która nie wykorzystuje gazu sieciowego).⁶⁸

W Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym sieci ciepłe funkcjonują w miastach, odbiorcy położeni poza sieciami oraz na terenach wiejskich korzystają z indywidualnych źródeł ciepła. Powiaty⁶⁹ 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 Pomorzanych). 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 km² powierzchni. Pod tym względem zdecydowanym liderem jest miasto Szczecin, dysponujące blisko 300 kotłowniami i siecią o długości 85,8 km/100km². Kolejne miejsca zajmują miasto Świnoujście (25 kotłowni i 13,4 km/100km²) oraz powiat policki (40 kotłowni i 9,3 km/100km²). W pozostałych powiatach sieć ciepłociągów jest zdecydowanie krótsza (od 1 do 3 km/100km²). Oznacza to, że sieć ciepłownicza poprowadzona była wyłącznie na obszarach miejskich.⁷⁰ Dominującym paliwem podstawowym w sprzedaży ciepła jest węgiel kamienny (około 90%).

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 Smołęcinie. Ze względu na uwarunkowania przestrzenne związane z ochroną środowiska (Obszary Natura 2000) możliwości rozwoju energetyki wiatrowej są ograniczone. Natomiast ze względu na

⁶⁷ 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.

⁶⁸ Źródło: Diagnoza wpływu usług publicznych na tworzenie warunków do trwałego i zrównoważonego rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Raport z badań diagnostycznych, styczeń 2014, str. 272.

⁶⁹ Dane statystycznej w zakresie ciepłownictwa dostępne są na poziomie NTS-4 (powiaty).

⁷⁰ Źródło: Diagnoza wpływu usług publicznych na tworzenie warunków do trwałego i zrównoważonego rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Raport z badań diagnostycznych, styczeń 2014, str. 269.

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 Szczecińskiego i samego Szczecina.)⁷¹ 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 ciepłą i elektryczną 150 tys. ton odpadów komunalnych ze Szczecina i kilkudziesięciu gmin województwa.⁷²

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.⁷³

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. Budynki 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.

⁷¹ Wybudowana w latach 2001-2005 w Stargardzie Szczecińskim ciepłownia geotermalna o mocy 12 MW, ze względów finansowych pracowała tylko przez dwa lata do 2007 r., kiedy to ogłosiła upadłość. Tamże, str. 268.

⁷² Dopełnieniem EcoGeneratora jest budowana przez Zakład Zagospodarowania Odpadów sp. z o.o. w Stargardzie Szczecińskim (spółka miejska) Instalacja Mechaniczno-biologicznego Unieszkodliwiania Odpadów w Łęczycy (gm. Stara Dąbrowa), która może obsłużyć przynajmniej cztery gminy SOM tj. gminę miejską i wiejską Stargard Szczeciński, gminę Goleniów i Kobylankę. Jednym z produktów przetwarzania odpadów na instalacji będzie tzw. frakcja energetyczna, która może być źródłem energii odnawialnej w Zakładzie Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów w Szczecinie. Planowany pełny rozruch instalacji planowany jest na październik 2014 roku.

⁷³ Program Ochrony Środowiska Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012 – 2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016 – 2019, ATMOTERM, 2011, str. 45.



	Odsetek ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej [%]	Odsetek ludności korzystającej z sieci wodociągowej [%]	Odsetek ludności korzystającej z sieci gazowej [%]
1	2	3	4
SOM, w tym:	85,9	96,0	83,8
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	95,9	98,1	91,8
Kobylanka (gmina wiejska)	44,5	94,6	47,5
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	58,6	92,9	8,0
Gmina Miasto Szczecin	87,7	96,2	90,6
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	78,9	91,7	58,2
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	69,0	95,7	40,0
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	76,0	90,1	67,1
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	63,2	92,4	39,4
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	84,5	97,8	88,4
Kołbaskowo (gmina wiejska)	60,0	93,5	63,1
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	61,5	85,9	0,0
Police (gmina miejsko-wiejska)	81,9	97,2	81,4
Gmina Miasto Świnoujście	93,8	98,4	83,1

Tab. 7. Odsetek ludności korzystająca z sieci wodociągowej, kanalizacyjnej i gazowej w gminach SOM.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2012.

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 km²) wskazuje na duże dysproporcje w ramach SOM. Najkorzystniejszą sytuację pod tym względem mają: Stargard Szczeciński (286,6 km), Szczecin (250,9 km) oraz gmina Dobra (Szczecińska) (130,6 km). Najniższą wartością wskaźnika cechują się gminy: Kołbaskowo, Stepnica, Stare Czarnowo oraz Nowe Warpno – zdecydowanie najniższa wartość (zaledwie 9,8 km na 100 km²). 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 (98,4% ludności, pomimo małej długości wodociągów) oraz w mieście Stargard Szczeciński (98,1% mieszkańców). Jednak



różnice pomiędzy obszarami miejskimi, a wiejskimi są duże. Na terenach miejskich prawie 97% mieszkańców korzystało z wodociągów. Tymczasem na terenach wiejskich średnia wyniosła 89% (najniższa to 56% – obszar wiejski gminy Nowe Warpno). Szczegółowe dane prezentuje tabela 8, należy jednocześnie zaznaczyć, że przytaczane dane dotyczą 2012 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 2011 roku wynosiła 63,3 km na 100 km². Mimo dość niskiej wartości wskaźnika gęstości sieci, dość korzystnie kształtuje się udział ludności SOM korzystającej z sieci kanalizacyjnej w ludności ogółem – w 2012 r. wynosił on 85,9%. Warto podkreślić, że wszystkie miejscowości gminne objęte są systemami kanalizacyjnymi. Na terenie SOM w 2012 r. działało 115 oczyszczalni ścieków, w tym 39 komunalnych i 76 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 r. 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.

1	Odpady komunalne				Odpady wytworzone i dotychczas składowane (nagromadzone z wyłączeniem odpadów komunalnych)			
	2 ogółem [t]	3 udział odpadów zdeponowanych na składowiskach w ilości odpadów zebranych zmieszanych [%]	4 odpady z gospodarstw domowych przypadające na 1 mieszkańca [kg]	5 jednostki odbierające odpady badanym roku wg obszaru działalności [szt.]	6 ogółem [tys. t]	7 poddane odzyskowi [tys. t]	8 unieszkodliwione razem [tys. t]	9 odpady składowane w % wytworzonych
SOM, w tym	219 914,47	72%	2 424,4	70	4 498,5	1 053,3	3 375,1	50,8%
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	20 442,70	68%	198,2	6	50,5	48,9	0,4	0,8%
Kobylanka (gmina wiejska)	1 622,84	54%	187,0	4	-	-	-	-
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	1 899,98	65%	100,4	2	4,2	4,2	0,0	0,0%
Gmina Miasto Szczecin	133 742,36	75%	246,7	15	209,8	97,2	46,0	12,7%
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	9 781,86	72%	199,9	6	32,2	30,3	0,0	0,0%



Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	180,98	71%	26,1	2	45,1	43,3	1,8	0,0%
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	9 333,52	67%	196,0	3	434,9	241,7	193,2	44,4%
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	920,45	42%	99,4	5	11,5	11,5	0,0	0,0%
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	6 766,77	74%	277,9	8	-	-	-	-
Kołbaskowo (gmina wiejska)	3 859,65	71%	247,5	7	-	-	-	-
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	361,53	80%	170,0	1	-	-	-	-
Police (gmina miejsko-wiejska)	12 332,66	77%	225,0	8	3 702,2	5 68,1	3 133,7	55,8%
Gmina Miasto Świnoujście	18 669,17	56%	250,3	3	8,1	8,1	0,0	0,0%

Tab. 8. Gospodarka odpadami w gminach SOM.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2012; „-” 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 Smoleńcinie (gmina Gryfino) 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.⁷⁴ 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 realizowana Instalacja Mechaniczno-Biologicznego Unieszkodliwiania Odpadów w Łęczycy (gm. Stara Dąbrowa), która po wybudowaniu podobnie jak ZTUO, będzie pełniła rolę Regionalnej Instalacji Przetwarzania Odpadów Komunalnych i będzie mogła obsłużyć przynajmniej cztery gminy SOM tj. gminę miejską i wiejską Stargard Szczeciński, Goleniów i Kobylankę. Inwestycje te w połączeniu z działaniami w zakresie selektywnej zbiórki odpadów i recyklingu stworzą sprawny system gospodarki odpadami na terenie SOM.

⁷⁴ Opracowano na podstawie Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012-2017 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2018-2023, 2012.



4.2 Uwarunkowania społeczne

4.2.1 Potencjał demograficzny

1	liczba ludności	przyrost naturalny na 1000 mieszkańców	przyrost naturalny	saldo migracji	Ludność według grup ekonomicznych ⁷⁵			
					w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym	ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym
2	4	5	6	7	8	9	10	
SOM, w tym	686 900	-0,6	-382		13,8%	67,9%	18,3%	53,9
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	69 724	-0,5	-36	-71	14,0%	68,3%	17,6%	53,2
Kobylanka (gmina wiejska)	4 761	5,5	26	135	16,6%	70,2%	13,2%	50,4
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	12 380	1,3	16	41	17,4%	70,8%	11,8%	49,7
Gmina Miasto Szczecin	408 913	-1,7	-685	224	12,8%	66,9%	20,3%	55,8
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	35 381	2,3	82	138	16,1%	68,6%	15,3%	53,3
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	4 858	-1,0	-5	-1	16,0%	70,1%	13,8%	50,6
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	32 177	1,9	61	-80	15,1%	69,6%	15,2%	50,9
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	3 864	-0,3	-1	0	14,9%	69,2%	15,9%	52,1
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	18 357	5,5	99	786	19,9%	70,4%	9,7%	49,5
Kołbaskowo (gmina wiejska)	11 251	8,6	96	154	19,6%	72,1%	8,3%	46,4
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	1 692	-2,9	-5	-7	14,7%	70,6%	14,7%	50,5
Police (gmina miejsko-wiejska)	42 033	1,9	79	-84	15,1%	71,7%	13,3%	46,7
Gmina Miasto Świnoujście	41 509	-2,6	-109	-6	12,1%	67,7%	20,2%	54,2

Tab. 9 Potencjał demograficzny SOM.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2012 roku.

Liczba mieszkańców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego według stanu na dzień 31.12.2012 roku wynosiła 686 900 osób, co stanowiło 39,9% populacji województwa

⁷⁵ Ludność w wieku produkcyjnym: dla mężczyzn przyjęto wiek 15-64 lata, dla kobiet - 15-59 lat; ludność w wieku nieprodukcyjnym to ludność w wieku przedprodukcyjnym, tj. do 14 lat oraz w wieku poprodukcyjnym, tj. mężczyźni - 65 lat i więcej, kobiety - 60 lat i więcej.

zachodniopomorskiego. W porównaniu ze stanem na koniec 2010 r.⁷⁶ liczba ludności SOM wzrosła o 1 429 osób, podczas gdy w tym samym okresie liczba ludności województwa zmniejszyła się 2 336 osób. Poza tym, wewnątrz SOM następują przemieszczenia mieszkańców: w analogicznym okresie liczba ludności na terenach wiejskich SOM zwiększyła się z 83 703 do 87 257 osób, podczas gdy w miastach liczba mieszkańców spadła z 601 768 (87,8% ogółu ludności SOM) do 599 643 osób (87,3%). Wśród miast jedynym, w którym wzrosła liczba mieszkańców było Świnoujście (wzrost o 33 osoby). W samym Szczecinie liczba mieszkańców zmniejszyła się z 410 245 (59,8% ludności SOM) do 408 913 (59,5%). Z kolei wzrost populacji odnotowano w 7 gminach, największy w gminie Dobra (Szczecińska) – aż o 1 773 osoby, poza tym w gminach: Kołbaskowo (493), Goleniów (465), Kobyłanka (319) oraz Stargard Szczeciński (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 93% z 9 522 do 18 357 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 Bezzecze. W gminie Kołbaskowo natomiast, jako pasmo wzdłuż drogi krajowej nr 13, największymi miejscowościami są: Przeclaw 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-Bezzecze, 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

⁷⁶ 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 liczbą zameldowanych na pobyt stały a liczbą osób faktycznie mieszkających, rejestrów PESEL, sprawozdań urzędów stanu cywilnego i sądów wojewódzkich.



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 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 r. – 69,4%, 2012 r. – 67,9%), wzrósł udział ludności w wieku poprodukcyjnym (2010 r. – 16,8%, 2012 r. – 18,3%), a z kolei udział ludności w wieku przedprodukcyjnym utrzymywał się na jednakowym poziomie (2010 r., 2012 r. – 13,8%). 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 r. – 51,1%, 2012 r. – 53,9%), o obciążeniu demograficznym decyduje liczebna grupa populacji w wieku poprodukcyjnym.

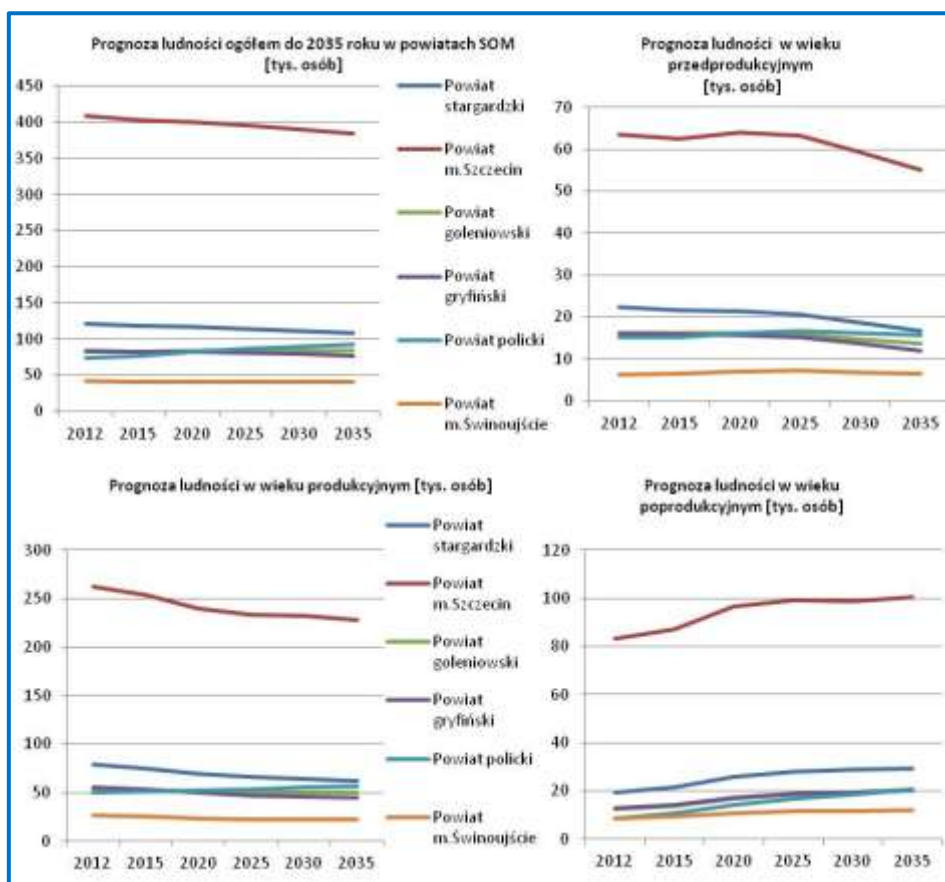
Wobec bezdyskusyjnego wpływu przemian demograficznych na stan i strukturę zjawisk społecznych i gospodarczych, obserwacja tych zmian jest nie tylko ważnym, ale niezbędnym elementem procesu kreowania rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Podejmowanie podstawowych decyzji, co do układu zabudowy, 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 SOM⁷⁷, wzrośnie w 2035 roku w stosunku do stanu na koniec 2012 o 13,9%, przy czym najkorzystniejsza sytuacja będzie w powiecie polickim, 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 r. do 15,2% w 2035 r., (przy czym warto odnotować, że w powiecie polickim 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).

⁷⁷ Główny Urząd Statystyczny 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 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 3.12.2012r.





Rys. 12. Prognoza ludności SOM do 2035 roku.

Źródło: GUS.

4.2.2 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 Szczeciński (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. Na terenie całego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 21 709 dzieci uczęszczało do 287 różnego typu placówek wychowania przedszkolnego. Ogółem wychowaniem przedszkolnym objętych jest 77,1% dzieci w wieku przedszkolnym, największy odsetek w Świnoujściu (79,9%), Szczecinie (79,5%) oraz w gminach: Police (78,5%) i Goleniów (77,5%), najniższy natomiast w Dobrej (Szczecińskiej) (zaledwie 31,6%), Stargardzie Szczecińskim (gmina wiejska) (36,2%) oraz Kobylance (41,6%). Z jednej strony mamy do czynienia z preferencjami mieszkańców tych gmin związanymi z korzystaniem z infrastruktury przedszkolnej na terenie Szczecina oraz miasta Stargard Szczeciński, z drugiej - gminy te nie zapewniają wystarczającej liczby miejsc w placówkach przedszkolnych w stosunku do potencjalnych potrzeb. W gminie wiejskiej Stargard Szczeciński zabezpieczono miejsca dla zaledwie 17,6% dzieci w wieku 3-6 lat, podobny



niedobór w zakresie infrastruktury występuje w Dobrej (Szczecińskiej) (miejsca dla 19,5% dzieci) i w Kobylance (19,3%).

	Ludność w wieku przedprodukcyjnym		Liczba dzieci w wieku 3 – 6 lat	Odsetek dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym	Miejsca w placówkach wychowania przedszkolnego	Współczynnik skolaryzacji brutto ⁷⁸	
	Ogółem	2012: 2002				Szkoły podstawowe	Gimnazja
1	2	3	4	5	6	7	8
SOM, w tym	94 503	90,7%	28 175	77,1%	16 885		
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	9 785	81,5%	2 816	73,9%	1 949	105,76	132,58
Kobylanka (gmina wiejska)	791	122,4%	233	41,6%	45	94,28	62,65
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	2 150	85,5%	655	36,2%	115	61,77	0,00
Gmina Miasto Szczecin	52 401	90,3%	15 849	79,5%	9 386	103,43	108,00
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	5 698	94,4%	1 568	77,5%	1 202	100,63	97,37
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	779	84,2%	231	59,3%	150	91,55	90,50
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	4 864	86,2%	1 470	67,3%	901	96,88	96,05
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	576	75,4%	148	63,5%	100	88,07	72,54
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	3 651	187,5%	1 059	31,6%	206	48,57	13,43
Kołbaskowo (gmina wiejska)	2 200	121,5%	673	69,8%	471	67,54	70,03
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	249	72,8%	73	64,4%	50	74,73	68,75
Police (gmina miejsko-wiejska)	6 328	85,7%	1 898	78,5%	1 219	99,75	103,28
Gmina Miasto Świnoujście	5 031	81,1%	1 502	79,9%	1 091	96,09	101,88

Tab. 10. Wybrane dane i wskaźniki dotyczące edukacji na terenie SOM.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2012 roku.

Analogiczna sytuacja występuje w przypadku szkół podstawowych, o czym świadczy współczynnik skolaryzacji. W gminie Dobra (Szczecińska) wynosi on zaledwie 48,6%⁷⁹, Stargardzie Szczecińskim (gminie wiejskiej) – 61,8%, natomiast w Kołbaskowie – 67,5%, co wobec bardzo wysokich wartości wskaźnika w miastach: Stargard Szczeciński (105,8%) i Szczecin (103,4%) oraz gminie Goleniów (100,7%) 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 Szczeciński nie funkcjonuje żadna placówka gimnazjalna, co oznacza, że cała młodzież tam zamieszkująca dojeżdża do tego typu szkół w mieście Stargard Szczeciński (współczynnik skolaryzacji wynosi tu aż 132,6%); należy jednak zaznaczyć, że

⁷⁸ 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.

⁷⁹ Prezentowane dotyczą 2012 r. W 2013 r. w Mierzynie oddano do użytku nową szkołę z przeznaczeniem dla 600 uczniów w związku, z czym wartość współczynnika dla gminy Dobra (Szczecińska) uległa znaczącej poprawie.



gmina wiejska Stargard Szczeciński prowadzi gimnazjum gminne, którego siedziba znajduje się w mieście Stargard Szczeciński. W gminie Dobra (Szczecińska) wartość współczynnika skolaryzacji kształtuje się na poziomie 13,4%, co oznacza, że zdecydowana większość mieszkającej tam młodzieży uczęszcza do szkół zlokalizowanych poza gminą (najprawdopodobniej w Szczecinie). Niską wartość wskaźnik osiąga również w gminach: Kobyłanka (62,6%), Nowe Warpno (68,8%), Kołbaskowo (70,0%) oraz Stare Czarnowo (72,5%).

	Placówki wychowania przedszkolnego		Szkoły podstawowe ogółem		Gimnazja ogółem		Szkoły zasadnicze		Technika		Licea ogólnokształcące		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	287	21 709	141	34 676	111	18 281	46	3 606	36	10 861	100	13 878	58	8 264
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	15	2 138	9	3 909	11	2 580	10	882	5	1 837	18	2 854	9	1 108
Kobyłanka (gmina wiejska)	4	100	3	280	1	104	-	-	-	-	-	-	-	-
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	10	247	5	496	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gmina Miasto Szczecin	153	12 995	67	20 026	63	10 465	21	1 926	20	5 617	57	11 075	42	6 461
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	23	1 273	12	2 226	6	1 109	3	230	1	434	3	554	1	2
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	2	139	2	271	1	162	1	30	1	255	-	-	-	-
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	18	1 104	10	1 769	6	949	1	193	1	128	7	607	-	-
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	1	100	1	192	1	103	-	-	-	-	-	-	-	-
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	12	343	5	731	1	90	-	-	-	-	-	-	-	-
Kołbaskowo (gmina wiejska)	10	504	5	543	1	278	-	-	-	-	-	-	-	-
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	1	48	1	68	1	55	-	-	-	-	-	-	-	-
Police (gmina miejsko-wiejska)	21	1 503	14	2 348	11	1 355	6	218	3	753	6	710	2	79
Gmina Miasto Swinoujście	17	1 215	7	1 817	8	1 031	4	127	5	1 837	9	932	4	614

Tab. 11. Placówki szkolne na terenie SOM w roku szkolnym 2012/2013.

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 (77,1%) 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 80% 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 Szczecińskim.⁸⁰

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 przypadku szkół średnich cała młodzież mieszkująca w gminach: Dobra (Szczecińska), Kobylanka, Kołbaskowo, Nowe Warpno, Stare Czarnowo i Stargard Szczeciński (gmina wiejska), aby kształcić się musi dojeżdżać do sąsiednich miast. Ośrodki koncentracji szkolnictwa ponadgimnazjalnego i szkolnictwa policealnego znajdują się w: Szczecinie (kształci się tam 68,5% młodzieży uczęszczającej do tego typu szkół na terenie SOM), mieście Stargard Szczeciński (10,5%), w Świnoujściu (9,6%), w Policach (4,8%) oraz w Goleniowie (3,3%). Należy zatem stwierdzić, iż wskazane miejscowości stanowią podstawowe ośrodki destynacji młodzieży dojeżdżającej do szkół.

Zakres usług w obszarze szkół ponadgimnazjalnych na terenie SOM jest szeroki. Działa tu wiele liceów, techników i szkół zawodowych 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”.

⁸⁰ 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	1 651	863	21	3243	115	1143	402	2 689	1 167	416	1 103	545	169	14
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	304	197	0	561	1	449	110	640	320	0	211	0	45	0
Gmina Miasto Szczecin	1 076	481	0	1 847	114	671	176	1 831	627	413	689	391	124	14
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	150	90	0	175	0	6	77	41	91	2	0	0	0	0
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	0	0	0	4	0	4	11	1	9	1	0	0	0	0
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	0	84	0	170	0	0	23	126	45	0	0	0	0	0
Police (gmina miejsko-wiejska)	12	0	0	187	0	13	2	3	1	0	0	0	0	0
Gmina Miasto Świnoujście	109	11	21	299	0	0	3	47	74	0	203	154	0	0
	12,2%	6,4%	0,2%	23,9%	0,8%	8,4%	3,0%	19,9%	8,6%	3,1%	8,1%	4,0%	1,2%	0,1%

Tab. 12. 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 31.12.2012 roku.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Efektywność usług szkół ponadgimnazjalnych oceniać można 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.”⁸¹ 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 zrealizowane na potrzeby projektu „Platforma rozwoju kształcenia zawodowego”, wdrażanego 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 woj. zachodniopomorskim.⁸²

Inwestycje w edukację należą do tych, które mogą przynieść największy postęp cywilizacyjny w Szczecinie i obszarze metropolitalnym. Korzystne dla rozwoju potencjału

⁸¹ Diagnoza wpływu usług publicznych na tworzenie warunków do trwałego i zrównoważonego rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Raport z badań diagnostycznych, styczeń 2014, str. 95.

⁸² Tamże.



ludzkiego jest polepszenie jakości kształcenia na wszystkich poziomach i dostosowanie struktury kształcenia do potrzeb rynku.

Edukacją przez całe życie (kształceniem ustawicznym i zawodowym) zajmuje się w SOM wiele instytucji samorządowych, a także organizacje pozarządowych i firm. Na terenie obszaru metropolitalnego działają trzy Centra Kształcenia Ustawicznego (CKU): 2 w Szczecinie oraz 1 w Stargardzie Szczecińskim. Funkcjonuje także pięć Centrów Kształcenia Praktycznego - 3 w Szczecinie i po jednym w Świnoujściu i w Stargardzie Szczecińskim. Oprócz tego, w Szczecinie funkcjonuje siedem, a w Świnoujściu jeden Ośrodek Doksztalania 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 r. 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 liceów⁸³.

4.2.3 Zasoby mieszkaniowe

Sytuacja mieszkaniowa jest jednym z najważniejszych czynników wpływających na warunki życia mieszkańców. W SOM według stanu na koniec 2010 r.⁸⁴ było 258 749 mieszkań, których łączna powierzchnia użytkowa wynosiła 16 540 823 m², natomiast przeciętna powierzchnia użytkowa jednego mieszkania - 63,9 m². Średnio jeden mieszkaniec SOM dysponował 24,1 m² powierzchni użytkowej mieszkania. Najlepsza sytuacja występuje w gminach: Dobra (Szczecińska) i Kobyłanka, gdzie przeciętna powierzchnia mieszkania była największa (odpowiednio 114,8 m² i 108,7 m²), podobnie jak powierzchnia przypadająca na jednego mieszkańca (odpowiednio 42,4 m² i 33,1 m²). Najmniejszą powierzchnią dysponowali mieszkańcy gmin: Stare Czarnowo (20,1 m²) oraz Stargard Szczeciński (gmina wiejska) (20,3 m²). W latach 2010-2012 na terenie wszystkich gmin SOM oddano do użytku ogółem 9 713 mieszkań (zwiększając istniejący zasób o 1,4%), najwięcej w samym Szczecinie (5 260) oraz Dobrej (Szczecińskiej) (1 324), gdzie odnotowano wzrost zasobu aż o 7,2%.

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 Szczeciński (gmina wiejska), Stepnica, Nowe Warpno - 100%, Kobyłanka - 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.

⁸³ 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

⁸⁴ Najbardziej aktualne dane dostępne według stanu na 31.12.2010 roku



W takiej formie mieszkania były budowane w 4 gminach: Stargardzie Szczecińskim (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 Szczecińskim (gmina miejska), Policach i Świnoujściu. Przeciętna powierzchnia użytkowa nowych mieszkań wynosiła 90,0 m².

Na terenie SOM 99,6% mieszkań zaopatrywanych jest w wodę z wodociągów, 95,2% posiada splukiwany 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 Szczecińskim 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 splukiwany 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 Szczeciński (gmina wiejska), Kobylanka, Nowe Warpno oraz Stare Czarnowo.

Ogółem mieszkańcom SOM wypłacono w 2012 r. 100 022 zasiłki mieszkaniowe na kwotę 22 556 481 zł, oznacza to, że ok. 10% zasobów mieszkaniowych objętych jest dopłatami do utrzymania w postaci zasiłków mieszkaniowych, średnia wysokość zasiłku wynosi 225,5 zł, najwyższy zasiłek otrzymują mieszkańcy Kobylanki (średnio 304 zł), najniższy zaś Nowego Warpna (135 zł). Zaległości (ponad 3 miesiące) w opłatach za mieszkanie w zasobach gminnych dotyczyły 6 951 lokalu na terenie SOM⁸⁵, a ich wysokość wynosiła 14 521 tys. zł.

1	Zasoby mieszkaniowe ⁸⁶			Mieszkania oddane do użytkowania w latach 2010-2012			Dodatki mieszkaniowe		10 Zaległości ponad 3 miesiące w opłatach za mieszkanie w zasobach gminnych [tys. zł]
	2 Liczba mieszkań [szt.]	3 Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania [m ²]	4 Powierzchnia użytkowana 1 osobę [m ²]	5 Liczba mieszkań [szt.]	6 Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania [m ²]	7 Mieszkania indywidualne	8 Liczba wypłaconych dodatków mieszkaniowych w 2012 r.	9 Średnia wysokość dodatku mieszkaniowego [zł]	
SOM, w tym	258 749	63,9	24,1	9 713	90,0	34,9%	100 022	226	14 520,5
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	24 646	60,2	21,2	649	83,1	31,6%	19 285	254	224,5
Kobylanka (gmina wiejska)	1 351	108,7	33,1	163	151,1	96,3%	14	308	0,4
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	3 314	74,5	20,3	165	144,2	100,0%	176	181	16,5

⁸⁵ Dane według stanu na 31.12.2011

⁸⁶ Dane według stanu na 31.12.2010



Gmina Miasto Szczecin	162 286	61,1	24,2	5 260	75,0	17,1%	59 692	226	12 538,2
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	11 555	72,6	24,0	426	149,4	94,4%	4 517	228	373,0
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	1 508	75,5	23,0	13	123,9	100,0%	121	226	63,3
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	10 266	66,1	21,1	269	122,2	77,3%	3 241	175	642,0
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	1 107	69,9	20,1	27	153,1	81,5%	257	211	56,1
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	6 132	114,8	42,4	1 324	122,3	64,9%	135	210	0,0
Kołbaskowo (gmina wiejska)	4 184	71,9	28,0	491	84,9	22,6%	1 217	213	1,5
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	619	81,7	29,7	4	126,3	100,0%	204	135	7,3
Police (gmina miejsko-wiejska)	13 416	66,2	21,1	360	97,9	56,4%	6 005	184	552,7
Gmina Miasto Świnoujście	18 365	59,5	26,3	562	63,5	25,3%	5 158	207	45,0

Tab. 13. Zasoby mieszkaniowe w gminach SOM.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2012, dane dotyczące zasobów mieszkaniowych według stanu na 31.12.2010 roku.

4.2.4 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	20 341	40 882	6,5%
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	2 309	4 518	6,5%
Kobylanka (gmina wiejska)	190	405	8,6%
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	590	1 762	14,3%
Gmina Miasto Szczecin	11 633	21 477	5,2%
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	1 146	2 705	7,7%
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	315	858	17,5%
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	615	1 379	4,3%
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	144	448	11,6%
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	299	799	4,4%
Kołbaskowo (gmina wiejska)	350	827	7,4%
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	94	219	12,9%
Police (gmina miejsko-wiejska)	1 610	3 483	8,3%
Gmina Miasto Świnoujście	1 046	2 002	4,8%

Tab. 14. Mieszkańcy SOM korzystający ze środowiskowej pomocy społecznej.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2012 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 i Stargard Szczeciński 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 – 17,5%, Stargard Szczeciński (gmina wiejska) – 14,3%, Nowe Warpno – 12,9% i Stare Czarnowo – 11,6%. Najniższą wartość wskaźnika odnotowano w gminach: Gryfino, Dobra (Szczecińska), Świnoujście i Szczecin.

4.3 Uwarunkowania gospodarcze (w tym potencjał inwestycyjny)

4.3.1 Rynek pracy

Szczegółowe dane na temat sytuacji na rynku pracy na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego prezentuje tabela 15. W ciągu ostatnich dwóch lat wzrósł udział osób bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym SOM, osiągając na koniec 2012 r. poziom 7,3%. Tendencję wzrostową odnotowano na terenie czterech gmin: w Szczecinie (wzrost o 1,2 punkty procentowe), w Kobylance (o 0,5 p.p.) i nieznacznie (zaledwie o 0,1 p.p.) w Stargardzie Szczecińskim (gminie wiejskiej) oraz Dobrej (Szczecińskiej). Jednocześnie największy spadek odnotowano w gminach: Stepnica (o 2,4 p.p.), Police (o 1,1 p.p.) i Goleniów (o 1,0 p.p.). Największy odsetek osób bezrobotnych mieszka w Nowym Warpnie (11,7%), a także w Stargardzie Szczecińskim (gmina wiejska) (10,5%), najniższy zaś w: Świnoujściu (5,2%) oraz Dobrej (Szczecińskiej) (6,0%).

Kolejny aspekt diagnozy rynku pracy to aktywność lokalnego środowiska biznesowego wyrażona liczbą osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą na 100 mieszkańców. Największą aktywnością cechowali się mieszkańcy gmin: Dobra (Szczecińska), Świnoujście, Kołbaskowo, Szczecin i Kobylanka. W gminach tych na 100 mieszkańców, co najmniej 11 prowadzi zarejestrowaną działalność gospodarczą. Z kolei najmniej aktywni pod tym względem są mieszkańcy gmin: Stargard Szczeciński i Stepnica, gdzie niespełna 7 na 100 mieszkańców posiada własny biznes.

	Liczba pracujących		Zarejestrowani	Bezrobotni		Wskaźnik zatrudnienia ⁸⁷	Współczynnik aktywności ekonomicznej ludności ⁸⁸	Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 100 mieszkańców
	Ogółem	Odsetek kobiet		Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym				
				2010	2012			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
SOM, w tym	161 807	51,7%	32 677	6,9%	7,3%	24,4%	31,0%	10,9
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	14 072	52,5%	3 700	8,2%	8,1%	23,5%	30,8%	8,9
Kobylanka (gmina wiejska)	713	37,0%	217	6,4%	6,9%	18,0%	25,2%	11,0

⁸⁷ Udział pracujących w ogólnej liczbie ludności w wieku 15 lat i więcej.

⁸⁸ Udział ludności aktywnej zawodowo w ogólnej liczbie ludności w wieku 15 lat i więcej lub danej grupy.

Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	1 249	48,5%	872	10,4%	10,5%	12,2%	22,6%	6,4
Gmina Miasto Szczecin	106 625	53,2%	19 143	6,1%	7,3%	29,9%	37,2%	11,5
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	10 263	44,5%	1 630	8,1%	7,1%	18,3%	26,5%	9,6
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	748	46,4%	252	10,2%	7,8%	34,6%	42,9%	6,8
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	6396	51,4%	1 476	7,5%	6,9%	23,4%	30,7%	9,2
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	373	39,9%	177	7,6%	7,0%	11,3%	17,9%	9,2
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	2976	45,5%	739	5,9%	6,0%	20,2%	27,1%	15,7
Kołbaskowo (gmina wiejska)	1742	54,2%	522	7,5%	6,8%	19,2%	26,7%	11,7
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	113	62,8%	132	12,2%	11,7%	7,8%	18,3%	7,9
Police (gmina miejsko-wiejska)	8 793	42,9%	2 430	9,6%	8,5%	24,6%	33,7%	8,6
Gmina Miasto Świnoujście	7 744	54,2%	1 387	5,9%	5,2%	21,2%	26,4%	12,5

Tab. 15. Rynek pracy w SOM.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2012 roku.

4.3.2 Podmioty gospodarcze wpisane do rejestru Regon

Szczeciński obszar funkcjonalny jest największym ośrodkiem gospodarczym województwa. Znajduje się tu 47,0% z ogólnej liczby 217 045⁸⁹ 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 Szczeciński i Kołbaskowo – po 99,1%), najmniejszy udział występuje w gminach: Police – 95,1%, Nowe Warpno – 96,0%, Stargard Szczeciński (gmina miejska) – 96,4%, generalnie większy udział jest w gminach wiejskich.

W sektorze przedsiębiorstw publicznych działających na terenie SOM największą grupę stanowią państwowe i samorządowe jednostki prawa budżetowego⁹⁰ (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)).

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).

⁸⁹ Źródło: BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2012 r.

⁹⁰ Nomenklatura podmiotów zarejestrowanych w systemie REGON w ramach sektora prywatnego i publicznego zgodnie z GUS.



	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	101 386	2,8%	14,8	10,9	97652	3 032	618	69	15
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	8 276	3,6%	11,9	8,9	7950	261	62	3	0
Kobylanka (gmina wiejska)	634	1,7%	13,3	11,0	618	14	1	0	1
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	957	0,9%	7,7	6,4	927	26	2	1	1
Gmina Miasto Szczecin	66 106	2,8%	16,2	11,5	63655	1 993	395	53	10
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	4 348	3,4%	12,3	9,6	4158	145	40	4	1
Stepnica (gmina miejsko-wiejska) ⁹¹	417	2,9%	8,6	6,8	404	13	0	0	0
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	3 732	2,2%	11,6	9,2	3591	108	30	2	1
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	443	1,8%	11,5	9,2	428	10	5	0	0
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	3 411	0,6%	18,6	15,7	3309	90	10	2	0
Kołbaskowo (gmina wiejska)	1 635	0,9%	14,5	11,7	1580	48	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. 16. Podmioty gospodarki narodowej w SOM wpisane do rejestru REGON .

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2012 roku.

Jeżeli chodzi o wielkość podmiotu pod względem liczby pracujących w nim osób, to zdecydowanie dominującą grupę stanowią podmioty zatrudniające do 9 osób (96,3% podmiotów działających na terenie SOM), następnie podmioty zatrudniające od 10 do 49 osób (3,0%) oraz zatrudniające od 50 do 249 pracowników (0,6%). Firm zatrudniających powyżej 249 pracowników było tylko 84, przy czym aż 65 w samym Szczecinie. Na terenie 4 gmin SOM takie firmy w ogóle nie działają (Stepnica⁹⁶, Stare Czarnowo, Kołbaskowo i Nowe Warpno). W tej grupie przedsiębiorstw zaledwie 15 to przedsiębiorstwa zatrudniające 1 000 i więcej osób, w tym 10 podmiotów w samym Szczecinie, po jednym w Kobylance (Netto Sp. z o.o.), Stargardzie

⁹¹ Dane dotyczą stanu na koniec 2012 r., natomiast zgodnie z uwagami wniesionymi przez gminę Stepnica; „w tabeli w przedziale 50 – 249 powinien być 1 zakład i w przedziale 250 – 999 również jeden zakład. W Stepnicy funkcjonują firmy: Swedwood Grupa Tartaki zatrudniająca 70 osób i Swedwood IVAR zatrudniająca 650 osób”.



Szczecińskim (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.).

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)⁹² 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 Szczeciński (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 Szczeciński (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 Szczecińskim (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 handlem⁹³ (23 977 firm, czyli aż 23,6% ogółu firm), następnie firmy zajmujące się budownictwem⁹⁴ (12 766 firmy, czyli 12,6%), działalnością profesjonalną, naukową i techniczną⁹⁵ (9 842 firm, czyli 9,7%), przetwórstwem przemysłowym⁹⁶ (8 426 firm, czyli 8,3%), transportem i gospodarką magazynową⁹⁷ (7 692 firmy, czyli 7,6%). Rolnictwem, leśnictwem, łowiectwem i rybactwem⁹⁸ zajmuje się zaledwie 1 160 firm, czyli 1,1%, to jest mniej niż kulturą, rozrywką i rekreacją⁹⁹ (1 535 firm, czyli 1,5% ogółu). Stosunkowo duża liczba podmiotów zajmuje się opieką zdrowotną i pomocą publiczną¹⁰⁰ (6 398 firm, czyli 6,3% ogółu) oraz edukacją¹⁰¹ (3 116 podmiotów, czyli 3,1% ogółu).

⁹² Nie ujęto w usługach podmiotów Sekcji O Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne: 230 podmiotów (0,2% wszystkich firm)

⁹³ PKD 2007: Sekcja G - Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle

⁹⁴ PKD 2007: Sekcja F - Budownictwo

⁹⁵ PKD 2007: Sekcja M - Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna

⁹⁶ PKD 2007: Sekcja C - Przetwórstwo przemysłowe

⁹⁷ PKD 2007: Sekcja H - Transport i gospodarka magazynowa

⁹⁸ PKD 2007: Sekcja A - Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo

⁹⁹ PKD 2007: Sekcja R - Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją

¹⁰⁰ PKD 2007: Sekcja Q - Opieka zdrowotna i pomoc społeczna

¹⁰¹ PKD 2007: Sekcja P - Edukacja





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 Szczeciński (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 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. 17. 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 31.12.201 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 Szczeciński (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 17.

4.3.3 Atrakcyjność inwestycyjna

Szacuje się, że w Szczecinie i w sąsiadujących z nim gminach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wytwarzane jest ponad 50% PKB województwa zachodniopomorskiego¹⁰².

¹⁰² Dane szacunkowe (proporcjonalnie do liczby ludności) na podstawie wartości PKB dla powiatów (NTS3)

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 Szczeciński, 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 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 PAIiIZ¹⁰³ (zarówno w odniesieniu do całej gospodarki regionalnej, jak i wybranych sekcji PKD 2007) prezentuje tabela 18. Wszystkie gminy SOM (poza gminą wiejską Stargard Szczeciński) uzyskały ponadprzeciętne oceny atrakcyjności inwestycyjnej odnoszące się do całości gospodarki regionalnej (klasy A, B i C), z czego aż 10 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, gmina Police oraz podstrefa Szczecin;
- SSE Euro - Park Mielec: podstrefa Szczecin;
- SEE Pomorska: podstrefa miasto Stargard Szczeciński.

¹⁰³ Atrakcyjność inwestycyjna regionów 2012, województwo zachodniopomorskie, Centrum Analiz Regionalnych i Lokalnych.

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. Konieczne jest zarówno kontynuowanie inwestycji infrastrukturalnych poprawiających dostępność istniejących terenów i obszarów inwestycyjnych, a także zwiększenie wspólnych wysiłków JST na rzecz przyciągnięcia podmiotów gospodarczych.

	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	B	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)	A	A	B	B	A
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	A	A	A	A	B
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	A	A	B	B	A
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	C	C	C	C	C
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	A	A	A	A	A
Kołbaskowo (gmina wiejska)	A	A	A	A	A
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	A	A	B	A	C
Police (gmina miejsko-wiejska)	A	A	A	A	A
Gmina Miasto Świnoujście	A	A	A	A	A

Tab. 18. Potencjalna atrakcyjność inwestycyjna gmin SOM.

Źródło: *Atrakcyjność inwestycyjna regionów 2012, województwo zachodniopomorskie. Raport wykonany na zlecenie PAliIZ przez Centrum Analiz Regionalnych i Lokalnych.*

4.3.4 Specjalizacje regionalne¹⁰⁴

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 morską 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.

¹⁰⁴ 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.

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 Szczeciński (gmina wiejska), Stare Czarnowo, Nowe Warpno, Stepnica, Goleniów, Kobylanka, Gryfino i Kołbaskowo. Zasoby te, przy wykorzystaniu potencjału naukowo-badawczego wyższych uczelni SOM pozwalają traktować biogospodarę, 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.¹⁰⁵ 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: 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).

W portach leżących w SOM w 2012 roku odprawiono łącznie ponad 920 tys. pasażerów, w tym w Świnoujściu 900 tys., a w Szczecinie 20 tys. pasażerów, porty w Nowym Warpnie i Stepnicy, ze względu na niewielki udział odprawionych pasażerów (poniżej 1,5 tys. osób), nie zostały ujęte w zestawieniu (szczegóły prezentuje tabela 6). Pod względem wielkości ruchu pasażerskiego port w Świnoujściu zajmuje pierwsze miejsce w Polsce.

W 2012 r. przeładunki w porcie w Świnoujściu wyniosły 11 279,9 tys. ton, w Szczecinie – 7 590,1 tys. ton., a w Policach – 1 718,3 tys. ton.¹⁰⁶ Porty te koncentrują ok. 96% przeładunków na terenie województwa zachodniopomorskiego i ok. 35% przeładunków krajowych.

Według stanu na koniec 2011 r. w województwie zachodniopomorskim zarejestrowanych było 1097 podmiotów, które zajmowały się produkcją, naprawą statków i łodzi oraz pozostałą działalnością stoczniową, zatrudniając przy tym 6 765 osób. Większość podmiotów zarejestrowanych było w Szczecinie (655 podmiotów o liczbie pracujących 4050), w powiecie polickim (odpowiednio – 107, 1042) oraz w Świnoujściu (odpowiednio – 94, 654).

¹⁰⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady EU nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej

¹⁰⁶ Źródło: Gospodarka morska w Polsce w 2012 r. Raport sygnałny GUS.



Mimo znaczącego udziału portów SOM w krajowej gospodarce morskiej, to branża ta w regionie powoli, ale systematycznie traci na znaczeniu. O zmniejszającej się roli przemysłu stoczniowego w regionie może świadczyć fakt, że w województwie zachodniopomorskim w 2012 r. 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 r. Z uwagi na położenie oraz skumulowany potencjał gospodarczy do rozwoju tej specjalizacji za gminy szczególnie 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: m. Szczecin, goleniowski i policki, gdzie produkcja przemysłowa¹⁰⁷ jest największa (odpowiednio 34,5%, 28,2%, i 23,3%) względem produkcji przemysłowej powiatów, których gminy leżą na terenie SOM.¹⁰⁸ Największą część produkcji przemysłowej stanowi przetwórstwo przemysłowe (ponad 90%). Na terenie SOM działają następujące parki przemysłowe i naukowo-technologiczne, w których skoncentrowana jest produkcja przemysłowa regionu:

- Goleniowski Park Przemysłowy w Łozienicy koło Goleniowa (w części Kostrzyńsko-Słubicka SSE);
- Policki Park Przemysłowy na terenie Grupy Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A.;
- Stargardzki Park Przemysłowy w Stargardzie Szczecińskim;
- Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim (w części Pomorska SSE);
- Regionalny Park Przemysłowy w Gardnie (gmina Gryfino) (w części Kostrzyńsko-Słubicka SSE);
- Szczeciński Park Naukowo-Technologiczny.

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 Szczeciński (miasto), Gryfino i Szczecin.

¹⁰⁷Prezentowane 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.

¹⁰⁸Dane BDL GUS dotyczące produkcji przemysłowej dostępne na poziomie NTS 4.



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 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. 661 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 371 tys. turystów (56,2% 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 7 211 miejsc noclegowych, a w bazie noclegowej Szczecina przeważają obiekty o średnim standardzie. Największą bazę noclegową mają do dyspozycji turyści w Świnoujściu (9 703 miejsca noclegowe), gdzie miasto odwiedza blisko 183 357 turystów (27,7% odwiedzających SOM), z czego ponad 43% to turyści zagraniczni¹⁰⁹. Pobyty w Świnoujściu mają 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 Szczeciński. 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 – w Szczecinie bierze początek m.in.

¹⁰⁹ Dane statystyczne na podstawie BDL GUS według stanu na 31.12.2012 roku.



Zachodniopomorski Szlak Żeglarski, wychodzący na Bałtyk. Mimo podjętych w tym zakresie inwestycji istniejąca infrastruktura 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	192	19 359	660 987	33,7%	3,4	116,1
Stargard Szczeciński (gmina miejska)	5	300	18 428	18,8%	2,7	441,7
Kobylanka (gmina wiejska)	6	437	9 696	5,9%	2,2	96,2
Stargard Szczeciński (gmina wiejska)	1	50	1 134	2,1%	2,0	26,4
Gmina Miasto Szczecin	51	7 211	371 712	35,4%	2,0	203,7
Goleniów (gmina miejsko-wiejska)	2	97	2 635	7,0%	5,6	9,2
Stepnica (gmina miejsko-wiejska)	2	32	321	21,8%	9,4	90,9
Gryfino (gmina miejsko-wiejska)	6	305	16 899	2,1%	1,9	7,5
Stare Czarnowo (gmina wiejska)	1	114	355	4,2%	2,9	6,6
Dobra (Szczecińska) (gmina wiejska)	3	148	5 853	26,1%	1,8	52,5
Kołbaskowo (gmina wiejska)	3	120	11 303	17,4%	1,4	9,2
Nowe Warpno (gmina miejsko-wiejska)	3	356	6 631	1,1%	2,7	31,9
Police (gmina miejsko-wiejska)	4	486	32 663	9,7%	1,1	100,4
Gmina Miasto Świnoujście	105	9 703	183 357	43,6%	7,0	391,9

Tab. 19. Turystyka na terenie SOM.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2012 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.

4.4 Potencjały i bariery rozwojowe

Potencjały sprzyjające rozwojowi	Bariery ograniczające rozwój
<ul style="list-style-type: none"> Dobrze rozwinięta sieć osadnicza z ośrodkiem centralnym w Szczecinie i ośrodkami równoważącymi w Świnoujściu i Stargardzie Szczecińskim stanowiąca potencjał do rozwoju struktury policentrycznej wielofunkcyjnych centrów usługowych i ośrodków wzrostu. 	<ul style="list-style-type: none"> Zjawisko rozlewania się miast zmieniające istniejącą strukturą sieci osadniczej pod względem ilościowym i jakościowym: <ul style="list-style-type: none"> 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 „miastopodobny”, pozbawiony funkcji miejskich.
<ul style="list-style-type: none"> Utworzenie na bazie terenów poprzemysłowych i powojkowych 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. 	<ul style="list-style-type: none"> Istnienie dużych przestrzeni terenów poprzemysłowych, powojkowych w centrach miast (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 Szczecińskiego), 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.
<ul style="list-style-type: none"> 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. 	<ul style="list-style-type: none"> Słabo rozwinięte powiązania transportowe między gminami tworzącymi SOM, w tym kluczowy dla integracji gmin i aktywizacji inwestycyjnej brak obwodnicy zachodniej 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). Nierównomierna gęstość sieci transportowej powodująca, że są gminy, które mają na swoim





	<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none">• Słaba dostępność do centralnej Polski, zwłaszcza do Warszawy, powodująca peryferyzację Szczecina i SOM w polskiej przestrzeni społeczno – gospodarczej, wobec integrujących się ośrodków centralnej Polski.
<ul style="list-style-type: none">• Układ drogowy SOM odpowiadający strukturze osadniczej.	<ul style="list-style-type: none">• 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.
<ul style="list-style-type: none">• Dobrze rozwinięta sieć kolejowa ze szczecińskim węzłem kolejowym.	<ul style="list-style-type: none">• 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.
<ul style="list-style-type: none">• 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).• 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 żegludowym i perspektywą na rozwój transportu ekologicznego, w tym zwiększanie udziału transportu intermodalnego.	<ul style="list-style-type: none">• Słabnąca konkurencyjność portu w Szczecinie i Świnoujściu w stosunku do portów niemieckich (technologie przeładunków, połączenia komunikacyjne).• Dekapitalizacja infrastruktury portów w szczególności w Szczecinie i Świnoujściu (zarówno suprastruktury jak i infrastruktury w obrębie portów – nabrzeża, drogi kołowe oraz tory kolejowe).• Mała, w stosunku do potencjału, rola portów nad Zalewem Szczecińskim.• 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.
<ul style="list-style-type: none">• Współpraca niektórych gmin 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.• Systematyczne unowocześnianie taboru dla transportu publicznego.• System płatnego parkowania w centrum Szczecina, Stargardu Szczecińskiego i Świnoujścia sprzyjający ograniczeniu ruchu.• Systematyczny rozwój sieci dróg rowerowych.• Możliwości rozwijania żeglugi pasażerskiej,	<ul style="list-style-type: none">• Brak sprawnego systemu komunikacji miejskiej w obrębie SOM, ograniczenie jego zasięgu do granic administracyjnych miasta Szczecina, Polic oraz w części Dobrej (Szczecińskiej) (Mierzyn) i Kołbaskowa (Przeclaw).• 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.• 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





<p>zarówno wykonujące zadania związane z transportem publicznym, jak i przewożące turystów, czemu sprzyja systematyczna rozbudowa małych portów i przystani wodnych.</p>	<p>miejsc parkingowych wokół dworców kolejowych, brak węzłów przesiadkowych z parkingami typu P&R.</p> <ul style="list-style-type: none">• Brak spójnej i długofalowej polityki parkingowej w miastach.• Brak zintegrowanego systemu sieci ścieżek rowerowych na terenie SOM, istniejące ścieżki pełnią 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).
<ul style="list-style-type: none">• Bogactwo i różnorodność walorów przyrodniczych oraz duży stopień lesistości. Walory naturalne skupione w postaci różnych form ochrony przyrody.• Użytki rolne zajmujące ponad 30% powierzchni SOM, co daje szansę na inwestycje i rozwój branży rolnej i spożywczej, powstawanie zielonych miejsc i profilowanie gospodarki gmin na konsumentów SOM.	<ul style="list-style-type: none">• Degradacja krajobrazu przyrodniczego i kulturowego chaotyczną zabudową „rozlewających się” miast, systematyczne ograniczanie zasobu zieleni dostępnej publicznie (miejskiej).• Niska świadomość społeczna w zakresie ochrony i zrównoważonego użytkowania bioróżnorodności.• Ograniczona dostępność inwestycyjna terenów SOM ze względu na obszary podlegające ochronie, występowanie konfliktów ekologicznych w związku z realizacją wielu istotnych dla rozwoju regionu inwestycji.
	<ul style="list-style-type: none">• Duży stopień zanieczyszczenia powietrza na terenie SOM (emisja niska z ogrzewania mieszkań, jak i emisja ze źródeł przemysłowych i transportu samochodowego).
<ul style="list-style-type: none">• 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• Możliwości produkcji energii w oparciu o OZE (dobre warunki do eksploatacji wód geotermalnych, oraz do pozyskiwania biomasy).• Budowa Zakładu Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów dla SOM – EcoGeneratora będącego źródłem energii elektrycznej i ciepłej.	<ul style="list-style-type: none">• 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.• Ograniczone uwarunkowaniami przestrzennymi możliwości rozwoju energetyki wiatrowej.
	<ul style="list-style-type: none">• Niedobory w zakresie gazowej sieci dystrybucyjnej, przede wszystkim średnich ciśnień (brak sieci gazowej w gminie Nowe Warpno oraz niewielki nadal – pomimo wielu inwestycji – zasięg sieci w gminie Stargard Szczeciński).
<ul style="list-style-type: none">• Budowa Zakładu Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów dla SOM, który przyczyni się do znacznego usprawnienia systemu gospodarowania odpadami na terenie całego SOM oraz Instalacji Mechaniczno-biologicznego Unieszkodliwiania Odpadów ZZO Stargard Szczeciński.	<ul style="list-style-type: none">• Niedostateczna liczba zakładów gospodarowania odpadami; wśród stosowanych metod zagospodarowania odpadów komunalnych nadal dominuje składowanie niesegregowanych odpadów na składowiskach; na nielicznych obiektach prowadzi się odzysk surowców wtórnych.• Brak dobrze funkcjonujących systemów



	<p>selektywnego zbierania i odbierania odpadów ulegających biodegradacji oraz niebezpiecznych, powstających w gospodarstwach domowych; selektywna zbiórka odpadów ogranicza się jedynie do odzysku opakowań.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Niedostosowanie usług publicznych do tempa zmian demograficznych w obrębie SOM, w szczególności różnicowanie cech populacji poszczególnych gmin SOM (m.in. liczby i struktury wiekowej ludności).
	<ul style="list-style-type: none"> Niedobór miejsc w przedszkolach w porównaniu z liczbą dzieci w wieku przedszkolnym, duże zróżnicowanie gmin pod względem liczby funkcjonujących placówek. Niedostosowania struktury sieci placówek edukacyjnych (szkoły podstawowe, gimnazja) do sieci osadniczej SOM. Zróżnicowanie, z przewagą niskiej jakości oferowanego kształcenia w SOM, w tym deficyty w wyposażeniu szkół i placówek oświatowych w podstawową infrastrukturę oraz sprzęt.
	<ul style="list-style-type: none"> Mała powierzchnia i niski standard mieszkań, zwłaszcza w centrach miast w stosunku do przyjętych standardów europejskich.
	<ul style="list-style-type: none"> Zróżnicowanie poziomu życia mieszkańców w obrębie SOM, zagrożeni ubóstwem i wykluczeniem społecznym są w szczególności mieszkańcy Stargardu Szczecińskiego (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.
<ul style="list-style-type: none"> Ilościowy, korzystny poziom rozwoju przedsiębiorczości w obszarze SOM. Wysoka atrakcyjność inwestycyjna SOM. Oferta atrakcyjnie ulokowanych terenów inwestycyjnych, w tym w ramach Specjalnych Stref Ekonomicznych na terenie gmin: Goleniów, Szczecin, Stargard Szczeciński i Gryfino. Rosnące znaczenie sektora nowoczesnych usług w działalności gospodarczej, zwłaszcza w Szczecinie (oferującym odpowiednie zaplecze infrastrukturalne i dostęp do wykwalifikowanej kadry). Rozwój subregionalnych ośrodków przemysłowych. 	<ul style="list-style-type: none"> Redukcja lub likwidacja dotychczas dominujących gałęzi przemysłu stanowiących o potencjale gospodarczym obszaru. Przy ilościowym poziomie rozwoju przedsiębiorczości, bardzo duża liczba małych przedsiębiorstw powodująca rozdrobnienie kapitału, co nie sprzyja dużym wyzwaniom innowacyjnym i inwestycyjnym. Niedostateczne uzbrojenie terenów inwestycyjnych (również w gminach na terenie, których nie zlokalizowano stref SSE) uniemożliwiające pełne wykorzystanie potencjału terenów stanowiących ofertę inwestycyjną SOM.
<ul style="list-style-type: none"> 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. 	<ul style="list-style-type: none"> Niewystarczająco wykorzystany potencjał przyrodniczy i turystyczny SOM, zwłaszcza Zalewu Szczecińskiego i jezior. Stan istniejącej infrastruktury ograniczający wykorzystanie szans związanych z dostępem do wody. Brak specjalistycznego taboru pływającego wykorzystywanego w przewozach pasażerskich, postępująca dekapitalizacja taboru wykorzystywanego w przewozach turystycznych.

Tab. 20. Bariery i potencjały rozwojowe SOM.

Źródło: Opracowanie własne.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Reasumując, diagnoza stanu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wykazała problemy, których choćby częściowe rozwiązanie pozwoli na realizację podstawowych założeń i celów „Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu – Europa 2020”.

Cele te skupione wokół m.in. działań na rzecz wzrostu zatrudnienia, ograniczenia emisji dwutlenku węgla, szerszego wsparcia inwestycji w innowacyjne badania i rozwój, a także poprawy jakości edukacji i kształcenia ustawicznego oraz walki z ubóstwem pozostają w pełni koherentne z celami Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, których wyznaczenie jest niezbędne dla przezwyciężenia zdefiniowanych w diagnozie barier ograniczających rozwój tego obszaru.

Jednocześnie, Szczeciński Obszar Metropolitalny charakteryzuje się szeregiem potencjałów rozwojowych, których pobudzenie może spowodować lepszą realizację ustanowionych priorytetów i kierunków działań Strategii Europa 2020 tj.:

- *Inteligentny rozwój – rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji;*
- *Zrównoważony rozwój – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej;*
- *Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu – wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną¹¹⁰.*

¹¹⁰ Źródło: http://ec.europa.eu/eu2020/pdf/1_PL_ACT_part1_v1.pdf



V. Wymiar terytorialny wsparcia

Przy wyznaczaniu poszczególnych obszarów wsparcia strategicznego, brano pod uwagę jego wymiar terytorialny, uwzględniający specyfikę geograficzną i przestrzenną Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz konieczność szerszej integracji w relacji: miasto rdzeniowe – miasta średniej wielkości – małe miasta – ośrodki wiejskie.

Poprawa spójności i funkcjonalności obszaru metropolitalnego wymagała podjęcia przez członków SSOM zmiany sposobu myślenia i szerszego, niż dotychczas współdziałania władz samorządowych na rzecz rozwoju, przekraczającego określone formalnie granice podziałów administracyjnych.

Z tego względu, przy definiowaniu obszarów wsparcia, celów i działań rozwojowych w ramach Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, skupiono się przede wszystkim na wskazaniu tych elementów, które bezpośrednio mają wpływ na dalszy rozwój społeczno-gospodarczy oraz oddziałują na całą społeczność metropolii.

Na podstawie części zaktualizowanego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego przyjętego przez Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego w październiku 2010 roku, a odnoszącego się do Szczecińskiego Obszaru Funkcjonalnego¹¹¹ można skutecznie przeprowadzić analizę predyspozycji i barier rozwoju funkcji metropolitalnych SOM, co w efekcie daje pełny obraz wymaganych obszarów wsparcia, także w ujęciu terytorialnym.

Plan wskazuje m.in., że największe zaniedbania i niedogodności, wpływające negatywnie na rozwój wyżej wskazanego obszaru koncentrują się wokół m.in. następujących zagadnień:

- Sfera uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych i demograficznych:
 - Bezplanowy proces suburbanizacji, degradujący krajobraz i wpływający na powstanie przestrzeni „miastopodobnej” bez funkcji miejskich;
 - Tradycyjna koncentracja funkcji przemysłowych i portowych wzdłuż rzeki Odry z pominięciem rozwiązań alternatywnych w tym zakresie;
 - Postępujące procesy deglomeracyjne z pominięciem rozwoju sfery społecznej na obszarach objętych dodatnim saldem migracji
- Sfera uwarunkowań gospodarczych:
 - Ograniczona dostępność inwestycyjna terenów ze względu na obszary podlegające ochronie;
 - Redukcja lub likwidacja potencjałów dotychczas dominujących gałęzi przemysłu;
 - Niski poziom innowacyjności w przemyśle;

¹¹¹ Szczeciński Obszar Funkcjonalny (SOF) zdefiniowany w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego obejmuje poza Szczecinem obszar 9 gmin: Dobra (Szczecińska), Kołbaskowo, Gryfino, Stare Czarnowo, Kobylanka, Goleniów, Police, Nowe Warpno i miasto Stargard Szczeciński. Tym samym, w stosunku do dokonanej delimitacji Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, w zestawieniu brakuje jeszcze następujących gmin: miasto Świnoujście, Stepnica oraz gmina wiejska Stargard Szczeciński. Jednakże należy uznać, że zdefiniowana dla SOF ocena predyspozycji i barier rozwoju funkcji metropolitalnych odnosi się w równym stopniu do całego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.



- Niezagospodarowane tereny powojkowe i przemysłowe;
- Słabnąca konkurencyjność portu w Szczecinie w stosunku do portów niemieckich;
- Mała, w stosunku do potencjału, rola małych portów nad Zalewem Szczecińskim;
- Upadek przemysłu stoczniowego i zapaść gospodarcza tego obszaru;
- Słabo wykorzystany potencjał turystyczny obszaru, szczególnie wokół Zalewu Szczecińskiego i jezior
- Sfera uwarunkowań transportowych i komunikacyjnych:
 - Niewydolny układ transportowy w połączeniu ze Szczecinem¹¹²;
 - Niewystarczająca sieć dróg łączących poszczególne ośrodki SOF, brak zachodniego obejścia Szczecina z przeprawą Police – Święta;
 - Niskie wykorzystanie możliwości transportu wodnego śródlądowego i morskiego;
 - Brak sprawnego systemu komunikacji miejskiej w obrębie aglomeracji szczecińskiej;
 - Brak wykorzystania istniejącej sieci kolejowej na potrzeby transportu publicznego w obszarze metropolitalnym
- Sfera uwarunkowań społecznych:
 - Jednofunkcyjna zabudowa obszarów podmiejskich pozbawiona dostępu do podstawowych usług o charakterze społecznym;
 - Zły stan podstawowej infrastruktury technicznej na obszarach wiejskich, wpływający na brak możliwości rozwoju szeregu usług społecznych, w tym wyższego rzędu;
 - Niewystarczający rozwój usług z wykorzystaniem TIK.

Zdefiniowane braki i bariery rozwojowe przy wykorzystaniu różnego typu narzędzi, w tym Strategii ZIT i zgromadzonych tu środków finansowych, może przy konsekwentnym wdrażaniu przyjętego planu działań doprowadzić do wystąpienia pozytywnych zmian we wszystkich wymienionych powyżej sferach, przyczyniając się jednocześnie do osiągnięcia stabilnego wzrostu społeczno-gospodarczego i zrównoważonego rozwoju całego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Strategia ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, uwzględniając przy wyborze celów strategicznych wymiar geograficzny i przestrzenny wsparcia, odpowiada tym samym na główne założenia terytorialnego wymiaru polityki rozwoju w odniesieniu do miejskich obszarów funkcjonalnych.

¹¹² Problem ten dotyczy także pozostającego poza SOF Świnoujścia, gdzie komunikacja między lewą, a prawobrzeżną częścią miasta odbywać się może jedynie przy wykorzystaniu niefunkcjonalnego systemu promów miejskich.



VI. Wymiar strategiczny ZIT SOM

6.1. Misja i cele strategiczne

6.1.1 Misja Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Strategia ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowi podstawę programową do wydatkowania środków Unii Europejskiej w perspektywie finansowej 2014-2020 na obszarze SOM.

Mając powyższe na uwadze nadrzędnym, a jednocześnie podstawowym zadaniem Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 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 Misją Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego jest:

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

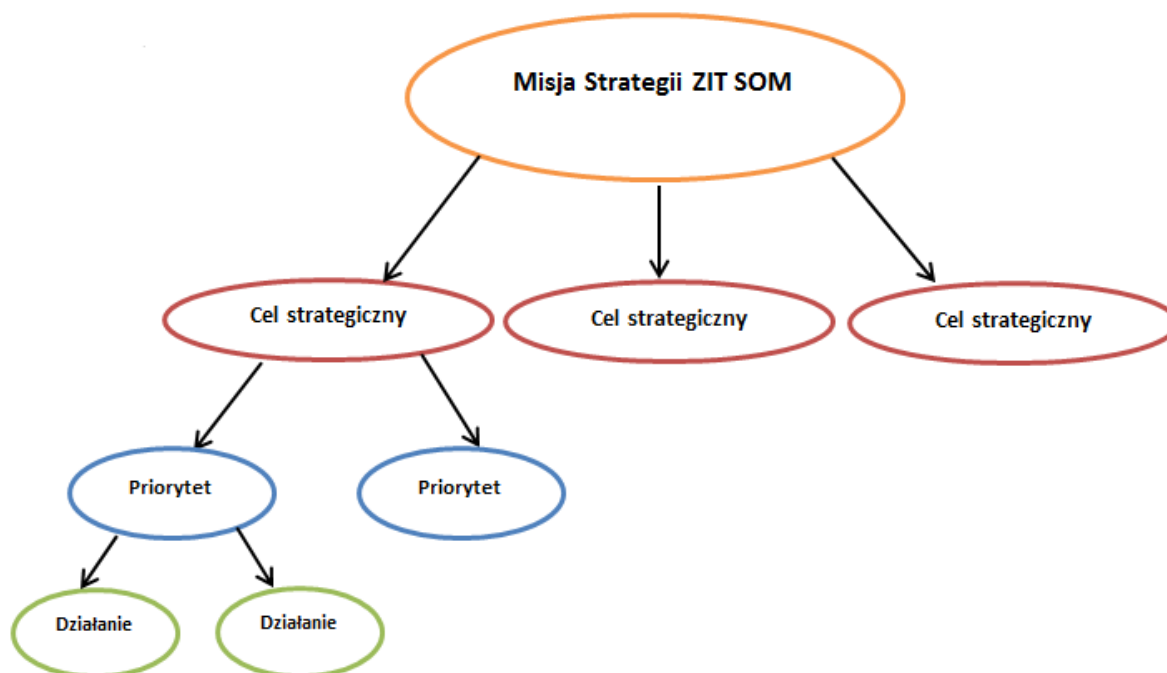
6.1.2 Cele strategiczne Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Strategia ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego zawiera się w trzech celach strategicznych, z których wyprowadzono dwanaście 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, nie zaś jedynie wchodzące w jego skład instytucje samorządowe.

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

Ogólny schemat struktury Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego przedstawia się następująco:



Rysunek 13. Schemat struktury Strategii ZIT SOM.

Źródło: Opracowanie własne.

Szczegółowy układ celów strategicznych oraz priorytetów i planowanych działań zawarty w niniejszym dokumencie wypracowano metodą partnerską w oparciu o zgłaszane potrzeby inwestycyjne, przy ścisłej współpracy poszczególnych samorządów wchodzących w skład Stowarzyszenia SOM, partnerów społecznych i gospodarczych. Ważnym elementem scalającym prace nad siatką celów stanowiły też spotkania Zespołu Koordynacyjnego ds. ZIT oraz konsultacje społeczne.

Ostateczny kształt części programowej Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego poddano dodatkowo pewnym zasadom i rygorom. W szczególności przy formułowaniu kluczowych oczekiwań społeczności, 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 projekcie 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 Szczeciński i Gryfino) oraz uzupełnione przez pozostałe ośrodki wiejskie i miejskie SOM.

Zarówno typy projektów, jak i konkretne przedsięwzięcia wskazane w Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego finansowane będą z różnych źródeł i programów, służyć jednak mają ściśle określonym celom społeczno-gospodarczym takim jak:

- ✓ zwiększenie wewnętrznej spójności i dostępności komunikacyjnej SOM dla jego mieszkańców oraz inwestorów,
- ✓ dynamiczny wzrost gospodarczy SOM przy uwzględnieniu głównych osi rozwoju w oparciu o m.in. Inteligentne Specjalizacje Regionu,
- ✓ podniesienie poziomu innowacyjności i konkurencyjności SOM,
- ✓ wykorzystanie potencjału i rozwój istniejących stref i obszarów inwestycyjnych SOM,
- ✓ przezwyciężenie deficytów i wykluczeń społecznych SOM oraz podniesienie standardu życia jego mieszkańców.

Realizacja wytyczonych celów ma się przyczynić bezpośrednio do rozwoju całego obszaru funkcjonalnego, zarówno w wymiarze wewnętrznym, jak i zewnętrznym.

Szczegółową siatkę przyjętych celów strategicznych, priorytetów i działań zaplanowanych do realizacji w ramach Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 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”	7.2	POIIŚ / RPO WZ / EWT	EFRR
	Działanie 1.1.2: „Transport publiczny, inny niż kolejowy na obszarze metropolitalnym”	4.5	POIIŚ / RPO WZ w formule ZIT	FS / EFRR
	Działanie 1.1.3: „Transport publiczny kolejowy na obszarze metropolitalnym”	7.4	POIIŚ	FS / EFRR
	Działanie 1.1.4: „Zintegrowany system dróg rowerowych na obszarze metropolitalnym”	4.5	RPO WZ w formule ZIT	EFRR
	Działanie 1.1.5: „Transport śródlądowy na obszarze metropolitalnym”	7.3	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”	7.2	POIIŚ	EFRR
	Działanie 1.2.2: „Transport wodny i śródlądowy: rozbudowa infrastruktury portowej, utrzymanie parametrów torów wodnych, modernizacja ODW”	7.3	POIIŚ / RPO WZ w formule ZIT	FS / EFRR
	Działanie 1.2.3: „Transport kolejowy”	7.4	POIIŚ / RPO WZ / EWT	FS / EFRR
	Działanie 1.2.4: „Transport lotniczy”	7.1	POIIŚ	FS





Priorytet 1.3: „Sprawnie działające systemy infrastruktury ochrony środowiska Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”	Działanie 1.3.1: „Racjonalizacja wykorzystania źródeł energii na obszarze metropolitalnym”	4.3	POIiŚ / RPO WZ	FS / EFRR
	Działanie 1.3.2: „Przeciwdziałanie zmianom klimatycznym w oparciu o gospodarkę niskoemisyjną na obszarze metropolitalnym”	4.5	POIiŚ / RPO WZ w formule ZIT	FS / EFRR
	Działanie 1.3.3: „Racjonalizacja gospodarki wodno-ściekowej na obszarze metropolitalnym”	6.2	POIiŚ / RPO WZ	FS / EFRR
	Działanie 1.3.4: „Racjonalizacja gospodarki odpadami na obszarze metropolitalnym”	6.1	POIiŚ / RPO WZ	FS / 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 niezbędnej dla rozwoju dziedzin zapewniających przewagę technologiczną obszaru metropolitalnego”	1.1	POIR / RPO WZ	EFRR
	Działanie 2.1.2: „Wzmacnianie powiązań nauka – gospodarka na obszarze metropolitalnym”	1.2	POIR / RPO WZ / PROW / PORiM	EFRR / EFRROW / EFMiR
Priorytet 2.2: „Poprawa warunków dla rozwoju gospodarczego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”	Działanie 2.2.1: „Wspólna strategia przyciągania, lokowania i obsługi inwestycji na obszarze metropolitalnym”	3.2	RPO WZ	EFRR
	Działanie 2.2.2: „Rozwój miejsc lokowania inwestycji i stref aktywności gospodarczej na obszarze metropolitalnym”	3.1	RPO WZ w formule ZIT	EFRR
Priorytet 2.3:	Działanie 2.3.1:	3.3	RPO WZ w formule ZIT	EFRR





„Wsparcie przedsiębiorczości i innowacyjności”	„Rozwój aktywności gospodarczej i innowacyjności przedsiębiorstw na obszarze metropolitalnym”			
	Działanie 2.3.2: „Wspomaganie procesów innowacyjności w sektorze gospodarczym na obszarze metropolitalnym”	3.4	RPO WZ	EFRR
Priorytet 2.4: „Kształcenie ogólne, ustawiczne i zawodowe o zasięgu ponadlokalnym”	Działanie 2.4.1: „Poprawa jakości kształcenia ogólnego na obszarze metropolitalnym”	10.1	RPO WZ w formule ZIT	EFS
	Działanie 2.4.2: „Poprawa dostępności i wspieranie uczenia się przez całe życie na obszarze metropolitalnym”	10.3	RPO WZ / EWT	EFS / EFRR
	Działanie 2.4.3: „Poprawa efektywności funkcjonowania systemu kształcenia zawodowego na obszarze metropolitalnym”	10.3 bis	RPO WZ w formule ZIT	EFS
	Działanie 2.4.4: „Rozwój infrastruktury szkolnictwa zawodowego na obszarze metropolitalnym”	10.4	RPO WZ	EFRR / EFS
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”	6.3	POIiŚ / RPO WZ / EWT / PROW	EFRR / EFRROW
	Działanie 2.5.2: „Zachowanie i udostępnianie obszarów istotnych przyrodniczo i turystycznie na obszarze metropolitalnym”	6.4	RPO WZ / EWT / PROW	EFRR / EFRROW
Priorytet 2.6: „Wsparcie rynku pracy”	Działanie 2.6.1: „Wsparcie na rzecz zatrudnienia i mobilności pracowników na obszarze metropolitalnym”	8.5	RPO WZ	EFS
	Działanie 2.6.2: „Wsparcie na rzecz samozatrudnienia i tworzenia nowych miejsc pracy na obszarze metropolitalnym”	8.7	RPO WZ / PROW	EFS / EFRROW
Cel strategiczny 3: Podnoszenie standardu życia mieszkańców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – wysoka jakość i dostępność usług				





Priorytet 3.1: „Rozwój systemów zarządzania z wykorzystaniem TIK o zasięgu ponadlokalnym”	Działanie 3.1.1: „Poprawa dostępności usług świadczonych drogą elektroniczną dla mieszkańców obszaru metropolitalnego”	2.3	RPO WZ	EFRR
Priorytet 3.2: „Wspieranie rozwoju efektywnych usług społecznych oraz uzupełnienie deficytów w zakresie lokalnej infrastruktury społecznej”	Działanie 3.2.1: „Wspieranie procesów wydłużania aktywności zawodowej i zdrowego starzenia się na obszarze metropolitalnym”	8.10	RPO WZ	EFS
	Działanie 3.2.2: „Poprawa stanu infrastruktury ochrony zdrowia i społecznej na obszarze metropolitalnym”	9.1	POIiŚ / RPO WZ	EFRR
	Działanie 3.2.3: „Aktywizacja społeczno-zawodowa grup defaworyzowanych na obszarze metropolitalnym”	9.4	RPO WZ / EWT	EFS / EFRR
	Działanie 3.2.4: „Zwiększenie dostępności i jakości usług w obrębie systemu usług społecznych i zdrowotnych na obszarze metropolitalnym”	9.7	RPO WZ	EFS
	Działanie 3.2.5: „Rozwój ekonomii społecznej na obszarze metropolitalnym”	9.8	RPO WZ	EFS
	Działanie 3.2.6: „Rozwój infrastruktury edukacyjnej (innej, niż zawodowa) na obszarze metropolitalnym”	10.4	RPO WZ	EFRR / EFS
Priorytet 3.3: „Rewitalizacja społeczna i infrastrukturalna przestrzeni miejskiej”	Działanie 3.3.1: „Rewitalizacja fizyczna, gospodarcza i społeczna ubogich społeczności i obszarów miejskich i wiejskich obszaru metropolitalnego”	9.2	RPO WZ	EFRR (w powiązaniu z EFS)

Tab. 21. Siatka przyjętych celów strategicznych, priorytetów i działań w ramach Strategii ZIT SOM.

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 funkcjonalnego 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 Odrzańskiej Drogi Wodnej (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 Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowi odpowiedź na wskazane w części diagnostycznej dokumentu bariery 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 między samorządami lokalnymi tworzącymi SOM;
- nierównomierna gęstość 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;
- dekapitalizacja 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;
- słaba polityka parkingowa wewnątrz SOM, brak preferencji dla transportu indywidualnego;
- 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.

Określenie wskaźników realizacji celu strategicznego 1 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wraz z ich wartościami docelowymi przewidzianymi do osiągnięcia po zakończeniu perspektywy finansowej na lata 2014-2020, możliwe będzie po zamknięciu prac nad wszystkim Programami Operacyjnymi w ramach Polityki Spójności (EFSI) i przeprowadzeniu dalszych konsultacji oraz ustaleń z IZ RPO WZ 2014-2020.



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 wdrożenie wspólnej strategii przyciągania, lokowania i obsługi inwestycji na obszarze metropolitalnym oraz 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 poprzez zwiększenie zdolności Instytucji Otoczenia Biznesu w tym zakresie i 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 wielokapitałowe 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 stanowią więc będą podstawowe warunki osiągnięcia stałego wzrostu gospodarczego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.

Reasumując, wybór do realizacji celu strategicznego 2 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowi odpowiedź na wskazane w części diagnostycznej dokumentu bariery ograniczające rozwój, ale i potencjały wymagające dalszego wsparcia tj.:



- niewystarczający stan infrastruktury badawczej szkół wyższych, uniemożliwiający dynamiczny rozwój gospodarki SOM opartej o innowacje i regionalne, inteligentne specjalizacje;
- zbyt słabe powiązania sektora nauki i gospodarki na obszarze metropolitalnym oraz deficyt powiązań funkcjonalnych między tymi sektorami;
- brak wspólnej strategii przyciągania, lokowania i obsługi inwestycji na obszarze metropolitalnym;
- niewystarczający poziom współpracy między biznesem, a Instytucjami Otoczenia Biznesu na obszarze metropolitalnym;
- utrudnienia infrastrukturalne w miejscach lokowania inwestycji i strefach aktywności gospodarczej na obszarze metropolitalnym, w tym ograniczona 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;
- zbyt niski poziom aktywności gospodarczej mieszkańców obszaru metropolitalnego oraz poziomu innowacyjności przedsiębiorstw.

Określenie wskaźników realizacji celu strategicznego 2 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wraz z ich wartościami docelowymi przewidzianymi do osiągnięcia po zakończeniu perspektywy finansowej na lata 2014-2020, możliwe będzie po zamknięciu prac nad wszystkim Programami Operacyjnymi w ramach Polityki Spójności (EFSI) i przeprowadzeniu dalszych konsultacji oraz ustaleń z IZ RPO WZ 2014-2020.



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, rozwijać system zindywidualizowanych usług społecznych i zdrowotnych, zwiększać zakres świadczonych e-usług o charakterze publicznym oraz wspierać instytucje zajmujące się ekonomią społeczną, a także współtworzyć przedsiębiorstwa społeczne i spółdzielnie socjalne.

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) oraz infrastruktury systemu ochrony zdrowia i społecznej.

Wreszcie, biorąc pod uwagę poziom degradacji fizycznej, społecznej i gospodarczej wielu fragmentów obszarów miejskich i wiejskich SOM, niezbędnym jest podjęcie się trudu ich rewitalizacji. 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 Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowi odpowiedź na wskazane w części diagnostycznej dokumentu bariery ograniczające rozwój, ale i potencjały wymagające dalszego wsparcia tj.:

- niewystarczający poziom świadczenia e-usług przez sektor administracji publicznej na obszarze metropolitalnym;
- 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 społecznej na obszarze metropolitalnym.



Określenie wskaźników realizacji celu strategicznego 3 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wraz z ich wartościami docelowymi przewidzianymi do osiągnięcia po zakończeniu perspektywy finansowej na lata 2014-2020, możliwe będzie po zamknięciu prac nad wszystkim Programami Operacyjnymi w ramach Polityki Spójności (EFSI) i przeprowadzeniu dalszych konsultacji oraz ustaleń z IZ RPO WZ 2014-2020.



6.2. Priorytety i działania

Wszystkie określone wcześniej priorytety i działania Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wpisują się w realizację wytyczonych celów strategicznych dokumentu.

Jednakże, w odniesieniu do wybranych 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 WLWK i RPO WZ 2014-2020, możliwość wystąpienia pomocy publicznej, termin realizacji oraz przyjęty tryb wyboru projektów).

Cel strategiczny ZIT	Priorytet ZIT	Działanie ZIT	Oś priorytetowa RPO WZ/ priorytet inwestycyjny RPO WZ/ cel szczegółowy RPO WZ	Cel tematyczny UE	Priorytet inwestycyjny UE	Fundusz UE
1	1.1	1.1.2	II/4.5/2	4	4.5	EFRR
		1.1.4	II/4.5/2	4	4.5	EFRR
		1.1.5	V/7.3/3	7	7.3	EFRR
	1.2	1.2.2	V/7.3/3	7	7.3	EFRR
	1.3	1.3.2	II/4.5/1	4	4.5	EFRR
2	2.2	2.2.2	I/3.1/4	3	3.1	EFRR
	2.3	2.3.1	I/3.3/3	3	3.3	EFRR
	2.4	2.4.1	VIII/10.1/2	10	10.1	EFS
		2.4.3	VIII/10.3bis/4	10	10.3 bis	EFS

Tab. 22. Matryca logiczna strategii inwestycyjnej Strategii ZIT SOM oraz korespondujących osi priorytetowych/działań ZIT wojewódzkiego w ramach RPO WZ.

Źródło: Opracowanie własne.

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.

Układ infrastruktury drogowej tworzy sieć dróg lokalnych (powiatowych i gminnych), połączonych z drogami wojewódzkimi i krajowymi, zapewniającymi powiązania transportowe SOM 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.

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 w części Dobrej (Szczecińskiej) i Kołbaskowa. Komunikacja publiczna nie jest w żaden sposób koordynowana, brakuje integracji taryfowej oraz podstawowej infrastruktury wzmacniającej istotę metropolitalnego charakteru transportu w postaci np. węzłów przesiadkowych, czy też parkingów typu P&R.

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.

Pomimo niewątpliwego atutu, jakim jest wręcz nieograniczony dostęp do wody i możliwości rozwoju transportu śródlądowego, żegluga pasażerska w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym w ogóle nie funkcjonuje, poza pełniącym rolę turystyczną sezonowym transportem wodnym, prowadzonym pomiędzy Szczecinem i Świnoujściem.

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.

Reasumując, sprawny wewnętrzny układ transportowy 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.



Działanie 1.1.1 „Regionalny układ drogowy na obszarze metropolitalnym”

Cel działania: Zwiększenie wewnętrznej, drogowej dostępności transportowej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

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 drogowego obejścia 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 budowę stałego dostępu Świnoujścia do systemu dróg krajowych, budowę obwodnicy Przeclawia i Warzymic w gminie Kołbaskowo, czy też przebudowę ul. Autostrada Poznańska w Szczecinie).

Ważnym zastrzeżeniem, co do możliwych typów przedsięwzięć w ramach przedmiotowego działania zgodnego z charakterystyką PI 7.2 pozostaje fakt, iż poza drogami wojewódzkimi objęte wsparciem UE mogą być pozostałe drogi, zgodnie z Kontraktem Terytorialnym oraz w przypadku dróg lokalnych zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa¹¹³.

¹¹³ Generalna zasada przy wsparciu dróg – po statusie dróg a nie zarządcy. Drogi powiatowe i gminne będą mogły uzyskać dofinansowanie w trybie konkursowym, jeżeli będą spełniać warunki zapisane w UP tj. inwestycje w drogi lokalne (gminne i powiatowe) będą możliwe jedynie, gdy 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 ze środków PI 7.2, gdy usprawniają połączenia między ośrodkami życia społeczno-gospodarczego (w tym ośrodków aktywności gospodarczej, rozwijających się obszarów inwestycyjnych, centrów logistycznych, lotnisk) lub gdy zapewniają konieczne połączenie z siecią autostrad i dróg krajowych lub gdy uzupełniają luki w połączeniach transgranicznych.

W ramach PI 7.2, uzyskać wsparcie mogą też tylko te projekty, które związane są z węzłami miejskimi w rozumieniu Rozporządzenia WE 1315/2013¹¹⁴.

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 oraz pracy i w konsekwencji przełoży się na zwiększenie spójności społeczno-gospodarczej obszaru wsparcia.

Drugim rezultatem będzie poprawa stanu środowiska naturalnego, wynikająca z eliminacji lub ograniczenia wąskich gardeł systemu transportowego oraz poprawy przepustowości na drogach SOM.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 1.1.1, realizujące cele PI 7.2 powinny być przede wszystkim komplementarne względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 3.1, 4.5, 7.3 i 7.4.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.1.1 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią będą środki EFSI ujęte w: POIIS¹¹⁵, RPO WZ¹¹⁶ oraz EWT¹¹⁷.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

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.

¹¹⁴ Zgodnie z art. 30 Rozporządzenia WE 1315/2013 „Węzły miejskie”: *Rozwijając sieć kompleksową w węzłach miejskich, państwa członkowskie dążą w miarę możliwości do zapewnienia: a) w odniesieniu do przewozu osób: wzajemnych połączeń między infrastrukturą kolejową, drogową, lotniczą oraz, w stosownych przypadkach, wodną śródlądową i morską w sieci kompleksowej; b) w odniesieniu do transportu towarowego: wzajemnych połączeń między infrastrukturą kolejową, drogową oraz, w stosownych przypadkach, lotniczą, wodną śródlądową i morską w sieci kompleksowej; c) odpowiednich połączeń między poszczególnymi dworcami kolejowymi, portami lub portami lotniczymi sieci kompleksowej w ramach danego węzła miejskiego; d) płynnych połączeń między infrastrukturą sieci kompleksowej a infrastrukturą ruchu regionalnego i lokalnego oraz dostaw towarów w obszarach miejskich, łącznie z konsolidacją logistyki i ośrodkami dystrybucji; e) zmniejszenia narażenia obszarów miejskich na negatywny wpływ transportu kolejowego i drogowego przez nie przebiegającego, co może obejmować prowadzenie tras poza obszarami miejskimi; f) wspierania efektywnych miejskich systemów dostarczania towarów o niskiej emisji hałasu i dwutlenku węgla.*

¹¹⁵ Podstawowe typy projektów POIIS w ramach PI 7.2 stanowią: 1) Budowa, przebudowa dróg krajowych (w tym ekspresowych) poprawiających mobilność regionalną, w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach (BRD, ITS); 2) Budowa, przebudowa dróg wyprowadzających ruch z miast na prawach powiatu w ciągu dróg krajowych.

¹¹⁶ Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 7.2 stanowią: 1) Budowa dróg regionalnych (wojewódzkich) i lokalnych (gminnych i powiatowych); 2) Przebudowa, rozbudowa dróg regionalnych (wojewódzkich) i lokalnych (gminnych i powiatowych); 3) Projekty z zakresu poprawy bezpieczeństwa na drogach.

¹¹⁷ Podstawowe typy projektów Programu Współpracy Transgranicznej Meklemburgia-Pomorze Przednie/Brandenburgia/Polska (Województwo Zachodniopomorskie) INTERREG V A w ramach PI 7.2 stanowią zadania zwiększające mobilność regionalną poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.



Przyjęte do realizacji działania 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 załączkiem będzie zakończenie w III kwartale 2014 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 projektu, przy znaczącym współudziale środków POIIS 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 7.4 budowę Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (SKM), należy wspierać w ramach działania 1.1.2 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 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 drogowym uzupełniającym w praktyce system transportu publicznego. Realizacja budowy VI etapu Obwodnicy Śródmiejskiej Szczecina, czy też lepsze skomunikowanie okolic i dróg dojazdowych do zintegrowanego centrum przesiadkowego w Stargardzie Szczecińskim pozwoli m.in. na dotarcie w krótszym czasie do miejsc przesiadkowych, 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.

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 4.5 muszą wynikać z planów gospodarki niskoemisyjnej oraz powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 3.1, 7.2, 7.3 i 7.4.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.1.2 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią będą środki EFSI ujęte w: POIIS¹¹⁸ oraz RPO WZ, realizowane w formule wojewódzkiego ZIT.

Szczegółowe rozwiązania operacyjne związane z wprowadzeniem formuły ZIT w ramach RPO WZ prezentuje poniższa tabela:

Cel tematyczny	4.
Priorytet inwestycyjny	4.5.
Typy projektów	<ol style="list-style-type: none"> 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.
Wydatki kwalifikowane	Zgodnie z wytycznymi Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020.
Grupy docelowe	Mieszkańcy SOM.
Typy beneficjentów	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przedsiębiorstwa świadczące usługi publicznego transportu zbiorowego. 2. Jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia. 3. Jednostki organizacyjne JST. 4. Organizacje pozarządowe. 5. Zarządcy infrastruktury kolejowej. 6. Państwowe jednostki budżetowe. 7. Przedsiębiorstwa.

¹¹⁸ Podstawowe typy projektów POIIS w ramach PI 4.5 stanowią zadania związane z równoważeniem mobilności miejskiej i ekologicznym transportem, w tym: budowa, przebudowa infrastruktury transportu publicznego (sieci szynowych i autobusowych), zakup, modernizacja niskoemisyjnego taboru, budowa instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego taboru, budowa i rozbudowa węzłów przesiadkowych, innowacyjne transportowe systemy informacji i zarządzania ruchem.

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 strategicznych przyjętymi przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020.
Maksymalny poziom dofinansowania	75% kosztów kwalifikowanych.
Wskaźniki produktu i rezultatu	<p>Obligatoryjne wskaźniki produktu RPO WZ 2014-2020:</p> <ol style="list-style-type: none"> <i>Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej – szt.</i> <i>Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych – szt.</i> <p>Wybrane fakultatywne wskaźniki produktu WLWK:</p> <ol style="list-style-type: none"> <i>Całkowita długość nowych lub ulepszonych linii tramwajowych – km.</i> <i>Liczba wybudowanych obiektów "Park&Ride" – szt.</i> <i>Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych – szt.</i> <p>Obligatoryjne wskaźniki rezultatu RPO WZ 2014-2020:</p> <ol style="list-style-type: none"> <i>Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych (CI) – tony ekwiwalentu CO₂.</i> <p>Wybrane fakultatywne wskaźniki rezultatu WLWK:</p> <ol style="list-style-type: none"> <i>Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach "Park&Ride" - szt.</i> <p>Wartości docelowe poszczególnych wskaźników produktu i rezultatu zostaną uzupełnione po uzgodnieniu z IZ RPO WZ 2014-2020.</p>
Pomoc publiczna	Możliwe wystąpienie pomocy publicznej zgodnie z odpowiednim Rozporządzeniem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (MliR).
Termin realizacji (lata)	2014-2020.
Tryb naboru	Pozakonkursowy.

Tab. 23. Rozwiązania operacyjne dla 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 Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego będą wdrażane poprzez bezpośrednie aplikowanie beneficjentów do POIiŚ w procedurze określonej przez IZ POIiŚ. W ramach dotychczasowo podjętych kroków, Związek ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM) zgłosił w 2013 roku do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (MliR) propozycje realizacji następujących projektów kluczowych:

- „Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie oraz zakup taboru tramwajowego”
- „Przebudowa infrastruktury transportu publicznego i zakup taboru autobusowego na obszarze SOM”
- „Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju – etap II”.

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 najbliższym punktem 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 rozwoju¹¹⁹.

Projekt budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej stanowiłby także podstawę do realizacji (np. dostęp do terenów inwestycyjnych w SOM, Szczeciński Szybki Tramwaj, węzły przesiadkowe, parkingi buforowe, bilet metropolitalny) innych projektów inwestycyjnych, zaplanowanych w oparciu o cele PI: 3.1, 4.5, 7.2 i 7.3.

Podstawowe źródło wspólnotowego finansowania przedsięwzięć w ramach działania 1.1.3 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią będą środki EFSI ujęte w POIIS¹²⁰.

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 nie jest możliwym użytkowanie roweru, 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 tylko tych projektów, które stanowią będą element metropolitalnego systemu dróg rowerowych, opisanego w treści „Koncepcji ścieżek rowerowych łączących gminy należące do

¹¹⁹ Opracowanie na podstawie fiszki projektowej pn. „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej”, złożonej przez SSOM do MiiR w dniu 06.12.2013 roku.

¹²⁰ Podstawowe typy projektów POIIS w ramach PI 7.4 stanowią zadania związane z budową, przebudową, modernizacją infrastruktury, zakupem, modernizacją taboru dla publicznego transportu kolejowego na obszarach funkcjonalnych miast.



Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego¹²¹, a także będą miały istotne znaczenie dla poprawy dostępności komunikacyjnej głównych ośrodków miejskich SOM (w szczególności miasta rdzeniowego) poprzez wprowadzenie ułatwień w bezpośrednim dojeździe do węzłów przesiadkowych, czy też skrócenie czasu przejazdu do centrów miejscowości.

Głównym rezultatem wsparcia inwestycji ukierunkowanych na realizację celu działania 1.1.4 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 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 4.5 muszą wynikać z planów gospodarki niskoemisyjnej oraz powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających cele PI: 3.1, 7.2, 7.3 i 7.4.

Podstawowe źródło wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.1.4 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowić będą środki EFSI ujęte w RPO WZ, wdrażane w formule wojewódzkiego ZIT.

Szczegółowe rozwiązania operacyjne związane z wprowadzeniem formuły ZIT w ramach RPO WZ prezentuje poniższa tabela:

Cel tematyczny	4.
Priorytet inwestycyjny	4.5.
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 Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020.
Grupy docelowe	Mieszkańcy SOM.
Typy beneficjentów	1. Jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia. 2. Jednostki organizacyjne JST. 3. Przedsiębiorstwa.
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 strategicznych przyjętymi przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020.
Maksymalny poziom dofinansowania	75% kosztów kwalifikowanych.
Wskaźniki produktu i rezultatu	Obligatoryjne wskaźniki produktu RPO WZ 2014-

¹²¹ Dokument ten powstaje w formie Programu Funkcjonalno-Użytkowego zintegrowanego systemu ścieżek rowerowych na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w ramach środków działania 6.3 RPO WZ 2007-2013.

	<p>2020:</p> <p>1. <i>Długość wybudowanych lub przebudowanych dróg dla rowerów - km.</i></p> <p>Wybrane fakultatywne wskaźniki produktu WLWK:</p> <p>1. <i>Liczba wybudowanych obiektów "Bike&Ride" - szt.</i></p> <p>Obligatoryjne wskaźniki rezultatu RPO WZ 2014-2020:</p> <p>1. <i>Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych (CI) – tony ekwiwalentu CO2.</i></p> <p>Wybrane fakultatywne wskaźniki rezultatu WLWK: <i>Nie zdefiniowano.</i></p> <p><i>Wartości docelowe poszczególnych wskaźników produktu i rezultatu zostaną uzupełnione po uzgodnieniu z IZ RPO WZ 2014-2020.</i></p>
Pomoc publiczna	Możliwe wystąpienie pomocy publicznej zgodnie z odpowiednim Rozporządzeniem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (MiR).
Termin realizacji (lata)	2014-2020.
Tryb naboru	Pozakonkursowy.

Tab. 24. 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.

Działanie 1.1.5 „Transport śródlądowy na obszarze metropolitalnym”

Cel działania: Zwiększenie udziału transportu śródlądowego w zintegrowanym systemie transportowym Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim zainicjowaniu procesu rozwoju regularnego, pasażerskiego transportu wodnego, jako istotnego elementu systemu transportowego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Dotychczas, pomimo sprzyjających uwarunkowań historycznych i geograficznych (położenie wielu gmin SOM z dostępem do Odry, jeziora Dąbie, czy Zalewu Szczecińskiego), a także funkcjonowania obok głównych ośrodków (Szczecin, Świnoujście) szeregu małych portów (np. Stepnica, Nowe Warpno, Trzebież), zgromadzony potencjał nie był w żaden sposób wykorzystywany. Wyjątek stanowiło prowadzenie w sezonie letnim linii pasażerskich obsługujących ruch turystyczny pomiędzy Szczecinem, a Świnoujściem.



Z tego względu, w obecnej perspektywie finansowej planowane jest udzielanie wsparcia w postaci m.in. zakupu środków pasażerskiego transportu wodnego, który miałby służyć reaktywacji tego typu transportu.

Poza oczywistym wymiarem turystycznym, stworzenie regularnych połączeń pomiędzy portami obszaru metropolitalnego stanowiłoby swoistą alternatywę dla innych środków transportu, w tym przede wszystkim samochodowego. Tym samym, wpięcie transportu wodnego w system transportu publicznego przyczyniłoby się dodatkowo do szerszego zrównoważenia mobilności na obszarze SOM.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 1.1.5 realizujące cele PI 7.3 powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających cele PI: 4.5, 7.2 i 7.4.

Podstawowe źródło wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.1.5 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowić będą środki EFSI ujęte w RPO WZ, wdrażane w formule wojewódzkiego ZIT.

Szczegółowe rozwiązania operacyjne związane z wprowadzeniem formuły ZIT w ramach RPO WZ prezentuje poniższa tabela:

Cel tematyczny	7
Priorytet inwestycyjny	7.3
Typy projektów	1. Zakup środków pasażerskiego transportu wodnego.
Wydatki kwalifikowane	Zgodnie z wytycznymi Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020.
Grupy docelowe	Mieszkańcy SOM.
Typy beneficjentów	1. Jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia. 2. Przedsiębiorstwa.
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 strategicznych przyjętymi przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020.
Maksymalny poziom dofinansowania	60% kosztów kwalifikowanych.
Wskaźniki produktu i rezultatu	Obligatoryjne wskaźniki produktu RPO WZ 2014-2020: <i>Nie zdefiniowano.</i> Wybrane fakultatywne wskaźniki produktu WLWK: <i>Nie zdefiniowano.</i> Obligatoryjne wskaźniki rezultatu RPO WZ 2014-2020: 1. <i>Wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej – miara syntetyczna.</i>

	Wybrane fakultatywne wskaźniki rezultatu WLWK: <i>Nie zdefiniowano.</i> <i>Wartości docelowe poszczególnych wskaźników produktu i rezultatu zostaną uzupełnione po uzgodnieniu z IZ RPO WZ 2014-2020.</i>
Pomoc publiczna	Możliwe wystąpienie pomocy publicznej zgodnie z odpowiednim Rozporządzeniem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (MiIR).
Termin realizacji (lata)	2014-2020.
Tryb naboru	Pozakonkursowy.

Tab. 25. Rozwiązania operacyjne dla Działania 1.1.5 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 1.1.5 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 oraz lotniska Szczecin-Goleniów.

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.

Wreszcie, rola jedyne w województwie zachodniopomorskim i SOM międzynarodowego portu lotniczego Szczecin-Goleniów wymagać będzie dalszego wzmocnienia. Dzisiejsza siatka proponowanych połączeń krajowych i zagranicznych, przy niewystarczającej infrastrukturze wewnętrznej lotniska w żaden sposób nie wyczerpuje potencjału miejsca oraz zapotrzebowania klientów, w tym przedstawicieli sektora gospodarczego na transport lotniczy.

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)¹²², źródłem ich finansowania będą środki POIiŚ¹²³.

W treści DI SRT opublikowanego w marcu 2014 roku, listy poszczególnych typów zadań, bezpośrednio związanych z realizacją celów działania 1.2.1 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego przedstawiają się następująco:

- **Lista projektów drogowych, dla których beneficjentem jest GDDKiA:**

Lp.	Lista podstawowa / rezerwowa	Droga	Ciąg	Koszt całkowity (mln złotych)	Źródło finansowania
1.	Lista podstawowa	S-6	Szczecin - Koszalin	2 892,00	FS
2.	Lista podstawowa ¹²⁴	S-3	Świnoujście - Szczecin	2 555,50	FS
3.	Lista podstawowa	S-10	Piła – Szczecin	3 145,50	FS

Tab. 26. Lista projektów drogowych realizujących cele Działania 1.2.1 Strategii ZIT SOM.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie DI SRT z marca 2014 roku.

¹²² 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.

¹²³ Podstawowe typy projektów POIiŚ w ramach PI 7.2 stanowią: 1) Budowa, przebudowa dróg krajowych (w tym ekspresowych) poprawiających mobilność regionalną, w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach (BRD, ITS); 2) Budowa, przebudowa dróg wyprowadzających ruch z miast na prawach powiatu w ciągu dróg krajowych.

¹²⁴ Ciąg będzie realizowany w dalszej kolejności m.in. z uwagi na: niski poziom natężenia ruchu ciężarowego oraz ruchu ogółem (poniżej 20% punktów możliwych do uzyskania w ramach powyższych kryteriów), brak spełnienia kryterium położenia w Polsce Wschodniej, czy brak połączenia ze stolicą, brak spełnienia kryterium gotowości projektu do realizacji.



• **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” ¹²⁵	Gmina Miasto Świnoujście	91,50	CEF
3.	Lista rezerwowa	„Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap II” ¹²⁶	Gmina Miasto Świnoujście	51,70	CEF

Tab. 27. Lista projektów morskich realizujących cele Działania 1.2.1 Strategii ZIT SOM.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie DI SRT z marca 2014 roku.

Ważnym celem działań pozostaje zapewnienie ujęcia w DI SRT na listach podstawowych możliwie największej liczby inwestycji wskazanych przez beneficjentów z obszaru SOM w mandacie negocjacyjnym Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Zachodniopomorskiego. W puli środków przewidzianych na rozwój portów nie ma bowiem obecnie zagwarantowanych środków finansowych m.in. na realizację kluczowego dla rozwoju portu w Świnoujściu i całego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego projektu pn. „Budowa tunelu pod Świną w Świnoujściu w celu doprowadzenia drogi krajowej nr 3 na wyspę Uznam”.

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 7.2 powinny być przede wszystkim komplementarne względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 3.1, 4.5, 7.3 i 7.4.

Podstawowe źródło wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.2.1 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią będą środki EFSI oraz CEF ujęte w POIIS.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

¹²⁵ Zgłoszony przez Gminę Miasto Świnoujście projekt obejmuje połączenie drogi ekspresowej S3 z ulicami Ku Morzu i Barlickiego w rejonie terminalu LNG w Świnoujściu.

¹²⁶ Zgłoszony przez Gminę Miasto Świnoujście projekt obejmuje połączenie drogi ekspresowej S3 z ul. Ludzi Morza do przeprawy w Karsiborzu.



Działanie 1.2.2 „Transport śródlądowy na obszarze metropolitalnym”

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 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 postępująca dekapitalizacja 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), źródłem ich finansowania będą przede wszystkim środki POIIS¹²⁷.

W treści DI SRT opublikowanego w marcu 2014 roku, listy poszczególnych typów zadań, bezpośrednio związanych z realizacją celów działania 1.2.2 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego przedstawiają się następująco:

¹²⁷ Podstawowe typy projektów POIIS w ramach PI 7.3 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, terminali przeładunkowych znajdujących się w sieci TEN-T.



• **Lista projektów morskich:**

Lp.	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
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 dojazdowego i budowa nabrzeży”	Zarząd Morskiego Portu Police sp. z o.o.	38,80	FS, środki krajowe

Tab. 28. Lista projektów morskich realizujących cele Działania 1.2.2 Strategii ZIT SOM.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie DI SRT z marca 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. 29. Lista projektów śródlądowych realizujących cele Działania 1.2.2 Strategii ZIT SOM.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie DI SRT z marca 2014 roku.

Umożliwienie realizacji ww. inwestycji ze środków POIIS (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-kolejowej¹²⁸.

Uzupełnieniem opisanego systemu transportowego SOM w kontekście wykorzystania dróg dostępowych od strony wody będą działania prowadzone w ramach EWT¹²⁹ oraz RPO WZ, wdrażane w formule wojewódzkiego ZIT.

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 7.3 powinny być przede wszystkim komplementarne względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 3.1, 4.5, 7.2 i 7.4.

¹²⁸ Działania zaplanowane w tym zakresie będą częściowo realizowane w ramach PI 7.2.

¹²⁹ Podstawowe typy projektów Programu Współpracy Transgranicznej Meklemburgia-Pomorze Przednie/Brandenburgia/Polska (Województwo Zachodniopomorskie) INTERREG V A w ramach PI 7.3 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.

Szczegółowe rozwiązania operacyjne związane z wprowadzeniem formuły ZIT w ramach RPO WZ prezentuje poniższa tabela:

Cel tematyczny	7
Priorytet inwestycyjny	7.3
Typy projektów	<ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa, rozbudowa lub modernizacja ogólnodostępnej infrastruktury portów morskich i rzecznych oraz przystani poza siecią TEN-T, utrzymanie dróg wodnych prowadzących do portów spoza sieci TEN-T, monitoring dróg wodnych, w tym związany z systemami zarządzania ruchem. 2. Poprawa dostępu do portów i przystani od strony lądu, budowa dróg doprowadzających transport oraz wewnętrznych, budowa łącznic kolejowych oraz rozprowadzenie ruchu kolejowego w portach poza siecią TEN-T. 3. Budowa terminali intermodalnych i urządzeń przeładunkowych, przede wszystkim w portach handlowych poza siecią TEN-T.
Wydatki kwalifikowane	Zgodnie z wytycznymi Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020.
Grupy docelowe	Mieszkańcy SOM.
Typy beneficjentów	<ol style="list-style-type: none"> 1. Podmioty zarządzające portami i przystaniami. 2. Jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia. 3. Urzędy Morskie. 4. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej. 5. Przedsiębiorstwa.
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 strategicznych przyjętymi przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020.
Maksymalny poziom dofinansowania	60% kosztów kwalifikowanych.
Wskaźniki produktu i rezultatu	<p>Obligatoryjne wskaźniki produktu RPO WZ 2014-2020:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Całkowita długość ulepszonych lub utworzonych śródlądowych dróg wodnych (CI) - km. 2. Długość zbudowanych lub zmodernizowanych nabrzeży w portach morskich - mb. <p>Wybrane fakultatywne wskaźniki produktu WLWK:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Długość zmodernizowanych torów wodnych (podejściowych) - km.



	<p>2. Długość wybudowanych lub zmodernizowanych morskich budowli hydrotechnicznych - mb.</p> <p>3. Liczba wybudowanych lub przebudowanych centrów logistycznych dla obsługi transportu intermodalnego - szt.</p> <p>4. Liczba wybudowanych lub przebudowanych obiektów na śródlądowych drogach wodnych. – szt.</p> <p>Obligatoryjne wskaźniki rezultatu RPO WZ 2014-2020:</p> <p>1. Wskaźnik międzygałęzowej dostępności transportowej – miara syntetyczna.</p> <p>2. Udział ładunków przewożonych transportem wodnym w przewozach ładunków ogółem - %.</p> <p>Wybrane fakultatywne wskaźniki rezultatu WLWK:</p> <p>1. Zdolność przeładunkowa wspartych portów – tony/rok.</p> <p>2. Zdolność przeładunkowa wybudowanych lub przebudowanych centrów logistycznych/ terminali kontenerowych – TEU/rok.</p> <p>Wartości docelowe poszczególnych wskaźników produktu i rezultatu zostaną uzupełnione po uzgodnieniu z IZ RPO WZ 2014-2020.</p>
Pomoc publiczna	Możliwe wystąpienie pomocy publicznej zgodnie z odpowiednim Rozporządzeniem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (MiIR).
Termin realizacji (lata)	2014-2020.
Tryb naboru	Pozakonkursowy.

Tab. 30. Rozwiązania operacyjne dla Działania 1.2.2 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 1.2.2 bezpośrednio w ramach RPO WZ 2014-2020, w sytuacji wyczerpania alokacji przeznaczonej na ww. działanie w formule 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 liczby 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 Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego będzie więc obok powstania Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (SKM) kluczowym elementem 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), źródłem ich finansowania będą przede wszystkim środki POIIS¹³⁰.

W treści DI SRT opublikowanego w marcu 2014 roku, listy poszczególnych typów zadań, bezpośrednio związanych z realizacją celów działania 1.2.3 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 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. 31. Lista projektów kolejowych o znaczeniu krajowym realizujących cele Działania 1.2.3 Strategii ZIT SOM.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie DI SRT z marca 2014 roku.

Biorąc pod uwagę fakt, iż finansowane z POIIS będą jedynie prace na liniach kolejowych o znaczeniu europejskim tj. E59 (linia nr 401 i 351) i CE59 (linia nr 273), które nie rozwiążą

¹³⁰ Podstawowe typy projektów POIIS w ramach PI 7.4 stanowią zadania związane z: budową, modernizacją, rehabilitacją sieci kolejowej i infrastruktury dworcowej poza siecią TEN-T, której zarządcą jest PKP PLK SA oraz zakupem i modernizacją taboru kolejowego dla połączeń międzynarodowych i międzywojewódzkich.

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, (w tym na realizację zadania pn. „Poprawa jakości regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich poprzez modernizację i zakupy nowego taboru kolejowego”¹³¹), zgromadzone w RPO WZ¹³².

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.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 1.2.3, realizujące cele PI 7.4 powinny być przede wszystkim komplementarne względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 3.1, 4.5, 7.2 i 7.3.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.2.3 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią będą środki EFSI oraz CEF ujęte w POIiŚ i RPO WZ.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

Działanie 1.2.4 „Transport lotniczy”

Cel działania: Zwiększenie udziału transportu lotniczego w zewnętrznym systemie powiązań komunikacyjnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim rozbudowie jedyne w SOM portu lotniczego obsługującego ruch krajowy i międzynarodowy w ramach sieci TEN-T, który jest zlokalizowany w pobliżu Goleniowa.

Ze względu na fakt, iż potencjalnym źródłem finansowania ww. zadania, zgłoszonego do Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Zachodniopomorskiego będą środki FS w ramach POIiŚ, katalog możliwych do wdrożenia działań obejmować będzie przede wszystkim kwestie związane z: podniesieniem przepustowości nawigacyjnej portu lotniczego, zwiększeniem przepustowości przestrzeni powietrznej oraz poprawą bezpieczeństwa i ochrony ruchu lotniczego¹³³.

Dzięki implementacji planowanego przedsięwzięcia, zapewniona zostanie infrastruktura umożliwiająca wykonanie usług w zakresie żeglugi powietrznej zgodnej ze standardami jakościowymi i bezpieczeństwa, a także zwiększony będzie poziom oraz bezpieczeństwo ruchu

¹³¹ Projekt zgłoszony przez Województwo Zachodniopomorskie do mandatu negocjacyjnego Kontraktu terytorialnego.

¹³² Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 7.4 stanowią: 1) Budowa, przebudowa, modernizacja i rehabilitacja regionalnych linii kolejowych oraz infrastruktury dworcowej; 2) Modernizacja lub instalacja systemów automatycznego sterowania ruchem kolejowym w celu podniesienia parametrów podróży, w szczególności bezpieczeństwa na styku z innymi środkami transportu; 3) Zakup i modernizacja taboru kolejowego na potrzeby przewozów regionalnych.

¹³³ Projekt Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, styczeń 2014 roku.



lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej przy jednoczesnym ograniczeniu opóźnień w ruchu lotniczym.

Rozwój infrastruktury Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów ma fundamentalne znaczenie dla obsługi ruchu pasażerskiego, w tym turystycznego na całym obszarze metropolitalnym. Biorąc pod uwagę jego położenie przy drodze krajowej nr 6 w odległości kilkudziesięciu kilometrów od centrów miast - głównych ośrodków wzrostu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego tj. Szczecina, Stargardu Szczecińskiego i Świnoujścia oraz bezpośredni dostęp do linii kolejowej łączącej lotnisko m.in. z miastem rdzeniowym, jego znaczenie dla gospodarki metropolii gwałtownie wzrasta.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 1.2.4, realizujące cele PI 7.1 powinny być przede wszystkim komplementarne względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 4.5, 7.2 i 7.3.

Podstawowe źródło wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.2.4 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią będą środki EFSI (FS) ujęte w POIIS.

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 i obiektów mieszkaniowych, 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.

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 budynków publicznych i mieszkaniowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim kompleksowemu ograniczeniu niskiego poziomu efektywności energetycznej budynków w skali całego obszaru metropolitalnego.

Choć wskazany problem dotyczy wszystkich członków SSOM, to jest on szczególnie uciążliwy na obszarach miejskich, gdzie występuje duża kumulacja zasobów mieszkaniowych i obiektów infrastruktury publicznej. Zasoby te najczęściej 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 i mieszkalnych w SOM. Zmniejszenie ich energochłonności osiągnięte zostanie będzie poprzez udzielenie wsparcia ukierunkowanego na kompleksowe działania modernizacyjne budynków użyteczności publicznej i mieszkaniowych wraz z wymianą wyposażenia tych obiektów na energooszczędne.

Głównym rezultatem wdrażanych przedsięwzięć na obszarze SOM będzie racjonalizacja użytkowania i wytwarzania energii w budynkach 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 4.3 powinny być przede wszystkim komplementarne względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 4.2 i 4.5.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.3.1 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowić będą środki EFSI ujęte w POIIS¹³⁴ oraz RPO WZ¹³⁵.

Należy przy tym zauważyć, że w ramach dotychczasowo podjętych kroków, Związek ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM) zgłosił w 2013 roku do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (MIiR) propozycję realizacji w ramach PI 4.3 kompleksowego projektu

¹³⁴ Podstawowe typy projektów POIIS w ramach PI 4.3 stanowią zadania związane z kompleksową modernizacją energetyczną budynków użyteczności publicznej i budynków mieszkaniowych (wielorodzinnych budynków mieszkalnych) wraz z wymianą wyposażenia tych obiektów na energooszczędne, realizowane przez państwowe jednostki budżetowe (za wyjątkiem JST oraz ich związków).

¹³⁵ Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 4.3 stanowią zadania związane z kompleksową modernizacją energetyczną budynków użyteczności publicznej i budynków mieszkaniowych (wielorodzinnych budynków mieszkalnych) wraz z wymianą wyposażenia tych obiektów na energooszczędne, realizowane przez JST oraz ich związki.

kluczowego pn. „Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej i w sektorze mieszkaniowym na terenie SOM”.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

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 i 1.1.4 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 Szczecińskiego, 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 powietrze¹³⁶.

Innym typem działań inwestycyjnych będą zadania związane z modernizacją i rozbudową systemów oświetlenia publicznego w centrach miejscowości SOM, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc istotnych dla rozwoju przestrzeni publicznej (główne place; obiekty administracji, edukacji i kultury; dworce; punkty przesiadkowe; parkingi etc.).

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,

¹³⁶ Opracowanie na podstawie fiszki projektowej pn. „Modernizacja sieci ciepłowniczych i chłodniczych na terenie SOM”, złożonej przez SSOM do MIIR w dniu 06.12.2013 roku

- 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 4.5 muszą wynikać z planów gospodarki niskoemisyjnej oraz powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 4.2, 4.3 i 4.7.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.3.2 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowić będą środki EFSI ujęte w POIIS¹³⁷ oraz RPO WZ, realizowane w formule wojewódzkiego ZIT.

Szczegółowe rozwiązania operacyjne związane z wprowadzeniem formuły ZIT w ramach RPO WZ prezentuje poniższa tabela:

Cel tematyczny	4.
Priorytet inwestycyjny	4.5.
Typy projektów	1. Projekty uzupełniające na obszarach miejskich, nakierowane na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, m.in. takie jak modernizacja oświetlenia miejskiego w kierunku jego energooszczędności , działania informacyjno-promocyjne dotyczące np. oszczędności energii, kampanie promujące budownictwo zeroemisyjne, demonstracyjne projekty z zakresu budownictwa pasywnego, którym towarzyszą działania informacyjno-promocyjne.
Wydatki kwalifikowane	Zgodnie z wytycznymi Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020.
Grupy docelowe	Mieszkańcy SOM.
Typy beneficjentów	1. Jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia. 2. Jednostki organizacyjne JST. 3. Przedsiębiorstwa.
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 strategicznych przyjętymi przez Komitet

¹³⁷ Podstawowe typy projektów POIIS w ramach PI 4.5 stanowią m.in. zadania związane z sieciami ciepłowniczymi i chłodniczymi (wraz ze źródłem), wynikającymi z planów gospodarki niskoemisyjnej.

	Monitorujący RPO WZ 2014-2020.
Maksymalny poziom dofinansowania	75% kosztów kwalifikowanych
Wskaźniki produktu i rezultatu	<p>Obligatoryjne wskaźniki produktu RPO WZ 2014-2020: <i>Nie zdefiniowano.</i></p> <p>Wybrane fakultatywne wskaźniki produktu WLWK: <i>Nie zdefiniowano.</i></p> <p>Obligatoryjne wskaźniki rezultatu RPO WZ 2014-2020: 1. <i>Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych (CI) – tony ekwiwalentu CO2.</i></p> <p>Wybrane fakultatywne wskaźniki rezultatu WLWK: 1. <i>Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej w wyniku realizacji projektów - MWh/rok.</i></p> <p><i>Wartości docelowe poszczególnych wskaźników produktu i rezultatu zostaną uzupełnione po uzgodnieniu z IZ RPO WZ 2014-2020.</i></p>
Pomoc publiczna	Możliwe wystąpienie pomocy publicznej zgodnie z odpowiednim Rozporządzeniem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (MliR).
Termin realizacji (lata)	2014-2020.
Tryb naboru	Pozakonkursowy.

Tab. 32. Rozwiązania operacyjne dla 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 Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego będą wdrażane poprzez bezpośrednie aplikowanie beneficjentów do POIiŚ w procedurze określonej przez IZ POIiŚ. W ramach dotychczasowo podjętych kroków, Związek ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM) zgłosił w 2013 roku do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (MliR) propozycję realizacji m.in. projektu kluczowego pn. „Modernizacja sieci ciepłowniczych i chłodniczych na terenie SOM”.

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). Jednocześnie, poza nielicznymi przypadkami, długość dostępnych sieci wodociągowych wciąż pozostaje niższa, niż średnia krajowa. 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.)¹³⁸.

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 rozwiązywania problemów związanych z infrastrukturą wodno-ściekową. Konieczne jest wyposażanie aglomeracji¹³⁹ 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

¹³⁸ Wyciąg z „Diagnozy wpływu usług publicznych na tworzenie warunków do trwałego i zrównoważonego rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”, Doradztwo Ekonomiczne – Dariusz Zarzecki, styczeń 2014 roku.

¹³⁹ „Aglomeracja” - w rozumieniu zapisów Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych (KPOŚK).

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 6.2 powinny być przede wszystkim komplementarne względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 6.4 i 6.6.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.3.3 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią będą środki EFSI ujęte w POIIS¹⁴⁰, PROW¹⁴¹ oraz RPO WZ¹⁴².

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

Działanie 1.3.4 „Racjonalizacja gospodarki odpadami na obszarze metropolitalnym”

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,

¹⁴⁰ Podstawowe typy projektów POIIS w ramach PI 6.2 stanowią zadania związane z realizacją kompleksowego wsparcia gospodarki wodno-ściekowej, z uwzględnieniem inteligentnych systemów zarządzania sieciami wodociągowymi w aglomeracjach, co najmniej 10 tys. RLM.

¹⁴¹ Podstawowe typy projektów PROW w ramach PI 6.2 stanowią zadania związane z poprawą gospodarki wodnej.

¹⁴² Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 6.2 stanowią zadania w aglomeracjach poniżej 10 tys. RLM związane z: 1) Budową i modernizacją sieci kanalizacyjnych; 2) Budową lub modernizacją oczyszczalni ścieków; 3) Budową i modernizacją linii wodociągowych; 4) Budową indywidualnych systemów oczyszczania ścieków; 5) Inteligentnymi systemami zarządzania sieciami wodociągowymi.

- 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 6.1 powinny być przede wszystkim komplementarne względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 6.4 i 6.6.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 1.3.4 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowić będą środki EFSI ujęte w POIIS¹⁴³ (w odniesieniu do przedsiębiorców) i RPO WZ¹⁴⁴.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

¹⁴³ Podstawowe typy projektów POIIS w ramach PI 6.1 stanowią zadania związane z racjonalizacją gospodarki odpadami, w tym odpadów niebezpiecznych oraz wykorzystywaniem zasobów w procesach produkcji przez przedsiębiorców.

¹⁴⁴ Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 6.1 stanowią zadania związane z: 1) Kompleksowymi inwestycjami w zakresie rozwoju systemu gospodarki odpadami komunalnymi realizowanymi w regionach gospodarki odpadami komunalnymi, w których nie przewidziano komponentu dotyczącego termicznego przekształcenia odpadów, zapewniającymi zintegrowane podejście zgodnie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami na poziomie wynikającym ze zobowiązań akcesyjnych; 2) Poprawą gospodarowania odpadami niebezpiecznymi (w tym unieszkodliwianiem wyrobów zawierających azbest) oraz innymi niż komunalne.

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 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 r. 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 nanoproducty;
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 logistyczna, sektor metalowy i maszynowy, usługi oparte na wiedzy 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.

W ramach POIR przewiduje się wsparcie infrastruktury sfery B+R oraz badań w jednostkach naukowych, a także rozwoju kadr B+R.

Natomiast ze środków RPO WZ, możliwe będzie realizowanie przedsięwzięć uzgodnionych w trakcie negocjacji Kontraktu Terytorialnego, 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;
- uzupełnieniu istniejącej infrastruktury naukowo-badawczej, która będzie wykorzystywana do realizacji projektów badawczych i nie powieła dostępnymi już zasobów¹⁴⁵.

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 1.1 powinny być przede wszystkim komplementarne względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI 1.2.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.1.1 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią będą środki EFSI ujęte w POIR¹⁴⁶ i RPO WZ¹⁴⁷.

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.

¹⁴⁵ Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego z 08.04.2014 roku, str. 85.

¹⁴⁶ Podstawowe typy projektów POIR w ramach PI 1.1 stanowią zadania związane z wsparciem infrastruktury sfery B+R oraz badań w jednostkach naukowych wynikających ze specjalizacji krajowych i regionalnych, a szczególnie odnoszące się do: finansowania badań naukowych, rozwoju nowoczesnej infrastruktury badawczej sektora nauk oraz rozwoju kadr sektora B+R.

¹⁴⁷ Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 1.1 stanowią zadania związane z nabyciem lub wytworzeniem infrastruktury B+R w jednostkach naukowych, niezbędnej do realizacji strategii regionalnych inteligentnych specjalizacji.



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.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 2.1.2, realizujące cele PI 1.2 powinny być przede wszystkim komplementarne względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI 1.1.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.1.2 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią będą środki EFSI ujęte w POIR¹⁴⁸, PROW¹⁴⁹, PORiM¹⁵⁰ i RPO WZ¹⁵¹.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

¹⁴⁸ Podstawowe typy projektów POIR w ramach PI 1.2 stanowią zadania związane z: 1) Stworzeniem lub rozwojem istniejącego zaplecza badawczo-rozwojowego, służącego działalności innowacyjnej przedsiębiorstw - projekt powyżej 25 mln całkowitej jego wartości; 2) Projektem B+R realizowanym przez przedsiębiorstwa lub konsorcjum naukowo – przemysłowe, obejmującym realizację projektu innowacyjnego od fazy badań, przez prace rozwojowe, aż po wytworzenie linii demonstracyjnej (preferencje projektów dotyczących inteligentnych specjalizacji). Brak minimalnej kwoty projektu; 3) Projektem powyżej 25 mln całkowitej jego wartości związanym z wdrożeniem prac B+R w działalności przedsiębiorstwa; 4) Wsparciem dla przedsiębiorstw na uzyskanie ochrony własności przemysłowej poza granicami RP w trybie międzynarodowym.

¹⁴⁹ Podstawowe typy projektów PROW w ramach PI 1.2 stanowią zadania związane z wzmocnianiem powiązań pomiędzy rolnictwem i leśnictwem, a badaniami i innowacją.

¹⁵⁰ Podstawowe typy projektów PORiM w ramach PI 1.2 stanowią zadania związane z innowacjami w rybołówstwie morskim i akwakulturze oraz wzmocnianiem współpracy między naukowcami i rybakami.

¹⁵¹ Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 1.2 stanowią zadania związane z: 1) Tworzeniem i rozwojem infrastruktury B+R w przedsiębiorstwach; 2) Projektami B+R przedsiębiorstw wraz z uzyskaniem ochrony własności przemysłowej (ochrona krajowa, międzynarodowa); 3) Projektami przedsiębiorstw polegającymi na wdrożeniu własnych lub zakupionych wyników badań naukowych i prac rozwojowych.

Priorytet 2.2 „Poprawa warunków dla rozwoju gospodarczego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”

Szczeciński Obszar Metropolitalny, co pokazują wszystkie dostępne analizy wskaźnikowe, w tym raporty PAliIZ 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 zbyt mocno 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 Szczeciński, 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 ściśle skoordynowanie i skoncentrowanie działań promocyjnych skierowanych do potencjalnych inwestorów, przy wcześniejszej dbałości o utrzymanie właściwego kierunku rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Konieczne jest także kontynuowanie inwestycji infrastrukturalnych poprawiających dostępność istniejących terenów inwestycyjnych oraz stref aktywności gospodarczej, a także zwiększenie wspólnych wysiłków JST na rzecz przyciągnięcia nowych podmiotów gospodarczych.

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 „Wspólna strategia przyciągania, lokowania i obsługi inwestycji na obszarze metropolitalnym”

Cel działania: Zintegrowana promocja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, jako miejsca atrakcyjnego dla lokowania inwestycji.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć opracowaniu i wdrożeniu wspólnej dla wszystkich członków SSOM strategii postępowania względem potencjalnych inwestorów, zarówno na etapie inicjowania współpracy, jak i późniejszej obsługi, co w konsekwencji prowadzić ma do zrównoważonego lokowania kapitału zewnętrznego i rozwoju gospodarczego obszaru metropolitalnego, z uwzględnieniem potrzeb mniejszych ośrodków wzrostu, zwłaszcza z terenów wiejskich.

W rezultacie, planowane projekty mają przyczynić się do budowy wizerunku Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w ujęciu krajowym i międzynarodowym, jako miejsca o dobrym klimacie gospodarczym, z dużym potencjałem rozwojowym, przyjaznego inwestorom oraz atrakcyjnego dla odwiedzających, a także docelowo doprowadzić do przyciągnięcia nowych inwestycji o charakterze gospodarczym.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 2.2.1, realizujące cele PI 3.2 powinny być przede wszystkim komplementarne względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI 3.1.

Podstawowe źródło wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.2.1 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowić będą środki EFSI ujęte w RPO WZ¹⁵².

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

Działanie 2.2.2 „Rozwój miejsc lokowania inwestycji i stref aktywności gospodarczej na obszarze metropolitalnym”

Cel działania: Stworzenie warunków infrastrukturalnych niezbędnych do obsługi terenów inwestycyjnych i 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 poprzez odpowiednie przygotowanie infrastrukturalne terenów inwestycyjnych i stref aktywności gospodarczej.

Rozwój gospodarczy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, oprócz spójnej strategii przyciągania inwestorów, wymaga w pierwszej kolejności podjęcia prac przygotowawczych, skutkujących powstaniem / rozwojem w pełni uzbrojonych i skomunikowanych (drogi, w tym

¹⁵² Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 3.2 stanowią zadania związane z promocją gospodarczą i turystyczną regionu (w wymiarze zarówno krajowym jak i międzynarodowym).

rowerowe) obszarów inwestycyjnych, które staną się atrakcyjne dla przedsiębiorców, niezależnie od możliwości zastosowania ulg o charakterze podatkowym.

Z tego względu koniecznym jest przeprowadzenie inwestycji infrastrukturalnych we wszystkich zainteresowanych i spełniających kryteria wyboru projektów gminach SOM tak, aby stworzyć warunki zrównoważonego rozwoju dla JST, pochodzących zarówno z głównych ośrodków wzrostu gospodarczego, jak i pomniejszych miejscowości, często o charakterze wiejskim. Pozwoli to nie tylko na umiejscowienie nowych, poważnych kapitałowo inwestycji (często o charakterze innowacyjnym i w powiązaniu z inteligentnymi specjalizacjami regionu) w największych miastach obszaru metropolitalnego, ale również przyczyni się do pobudzenia działalności gospodarczej na terenach wiejskich. W efekcie, udzielone wsparcie pozwoli też na przyciągnięcie do obszaru wsparcia inwestorów, którzy pomogą rozwiązywać kluczowe problemy społeczne, związane choćby z lokalnym rynkiem pracy.

Generalnie, pomoc na rozwój infrastruktury obszarów inwestycyjnych SOM powinna być ukierunkowana na już funkcjonujące, najważniejsze strefy zlokalizowane w gminach: Szczecin, Stargard Szczeciński, Police, Goleniów i Gryfino oraz na uporządkowanie i przygotowanie terenów powojkowych, poprzemysłowych, pokolejowych i popegeerowskich, które dotychczas pozostawały niezagospodarowane lub były słabo zagospodarowane i tym samym wymagają nadania im nowych funkcji gospodarczych (gminy: Świnoujście, Kołbaskowo, Dobra, Kobylanka, Stargard Szczeciński (gmina wiejska), Stare Czarno; powiat policki).

Podjęmowane przez członków SSOM działania będą mogły obejmować wyposażenie terenów inwestycyjnych w podstawowe media (gaz, prąd, woda, kanalizacja, itp.) oraz budowę / modernizację układów komunikacyjnych i dróg dojazdowych.

Dzięki udzielonemu wsparciu wzrośnie liczba terenów kompleksowo przygotowanych pod inwestycje, z zastrzeżeniem, iż co do zasady nie przewiduje się tworzenia nowych stref inwestycyjnych¹⁵³.

W rezultacie przeprowadzonych działań inwestycyjnych, na obszarze SOM powinno znaleźć lokalizację dla swoich inwestycji szereg przedsiębiorstw, które przyczynią się do powstania nowych miejsc pracy oraz znaczącego wzrostu gospodarczego w skali całego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 2.2.2, realizujące cele PI 3.1 powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 3.2, 4.5, 7.3 i 7.4.

Podstawowe źródło wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.2.2 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią będą środki EFSI ujęte w RPO WZ¹⁵⁴, realizowane w formule wojewódzkiego ZIT.

Szczegółowe rozwiązania operacyjne związane z wprowadzeniem formuły ZIT w ramach RPO WZ prezentuje poniższa tabela:

¹⁵³ Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego z 08.04.2014 roku, str. 91.

¹⁵⁴ Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 3.1 stanowią zadania związane z: 1) Wzmocnieniem dotychczasowych terenów inwestycyjnych; 2) Tworzeniem nowych obszarów aktywności gospodarczej na terenach popegeerowskich, powojkowych, poprzemysłowych, pokolejowych.

Cel tematyczny	3.
Priorytet inwestycyjny	3.1.
Typy projektów	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wzmocnienie dotychczasowych terenów inwestycyjnych. 2. Tworzenie nowych obszarów aktywności gospodarczej na terenach popegeerowskich, powojaskowych, przemysłowych, pokolejowych.
Wydatki kwalifikowane	Zgodnie z wytycznymi Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020.
Grupy docelowe	Przedsiębiorstwa, w szczególności przedsiębiorstwa gospodarcze realizujące inwestycje na obszarach powojaskowych, przemysłowych, pokolejowych i popegeerowskich w SOM.
Typy beneficjentów	<ol style="list-style-type: none"> 1. Podmioty zarządzające terenami inwestycyjnymi. 2. Jednostki samorządu terytorialnego. 3. Jednostki organizacyjne JST. 4. Związki JST. 5. Przedsiębiorstwa. 6. 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 strategicznych przyjętymi przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020.
Maksymalny poziom dofinansowania	75% kosztów kwalifikowanych.
Wskaźniki produktu i rezultatu	<p>Obligatoryjne wskaźniki produktu RPO WZ 2014-2020:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Powierzchnia wspartych (przygotowanych) terenów inwestycyjnych - ha. <p>Wybrane fakultatywne wskaźniki produktu WLWK:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie - szt. 2. Liczba przedsiębiorstw otrzymujących dotacje - szt. <p>Obligatoryjne wskaźniki rezultatu RPO WZ 2014-2020:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Stopa inwestycji w sektorze prywatnym (nakłady brutto na środki trwałe w sektorze prywatnym, jako % PKB - %. 2. Wartość inwestycji zlokalizowanych na przygotowanych terenach inwestycyjnych - PLN. <p>Wybrane fakultatywne wskaźniki rezultatu WLWK:</p>



	<p>1. Wzrost zatrudnienia we wspieranych przedsiębiorstwach O/K/M - EPC.</p> <p>2. Liczba inwestycji zlokalizowanych na przygotowanych terenach inwestycyjnych - szt.</p> <p>Wartości docelowe poszczególnych wskaźników produktu i rezultatu zostaną uzupełnione po uzgodnieniu z IZ RPO WZ 2014-2020.</p>
Pomoc publiczna	Możliwe wystąpienie pomocy publicznej zgodnie z odpowiednim Rozporządzeniem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (MiIR).
Termin realizacji (lata)	2014-2020.
Tryb naboru	Pozakonkursowy.

Tab. 33. Rozwiązania operacyjne dla Działania 2.2.2 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 2.2.2 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.

Ważny element rozwoju przedsiębiorczości i innowacyjności stanowić też będzie wzmocnienie Instytucji Otoczenia Biznesu (IOB), które świadczyć mają podmiotom gospodarczym wyspecjalizowane usługi infrastrukturalne i doradcze oraz wspierać powstawanie powiązań kooperacyjnych sektora przedsiębiorstw, finansowego, edukacji i nauki, badań oraz rozwoju. Szczególnie ten ostatni element działalności IOB-ów wymaga zasadniczej zmiany postępowania, gdyż obecnie obszar metropolitalny charakteryzuje niewystarczający poziom współpracy świata biznesu i nauki.

Reasumując, koniecznym jest podjęcie bezpośrednich działań wspierających rozwój przedsiębiorstw (szczególnie wysoko innowacyjnych) oraz zasadnicze wspomaganie procesów innowacyjności zachodzących w przedsiębiorstwach SOM poprzez zwiększenie zdolności Instytucji Otoczenia Biznesu w tym zakresie i przy wykorzystaniu inteligentnych regionalnych specjalizacji.

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 niezadowolający. 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 ogółem¹⁵⁵.

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 i organizacyjnych, zwiększających konkurencyjność przedsiębiorstw na rynku oraz wpływających na wzrost zatrudnienia.

Ważnym aspektem wsparcia będzie jego udzielenie przede wszystkim 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 przedsięwzięcia¹⁵⁶.

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 obszaru wsparcia.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 2.3.1, realizujące cele PI 3.3 powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 1.1, 1.2, 3.1 i 3.4.

Podstawowe źródło wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.3.1 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowić będą środki EFSI ujęte w RPO WZ¹⁵⁷, realizowane w formule wojewódzkiego ZIT.

Szczegółowe rozwiązania operacyjne związane z wprowadzeniem formuły ZIT w ramach RPO WZ prezentuje poniższa tabela:

Cel tematyczny	3.
Priorytet inwestycyjny	3.3.
Typy projektów	1. Inwestycje w przedsiębiorstwach. 2. Inwestycje w wysoko innowacyjnych przedsiębiorstwach.
Wydatki kwalifikowane	Zgodnie z wytycznymi Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020.
Grupy docelowe	Przedsiębiorstwa SOM.

¹⁵⁵ Opracowanie własne na podstawie Strategii Rozwoju Szczecina 2025.

¹⁵⁶ Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego z 08.04.2014 roku, str. 88

¹⁵⁷ Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 3.3 stanowią zadania związane z: 1) Inwestycjami w przedsiębiorstwach; 2) Inwestycjami w wysokoinnowacyjnych przedsiębiorstwach.

Typy beneficjentów	Przedsiębiorstwa.
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 strategicznych przyjętymi przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020.
Maksymalny poziom dofinansowania	55% kosztów kwalifikowanych.
Wskaźniki produktu i rezultatu	<p>Obligatoryjne wskaźniki produktu RPO WZ 2014-2020:</p> <ol style="list-style-type: none"> <i>Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie (CI) – szt.</i> <i>Inwestycje prywatne uzupełniające wsparcie publiczne dla projektów w zakresie innowacji lub B+R (CI) – PLN.</i> <p>Wybrane fakultatywne wskaźniki produktu WLWK:</p> <ol style="list-style-type: none"> <i>Liczba przedsiębiorstw wspieranych w celu wprowadzenia na rynek nowych produktów – szt.</i> <i>Liczba nowych wspieranych przedsiębiorstw – szt.</i> <i>Liczba przedsiębiorstw wspartych w zakresie inwestycji – szt.</i> <p>Obligatoryjne wskaźniki rezultatu RPO WZ 2014-2020:</p> <ol style="list-style-type: none"> <i>Stopa inwestycji w sektorze prywatnym (nakłady brutto na środki trwałe w sektorze prywatnym, jako % PKB - %.</i> <i>Wzrost zatrudnienia we wspieranych przedsiębiorstwach O/K/M - EPC.</i> <i>Produktywność przedsiębiorstw (Przychody minus nabycia bieżące/liczby zatrudnionych) – PLN.</i> <p>Wybrane fakultatywne wskaźniki rezultatu WLWK:</p> <ol style="list-style-type: none"> <i>Liczba wprowadzonych innowacji produktowych - szt.</i> <i>Liczba wprowadzonych innowacji procesowych - szt.</i> <p>Wartości docelowe poszczególnych wskaźników produktu i rezultatu zostaną uzupełnione po uzgodnieniu z IZ RPO WZ 2014-2020.</p>
Pomoc publiczna	Przewiduje się wystąpienie pomocy publicznej zgodnie z odpowiednim Rozporządzeniem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (MliR).
Termin realizacji (lata)	2014-2020.
Tryb naboru	Konkursowy.

Tab. 34. Rozwiązania operacyjne dla Działania 2.3.1 Strategii ZIT SOM.

Źródło: Opracowanie własne.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



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 2.3.1 bezpośrednio w ramach RPO WZ 2014-2020, w sytuacji wyczerpania alokacji przeznaczonej na ww. działanie w formule wojewódzkiego ZIT.

Działanie 2.3.2 „Wspomaganie procesów innowacyjności w sektorze gospodarczym na obszarze metropolitalnym”

Cel działania: Zwiększenie poziomu dostosowania Instytucji Otoczenia Biznesu funkcjonujących w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym do wymogów innowacyjnego sektora przedsiębiorstw.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim zaspokojeniu potrzeb przedsiębiorstw z obszaru metropolitalnego zainteresowanych wprowadzaniem procesów innowacyjnych, w dostępie do profesjonalnych usług świadczonych przez Instytucje Otoczenia Biznesu (IOB).

Ze względu na fakt, iż liczba przedsiębiorstw funkcjonujących w SOM deklarujących chęć wprowadzenia w swojej działalności rozwiązań o charakterze innowacyjnym jest bardzo mała i charakteryzuje się przy tym najczęściej niskim poziomem świadomości innowacyjnej, szczególną rolę zaczyna odgrywać otoczenie około biznesowe, odpowiedzialne za przygotowanie i skuteczne wdrożenie innowacji wśród zainteresowanych firm.

Obecnym problemem w działalności IOB-ów pozostaje jednak ich niedostosowanie do potrzeb gospodarki i konkretnych przedsiębiorstw. Skutkiem tego, część podmiotów wycofuje się z wprowadzenia innowacyjnych rozwiązań, osłabiając potencjał rozwojowy obszaru SOM.

Z tego powodu, w nowej perspektywie finansowej niezbędne będzie wsparcie potencjału Instytucji Otoczenia Biznesu działających w SOM poprzez ukierunkowanie ich działalności na świadczenie względem sektora przedsiębiorstw profesjonalnych i wyspecjalizowanych usług.

Istotną część pomocy finansowej udzielanej IOB-om przeznaczana będzie na prowadzenie działań związanych z nawiązaniem i rozwojem współpracy pomiędzy przedsiębiorstwami i jednostkami sektora B+R. W tym celu realizowane będą wspólne projekty Instytucji Otoczenia Biznesu polegające m.in. na organizacji giełd kooperacyjnych, wyjazdów studyjnych, platform wymiany informacji, współpracy i promocji innowacyjności, seminariów branżowych, w szczególności na potrzeby branż stanowiących specjalizację regionu¹⁵⁸.

Wreszcie, zwiększeniu ma ulec aktywność klastrów w budowaniu profesjonalnego otoczenia biznesowego, co jest szczególnie istotne dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, gdzie funkcjonują tego typu podmioty, bezpośrednio powiązane z inteligentnymi regionalnymi specjalizacjami np. Stowarzyszenie Klaster ICT Pomorze Zachodnie.

W rezultacie wprowadzenia wyżej opisanych działań wzrośnie liczba przedsiębiorstw SOM, które wprowadzą rozwiązania innowacyjne produktowe, procesowe i organizacyjne,

¹⁵⁸ Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego z 08.04.2014 roku, str. 97

wpływając tym samym na zwiększenie innowacyjności gospodarki oraz stworzenie nowych miejsc pracy.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 2.3.2, realizujące cele PI 3.4 powinny być przede wszystkim komplementarne względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 1.1, 1.2, 3.1 i 3.3.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.3.2 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią środki EFSI ujęte w POIR¹⁵⁹ oraz RPO WZ¹⁶⁰.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

¹⁵⁹ Podstawowe typy projektów POIR w ramach PI 3.4 stanowią zadania związane z: 1) Wsparciem współpracy nauki i biznesu, kształtowaniem i promocją innowacyjności, jako źródłem konkurencyjności gospodarki; 2) Wsparciem rozwoju otwartych innowacji; 3) Rozwojem i profesjonalizacją proinnowacyjnych usług IOB.

¹⁶⁰ Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 3.4 stanowią zadania związane z: 1) Zwiększeniem zdolności Instytucji Otoczenia Biznesu do budowania konkurencyjności i innowacyjności gospodarki regionu w oparciu o specjalizację; 2) Wsparciem powiązań kooperacyjnych sektora przedsiębiorstw, finansowego, edukacji i nauki, badań i rozwoju.



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 wojewódzkiej¹⁶¹.

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 zawodowych¹⁶².

Wreszcie, kształcenie ustawiczne formalne i nieformalne osób dorosłych w SOM nie wygląda imponująco. 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 szkolenia¹⁶³.

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.

¹⁶¹ 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.

¹⁶² Tamże.

¹⁶³ 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, 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 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 dotyczą 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 Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego realizowane będą głównie przedsięwzięcia z zakresu:

- indywidualizacji procesu podejścia do ucznia (w tym zakupy sprzętu specjalistycznego, pomocy dydaktycznych, organizowanie i udzielanie pomocy psychologiczno-pedagogicznej),
- wdrażania kompleksowych programów rozwojowych, zakładających wsparcie uczniów i nauczycieli prowadzących kształcenie ogólne (w odniesieniu do takich obszarów jak: kształcenie i doskonalenie zawodowe, wykorzystanie nowoczesnych technologii w nauczaniu przedmiotów ścisłych oraz języków obcych, czy wdrażanie do pracy z uczniem nowych metod i technik sprzyjających kształtowaniu postaw kreatywnych, innowacyjności oraz pracy zespołowej).

Dodatковым 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 realizację programów stypendialnych dla uczniów z obszarów oraz środowisk defaworyzowanych, a także wsparcie rozwoju systemu poradnictwa edukacyjno-zawodowego w szkołach i placówkach kształcenia ogólnego.

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 10.1 powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 10.3, 10.3 bis i 10.4.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.4.1 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią będą środki EFSI ujęte w POWER¹⁶⁴, PROW¹⁶⁵, EWT¹⁶⁶ i RPO WZ¹⁶⁷, realizowane w formule wojewódzkiego ZIT.

Szczegółowe rozwiązania operacyjne związane z wprowadzeniem formuły ZIT w ramach RPO WZ prezentuje poniższa tabela:

¹⁶⁴ Podstawowe typy projektów POWER w ramach PI 10.1 stanowią zadania związane z: 1) Rozwojem narzędzi polityki edukacyjnej; 2) Poprawą jakości pracy szkół i placówek oświatowych; 3) Tworzeniem warunków do rozwoju nowoczesnych metod wspierania uczenia się, dostosowanego do wyzwań gospodarki opartej na wiedzy.

¹⁶⁵ Podstawowe typy projektów PROW w ramach PI 10.1 stanowią zadania związane z wspieraniem lokalnego rozwoju na obszarach wiejskich.

¹⁶⁶ Podstawowe typy projektów Programu Współpracy Transgranicznej Meklemburgia-Pomorze Przednie/Brandenburgia/Polska (Województwo Zachodniopomorskie) INTERREG V A w ramach PI 10.1 stanowią zadania związane z rozwojem i wdrażaniem wspólnych systemów kształcenia.

¹⁶⁷ Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 10.1 stanowią zadania związane z wsparciem szkół i placówek prowadzących kształcenie ogólne oraz uczniów uczestniczących w kształceniu podstawowym, gimnazjalnym i ponadgimnazjalnym.



Cel tematyczny	10.
Priorytet inwestycyjny	10.1.
Typy projektów	1. Wsparcie szkół i placówek prowadzących kształcenie ogólne oraz uczniów uczestniczących w kształceniu podstawowym, gimnazjalnym i ponadgimnazjalnym.
Wydatki kwalifikowane	Zgodnie z wytycznymi Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020.
Grupy docelowe	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uczniowie i wychowankowie szkół i placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie ogólne (z wyłączeniem słuchaczy szkół dla dorosłych) na obszarze SOM. 2. Rodzice uczniów i wychowanków szkół i placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie ogólne (z wyłączeniem słuchaczy szkół dla dorosłych) na obszarze SOM. 3. Szkoły oraz placówki systemu oświaty (instytucje i kadra pedagogiczna) realizujące kształcenie ogólne (z wyłączeniem szkół dla dorosłych) na obszarze SOM i ich organy prowadzące. 4. Nauczyciele i pracownicy pedagogiczni szkół i placówek systemu oświaty z obszaru SOM.
Typy beneficjentów	<ol style="list-style-type: none"> 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 strategicznych przyjętymi przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020.
Maksymalny poziom dofinansowania	75% kosztów kwalifikowanych.
Wskaźniki produktu i rezultatu	<p>Obligatoryjne wskaźniki produktu RPO WZ 2014-2020:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba szkół i placówek systemu oświaty wyposażonych w ramach programu w sprzęt TIK do prowadzenia zajęć edukacyjnych – szt. 2. Liczba nauczycieli objętych wsparciem w zakresie TIK w ramach programu – szt. 3. Liczba szkół, których pracownie przedmiotowe zostały doposażone w programie – szt. 4. Liczba nauczycieli objętych wsparciem w programie – osoby. 5. Liczba uczniów objętych wsparciem w programie – osoby.



	<p>Wybrane fakultatywne wskaźniki produktu WLWK: <i>Nie zdefiniowano.</i></p> <p>Obligatoryjne wskaźniki rezultatu RPO WZ 2014-2020: 1. <i>Liczba nauczycieli prowadzących zajęcia z wykorzystaniem TIK dzięki EFS - osoby.</i></p> <p>Wybrane fakultatywne wskaźniki rezultatu WLWK: <i>Nie zdefiniowano.</i></p> <p><i>Wartości docelowe poszczególnych wskaźników produktu i rezultatu zostaną uzupełnione po uzgodnieniu z IZ RPO WZ 2014-2020.</i></p>
Pomoc publiczna	Nie przewiduje się wystąpienia pomocy publicznej.
Termin realizacji (lata)	2014-2020.
Tryb naboru	Konkursowy.

Tab. 35. Rozwiązania operacyjne dla 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.

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 w zakresie inteligentnych specjalizacji), co wpłynie na ich pozycję na zmieniającym się 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 nie odpowiada zarówno samym szkolonym, jak i pracodawcom.

Z tego względu konieczne jest dostosowywanie ofert szkoleniowych do potrzeb sektora gospodarczego SOM, w szczególności w branżach istotnych dla rozwoju całego obszaru i regionu oraz w zakresie inteligentnych regionalnych specjalizacji. Przyjęcie podejścia popytowego, zindywidualizowanie procesu kształcenia ustawicznego oraz aktywny udział pracodawców w tworzeniu programów szkoleń i kursów pomoże diametralnie zmienić uwarunkowania metropolitalnego rynku pracy oraz przygotować potencjalnych i obecnych pracowników do wymagań najbardziej innowacyjnych obszarów gospodarki.

W odpowiedzi na zidentyfikowane powyżej problemy i uwarunkowania, w ramach Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego realizowane będą głównie przedsięwzięcia z zakresu wsparcia różnych form kształcenia formalnego i pozaformalnego osób dorosłych.

Możliwe będzie uzyskanie pomocy finansowej na poszerzenie oferty kursów, wdrażanych we współpracy z pracodawcami (w tym przewidujących m.in. organizację kwalifikacyjnych kursów zawodowych oraz nabycie uprawnień zawodowych).

Przewidywane jest również udzielanie wsparcia na rozwój doradztwa w zakresie planowania i wyboru ścieżki kształcenia dla osób dorosłych.

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), pozwalających na dość swobodne poruszanie się w obrębie, co raz bardziej dynamicznej i innowacyjnej gospodarki SOM.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 2.4.2, realizujące cele PI 10.3 powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 10.1, 10.3 bis i 10.4.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.4.2 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią będą środki EFSI ujęte w POWER¹⁶⁸ i RPO WZ¹⁶⁹.

¹⁶⁸ Podstawowe typy projektów POWER w ramach PI 10.3 stanowią zadania związane z: 1) Stworzeniem warunków dla współpracy przedsiębiorców ze szkołami i placówkami edukacyjnymi różnego typu i służyć w procesie kształcenia i egzaminowania, ukierunkowanych na zapewnienie wykwalifikowanych kadr gospodarki; 2) Rozwojem uczenia się przez całe życie poprzez budowę krajowego systemu kwalifikacji; 3) Poprawą dostępności, jakości i adekwatności usług edukacyjnych (rozwojowych) świadczonych na rzecz przedsiębiorstw i ich pracowników.

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.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim zaspokojeniu potrzeb edukacyjnych uczniów i słuchaczy szkół oraz placówek prowadzących kształcenie zawodowe, a także młodocianych pracowników z terenu SOM, objętych kształceniem zawodowym poprzez podnoszenie jakości oraz efektywności procesów kształcenia, a także poprawę stanu infrastruktury dydaktycznej, co wpłynie na zwiększenie ich szans na zdobycie stałego zatrudnienia w ramach metropolitalnego rynku pracy.

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 wypełnienia 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, 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

¹⁶⁹ Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 10.3 stanowią zadania związane z wsparciem osób dorosłych w zakresie kształcenia formalnego i pozaformalnego.

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 10.3 bis powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 10.1, 10.3 i 10.4.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.4.3 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią będą środki EFSI ujęte w POWER¹⁷⁰, EWT¹⁷¹ i RPO WZ¹⁷², realizowane w formule wojewódzkiego ZIT.

Szczegółowe rozwiązania operacyjne związane z wprowadzeniem formuły ZIT w ramach RPO WZ prezentuje poniższa tabela:

Cel tematyczny	10.
Priorytet inwestycyjny	10.3 bis.
Typy projektów	1. Wsparcie szkół i placówek prowadzących kształcenie zawodowe oraz uczniów uczestniczących w kształceniu zawodowym.
Wydatki kwalifikowane	Zgodnie z wytycznymi Instytucji Zarządzającej RPO WZ 2014-2020.
Grupy docelowe	1. Uczniowie i słuchacze szkół i placówek prowadzących kształcenie zawodowe na obszarze SOM (z wyłączeniem słuchaczy szkół dla dorosłych). 2. Młodociani pracownicy z obszaru SOM. 3. Szkoły i placówki (instytucje i kadra

¹⁷⁰ Podstawowe typy projektów POWER w ramach PI 10.3 bis stanowią zadania związane z: 1) Rozwojem narzędzi polityki edukacyjnej; 2) Poprawą jakości pracy szkół i placówek oświatowych; 3) Tworzeniem warunków do rozwoju nowoczesnych metod wspierania uczenia się, dostosowanego do wyzwań gospodarki opartej na wiedzy.

¹⁷¹ Podstawowe typy projektów Programu Współpracy Transgranicznej Meklemburgia-Pomorze Przednie/Brandenburgia/Polska (Województwo Zachodniopomorskie) INTERREG V A w ramach PI 10.3 bis stanowią zadania związane z rozwojem i wdrażaniem wspólnych systemów kształcenia.

¹⁷² Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 10.3 bis stanowią zadania związane z wsparciem szkół i placówek prowadzących kształcenie zawodowe oraz uczniów uczestniczących w kształceniu zawodowym.



	<p>pedagogiczna) prowadzące kształcenie zawodowe na obszarze SOM (z wyłączeniem szkół dla dorosłych).</p> <ol style="list-style-type: none">4. Nauczyciele prowadzący kształcenie ogólne w szkołach i placówkach kształcenia zawodowego na obszarze SOM.5. Nauczyciele przedmiotów zawodowych z obszaru SOM.6. Instruktorzy praktycznej nauki zawodu z obszaru SOM.7. Partnerzy społeczno-gospodarczy z obszaru SOM.8. Pracodawcy z obszaru SOM.
Typy beneficjentów	<ol style="list-style-type: none">1. Wszystkie podmioty – z wyłączeniem osób fizycznych (nie dotyczy osób prowadzących działalność gospodarczą lub 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 strategicznych przyjętymi przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014-2020.
Maksymalny poziom dofinansowania	75% kosztów kwalifikowanych.
Wskaźniki produktu i rezultatu	<p>Obligatoryjne wskaźniki produktu RPO WZ 2014-2020:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Liczba nauczycieli kształcenia zawodowego objętych wsparciem w programie – osoby.2. Liczba szkół i placówek kształcenia zawodowego wyposażonych w sprzęt i materiały dydaktyczne niezbędne do realizacji kształcenia zawodowego – szt.3. Liczba uczniów szkół i placówek kształcenia zawodowego uczestniczących w stażach i praktykach u pracodawcy – osoby.4. Liczba podmiotów realizujących zadania centrum kształcenia zawodowego i ustawicznego objętych wsparciem w programie – szt.5. Liczba szkół i placówek objętych wsparciem w zakresie realizacji zadań w obszarze doradztwa edukacyjno-zawodowego – szt. <p>Wybrane fakultatywne wskaźniki produktu WLWK: <i>Nie zdefiniowano.</i></p> <p>Obligatoryjne wskaźniki rezultatu RPO WZ 2014-2020:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Liczba osób, które uzyskały kwalifikacje po



	<p><i>opuszczeniu programu (C) - osoby.</i></p> <p>2. <i>Liczba osób świadczących usługi doradztwa edukacyjno-zawodowego po opuszczeniu programu – osoby.</i></p> <p>3. <i>Liczba uczniów szkół i placówek kształcenia zawodowego objętych wsparciem w programie, uczestniczących w kształceniu lub pracujących po 6 miesiącach po ukończeniu nauki – osoby.</i></p> <p>Wybrane fakultatywne wskaźniki rezultatu WLWK: <i>Nie zdefiniowano.</i></p> <p><i>Wartości docelowe poszczególnych wskaźników produktu i rezultatu zostaną uzupełnione po uzgodnieniu z IZ RPO WZ 2014-2020.</i></p>
Pomoc publiczna	Nie przewiduje się wystąpienia pomocy publicznej.
Termin realizacji (lata)	2014-2020.
Tryb naboru	Konkursowy.

Tab. 36. Rozwiązania operacyjne dla 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.

Przyjęte do realizacji działania stanowić będą element uzupełniający dla przedsięwzięć zaplanowanych w ramach PI 10.3 i 10.3 bis 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 Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego objęte będą przede wszystkim projekty polegające na budowie, przebudowie i modernizacji 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) oraz przedsięwzięcia uwzględniające remonty laboratoriów i dostosowanie oraz wyposażenie sal do praktycznej nauki zawodu (finansowane z EFS).

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 Zarządy powiatów: goleniowskiego, stargardzkiego i gryfińskiego, pod warunkiem lokalizacji projektów objętych niniejszym działaniem na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 2.4.4, realizujące cele PI 10.4 powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 10.1, 10.3 i 10.3 bis.

Podstawowe źródło wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.4.4 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią środki EFSI ujęte w RPO WZ¹⁷³.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

¹⁷³ Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 10.4 stanowią zadania związane z inwestycjami w infrastrukturę szkolnictwa zawodowego (w tym wyższego) służącymi dostosowaniu jej do potrzeb rynku pracy i regionalnych inteligentnych specjalizacji.



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 Historii¹⁷⁴.

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 6.3 powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 6.4, 6.5, 7.3 i 7.4.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.5.1 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią będą środki EFSI ujęte w: POIIS¹⁷⁵, PROW¹⁷⁶, EWT¹⁷⁷ oraz RPO WZ¹⁷⁸.

¹⁷⁴ Pomnik Historii - jedna z czterech form ochrony zabytków wymienionych w ustawie o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z 2003 r. Terminem tym określa się zabytek nieruchomy o szczególnym znaczeniu dla kultury kraju. Rangę pomnika historii podkreśla fakt, że jest on ustanawiany przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej specjalnym rozporządzeniem na wniosek Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Począwszy od 1994 roku to najwyższe wyróżnienie nadano 54 zabytkom.

¹⁷⁵ Podstawowe typy projektów POIIS w ramach PI 6.3 stanowią zadania związane z: 1) Ochroną zabytków o znaczeniu krajowym; 2) Rozwojem zasobów kultury w ramach infrastruktury służącej zachowaniu i promocji dziedzictwa kulturowego.

¹⁷⁶ Podstawowe typy projektów PROW w ramach PI 6.3 stanowią zadania związane z odnową lub poprawą stanu obiektów służących zachowaniu dziedzictwa kulturowego.

¹⁷⁷ Podstawowe typy projektów Programu Współpracy Transgranicznej Meklemburgia-Pomorze Przednie/Brandenburgia/Polska (Województwo Zachodniopomorskie) INTERREG V A w ramach PI 6.3 stanowią zadania związane z zachowaniem, ochroną, promowaniem i rozwojem dziedzictwa naturalnego i kulturowego.



Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

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,

¹⁷⁸ Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 6.3 stanowią zadania związane z pracami konserwatorskimi, restauratorskimi przy zabytkach, historycznych zespołach budowlanych, prowadzącymi do dostosowania tych obiektów na cele użytkowe, wraz z promocją tych obiektów.

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.

Efekt, który zostanie osiągnięty poprzez udzielenie wsparcia w ramach działania 2.5.2 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego będzie podniesienie skuteczności ochrony obszarów cennych przyrodniczo przy jednoczesnym ich udostępnieniu zainteresowanym mieszkańcom i turystom.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach niniejszego działania, realizujące cele PI 6.4 powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 6.3, 7.3 i 7.4.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.5.2 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowić będą środki EFSI ujęte w: PROW¹⁷⁹ oraz RPO WZ¹⁸⁰.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

¹⁷⁹ Podstawowe typy projektów PROW w ramach PI 6.4 stanowią zadania związane z rozwojem publicznej infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej wykorzystującej walory środowiskowe oraz ochroną i zachowaniem dziedzictwa przyrodniczego.

¹⁸⁰ Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 6.4 stanowią zadania związane z: 1) Projektami w zakresie tworzenia centrów ochrony różnorodności biologicznej na obszarach miejskich i pozamiejskich w oparciu o gatunki rodzime np. banki genowe, parki miejskie, ogrody botaniczne, ekoparki; 2) Kanalizacją ruchu turystycznego dzięki budowie, rozbudowie infrastruktury turystycznej z zakresu m.in. ścieżek tematycznych, tras rowerowych, tarasów widokowych, przystani jachtowych w celu ochrony siedlisk przed nadmiernym ruchem turystycznym; 3) Budową, rozbudową ośrodków rehabilitacji dla dziko żyjących zwierząt.



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, obciążony 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 2012 roku osiągnął w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym poziom 7,3%.

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 PALiIZ, 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 Obszaru 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 polickim (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 SOM¹⁸¹.

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.

Z ww. powodów, główne wsparcie udzielane w ramach działania 2.6.1 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego ukierunkowane będzie zgodnie z celami RPO WZ¹⁸² na:

1. Kompleksowe wsparcie dla osób bezrobotnych, nieaktywnych zawodowo i poszukujących pracy obejmujące pomoc w aktywnym poszukiwaniu pracy oraz działania na rzecz podnoszenia kwalifikacji zawodowych, a także pomoc w zdobywaniu doświadczenia zawodowego;
2. Wsparcie dla tworzenia nowych miejsc pracy poprzez m.in. refundację kosztów zatrudnienia, środki na rozpoczęcie działalności gospodarczej, organizację staży/praktyk zawodowych oraz prac interwencyjnych;
3. Wspieranie mobilności zawodowej, poprzez działania ułatwiające podejmowanie zatrudnienia poza miejscem zamieszkania oraz zwiększenie dostępności informacji o ofertach zatrudnienia;
4. Reorientację zawodową rolników i rybaków.

Głównym rezultatem wdrożenia zaplanowanych działań w ramach Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 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 8.5 powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 3.1, 3.3, 8.7 i 9.4.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.6.1 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią będą środki EFSI ujęte w: PROW¹⁸³ oraz RPO WZ.

¹⁸¹ Na podstawie „Diagnozy wpływu usług publicznych na tworzenie warunków do trwałego i zrównoważonego rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”, Doradztwo Ekonomiczne – Dariusz Zarzecki, styczeń 2014 roku.

¹⁸² Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 z dnia 8 kwietnia 2014 roku, str. 190.



Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

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 Obszaru 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 gospodarczego¹⁸⁴.

Z tego względu niezbędnym jest udzielanie pomocy zainteresowanym osobom w formie niskoprocentowanej pożyczki na utworzenie firmy i samozatrudnienie (najlepiej w sektorze powiązanim bezpośrednio z inteligentnymi specjalizacjami) oraz oferowanie kompleksowego wsparcia szkoleniowo-doradczego, a także przekazywanie wsparcia pomostowego, przeznaczonego na funkcjonowanie w pierwszym okresie prowadzenia tej działalności.

Podobna sytuacja występuje wśród przedsiębiorców, którzy pozbawieni kapitału i niezbyt pewni swojej pozycji na rynku, nie chcą nazbyt pochopnie podejmować decyzji o powstaniu nowych stanowisk pracy. Koniecznym jest zatem udzielanie dofinansowania przedsiębiorstwom kosztów utworzenia takich miejsc.

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 8.7 powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 3.1, 3.3, 8.5 i 9.4.

¹⁸³ Podstawowe typy projektów PROW w ramach PI 8.5 stanowią zadania związane z wspieraniem lokalnego rozwoju na obszarach wiejskich.

¹⁸⁴ Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 z dnia 8 kwietnia 2014 roku, str. 182.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.6.2 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią środki EFSI ujęte w: PROW¹⁸⁵, PORiM¹⁸⁶ oraz RPO WZ¹⁸⁷.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

¹⁸⁵ Podstawowe typy projektów PROW w ramach PI 8.7 stanowią zadania związane z wsparciem na założenie działalności gospodarczej dla osób ubezpieczonych w KRUS.

¹⁸⁶ Podstawowe typy projektów PORiM w ramach PI 8.7 stanowią zadania związane z dywersyfikacją działalności gospodarczej i zatrudnienia podmiotów sektora rybołówstwa i akwakultury, szkoleniami w zakresie przekwalifikowania do zawodu niezwiązanego z rybactwem dla rybaków i hodowców ryb oraz ich współmałżonków lub pracowników.

¹⁸⁷ Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 8.7 stanowią zadania związane z: 1) Wsparciem przedsiębiorczości, samozatrudnienia oraz tworzenia nowych miejsc pracy, poprzez środki finansowe na rozpoczęcie działalności gospodarczej; 2) Wsparciem dla osób planujących rozpoczęcie działalności gospodarczej oraz w pierwszym okresie prowadzenia tej działalności.



Priorytet 3.1 „Rozwój systemów zarządzania z wykorzystaniem TIK o zasięgu ponadlokalnym”

Działanie 3.1.1 „Poprawa dostępności usług świadczonych drogą elektroniczną dla mieszkańców obszaru metropolitalnego”

Cel działania: Zwiększenie stopnia wykorzystywania technologii komunikacyjnych i informacyjnych (TIK) w usługach publicznych świadczonych w SOM.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim zwiększeniu liczby mieszkańców obszaru metropolitalnego korzystających z Internetu w kontaktach z administracją publiczną oraz usprawnieniu i obniżeniu kosztów funkcjonowania usług publicznych poprzez szersze zastosowanie technologii komunikacyjnych i informacyjnych (TIK).

Badania przeprowadzone na zlecenie Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji (MAiC) dotyczące określenia potrzeb obywateli w zakresie dostępu do m.in. e-usług publicznych pokazują, że „Dla 89% badanych, dostęp przez internet do ofert pracy, w tym do baz danych Urzędów Pracy, jest ważny lub raczej ważny. Dla 81% uczestników badania duże znaczenie ma możliwość umówienia się na wizytę lekarską przez internet/e-mail. Innymi obszarami, które mają duże znaczenie dla internautów są: dostęp przez internet do swojej historii zdrowia/chorób (77%), możliwość kontaktu rodziców ze szkołą przez internet (74%), czy udział przez internet w konsultacjach społecznych ustaw, rozporządzeń i uchwał samorządów (62%). Widać rosnącą potrzebę korzystania z udostępnianych zasobów publicznych. Ważność dostępu przez internet do katalogów bibliotek deklaruje 75%, podobny odsetek badanych uznał za ważny dostęp do informacji, danych, raportów, itd.”¹⁸⁸.

Wskazane wyniki oznaczają, że dla zdecydowanej większości mieszkańców kraju, w tym Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stopień dostępności e-usług publicznych ma istotne znaczenie, co powoduje, że rolą państwa, administracji publicznej: rządowej, regionalnej i samorządowej jest dążenie do zwiększenia katalogu świadczonych usług przy zastosowaniu TIK.

Poza pozytywnym efektem ekonomicznym szerokiej dostępności e-usług (związanym z możliwością wielokrotnego i bezpłatnego udostępniania zgromadzonych zasobów wszystkim zainteresowanym oraz oszczędnościami w pracy służb publicznych), oczekiwanym rezultatem wprowadzenia działań związanych z wykorzystaniem TIK będzie umożliwienie zdalnego załatwienia większej ilości spraw przez mieszkańców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Szerokie udostępnienie zasobów publicznych pozwoli też na większe ich wykorzystanie przez podmioty gospodarcze w codziennej działalności firm, jak i podczas budowania przedsiębiorczości w oparciu o nieograniczony dostęp do danych publicznych.

¹⁸⁸ Program Zintegrowanej Informatyzacji Państwa, listopad 2013 roku, str. 18.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 3.1.1 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią będą środki EFSI ujęte w: POPC¹⁸⁹ oraz RPO WZ¹⁹⁰.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

¹⁸⁹ Podstawowe typy projektów POPC w ramach PI 2.3 stanowią zadania związane z: 1) Podniesieniem dostępności i jakości e-usług publicznych; 2) Poprawą cyfrowej efektywności urzędów; 3) Zwiększeniem dostępności i wykorzystania informacji sektora publicznego; 4) E- integracją i e-aktywizacją na rzecz zwiększenia aktywności oraz jakości korzystania z internetu.

¹⁹⁰ Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 2.3 stanowią zadania związane z: 1) Wsparciem rozwoju elektronicznych usług publicznych szczebla regionalnego/lokalnego oraz zwiększeniem do nich dostępu dla obywateli, w tym m.in. projektów z zakresu e-administracji, e-zdrowia, e-edukacji, e-kultury, systemów informacji przestrzennej; 2) Wsparciem digitalizacji zasobów kulturowych, naukowych i edukacyjnych będących w posiadaniu instytucji szczebla regionalnego/lokalnego, a także zapewnieniem powszechnego, otwartego dostępu w postaci cyfrowej do tych zasobów; 3) Rozwojem infrastruktury informatycznej, w tym aplikacji i systemów bazodanowych, służących poprawie efektywności zarządzania oraz upowszechnianiu komunikacji elektronicznej w instytucjach publicznych (np. podpis elektroniczny, elektroniczny obieg dokumentów itp.) oraz instytucji publicznych z klientami.



Priorytet 3.2 „Wspieranie rozwoju efektywnych usług społecznych oraz uzupełnienie deficytów w zakresie lokalnej infrastruktury społecznej”

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;
- wdrażanie programów aktywizacji społeczno-zawodowej grup defaworyzowanych;
- zwiększenie dostępności i jakości usług w obrębie systemu usług społecznych oraz zdrowotnych;
- rozwój ekonomii 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 oraz wchodzącym w dorosłe życie.

Działanie 3.2.1 „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 wyłączenia 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, a także realizacja kampanii poprawiających świadomość zdrowotną społeczeństwa.

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 8.10 powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 9.1.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 3.2.1 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowić będą środki EFSI ujęte w: POWER¹⁹¹ oraz RPO WZ¹⁹².

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

Działanie 3.2.2 „Poprawa stanu infrastruktury ochrony zdrowia i społecznej na obszarze metropolitalnym”

Cel działania: Podniesienie dostępności do wysokiej jakości infrastruktury zdrowotnej i społecznej na obszarze SOM.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim zapewnieniu mieszkańcom SOM, pochodzącym zarówno z ośrodków wiejskich, jak i miejskich równego dostępu do rozwiniętej pod kątem jakościowym infrastruktury publicznej z obszarów: opieki społecznej i zdrowia.

Szczeciński Obszar Metropolitalny cechuje duże zróżnicowanie występujących potencjałów rozwojowych. Mieszkańcy obszarów wiejskich, szczególnie funkcjonujących w środowisku o niskiej gęstości zaludnienia przy znacznym rozproszeniu siedlisk ludzkich (np. gminy: Stepnica, Nowe Warpno) i znacznym oddaleniu od ośrodków miejskich mają rzeczywiste problemy w dostępie do infrastruktury zdrowotnej, czy społecznej.

Poza tym dające się zaobserwować niepokojące tendencje demograficzne, które nie gwarantują zastępowalności pokoleń i związane są ze starzeniem się populacji, powodują konieczność zaktywizowania polityki prorodzinnej w obrębie całego SOM, wyrażającą się m.in. poprawą dostępności i jakości usług zdrowotnych oraz społecznych.

Biorąc pod uwagę zauważalne zmiany demograficzne, pilnego dostosowania infrastruktury i zakresu możliwych świadczeń wymagają takie obszary jak: opieka długoterminowa stacjonarna i domowej, opieka paliatywno-hospicyjna, czy rehabilitacja lecznicza.

Szpitala Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, choć wyposażone najlepiej w regionie (szczególnie w Szczecinie) wciąż wymagają zakupu nowoczesnej aparatury i sprzętu medycznego.

Pilnych inwestycji wymaga też infrastruktura instytucji wsparcia rodziny (m.in. budownictwo chronione) oraz w mniejszym stopniu zakładów aktywności zawodowej¹⁹³,

¹⁹¹ Podstawowe typy projektów POWER w ramach PI 8.10 stanowią zadania związane z poprawą świadomości zdrowotnej społeczeństwa oraz wykrywalnością chorób negatywnie wpływających na zasoby rynku pracy.

¹⁹² Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 8.10 stanowią zadania związane z: 1) Opracowaniem i wdrożeniem projektów profilaktycznych dotyczących chorób będących istotnym problemem zdrowotnym regionu, w tym profilaktyki nowotworowej; 2) Opracowaniem i wdrożeniem programów rehabilitacji leczniczej ułatwiających powroty do pracy oraz umożliwiających wydłużenie aktywności zawodowej; 3) Wdrożeniem programów ukierunkowanych na eliminowanie zdrowotnych czynników ryzyka w miejscu pracy.

niezbędnych dla poprawy dostępności do rynku pracy osób niepełnosprawnych oraz ich rehabilitacji społeczno-zawodowej.

Z przyczyn opisanych powyżej, główne kierunki udzielanej pomocy skupią się wokół następujących typów projektów:

- Budowa (w wyjątkowych, uzasadnionych przypadkach), przebudowa, modernizacja obiektów infrastruktury publicznej, w tym zwłaszcza obiektów ochrony zdrowia;
- Odbudowa, przebudowa, modernizacja i wyposażenie obiektów infrastruktury społecznej, w tym mieszkalnictwo chronione, infrastruktura społeczna wspierająca osoby bezdomne;
- Inwestycje w infrastrukturę zakładów aktywności zawodowej.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach niniejszego działania, realizujące cele PI 9.1 powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych „miękkich”, uwzględniających założenia PI: 8.10, 9.4 i 9.7.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 3.2.2 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowić będą środki EFSI ujęte w: POIIS¹⁹⁴ oraz RPO WZ.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

Działanie 3.2.3 „Aktywizacja społeczno-zawodowa grup defaworyzowanych na obszarze metropolitalnym”

Cel działania: Wzrost poziomu zatrudnienia i aktywności wśród osób zagrożonych wykluczeniem społecznym na obszarze SOM.

Przyjęte do realizacji działania będą miały służyć przede wszystkim zapewnieniu grupom defaworyzowanym z terenu SOM możliwości uczestnictwa w programach aktywizacji edukacyjnej, zdrowotnej, społecznej, zawodowej i środowiskowej, a także korzystania z usług reintegracji i rehabilitacji społeczno-zawodowej, co przyczyni się do wzrostu zatrudnienia wśród osób zagrożonych wykluczeniem społecznym.

Jednym ze skutków transformacji systemowej, który dotknął także Szczeciński Obszar Metropolitalny (a w szczególności obszary wiejskie) był wzrost zjawiska wykluczenia społecznego. Przeprowadzone zwolnienia grupowe i redukcje zatrudnienia w wielu państwowych zakładach pracy oraz np. Państwowych Gospodarstwach Rolnych (PGR)

¹⁹³ Ze względu na otwarty w 2013 roku Zakład Aktywności Zawodowej w Dobrej, stopień zapotrzebowania i popyt na usługi świadczone przez tego typu podmiot na obszarze SOM został mocno ograniczony.

¹⁹⁴ Podstawowe typy projektów POIIS w ramach PI 9.1 stanowią zadania związane z: 1) Inwestycjami w infrastrukturę Państwowego Ratownictwa Medycznego (Szpitalne Oddziały Ratunkowe, Lotnicze Pogotowie Ratunkowe) i jednostek współpracujących z systemem ratownictwa medycznego (Centra Urazowe), lądowiska / lotniska przy Szpitalnych Oddziałach Ratunkowych oraz jednostek organizacyjnych szpitali wyspecjalizowanych w zakresie udzielania świadczeń niezbędnych dla ratownictwa medycznego; 2) Wzmocnieniem infrastruktury szpitali ponadregionalnych prowadzonych przez ministra / centralny organ administracji rządowej, publiczną uczelnię medyczną i instytuty badawcze systemu ochrony zdrowia.

spowodowały wystąpienie długotrwałego bezrobocia, prowadzącego do wielu dysfunkcyjności, w tym poczucia bezradności i niemożności ucieczki ze środowiska biedy i zwątpienia.

Obecnie, procesy wykluczenia społecznego w SOM nieznacznie wyhamowały, co nie oznacza, iż nadal nie występują całe pokolenia ludzi i środowiska wymagające zorganizowanej i kompleksowej pomocy społecznej, dającej nadzieję na wyrwanie się z marazmu oraz podjęcie zatrudnienia. Dziś zjawiskiem ubóstwa i wykluczenia społecznego są w szczególności zagrożeni mieszkańcy Stargardu Szczecińskiego (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.

W celu przeciwdziałania występującym negatywnym zjawiskom społecznym, w nowym okresie programowania obok wspomnianych już działań aktywizujących i rehabilitacyjno-reintegracyjnych, ze środków RPO WZ prowadzone będą działania koordynacyjne i monitorujące w zakresie aktywnej integracji instytucji działających na rzecz włączenia społecznego i zwalczania ubóstwa.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach niniejszego działania, realizujące cele PI 9.4 powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych „miękkich”, uwzględniających założenia PI: 8.5, 8.7, 8.10, 9.4 i 9.8.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 3.2.3 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią będą środki EFSI ujęte w: POWER¹⁹⁵ oraz RPO WZ.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

Działanie 3.2.4 „Zwiększenie dostępności i jakości usług w obrębie systemu usług społecznych i zdrowotnych na obszarze metropolitalnym”

Cel działania: Wzrost dostępności do wysokiej jakości usług społecznych i zdrowotnych dla mieszkańców obszaru metropolitalnego.

Przyjęte do realizacji działania służyć mają, jako element wsparcia osób oczekujących trwałej pomocy w dostępie do podstawowych usług społecznych oraz zdrowotnych.

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.

¹⁹⁵ Podstawowe typy projektów POWER w ramach PI 9.4 stanowią zadania związane z: 1) Poprawą jakości kształtowania polityki państwa na rzecz włączenia społecznego i zwalczania ubóstwa; 2) Poprawą jakości działań realizowanych na rzecz osób wykluczonych i zagrożonych wykluczeniem społecznym; 3) Integracją, indywidualizacją i standaryzacją usług na rzecz osób wykluczonych i zagrożonych wykluczeniem społecznym oraz rozwojem aktywnej integracji społeczno-zawodowej osób, rodzin i lokalnych społeczności.



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 oraz opieki zdrowotnej. Ważnym elementem udzielanej pomocy będzie zindywidualizowanie procesu jej udzielania, tak by objęła osoby / grupy osób o najwyższym stopniu wcześniej zdiagnozowanych potrzeb.

Zgodnie z przewidywanym w ramach RPO WZ katalogiem preferowanych typów działań, wsparcie udzielane będzie na implementację m.in. następujących rodzajów projektów:

1. Świadczenie wysokiej jakości zindywidualizowanych usług społecznych (pomocy społecznej, wsparcia rodziny i pieczy zastępczej) i zdrowotnych w celu zwiększenia ich dostępności;
2. Świadczenie usług opieki nad osobami zależnymi oraz poprawa dostępu do usług opiekuńczych w wymiarze jakościowym i ilościowym;
3. Opracowanie i wdrożenie programów wczesnego wykrywania wad rozwojowych i rehabilitacji dzieci niepełnosprawnych.

Oczekiwanym efektem planowanych działań będzie ograniczenie istniejących nierówności w zakresie dostępu do usług opiekuńczych, społecznych i zdrowotnych (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 dotyczącego zwłaszcza dzieci i młodzież z rodzin trudnych, niepełnych, przy udziale m.in. osób niepełnosprawnych.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach niniejszego działania, realizujące cele PI 9.7 powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych, uwzględniających założenia PI: 8.10, 9.1 i 9.4.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 3.2.4 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią będą środki EFSI ujęte w: POWER¹⁹⁶ oraz RPO WZ.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

Działanie 3.2.5 „Rozwój ekonomii społecznej na obszarze metropolitalnym”

Cel działania: Wzrost poziomu zatrudnienia w sektorze ekonomii społecznej na obszarze metropolitalnym.

Przyjęte do realizacji działania stanowią będą element wsparcia podmiotów i osób funkcjonujących w obszarze ekonomii społecznej, co docelowo wpłynie na tworzenie nowych

¹⁹⁶ Podstawowe typy projektów POWER w ramach PI 9.7 stanowią zadania związane z: 1) Poprawą jakości usług społecznych (w tym deinstytucjonalizacja pomocy oraz usługi opiekuńcze dla osób starszych i niesamodzielnych) i zdrowotnych na rzecz osób wykluczonych i zagrożonych wykluczeniem społecznym; 2) Zwiększeniem bezpieczeństwa i efektywności systemu opieki zdrowotnej.

miejsc pracy i ograniczenie występowania zjawiska wykluczenia społecznego, związanego z bezrobociem.

Ostatnie lata przyniosły zdecydowany wzrost zainteresowania ekonomią społeczną. Sytuacja ta zaowocowała powstaniem szeregu tzw. przedsiębiorstw społecznych, które zajmują się realizacją różnego typu przedsięwzięć zwiększających poziom integracji społecznej i zawodowej osób wykluczonych społecznie oraz poprawiających jakość kapitału społecznego.

Przedsiębiorstwa społeczne funkcjonują również na obszarze metropolitalnym, przy czym jest ich stosunkowo niewiele a te, które działają mogą wymagać wsparcia, zarówno w zakresie efektywności świadczonych usług, jak i profesjonalizacji oraz komercjalizacji działalności.

W związku z powyższym, w ramach środków RPO WZ zdecydowano o konieczności udzielenia pomocy na realizację m.in. następujących typów projektów:

- Wsparcie dla utworzenia i/lub funkcjonowania (w tym wzmocnienia potencjału) instytucji wspierających ekonomię społeczną poprzez możliwość finansowania usług wsparcia ekonomii społecznej i przedsiębiorstw społecznych, na które powinny składać się m.in. usługi: doradcze, szkoleniowe, prawne, księgowo i marketingowe;
- Wsparcie dla osób zagrożonych wykluczeniem społecznym za pośrednictwem podmiotów ekonomii społecznej;
- Tworzenie miejsc pracy w sektorze przedsiębiorczości społecznej m.in. poprzez wsparcie tworzenia przedsiębiorstw społecznych i spółdzielni socjalnych;
- Koordynacja rozwoju sektora ekonomii społecznej oraz wsparcie rozwoju sieci kooperacji i partnerstw ekonomii społecznej w województwie i SOM¹⁹⁷.

Głównym rezultatem prowadzonych działań będzie stworzenie warunków dla funkcjonowania podmiotów ekonomii społecznej na obszarze SOM, co wzmocni ich pozycję konkurencyjną.

Przedsięwzięcia podejmowane w ramach działania 3.2.5, realizujące cele PI 9.8 powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI: 8.5, 8.7, 9.3 i 9.4.

Podstawowe źródło wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 3.2.5 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią będą środki EFSI ujęte w: POWER¹⁹⁸ oraz RPO WZ.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

Działanie 3.2.6 „Rozwój infrastruktury edukacyjnej (innej, niż zawodowa) na obszarze metropolitalnym”

¹⁹⁷ Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego z 8 kwietnia 2014 roku, str. 217-219.

¹⁹⁸ Podstawowe typy projektów POWER w ramach PI 9.1 stanowią zadania związane z: 1) Wzmocnieniem koordynacji na rzecz rozwoju ekonomii społecznej, w tym w zakresie sektorowych polityk publicznych i polityk regionalnych; 2) Tworzeniem warunków do rozwoju sektora ekonomii społecznej.



Cel działania: Poprawa jakości infrastruktury edukacyjnej oraz popularyzującej naukę i innowacje na obszarze metropolitalnym.

Przyjęte do realizacji działania stanowiąc będą element uzupełniający dla przedsięwzięć zaplanowanych m.in. w ramach PI 10.1 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 edukacyjne, umiejscowione w miastach powiatowych z terenu SOM.

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 10.4 powinny być komplementarne przede wszystkim względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI 10.1.

Podstawowe źródło wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 2.4.4 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowiąc będą środki EFSI ujęte w RPO WZ¹⁹⁹.

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

¹⁹⁹ Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 10.4 stanowią zadania związane z: 1) Inwestycjami w infrastrukturę edukacyjną; 2) Inwestycjami w infrastrukturę popularyzującą naukę i innowacje.

Priorytet 3.3 „Rewitalizacja społeczna i infrastrukturalna przestrzeni miejskiej”

Działanie 3.3.1 „Rewitalizacja fizyczna, gospodarcza i społeczna 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 przemysłowe (w tym portowe) oraz powojkowe);
- wsie (tereny post pegeerowskie).

Pomimo uruchomienia na obszarach miejskich, przemysłowych i powojkowych 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 fizyczna i gospodarcza na obszarze wsparcia odbywać się będzie komplementarnie do działań służących rewitalizacji społecznej. Rewitalizacja społeczna obejmie zaś włączenie społeczne marginalizowanych grup z obszarów zdegradowanych oraz/i peryferyjnych, jak również podjęcie działań niwelujących występowanie zjawisk związanych z problemami społecznymi dotyczącymi danego fragmentu obszaru metropolitalnego.



Przedsięwzięcia podejmowane w ramach niniejszego działania, realizujące cele PI 9.2 powinny być komplementarne i uzupełniające względem zadań inwestycyjnych uwzględniających założenia PI 4.3.

Podstawowe źródła wspólnotowego finansowania projektów w ramach działania 3.3.1 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowić będą środki EFSI ujęte w: PROW²⁰⁰, PORiM²⁰¹ oraz RPO WZ²⁰².

Nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem formuły wojewódzkiego ZIT.

²⁰⁰ Podstawowe typy projektów PROW w ramach PI 9.2 stanowią zadania związane z wspieraniem lokalnego rozwoju na obszarach wiejskich.

²⁰¹ Podstawowe typy projektów PORiM w ramach PI 9.2 stanowią zadania związane z wsparciem na rzecz zintegrowanego rozwoju lokalnego.

²⁰² Podstawowe typy projektów RPO WZ w ramach PI 9.2 stanowią zadania związane z kompleksową realizacją działań na podstawie planów rewitalizacji obszarów zdegradowanych, jako zintegrowanych przedsięwzięć dotyczących wszystkich aspektów rewitalizacji danego obszaru.



VII. Spójność z innymi dokumentami o charakterze strategicznym

Zarówno wyznaczone priorytety, jak i działania ujęte w Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wykazują pełną spójność 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, Załoženiami Umowy Partnerstwa (UP), Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK), Strategią Rozwoju Kraju 2010-2020 (SRK), projektem Krajowej Polityki Miejskiej (KPM), Strategią Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego 2020 (SRWZ), projektem Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 (RPO WZ 2014-2020) oraz Załoženiami Strategii Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SR SOM).

PRIORYTET 1.1 - „Rozwój metropolitalnego systemu transportowego”

Waga rozwojowa Priorytetu 1.1 „Rozwój metropolitalnego systemu transportowego” przejawia się m.in. tym, że wpisuje się on w różne obszary działania. Poza kluczowym wpływem na rozwój regionalnego układu drogowego, transportu publicznego oraz integracji systemu dróg rowerowych w obszarze metropolitalnym, dotyczy on szeroko rozumianej sfery gospodarczej, jak i społecznej. Działania zaplanowane w ramach priorytetu oddziałują na konkurencyjność gospodarki, rozwój kapitału ludzkiego, dostępność do usług publicznych i mobilność pracowników.

Na szczeblu wspólnotowym Priorytet 1.1 zgodny jest z celami tematycznymi i priorytetami inwestycyjnymi wyznaczonymi w ramach pakietu legislacyjnego dla Polityki Spójności oraz kierunkami rozwoju zaproponowanymi w Strategii Europa 2020 tj.: „Rozwój zrównoważony” i „Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu”.

Na szczeblu krajowym Priorytet 1.1 wpisuje się w dwa wyznaczone cele założeń Umowy Partnerstwa, trzy cele Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, dwa cele Strategii Rozwoju Kraju 2020 oraz cztery cele szczegółowe projektu Krajowej Polityki Miejskiej.

Wreszcie na szczeblu regionalnym Priorytet 1.1 wykazuje spójność z czterema celami kierunkowymi Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, czterema celami szczegółowymi projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego i dwoma celami rozwojowymi założeń Strategii Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Strategia ZIT SOM	Pakiet legislacyjny dla Polityki Spójności	Strategia Europa 2020
Priorytet 1.1	ART. 9 CZĘŚCI 2 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1303/2013 z dnia 17.12.2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące EFRR, EFS, FS, EFRROW oraz EFMiR oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące EFRR, EFS, FS i EFMiR oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006: - cel tematyczny 4 „Wspieranie przejścia na	ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONY - wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej ROZWÓJ SPRZYJAJĄCY





	<p>gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach”</p> <p>- cel tematyczny 7 „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej”</p>	<p>WŁĄCZENIU SPOŁECZNEMU – wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną</p>
	<p>ART. 5 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1301/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie EFRR i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006:</p> <p>- priorytet inwestycyjny 4 „Wpieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach”</p> <p>- priorytet inwestycyjny 7 „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej”</p>	
	<p>ART. 7 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1299/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie przepisów szczegółowych dotyczących wsparcia z EFRR w ramach celu „EWT”:</p> <p>- priorytet inwestycyjny 4 „Wpieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach”</p> <p>- priorytet inwestycyjny 7 „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej”</p>	
	<p>ART. 4 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1300/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie FS i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1084/2006:</p> <p>- priorytet inwestycyjny a) „Wpieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach”</p> <p>- priorytet inwestycyjny d) „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej”</p>	

Tab. 37. Matryca zgodności Priorytetu 1.1 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej.

Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM	Założenia Umowy Partnerstwa	KPZK 2030	SRK 2020	KPM (projekt)
Priorytet 1.1	Cel 1 „Wsparcie dla zwiększania konkurencyjności gospodarki”	Cel 1 „Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację	Cel II.7 „Zwiększenie efektywności transportu”	Cel szczegółowy 1 „Poprawa konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do





	<p>Cel 2 „Poprawa spójności społecznej i terytorialnej”</p>	<p>funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności”</p> <p>Cel 2 „Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów”</p> <p>Cel 3 „Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej”</p>	<p>Cel III.3 „Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych”</p>	<p>kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia”</p> <p>Cel szczegółowy 2 „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”</p> <p>Cel szczegółowy 4 „Wspieranie zrównoważonego rozwoju ośrodków miejskich, w tym przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji”</p> <p>Cel szczegółowy 5 „Stworzenie warunków dla skutecznego, efektywnego i partnerskiego zarządzania rozwojem na obszarach miejskich, w tym w szczególności na obszarach metropolitalnych”</p>
--	--	---	--	--

Tab. 38. Matryca zgodności Priorytetu 1.1 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej.

Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM	SRWZ 2020	RPO WZ 2014-2020 (projekt)	SR SOM (założenia)
Priorytet 1.1	Cel kierunkowy 1.5 „Zintegrowana polityka morską”	Cel szczegółowy 2 PI 4.5 „Zmniejszenie emisji generowanej przez transport, przede wszystkim na obszarach miejskich”	Cel rozwojowy 1 „Poprawa dostępności i spójności wewnętrznej SOM”



	<p>Cel kierunkowy 3.1 „Rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina”</p> <p>Cel kierunkowy 3.3 „Rozwój ponadregionalnych, multimodalnych sieci transportowych”</p> <p>Cel kierunkowy 3.6 „Poprawa dostępności do obszarów o walorach turystycznych i uzdrowiskowych”</p>	<p>Cel szczegółowy 1 PI 7.2 „Zwiększenie wewnątrzregionalnej dostępności transportowej”</p> <p>Cel szczegółowy 3 PI 7.3 „Zwiększenie udziału transportu przyjaznego środowisku w transporcie ogółem”</p> <p>Cel szczegółowy 2 PI 7.4 „Zwiększenie udziału pasażerskiego transportu kolejowego w transporcie ogółem”</p>	<p>Cel rozwojowy 3 „Kształtowanie sieci miast przyjaznych mieszkańcom”</p>
--	--	--	---

Tab. 39. Matryca zgodności Priorytetu 1.1 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej.

Źródło: Opracowanie własne.

PRIORYTET 1.2 - „Wzmacnianie zewnętrznych powiązań transportowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”

Podobnie jak w przypadku Priorytetu 1.1, waga rozwojowa Priorytetu 1.2 „Wzmacnianie zewnętrznych powiązań transportowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego” wynika z faktu, że wpisuje się on w różne obszary działania. Poza kluczowym wpływem na skuteczność rozbudowy i modernizacji lądowych sieci komunikacyjnych prowadzących do portów w Szczecinie i Świnoujściu, rozwój transportu wodnego i śródlądowego, kolejowego oraz lotniczego dotyczy on szeroko rozumianej sfery gospodarczej oraz społecznej. Działania zaplanowane w ramach priorytetu oddziałują na konkurencyjność gospodarki, rozwój kapitału ludzkiego, dostępność do usług publicznych i mobilność pracowników.

Na szczeblu wspólnotowym Priorytet 1.2 zgodny jest z celami tematycznymi i priorytetami inwestycyjnymi wyznaczonymi w ramach pakietu legislacyjnego dla Polityki Spójności oraz kierunkami rozwoju zaproponowanymi w Strategii Europa 2020 tj.: „Rozwój zrównoważony” i „Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu”.

Na szczeblu krajowym Priorytet 1.2 wpisuje się w dwa wyznaczone cele założeń Umowy Partnerstwa, trzy cele Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, dwa cele Strategii Rozwoju Kraju 2020 oraz cztery cele szczegółowe projektu Krajowej Polityki Miejskiej.

Wreszcie na szczeblu regionalnym Priorytet 1.2 wykazuje spójność z czterema celami kierunkowymi Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, trzema celami szczegółowymi projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego i dwoma celami rozwojowymi założeń Strategii Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.





Strategia ZIT SOM	Pakiet legislacyjny dla Polityki Spójności	Strategia Europa 2020
Priorytet 1.2	<p>ART. 9 CZĘŚCI 2 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1303/2013 z dnia 17.12.2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące EFRR, EFS, FS, EFRROW oraz EFMiR oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące EFRR, EFS, FS i EFMiR oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006:</p> <p>- cel tematyczny 7 „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej”</p> <p>ART. 5 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1301/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie EFRR i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006:</p> <p>- priorytet inwestycyjny 7 „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej”</p> <p>ART. 7 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1299/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie przepisów szczegółowych dotyczących wsparcia z EFRR w ramach celu „EWT”:</p> <p>- priorytet inwestycyjny 7 „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej”</p> <p>ART. 4 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1300/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie FS i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1084/2006:</p> <p>- priorytet inwestycyjny d) „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej”</p>	<p>ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONY - wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej</p> <p>ROZWÓJ SPRZYJAJĄCY WŁĄCZENIU SPOŁECZNEMU - wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną</p>

Tab. 40. Matryca zgodności Priorytetu 1.2 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej.

Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM	Założenia Umowy Partnerstwa	KPZK 2030	SRK 2020	KPM (projekt)
Priorytet 1.2	Cel 1 „Wsparcie dla zwiększania konkurencyjności gospodarki”	Cel 1 „Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej	Cel II.7 „Zwiększenie efektywności transportu”	Cel szczegółowy 1 „Poprawa konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia”





	<p>Cel 2 „Poprawa spójności społecznej i terytorialnej”</p>	<p>spójności”</p> <p>Cel 2 „Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów”</p> <p>Cel 3 „Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej”</p>	<p>Cel III.3 „Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych”</p>	<p>Cel szczegółowy 2 „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”</p> <p>Cel szczegółowy 4 „Wspieranie zrównoważonego rozwoju ośrodków miejskich, w tym przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji”</p> <p>Cel szczegółowy 5 „Stworzenie warunków dla skutecznego, efektywnego i partnerskiego zarządzania rozwojem na obszarach miejskich, w tym w szczególności na obszarach metropolitalnych”</p>
--	--	---	--	--

Tab. 41. Matryca zgodności Priorytetu 1.2 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej.

Źródło: Opracowanie własne.



Strategia ZIT SOM	SRWZ 2020	RPO WZ 2014-2020 (projekt)	SR SOM (założenia)
Priorytet 1.2	<p>Cel kierunkowy 1.5 „Zintegrowana polityka morska”</p> <p>Cel kierunkowy 3.1 „Rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina”</p> <p>Cel kierunkowy 3.3 „Rozwój ponadregionalnych, multimodalnych sieci transportowych”</p> <p>Cel kierunkowy 3.6 „Poprawa dostępności do obszarów o walorach turystycznych i uzdrowiskowych”</p>	<p>Cel szczegółowy 1 PI 7.2 „Zwiększenie wewnątrzregionalnej dostępności transportowej”</p> <p>Cel szczegółowy 3 PI 7.3 „Zwiększenie udziału transportu przyjaznego środowisku w transporcie ogółem”</p> <p>Cel szczegółowy 2 PI 7.4 „Zwiększenie udziału pasażerskiego transportu kolejowego w transporcie ogółem”</p>	<p>Cel rozwojowy 1 „Poprawa dostępności i spójności wewnętrznej SOM”</p> <p>Cel rozwojowy 3 „Kształtowanie sieci miast przyjaznych mieszkańcom”</p>

Tab. 42. Matryca zgodności Priorytetu 1.2 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej.

Źródło: Opracowanie własne.

PRIORYTET 1.3 - „Sprawnie działające systemy infrastruktury ochrony środowiska Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”

Waga rozwojowa Priorytetu 1.3 „Sprawnie działające systemy infrastruktury ochrony środowiska Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego” przejawia się w jego roli wspomagającej rozwój gospodarczy i społeczny. Wsparcie gospodarki niskoemisyjnej i wykorzystania OZE oraz racjonalizacja gospodarki wodno-ściekowej i odpadów, z jednej strony wpływa pozytywnie na poziom oszczędności w gospodarowaniu zasobami i poprawę funkcjonowania istotnych sfer życia gospodarczego, z drugiej – oddziałuje na jakość życia mieszkańców oraz wyższą dostępność podstawowych usług publicznych.

Na szczeblu wspólnotowym Priorytet 1.3 zgodny jest z celami tematycznymi i priorytetami inwestycyjnymi wyznaczonymi w ramach pakietu legislacyjnego dla Polityki Spójności oraz kierunkami rozwoju zaproponowanymi w Strategii Europa 2020 tj.: „Rozwój zrównoważony” i „Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu”.

Na szczeblu krajowym Priorytet 1.3 wpisuje się w jeden wyznaczony cel założeń Umowy Partnerstwa, dwa cele Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, dwa cele Strategii Rozwoju Kraju 2020 i pięć celów szczegółowych projektu Krajowej Polityki Miejskiej.

Wreszcie na szczeblu regionalnym Priorytet 1.3 wykazuje spójność z pięcioma celami kierunkowymi Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, pięcioma celami szczegółowymi projektu Regionalnego Programu Operacyjnego WZ i jednym celem rozwojowym założeń Strategii Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.



Strategia ZIT SOM	Pakiet legislacyjny dla Polityki Spójności	Strategia Europa 2020
<p>Priorytet 1.3</p>	<p>ART. 9 CZĘŚCI 2 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1303/2013 z dnia 17.12.2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące EFRR, EFS, FS, EFRROW oraz EFMiR oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące EFRR, EFS, FS i EFMiR oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cel tematyczny 4 „Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach” - cel tematyczny 6 „Zachowanie i ochrona środowiska naturalnego oraz wspieranie efektywnego gospodarowania zasobami” <p>ART. 5 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1301/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie EFRR i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006:</p> <ul style="list-style-type: none"> - priorytet inwestycyjny 4 „Wpieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach” - priorytet inwestycyjny 6 „Zachowanie i ochrona środowiska naturalnego oraz wspieranie efektywnego gospodarowania zasobami” <p>ART. 7 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1299/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie przepisów szczegółowych dotyczących wsparcia z EFRR w ramach celu „EWT”:</p> <ul style="list-style-type: none"> - priorytet inwestycyjny 4 „Wpieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach” - priorytet inwestycyjny 6 „Zachowanie i ochrona środowiska naturalnego oraz wspieranie efektywnego gospodarowania zasobami” <p>ART. 4 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1300/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie FS i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1084/2006:</p> <ul style="list-style-type: none"> - priorytet inwestycyjny a) „Wpieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach” - priorytet inwestycyjny c) „Zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami” 	<p>ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONY - wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej</p> <p>ROZWÓJ SPRZYJAJĄCY WŁĄCZENIU SPOŁECZNEMU – wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną</p>

Tab. 43. Matryca zgodności Priorytetu 1.3 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej.

Źródło: Opracowanie własne.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





Strategia ZIT SOM	Założenia Umowy Partnerstwa	KPKZ 2030	SRK 2020	KPM (projekt)
Priorytet 1.3	Cel 2 „Poprawa spójności społecznej i terytorialnej”	Cel 2 „Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równowagę rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów” Cel 4 „Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski”	Cel II.6 „Bezpieczeństwo energetyczne i środowisko” Cel III.3 „Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych”	Cel szczegółowy 1 „Poprawa konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia” Cel szczegółowy 2 „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” Cel szczegółowy 3 „Odbudowa zdolności do rozwoju poprzez rewitalizację zdegradowanych społecznie, ekonomicznie i fizycznie obszarów miejskich” Cel szczegółowy 4 „Wspieranie zrównoważonego rozwoju ośrodków miejskich, w tym przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji” Cel szczegółowy 5 „Stworzenie warunków dla skutecznego, efektywnego i partnerskiego



				zarządzania rozwojem na obszarach miejskich, w tym w szczególności na obszarach metropolitalnych”
--	--	--	--	---

Tab. 44. Matryca zgodności Priorytetu 1.3 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej.

Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM	SRWZ 2020	RPO WZ 2014-2020 (projekt)	SR SOM (założenia)
Priorytet 1.3	<p>Cel kierunkowy 3.1 „Rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina”</p> <p>Cel kierunkowy 3.5 „Rozwój infrastruktury energetycznej”</p> <p>Cel kierunkowy 4.1 „Poprawa jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego”</p> <p>Cel kierunkowy 4.3 „Zwiększanie udziału odnawialnych źródeł energii”</p> <p>Cel kierunkowy 4.4 „Rozwój infrastruktury ochrony środowiska i systemów gospodarowania odpadami”</p>	<p>Cel szczegółowy 3 PI 4.3 „Zmniejszenie energochłonności budynków publicznych i mieszkaniowych”</p> <p>Cel szczegółowy 1 PI 4.5 „Zwiększenie obywatelskiej odpowiedzialności ekologicznej oraz świadomości na temat efektywności energetycznej”</p> <p>Cel szczegółowy 4 PI 6.1 „Zapobieganie powstawaniu odpadów, przygotowanie do ponownego ich użycia oraz intensyfikacja odzysku odpadów, a tym samym ograniczenie ich ilości deponowanych na składowiskach”</p> <p>Cel szczegółowy 2 PI 6.2 „Wzrost liczby ludności korzystającej z systemu oczyszczania ścieków zgodnego z wymogami unijnymi”</p> <p>Cel szczegółowy 3 PI 6.2 „Zmniejszenie strat wody w systemie dostarczania wody”</p>	Cel rozwojowy 4 „Rozwój i poprawa dostępu do usług publicznych”

Tab. 45. Matryca zgodności Priorytetu 1.3 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej.

Źródło: Opracowanie własne.

PRIORYTET 2.1 - „Wzmacnianie szczecińskiego obszaru funkcjonalnego, jako innowacyjnego ośrodka wzrostu gospodarczego”

Waga rozwojowa Priorytetu 2.1 „Wzmacnianie szczecińskiego obszaru funkcjonalnego, jako innowacyjnego ośrodka wzrostu gospodarczego” wyraża się przede wszystkim koniecznością budowy silnych powiązań na linii nauka – gospodarka przy wsparciu procesu



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



rozbudowy infrastruktury, niezbędnej dla wzrostu dziedzin zapewniających przewagę technologiczną Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Na szczeblu wspólnotowym Priorytet 2.1 zgodny jest z celami tematycznymi i priorytetami inwestycyjnymi wyznaczonymi w ramach pakietu legislacyjnego dla Polityki Spójności oraz kierunkami rozwoju zaproponowanymi w Strategii Europa 2020 tj.: „Rozwój inteligentny” i „Rozwój zrównoważony”.

Na szczeblu krajowym Priorytet 2.1 wpisuje się w jeden wyznaczony cel założeń Umowy Partnerstwa, dwa cele Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, jeden cel Strategii Rozwoju Kraju 2020 oraz trzy cele szczegółowe projektu Krajowej Polityki Miejskiej.

Wreszcie na szczeblu regionalnym Priorytet 2.1 wykazuje spójność z dwoma celami kierunkowymi Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, dwoma celami szczegółowymi projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego i jednym celem rozwojowym założeń Strategii Rozwoju SOM.

Strategia ZIT SOM	Pakiet legislacyjny dla Polityki Spójności	Strategia Europa 2020
Priorytet 2.1	<p>ART. 9 CZĘŚCI 2 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1303/2013 z dnia 17.12.2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące EFRR, EFS, FS, EFRROW oraz EFMiR oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące EFRR, EFS, FS i EFMiR oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cel tematyczny 1 „Wzmacnianie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji” 	<p>ROZWÓJ INTELIGENTNY – rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji</p>
	<p>ART. 5 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1301/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie EFRR i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006:</p> <ul style="list-style-type: none"> - priorytet inwestycyjny 1 „Wzmacnianie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji” 	<p>ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONY - wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej</p>
	<p>ART. 7 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1299/2013 z dnia 17.12.2013 r. ws. przepisów szczególnych dotyczących wsparcia z EFRR w ramach celu „EWT”:</p> <ul style="list-style-type: none"> - priorytet inwestycyjny 1 „Wzmacnianie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji” 	
	<p>ART. 5 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1305/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich przez EFRROW i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1698/2005:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cel szczegółowy 1b „Wzmacnianie powiązań między rolnictwem, produkcją żywności i leśnictwem a badaniami i innowacją, w tym do celów ulepszonego zarządzania środowiskiem i lepszych wyników” 	

Tab. 46. Matryca zgodności Priorytetu 2.1 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej



Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM	Założenia Umowy Partnerstwa	KPZK 2030	SRK 2020	KPM (projekt)
Priorytet 2.1	Cel 1 „Wsparcie dla zwiększania konkurencyjności gospodarki”	<p>Cel 1 „Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności”</p> <p>Cel 2 „Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów”</p>	Cel II.3 „Zwiększenie innowacyjności gospodarki”	<p>Cel szczegółowy 1 „Poprawa konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia”</p> <p>Cel szczegółowy 2 „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”</p> <p>Cel szczegółowy 5 „Stworzenie warunków dla skutecznego, efektywnego i partnerskiego zarządzania rozwojem na obszarach miejskich, w tym w szczególności na obszarach metropolitalnych”</p>

Tab. 47. Matryca zgodności Priorytetu 2.1 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej

Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM	SRWZ 2020	RPO WZ 2014-2020 (projekt)	SR SOM (założenia)
Priorytet 2.1	<p>Cel kierunkowy 1.1 „Wzrost innowacyjności gospodarki”</p> <p>Cel kierunkowy 1.6 „Restrukturyzacja i</p>	<p>Cel szczegółowy 2 PI 1.1 „Zwiększenie zdolności jednostek naukowych do prowadzenia badań i prac rozwojowych na rzecz gospodarki”</p> <p>Cel szczegółowy 1 PI 1.2 „Podniesienie potencjału B+R w</p>	Cel rozwojowy 2 „Wzmocnienie innowacyjności i konkurencyjności gospodarki SOM”



	rozwój produkcji rolnej i rybactwa”	przedsiębiorstwach”	
--	-------------------------------------	---------------------	--

Tab. 48. Matryca zgodności Priorytetu 2.1 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej

Źródło: Opracowanie własne.

PRIORYTET 2.2 - „Poprawa warunków dla rozwoju gospodarczego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”

Waga rozwojowa Priorytetu 2.2 „Poprawa warunków dla rozwoju gospodarczego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego” wyraża się przede wszystkim potrzebą dalszego rozwoju i unowocześniania istniejących terenów inwestycyjnych (włącznie z ich skomunikowaniem wewnętrznym), w celu wywołania efektu zachęty względem obecnych tam przedsiębiorców i nowych potencjalnych inwestorów poprzez budowę i rozbudowę zakładów oraz miejsc pracy.

Na szczeblu wspólnotowym Priorytet 2.2 zgodny jest z celami tematycznymi i priorytetami inwestycyjnymi wyznaczonymi w ramach pakietu legislacyjnego dla Polityki Spójności oraz kierunkami rozwoju zaproponowanymi w Strategii Europa 2020 tj.: „Rozwój zrównoważony” i „Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu”.

Na szczeblu krajowym Priorytet 2.2 wpisuje się w jeden wyznaczony cel założeń Umowy Partnerstwa, dwa cele Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, dwa cele Strategii Rozwoju Kraju 2020 oraz trzy cele szczegółowe projektu Krajowej Polityki Miejskiej.

Wreszcie na szczeblu regionalnym Priorytet 2.2 wykazuje spójność z czterema celami kierunkowymi Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, dwoma celami szczegółowymi projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego i dwoma celami rozwojowymi założeń Strategii Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Strategia ZIT SOM	Pakiet legislacyjny dla Polityki Spójności	Strategia Europa 2020
Priorytet 2.2	<p>ART. 9 CZĘŚCI 2 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1303/2013 z dnia 17.12.2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące EFRR, EFS, FS, EFRROW oraz EFMiR oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące EFRR, EFS, FS i EFMiR oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006:</p> <p>- cel tematyczny 3 „Wzmacnianie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego (w odniesieniu do EFRROW) oraz sektora rybołówstwa i akwakultury (w odniesieniu do EFRROW)”</p>	<p>ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONY - wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej</p>
	<p>ART. 5 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1301/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie EFRR i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006:</p>	<p>ROZWÓJ SPRZYJAJĄCY WŁĄCZENIU SPOŁECZNEMU - wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną</p>





	- priorytet inwestycyjny 3 „Wzmacnianie konkurencyjności MŚP”	
	ART. 7 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1299/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie przepisów szczegółowych dotyczących wsparcia z EFRR w ramach celu „EWT”:	
	- priorytet inwestycyjny 3 „Wzmacnianie konkurencyjności MŚP”	

Tab. 49. Matryca zgodności Priorytetu 2.2 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej

Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM	Założenia Umowy Partnerstwa	KPZK 2030	SRK 2020	KPM (projekt)
Priorytet 2.2	Cel 1 „Wsparcie dla zwiększania konkurencyjności gospodarki”	<p>Cel 1 „Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności”</p> <p>Cel 2 „Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów”</p>	<p>Cel II.2 „Wzrost wydajności gospodarki”</p> <p>Cel III.3 „Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych”</p>	<p>Cel szczegółowy 1 „Poprawa konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia”</p> <p>Cel szczegółowy 2 „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”</p> <p>Cel szczegółowy 5 „Stworzenie warunków dla skutecznego, efektywnego i partnerskiego zarządzania rozwojem na obszarach miejskich, w tym w szczególności na obszarach metropolitalnych”</p>

Tab. 50. Matryca zgodności Priorytetu 2.2 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej

Źródło: Opracowanie własne.



Strategia ZIT SOM	SRWZ 2020	RPO WZ 2014-2020 (projekt)	SR SOM (założenia)
Priorytet 2.2	<p>Cel kierunkowy 1.6 „Restrukturyzacja i rozwój produkcji rolnej i rybactwa”</p> <p>Cel kierunkowy 2.1 „Podnoszenie atrakcyjności i spójności oferty inwestycyjnej regionu oraz obsługi inwestorów”</p> <p>Cel kierunkowy 2.3 „Tworzenie i rozwój stref aktywności inwestycyjnej”</p> <p>Cel kierunkowy 3.1 „Rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina”</p>	<p>Cel szczegółowy 4 PI 3.1 „Wzrost przedsiębiorczości i atrakcyjności inwestycyjnej regionu”</p> <p>Cel szczegółowy 5 PI 3.2 „Rozwój międzynarodowej współpracy gospodarczej”</p>	<p>Cel rozwojowy 2 „Wzmocnienie innowacyjności i konkurencyjności gospodarki SOM”</p> <p>Cel rozwojowy 3 „Kształtowanie sieci miast przyjaznych mieszkańcom”</p>

Tab. 51. Matryca zgodności Priorytetu 2.2 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej

Źródło: Opracowanie własne.

PRIORYTET 2.3 - „Wsparcie przedsiębiorczości i innowacyjności”

Waga rozwojowa Priorytetu 2.3 „Wsparcie przedsiębiorczości i innowacyjności” przejawia się symbiotycznym zapotrzebowaniem na jakościowy i zarazem innowacyjny wzrost sektora przedsiębiorczości (w tym wykorzystującego w swoich produktach i usługach możliwości TIK), który wzmocni konkurencyjność obszaru metropolitalnego przy jednoczesnym dostosowaniu działalności IOB-ów do potrzeb innowacyjnej gospodarki i wspierania zachodzących w niej procesów.

Na szczeblu wspólnotowym Priorytet 2.3 zgodny jest z celami tematycznymi i priorytetami inwestycyjnymi wyznaczonymi w ramach pakietu legislacyjnego dla Polityki Spójności oraz kierunkami rozwoju zaproponowanymi w Strategii Europa 2020 tj.: „Rozwój inteligentny” i „Rozwój zrównoważony”.

Na szczeblu krajowym Priorytet 2.3 wpisuje się w dwa wyznaczone cele założeń Umowy Partnerstwa, dwa cele Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, trzy cele Strategii Rozwoju Kraju 2020 oraz trzy cele szczegółowe projektu Krajowej Polityki Miejskiej.

Wreszcie na szczeblu regionalnym Priorytet 2.3 wykazuje spójność z trzema celami kierunkowymi Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, dwoma celami szczegółowymi projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego i jednym celem rozwojowym założeń Strategii Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.



Strategia ZIT SOM	Pakiet legislacyjny dla Polityki Spójności	Strategia Europa 2020
<p>Priorytet 2.3</p>	<p>ART. 9 CZĘŚCI 2 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1303/2013 z dnia 17.12.2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące EFRR, EFS, FS, EFRROW oraz EFMiR oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące EFRR, EFS, FS i EFMiR oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cel tematyczny 1 „Wzmacnianie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji” - cel tematyczny 2 „Zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości TIK” - cel tematyczny 3 „Wzmacnianie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego (w odniesieniu do EFRROW) oraz sektora rybołówstwa i akwakultury (w odniesieniu do EFMR)” <p>ART. 5 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1301/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie EFRR i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006:</p> <ul style="list-style-type: none"> - priorytet inwestycyjny 1 „Wzmacnianie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji” - priorytet inwestycyjny 2 „Zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości TIK” - priorytet inwestycyjny 3 „Wzmacnianie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego (w odniesieniu do EFRROW) oraz sektora rybołówstwa i akwakultury (w odniesieniu do EFMR)” <p>ART. 7 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1299/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie przepisów szczegółowych dotyczących wsparcia z EFRR w ramach celu „EWT”:</p> <ul style="list-style-type: none"> - priorytet inwestycyjny 1 „Wzmacnianie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji” - priorytet inwestycyjny 2 „Zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości TIK” - priorytet inwestycyjny 3 „Wzmacnianie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego (w odniesieniu do EFRROW) oraz sektora rybołówstwa i akwakultury (w odniesieniu do EFMR)” 	<p>ROZWÓJ INTELIGENTNY – rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji</p> <p>ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONY - wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej</p>

Tab. 52. Matryca zgodności Priorytetu 2.3 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej

Źródło: Opracowanie własne.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





Strategia ZIT SOM	Założenia Umowy Partnerstwa	KPKZ 2030	SRK 2020	KPM (projekt)
Priorytet 2.3	<p>Cel 1 „Wsparcie dla zwiększania konkurencyjności gospodarki”</p> <p>Cel 2 „Poprawa spójności społecznej i terytorialnej”</p>	<p>Cel 1 „Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności”</p> <p>Cel 2 „Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów”</p>	<p>Cel II.2 „Wzrost wydajności gospodarki”</p> <p>Cel II.3 „Zwiększenie innowacyjności gospodarki”</p> <p>Cel II.5 „Zwiększenie wykorzystania technologii cyfrowych”</p>	<p>Cel szczegółowy 1 „Poprawa konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia”</p> <p>Cel szczegółowy 2 „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”</p> <p>Cel szczegółowy 5 „Stworzenie warunków dla skutecznego, efektywnego i partnerskiego zarządzania rozwojem na obszarach miejskich, w tym w szczególności na obszarach metropolitalnych”</p>

Tab. 53. Matryca zgodności Priorytetu 2.3 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej

Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM	SRWZ 2020	RPO WZ 2014-2020 (projekt)	SR SOM (założenia)
Priorytet 2.3	<p>Cel kierunkowy 1.1 „Wzrost innowacyjności gospodarki”</p> <p>Cel kierunkowy 1.3 „Wspieranie współpracy przedsiębiorstw i rozwoju przedsiębiorczości”</p>	<p>Cel szczegółowy 3 PI 3.3 „Wzrost konkurencyjności i innowacyjności sektora MŚP”</p> <p>Cel szczegółowy 6 PI 3.4 „Profesjonalizacja usług świadczonych przez Instytucje Otoczenia Biznesu (IOB)”</p>	<p>Cel rozwojowy 2 „Wzmocnienie i konkurencyjności gospodarki SOM”</p>



	Cel kierunkowy 2.2 „Wzmacnianie rozwoju narzędzi wsparcia biznesu”		
--	---	--	--

Tab. 54. Matryca zgodności Priorytetu 2.3 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej

Źródło: Opracowanie własne.

PRIORYTET 2.4 - „Kształcenie ogólne, ustawiczne i zawodowe o zasięgu ponadlokalnym”

Waga rozwojowa Priorytetu 2.4 „Kształcenie ustawiczne i zawodowe o zasięgu ponadlokalnym” ma wymiar nie tylko społeczny, ale przede wszystkim gospodarczy. Z jednej strony promocja uczenia się i edukacji przez całe życie prowadzi do wzrostu jakościowego kapitału ludzkiego i rozwoju społeczeństwa, z drugiej zaś prowadzi do zdobycia kwalifikacji niezbędnych na zmieniającym się rynku pracy i wspiera proces budowy gospodarki innowacyjnej opartej na wiedzy.

Na szczeblu wspólnotowym Priorytet 2.4 zgodny jest z celami tematycznymi i priorytetami inwestycyjnymi wyznaczonymi w ramach pakietu legislacyjnego dla Polityki Spójności oraz kierunkami rozwoju zaproponowanymi w Strategii Europa 2020 tj.: „Rozwój inteligentny” i „Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu”.

Na szczeblu krajowym Priorytet 2.4 wpisuje się w dwa wyznaczone cele założeń Umowy Partnerstwa, dwa cele Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, dwa cele Strategii Rozwoju Kraju 2020 oraz dwa cele szczegółowe projektu Krajowej Polityki Miejskiej.

Wreszcie na szczeblu regionalnym Priorytet 2.4 wykazuje spójność z trzema celami kierunkowymi Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, czterema celami szczegółowymi projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego i dwoma celami rozwojowymi założeń Strategii Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Strategia ZIT SOM	Pakiet legislacyjny dla Polityki Spójności	Strategia Europa 2020
Priorytet 2.4	<p>ART. 9 CZĘŚCI 2 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1303/2013 z dnia 17.12.2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące EFRR, EFS, FS, EFRROW oraz EFMiR oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące EFRR, EFS, FS i EFMiR oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006:</p> <p>- cel tematyczny 10 „Inwestowanie w kształcenie, szkolenie oraz szkolenie zawodowe na rzecz zdobywania umiejętności i uczenia się przez całe życie”</p>	<p>ROZWÓJ INTELIGENTNY – rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji</p>
	<p>ART. 5 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1301/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie EFRR i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006:</p> <p>- priorytet inwestycyjny 10 „Inwestowanie w kształcenie, szkolenie oraz szkolenie zawodowe na rzecz zdobywania umiejętności i uczenia się przez całe życie”</p>	<p>ROZWÓJ SPRZYJAJĄCY WŁĄCZENIU SPOŁECZNEMU – wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną</p>



	<p>ART. 7 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1299/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie przepisów szczegółowych dotyczących wsparcia z EFRR w ramach celu „EWT”:</p> <ul style="list-style-type: none"> - priorytet inwestycyjny 10 „Inwestowanie w kształcenie, szkolenie oraz szkolenie zawodowe na rzecz zdobywania umiejętności i uczenia się przez całe życie” - priorytet inwestycyjny w ramach współpracy transgranicznej „Inwestowanie w kształcenie, szkolenia, w tym szkolenie zawodowe, na rzecz zdobywania umiejętności, uczenia się przez całe życie poprzez rozwój i wdrażanie wspólnych systemów kształcenia, szkolenia zawodowego i szkolenia” 	
	<p>ART. 3 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1304/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie EFS i uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1081/2006:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zakres wsparcia 1c zgodnie z celem tematycznym „Inwestowanie w kształcenie, szkolenie oraz szkolenie zawodowe na rzecz zdobywania umiejętności i uczenia się przez całe życie” 	

Tab. 55. Matryca zgodności Priorytetu 2.4 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej.

Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM	Założenia Umowy Partnerstwa	KPKZ 2030	SRK 2020	KPM (projekt)
Priorytet 2.4	<p>Cel 1 „Wsparcie dla zwiększania konkurencyjności gospodarki”</p> <p>Cel 2 „Poprawa spójności społecznej i terytorialnej”</p>	<p>Cel 1 „Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności”</p> <p>Cel 2 „Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich</p>	<p>Cel II.4 „Rozwój kapitału ludzkiego”</p> <p>Cel III.1 „Integracja społeczna”</p>	<p>Cel szczegółowy 1 „Poprawa konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia”</p> <p>Cel szczegółowy 2 „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</p>



		terytoriów”		ekonomicznemu”
--	--	-------------	--	----------------

Tab. 56. Matryca zgodności Priorytetu 2.4 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej.

Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM	SRWZ 2020	RPO WZ 2014-2020 (projekt)	SR SOM (założenia)
Priorytet 2.4	<p>Cel kierunkowy 5.1 „Rozwój kadr innowacyjnej gospodarki”</p> <p>Cel kierunkowy 5.3 „Rozwój kształcenia ustawicznego”</p> <p>Cel kierunkowy 5.4 „Rozwój szkolnictwa zawodowego zgodnie z potrzebami gospodarki”</p>	<p>Cel szczegółowy 2 PI 10.1 „Wzrost efektywności kształcenia w szkołach i placówkach prowadzących kształcenie ogólne”</p> <p>Cel szczegółowy 3 PI 10.3 „Zwiększenie udziału osób dorosłych w kształceniu ustawicznym”</p> <p>Cel szczegółowy 4 PI 10.3 bis „Wzrost efektywności kształcenia zawodowego i jego dostosowanie do wymogów regionalnego rynku pracy”</p> <p>Cel szczegółowy 4 PI 10.4 „Poprawa jakości i dostępności infrastruktury szkolnictwa zawodowego”</p>	<p>Cel rozwojowy 2 „Wzmocnienie innowacyjności i konkurencyjności gospodarki SOM”</p> <p>Cel rozwojowy 4 „Rozwój i poprawa dostępu do usług publicznych”</p>

Tab. 57. Matryca zgodności Priorytetu 2.4 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej.

Źródło: Opracowanie własne.

PRIORYTET 2.5 - „Zdynamizowanie rozwoju turystyki z wykorzystaniem zasobów przyrodniczych i dziedzictwa historyczno-kulturowego”

Waga rozwojowa Priorytetu 2.5 „Zdynamizowanie rozwoju turystyki z wykorzystaniem zasobów przyrodniczych i dziedzictwa historyczno-kulturowego” wynika z konieczności zachowania zrównoważonego rozwoju obszaru metropolitalnego przy wykorzystaniu jego atutów turystycznych, przede wszystkim związanych z dostępem do wody. Działania zaplanowane w ramach priorytetu oddziałują na konkurencyjność i rozwój gospodarki, szanując przy tym dostępne zasoby przyrodnicze i kulturowe.

Na szczeblu wspólnotowym Priorytet 2.5 zgodny jest z celami tematycznymi i priorytetami inwestycyjnymi wyznaczonymi w ramach pakietu legislacyjnego dla Polityki Spójności oraz kierunkami rozwoju zaproponowanymi w Strategii Europa 2020 tj.: „Rozwój zrównoważony” i „Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu”.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Na szczeblu krajowym Priorytet 2.5 wpisuje się w dwa wyznaczone cele założeń Umowy Partnerstwa, cztery cele Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, dwa cele Strategii Rozwoju Kraju 2020 oraz dwa cele szczegółowe projektu Krajowej Polityki Miejskiej.

Wreszcie na szczeblu regionalnym Priorytet 2.5 wykazuje spójność z czterema celami kierunkowymi Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, pięcioma celami szczegółowymi projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego i trzema celami rozwojowymi założeń Strategii Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Strategia ZIT SOM	Pakiet legislacyjny dla Polityki Spójności	Strategia Europa 2020
Priorytet 2.5	<p>ART. 9 CZĘŚCI 2 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1303/2013 z dnia 17.12.2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące EFRR, EFS, FS, EFRROW oraz EFMiR oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące EFRR, EFS, FS i EFMiR oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006:</p> <p>- cel tematyczny 6 „Zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami”</p>	<p>ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONY - wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej</p> <p>ROZWÓJ SPRZYJAJĄCY WŁĄCZENIU SPOŁECZNEMU – wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną</p>
	<p>ART. 5 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1301/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie EFRR i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006:</p> <p>- priorytet inwestycyjny 6 „Zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami”</p>	
	<p>ART. 7 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1299/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie przepisów szczegółowych dotyczących wsparcia z EFRR w ramach celu „EWT”:</p> <p>- priorytet inwestycyjny 6 „Zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami”</p>	
	<p>ART. 5 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1305/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich przez EFRROW i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1698/2005:</p> <p>- cel szczegółowy 4a „Odtwarzanie, ochrona i wzbogacanie różnorodności biologicznej, w tym na obszarach Natura 2000 i obszarach z ograniczeniami naturalnymi lub innymi szczególnymi ograniczeniami, oraz rolnictwa o wysokiej wartości przyrodniczej, a także stanu europejskich krajobrazów”</p> <p>- cel szczegółowy 6b „Wspieranie lokalnego</p>	



	rozwoju na obszarach wiejskich”	
--	---------------------------------	--

Tab. 58. Matryca zgodności Priorytetu 2.5 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej.

Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM	Założenia Umowy Partnerstwa	KPZK 2030	SRK 2020	KPM (projekt)
Priorytet 2.5	<p>Cel 1 „Wsparcie dla zwiększania konkurencyjności gospodarki”</p> <p>Cel 2 „Poprawa spójności społecznej i terytorialnej”</p>	<p>Cel 1 „Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności”</p> <p>Cel 2 „Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów”</p> <p>Cel 4 „Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski”</p> <p>Cel 6 „Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego”</p>	<p>Cel II.6 „Bezpieczeństwo energetyczne i środowisko”</p> <p>Cel III.3 „Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych”</p>	<p>Cel szczegółowy 1 „Poprawa konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia”</p> <p>Cel szczegółowy 2 „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”</p>

Tab. 59. Matryca zgodności Priorytetu 2.5 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej.

Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM	SRWZ 2020	RPO WZ 2014-2020 (projekt)	SR SOM (założenia)
Priorytet 2.5	Cel kierunkowy 1.2 „Wzrost	Cel szczegółowy 1 PI 6.3	Cel rozwojowy 2



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



	<p>konkurencyjności województwa w krajowym i zagranicznym ruchu turystycznym”</p> <p>Cel kierunkowy 3.1 „Rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina”</p> <p>Cel kierunkowy 4.2 „Ochrona dziedzictwa przyrodniczego i racjonalne wykorzystanie zasobów”</p> <p>Cel kierunkowy 6.5 „Rozwijanie dorobku kulturowego, jako fundamentu tożsamości regionalnej”</p>	<p>„Zwiększenie kulturalnej atrakcyjności regionu”</p> <p>Cel szczegółowy 2 PI 6.3 „Zwiększenie jakości świadczonych usług przez kluczowe instytucje kultury”</p> <p>Cel szczegółowy 3 PI 6.4 „Ochrona siedlisk przed ruchem turystycznym poprzez jego kanalizację w celu zmniejszenia antropopresji na obszary cenne przyrodniczo”</p> <p>Cel szczegółowy 4 PI 6.4 „Ochrona zasobu genetycznego ex situ”</p> <p>Cel szczegółowy 5 PI 6.4 „Podniesienie jakości kształtowania ładu przestrzennego w zakresie ochrony przyrody”</p>	<p>„Wzmocnienie innowacyjności i konkurencyjności gospodarki SOM”</p> <p>Cel rozwojowy 3 „Kształtowanie sieci miast przyjaznych mieszkańcom”</p> <p>Cel rozwojowy 4 „Rozwój i poprawa dostępu do usług publicznych”</p>
--	---	--	---

Tab. 60. Matryca zgodności Priorytetu 2.5 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej.

Źródło: Opracowanie własne.

PRIORYTET 2.6 - „Wsparcie rynku pracy”

Waga rozwojowa Priorytetu 2.6 „Wsparcie rynku pracy” przejawia się jego kluczową rolą społeczną i gospodarczą. Działania zaplanowane w ramach priorytetu mają wpłynąć na rozwój, jakość, aktywność, mobilność i przedsiębiorczość kapitału ludzkiego, który docelowo ma zasilić lokalny rynek pracy oraz gospodarkę, wzmocnić jej konkurencyjność, a także innowacyjność.

Na szczeblu wspólnotowym Priorytet 2.6 zgodny jest z celami tematycznymi i priorytetami inwestycyjnymi wyznaczonymi w ramach pakietu legislacyjnego dla Polityki Spójności oraz kierunkiem rozwoju zaproponowanym w Strategii Europa 2020 tj.: „Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu”.

Na szczeblu krajowym Priorytet 2.6 wpisuje się w jeden wyznaczony cel założeń Umowy Partnerstwa, jeden cel Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, jeden cel Strategii Rozwoju Kraju 2020 oraz jeden cel szczegółowy projektu Krajowej Polityki Miejskiej.

Wreszcie na szczeblu regionalnym Priorytet 2.6 wykazuje spójność z trzema celami kierunkowymi Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, dwoma celami szczegółowymi projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa



Zachodniopomorskiego i jednym celem rozwojowym założeń Strategii Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Strategia ZIT SOM	Pakiet legislacyjny dla Polityki Spójności	Strategia Europa 2020
<p>Priorytet 2.6</p>	<p>ART. 9 CZĘŚCI 2 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1303/2013 z dnia 17.12.2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące EFRR, EFS, FS, EFRROW oraz EFMiR oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące EFRR, EFS, FS i EFMiR oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cel tematyczny 8 „Promowanie trwałego i wysokiej jakości zatrudnienia oraz wsparcie mobilności pracowników” <p>ART. 5 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1301/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie EFRR i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006:</p> <ul style="list-style-type: none"> - priorytet inwestycyjny 8 „Promowanie trwałego i wysokiej jakości zatrudnienia oraz wsparcie mobilności pracowników” <p>ART. 7 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1299/2013 z dnia 17.12.2013 r. ws. przepisów szczegółowych dotyczących wsparcia z EFRR w ramach celu „EWT”:</p> <ul style="list-style-type: none"> - priorytet inwestycyjny 8 „Promowanie trwałego i wysokiej jakości zatrudnienia oraz wsparcie mobilności pracowników” - priorytet inwestycyjny w ramach współpracy transgranicznej „Promowanie trwałego i wysokiej jakości zatrudnienia oraz wspieranie mobilności pracowników poprzez integrację transgranicznych rynków pracy, w tym transgraniczną mobilność, wspólne lokalne inicjatywy na rzecz zatrudnienia, usługi informacyjne i doradztwo, wspólne szkolenia” <p>ART. 3 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1304/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie EFS i uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1081/2006:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zakres wsparcia 1a zgodnie z celem tematycznym „Promowanie trwałego i wysokiej jakości zatrudnienia i wsparcie mobilności pracowników” <p>ART. 5 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1305/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich przez EFRROW i uchylające</p>	<p>ROZWÓJ SPRZYJAJĄCY WŁĄCZENIU SPOŁECZNEMU – wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną</p>



	rozporządzenie Rady (WE) nr 1698/2005: - cel szczegółowy 6a „Ułatwianie różnicowania działalności, zakładania i rozwoju małych przedsiębiorstw, a także tworzenia miejsc pracy”	
--	---	--

Tab. 61. Matryca zgodności Priorytetu 2.6 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej.

Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM	Założenia Umowy Partnerstwa	KPZK 2030	SRK 2020	KPM (projekt)
Priorytet 2.6	Cel 2 „Poprawa spójności społecznej i terytorialnej”	Cel 2 „Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów”	Cel II.4 „Rozwój kapitału ludzkiego”	Cel szczegółowy 2 „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”

Tab. 62. Matryca zgodności Priorytetu 2.6 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej.

Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM	SRWZ 2020	RPO WZ 2014-2020 (projekt)	SR SOM (założenia)
Priorytet 2.6	<p>Cel kierunkowy 1.3 „Wspieranie współpracy przedsiębiorstw i rozwoju przedsiębiorczości”</p> <p>Cel kierunkowy 5.2 „Zwiększanie aktywności zawodowej ludności”</p> <p>Cel kierunkowy 5.4 „Rozwój szkolnictwa zawodowego zgodnie z potrzebami gospodarki”</p>	<p>Cel szczegółowy 4 PI 8.5 „Zwiększenie zatrudnienia wśród osób bezrobotnych, poszukujących pracy i nieaktywnych zawodowo”</p> <p>Cel szczegółowy 3 PI 8.7 „Zwiększenie liczby miejsc pracy w ramach nowopowstałych przedsiębiorstw, ze szczególnym uwzględnieniem inteligentnych specjalizacji”</p>	Cel rozwojowy 2 „Wzmocnienie innowacyjności i konkurencyjności gospodarki SOM”

Tab. 63. Matryca zgodności Priorytetu 2.6 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej.

Źródło: Opracowanie własne.



PRIORYTET 3.1 - „Rozwój systemów zarządzania z wykorzystaniem technologii teleinformatycznych o zasięgu ponadlokalnym”

Waga rozwojowa Priorytetu 3.1 „Rozwój systemów zarządzania z wykorzystaniem technologii teleinformatycznych o zasięgu ponadlokalnym” przejawia się w jego bezpośrednim wpływie na jakość życia społeczno-gospodarczego obszaru metropolitalnego. Szersze wykorzystanie technologii informacyjnych i w usługach publicznych zwiększy odsetek liczby osób i przedsiębiorstw korzystających z Internetu w relacjach z administracją publiczną, co z jednej strony przyspieszy czas świadczenia i realizacji tychże usług, a z drugiej spowoduje usprawnienie oraz obniżenie kosztów funkcjonowania administracji publicznej.

Na szczeblu wspólnotowym Priorytet 3.1 zgodny jest z celami tematycznymi i priorytetami inwestycyjnymi wyznaczonymi w ramach pakietu legislacyjnego dla Polityki Spójności oraz wszystkimi kierunkami rozwoju zaproponowanymi w Strategii Europa 2020 tj.: „Rozwój inteligentny”, „Rozwój zrównoważony” oraz „Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu”.

Na szczeblu krajowym Priorytet 3.1 wpisuje się w jeden wyznaczony cel założeń Umowy Partnerstwa, dwa cele Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, dwa cele Strategii Rozwoju Kraju 2020 oraz trzy cele szczegółowe projektu Krajowej Polityki Miejskiej.

Wreszcie na szczeblu regionalnym Priorytet 3.1 wykazuje spójność z trzema celami kierunkowymi Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, jednym celem szczegółowym projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego i dwoma celami rozwojowymi założeń Strategii Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Strategia ZIT SOM	Pakiet legislacyjny dla Polityki Spójności	Strategia Europa 2020
Priorytet 3.1	<p>ART. 9 CZĘŚCI 2 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1303/2013 z dnia 17.12.2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące EFRR, EFS, FS, EFRROW oraz EFMiR oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące EFRR, EFS, FS i EFMiR oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cel tematyczny 2 „Zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości TIK” 	ROZWÓJ INTELIGENTNY – rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji
	<p>ART. 5 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1301/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie EFRR i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006:</p> <ul style="list-style-type: none"> - priorytet inwestycyjny 2 „Zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości TIK” 	ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONY - wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej
	<p>ART. 7 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1299/2013 z dnia 17.12.2013 r. ws. przepisów szczegółowych dotyczących wsparcia z EFRR w ramach celu „EWT”:</p> <ul style="list-style-type: none"> - priorytet inwestycyjny 2 „Zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości TIK” 	ROZWÓJ SPRZYJAJĄCY WŁĄCZENIU SPOŁECZNEMU – wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną

Tab. 64. Matryca zgodności Priorytetu 3.1 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej.

Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM	Założenia Umowy Partnerstwa	KPKZ 2030	SRK 2020	KPM (projekt)
Priorytet 3.1	Cel 3 „Podnoszenie sprawności i efektywności państwa”	<p>Cel 1 „Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności”</p> <p>Cel 2 „Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów”</p>	<p>Cel II.5 „Zwiększenie wykorzystania technologii cyfrowych”</p> <p>Cel III.2 „Zapewnienie dostępu i określonych standardów usług publicznych”</p>	<p>Cel szczegółowy 1 „Poprawa konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia”</p> <p>Cel szczegółowy 2 „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”</p> <p>Cel szczegółowy 5 „Stworzenie warunków dla skutecznego, efektywnego i partnerskiego zarządzania rozwojem na obszarach miejskich, w tym w szczególności na obszarach metropolitalnych”</p>

Tab. 65. Matryca zgodności Priorytetu 3.1 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej.

Źródło: Opracowanie własne.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Strategia ZIT SOM	SRWZ 2020	RPO WZ 2014-2020 (projekt)	SR SOM (założenia)
Priorytet 3.1	<p>Cel kierunkowy 3.1 „Rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina”</p> <p>Cel kierunkowy 3.4 „Wspieranie rozwoju infrastruktury społeczeństwa informacyjnego”</p> <p>Cel kierunkowy 5.5 „Budowanie społeczeństwa informacyjnego”</p>	<p>Cel szczegółowy 6 PI 2.3 „Zwiększenie stopnia wykorzystywania technologii komunikacyjnych i informacyjnych (TIK) w usługach publicznych”</p>	<p>Cel rozwojowy 3 „Kształtowanie sieci miast przyjaznych mieszkańcom”</p> <p>Cel rozwojowy 4 „Rozwój i poprawa dostępu do usług publicznych”</p>

Tab. 66. Matryca zgodności Priorytetu 3.1 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej.

Źródło: Opracowanie własne.

PRIORYTET 3.2 - „Wspieranie rozwoju efektywnych usług społecznych oraz uzupełnienie deficytów w zakresie lokalnej infrastruktury społecznej”

Waga rozwojowa Priorytetu 3.2 „Wspieranie rozwoju efektywnych usług społecznych oraz uzupełnienie deficytów w zakresie lokalnej infrastruktury społecznej” wynika z konieczności realizacji potrzeb społecznych względem zdiagnozowanych deficytów w obszarze usług oraz lokalnej infrastruktury społecznej.

Określone deficyty mają bezpośredni wpływ na występowanie niepokojących zjawisk społecznych takich jak np. niska aktywność zawodowa osób starszych i związane z tym procesy starzenia się, czy też zwiększający się odsetek grup defaworyzowanych pozbawionych / ograniczonych dostępem do rynku pracy. Dodatkowo, niewystarczające tempo rozwoju ekonomii społecznej na obszarze metropolitalnym oraz braki w infrastrukturze edukacyjnej potęgują trudności w kształceniu obecnych, jak i przyszłych kadr na potrzeby lokalnej gospodarki.

Na szczeblu wspólnotowym Priorytet 3.2 zgodny jest z celami tematycznymi i priorytetami inwestycyjnymi wyznaczonymi w ramach pakietu legislacyjnego dla Polityki Spójności oraz kierunkami rozwoju zaproponowanymi w Strategii Europa 2020 tj.: „Rozwój inteligentny” i „Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu”.

Na szczeblu krajowym Priorytet 3.2 wpisuje się w jeden wyznaczony cel założeń Umowy Partnerstwa, dwa cele Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, dwa cele Strategii Rozwoju Kraju 2020 oraz dwa cele szczegółowe projektu Krajowej Polityki Miejskiej.

Wreszcie na szczeblu regionalnym Priorytet 3.2 wykazuje spójność z pięcioma celami kierunkowymi Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, siedmioma celami szczegółowymi projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego i trzema celami rozwojowymi założeń Strategii Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.





Strategia ZIT SOM	Pakiet legislacyjny dla Polityki Spójności	Strategia Europa 2020
Priorytet 3.2	<p>ART. 9 CZĘŚCI 2 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1303/2013 z dnia 17.12.2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące EFRR, EFS, FS, EFRROW oraz EFMiR oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące EFRR, EFS, FS i EFMiR oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006:</p> <ul style="list-style-type: none">- cel tematyczny 8 „Promowanie trwałego i wysokiej jakości zatrudnienia oraz wsparcie mobilności pracowników”- cel tematyczny 9 „Promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją”- cel tematyczny 10 „Inwestowanie w kształcenie, szkolenie oraz szkolenie zawodowe na rzecz zdobywania umiejętności i uczenia się przez całe życie”	<p>ROZWÓJ INTELIGENTNY – rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji</p>
	<p>ART. 5 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1301/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie EFRR i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006:</p> <ul style="list-style-type: none">- priorytet inwestycyjny 9 „Promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją”- priorytet inwestycyjny 10 „Inwestowanie w kształcenie, szkolenie oraz szkolenie zawodowe na rzecz zdobywania umiejętności i uczenia się przez całe życie”	<p>ROZWÓJ SPRZYJAJĄCY WŁĄCZENIU SPOŁECZNEMU – wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną</p>
	<p>ART. 7 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1299/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie przepisów szczegółowych dotyczących wsparcia z EFRR w ramach celu „EWT”:</p> <ul style="list-style-type: none">- priorytet inwestycyjny 9 „Promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją”- priorytet inwestycyjny 10 „Inwestowanie w kształcenie, szkolenie oraz szkolenie zawodowe na rzecz zdobywania umiejętności i uczenia się przez całe życie”- priorytet inwestycyjny w ramach współpracy transgranicznej „Promowanie włączenia społecznego i walkę z ubóstwem i wszelką dyskryminacją poprzez promowanie równości płci, równych szans oraz integrację społeczności ponad granicami”	
	<p>ART. 3 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1304/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie EFS i uchylającego</p>	





	rozporządzenie Rady (WE) nr 1081/2006: - zakres wsparcia 1a zgodnie z celem tematycznym „Promowanie trwałego i wysokiej jakości zatrudnienia oraz wsparcie mobilności pracowników” - zakres wsparcia 1b zgodnie z celem tematycznym „Promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją”	
--	--	--

Tab. 67. Matryca zgodności Priorytetu 3.2 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej.

Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM	Założenia Umowy Partnerstwa	KPKZ 2030	SRK 2020	KPM (projekt)
Priorytet 3.2	Cel 2 „Poprawa spójności społecznej i terytorialnej”	Cel 1 „Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności” Cel 2 „Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów”	Cel II.4 „Rozwój kapitału ludzkiego” Cel III.1 „Integracja społeczna”	Cel szczegółowy 1 „Poprawa konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia” Cel szczegółowy 2 „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”

Tab. 68. Matryca zgodności Priorytetu 3.2 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej.

Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM	SRWZ 2020	RPO WZ 2014-2020 (projekt)	SR SOM (założenia)
Priorytet 3.2	Cel kierunkowy 5.1 „Rozwój kadr innowacyjnej gospodarki” Cel kierunkowy 5.2 „Zwiększanie	Cel szczegółowy 6 PI 8.10 „Zniwelowanie ryzyka przerwania aktywności zawodowej z powodów zdrowotnych” Cel szczegółowy 1 PI 9.1 „Podniesienie dostępności do	Cel rozwojowy 2 „Wzmocnienie innowacyjności i konkurencyjności gospodarki SOM” Cel szczegółowy 3 „Kształtowanie sieci miast



	<p>aktywności zawodowej ludności”</p> <p>Cel kierunkowy 5.3 „Rozwój kształcenia ustawicznego”</p> <p>Cel kierunkowy 6.2 „Zwiększanie jakości i dostępności opieki zdrowotnej”</p> <p>Cel kierunkowy 6.6 „Przeciwdziałanie ubóstwu i procesom marginalizacji społecznej”</p>	<p>wysokiej jakości infrastruktury zdrowotnej i społecznej”</p> <p>Cel szczegółowy 1 PI 9.4 „Wzrost poziomu zatrudnienia i aktywności wśród osób zagrożonych wykluczeniem społecznym”</p> <p>Cel szczegółowy 2 PI 9.7 „Wzrost dostępności do wysokiej jakości usług społecznych i zdrowotnych dla mieszkańców województwa”</p> <p>Cel szczegółowy 3 PI 9.8 „Wzrost poziomu zatrudnienia w sektorze ekonomii społecznej”</p> <p>Cel szczegółowy 3 PI 10.4 „Poprawa jakości i dostępności oraz dostosowanie dla osób niepełnosprawnych infrastruktury edukacyjnej”</p> <p>Cel szczegółowy 5 PI 10.4 „Wzmocnienie atrakcyjności i jakości edukacji poprzez rozwój instytucji popularyzujących naukę i innowacje”</p>	<p>przyjaznych mieszkańcom”</p> <p>Cel rozwojowy 4 „Rozwój i poprawa dostępu do usług publicznych”</p>
--	--	--	---

Tab. 69. Matryca zgodności Priorytetu 3.2 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej.

Źródło: Opracowanie własne.

PRIORYTET 3.3 - „Rewitalizacja społeczna i infrastrukturalna przestrzeni miejskiej”

Waga rozwojowa Priorytetu 3.3 „Rewitalizacja społeczna i infrastrukturalna przestrzeni miejskiej” wynika z pilnej potrzeby wprowadzenia drastycznych zmian strukturalnych na wielu zdegradowanych społecznie, ekonomicznie i fizycznie obszarach miejskich SOM.

Wskazane w priorytecie działania służyć mają nie tylko poprawie jakości życia społeczeństwa i walorów estetycznych zamieszkiwanych obszarów problemowych, ale przede wszystkim powinny spowodować przywrócenie na nich aktywności gospodarczej i społecznej.

Na szczeblu wspólnotowym Priorytet 3.3 zgodny jest z celami tematycznymi i priorytetami inwestycyjnymi wyznaczonymi w ramach pakietu legislacyjnego dla Polityki Spójności oraz dwoma kierunkami rozwoju zaproponowanymi w Strategii Europa 2020 tj.: „Rozwój zrównoważony” i „Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu”.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Na szczeblu krajowym Priorytet 3.3 wpisuje się w jeden wyznaczony cel założeń Umowy Partnerstwa, dwa cele Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, dwa cele Strategii Rozwoju Kraju 2020 oraz jeden cel szczegółowy projektu Krajowej Polityki Miejskiej.

Wreszcie na szczeblu regionalnym Priorytet 3.3 wykazuje spójność z dwoma celami kierunkowymi Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, jednym celem szczegółowym projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego i jednym celem rozwojowym założeń Strategii Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Strategia ZIT SOM	Pakiet legislacyjny dla Polityki Spójności	Strategia Europa 2020
Priorytet 3.3	<p>ART. 9 CZĘŚCI 2 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1303/2013 z dnia 17.12.2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące EFRR, EFS, FS, EFRROW oraz EFMiR oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące EFRR, EFS, FS i EFMiR oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006:</p> <p>- cel tematyczny 9 „Promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją”</p>	<p>ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONY - wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej</p> <p>ROZWÓJ SPRZYJAJĄCY WŁĄCZENIU SPOŁECZNEMU - wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną</p>
	<p>ART. 5 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1301/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie EFRR i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006:</p> <p>- priorytet inwestycyjny 9 „Promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją”</p>	
	<p>ART. 7 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1299/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie przepisów szczegółowych dotyczących wsparcia z EFRR w ramach celu „EWT”:</p> <p>- priorytet inwestycyjny 9 „Promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją”</p> <p>- priorytet inwestycyjny w ramach współpracy transgranicznej „Promowanie włączenia społecznego i walkę z ubóstwem i wszelką dyskryminacją poprzez promowanie równości płci, równych szans oraz integrację społeczności ponad granicami”</p>	
	<p>ART. 3 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1304/2013 z dnia 17.12.2013 r. w sprawie EFS i uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1081/2006:</p>	



	- zakres wsparcia 1b zgodnie z celem tematycznym „Promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją”	
--	---	--

Tab. 70. Matryca zgodności Priorytetu 3.3 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze wspólnotowej.

Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM	Założenia Umowy Partnerstwa	KPZK 2030	SRK 2020	KPM (projekt)
Priorytet 3.3	Cel 2 „Poprawa spójności społecznej i terytorialnej”	Cel 2 „Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów” Cel 6 „Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego”	Cel III.1 „Integracja społeczna” Cel III.3 „Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych”	Cel szczegółowy 3 „Odbudowa zdolności do rozwoju poprzez rewitalizację zdegradowanych społecznie, ekonomicznie i fizycznie obszarów miejskich”

Tab. 71. Matryca zgodności Priorytetu 3.3 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze krajowej.

Źródło: Opracowanie własne.

Strategia ZIT SOM	SRWZ 2020	RPO WZ 2014-2020 (projekt)	SR SOM (założenia)
Priorytet 3.3	Cel kierunkowy 3.1 „Rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina” Cel kierunkowy 4.6 „Rewitalizacja obszarów zurbanizowanych”	Cel szczegółowy 2 PI 9.2 „Włączenie społeczności zamieszkujących obszary zdegradowane i peryferyjne”	Cel szczegółowy 3 „Kształtowanie sieci miast przyjaznych mieszkańcom”

Tab. 72. Matryca zgodności Priorytetu 3.3 Strategii ZIT SOM z wybranymi dokumentami strategicznymi o randze regionalnej.

Źródło: Opracowanie własne.



VIII. Zasady i kryteria wyboru projektów

Zgodnie z treścią „Zasad realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce”, w przypadku projektów realizowanych w formule ZIT, niezależnie od trybu wyboru projektów, proponowane przedsięwzięcia będą musiały spełnić kryteria wyboru projektów zaakceptowane i formalnie ustanowione przez Komitet Monitorujący RPO.

Z tego względu, poniżej przedstawiono wypracowane na dzień dzisiejszy zasady wyborów projektów, które po zatwierdzeniu projektu Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego będą przedmiotem dalszych uzgodnień z Instytucją Zarządzającą RPO WZ i będą stanowić podstawę do opracowania szczegółowych kryteriów wyboru projektów.

8.1. Wybór propozycji projektów strategicznych

Na etapie tworzenia Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, każda propozycja konkretnego projektu strategicznego / wiązki projektów strategicznych, jeszcze przed rozpoczęciem procedury umieszczenia w dokumencie poddana została wielowątkowej ocenie zgodności z podstawowymi zasadami, obejmującymi kryteria strategiczne oraz kryteria wstępnej selekcji.

Kryteria strategiczne

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 indywidualnych projektów strategicznych, uzupełnione o listę projektów wspólnych dla całego obszaru metropolitalnego zostały poddane ocenie strategicznej Biura SSOM pod kątem spełniania przez nie kryteriów spójności z zapisami dokumentów strategicznych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego takich jak: projekt wielosektorowej Strategii Rozwoju SOM, czy też „Koncepcja rozwoju transportu publicznego w SOM”.

Kryteria wstępnej selekcji

Zidentyfikowana na podstawie kryteriów strategicznych proponowana lista projektów strategicznych została poddana kolejnemu etapowi oceny w oparciu o:

- kryteria ogólne dopuszczające - weryfikujące spójność przedsięwzięcia z przyjętymi założeniami oraz wagę przedsięwzięcia dla rozwoju gospodarczego, a także integralności i funkcjonalności obszaru SOM (0/1) tj.
 - zgodność z wyznaczonymi celami tematycznymi (CT) oraz priorytetami inwestycyjnymi (PI),
 - zgodność z wyznaczonymi celami strategicznymi i priorytetami Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego,





- zintegrowany charakter przedsięwzięcia (projekt strategiczny / wiązka projektów strategicznych musi wykazać się istotnymi powiązaniem z innymi zadaniami, które już zostały zrealizowane, pozostają w procesie realizacyjnym, bądź są zaplanowane do realizacji),
- skala oddziaływania w odniesieniu do podejmowanej tematyki (projekt strategiczny / wiązka projektów strategicznych musi wykazać się ponadlokalnym oddziaływaniem i prowadzić docelowo do uzupełnienia tzw. „ostatniej luki” w infrastrukturze / działaniach miękkich, a tym samym rozwiązania zidentyfikowanego problemu na obszarze SOM),
- wpływ na gospodarkę (projekt strategiczny / wiązka projektów strategicznych musi wykazać się bezpośrednim oddziaływaniem gospodarczym na obszar SOM poprzez wdrożenie działań sprzyjających tworzeniu warunków wzrostu gospodarczego np. uzbrojenie terenów inwestycyjnych, poprawa dostępności komunikacyjnej stref inwestycyjnych, utrzymanie/powstanie nowych miejsc pracy).
- kryteria szczegółowe - weryfikujące projekt strategiczny / wiązkę projektów strategicznych pod kątem spełniania kryteriów merytorycznych: formalno-prawnych (0/1) oraz kryteriów specyficznych (punktowanych) dla danego działania Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Zatwierdzone przez Zebranie Zespołu Koordynacyjnego ds. ZIT kryteria szczegółowe: formalno-prawne i specyficzne, przewidziane dla proponowanych do realizacji projektów strategicznych w ramach poszczególnych priorytetów inwestycyjnych (PI) dla wybranych priorytetów, działań i typów projektów Strategii ZIT SOM

Projekty strategiczne przewidywane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego (PI) 4.5	
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	
Kryteria formalno-prawne:	Kryteria specyficzne:
- typ projektu (spójny <u>projekt indywidualny</u> ; jednorodna <u>wiązka „małych projektów”</u> wdrażana na obszarze min. 3 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)	- 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 3.1 i 7.4
--	--

Tab. 73. Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 4.5, priorytet 1.1, działanie 1.1.2.

Źródło: Opracowanie własne.

Projekty strategiczne przewidywane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego (PI) 4.5	
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	
Kryteria formalno-prawne:	Kryteria specyficzne:
- typ i wielkość projektu (spójny <u>projekt indywidualny</u> ; jednorodna <u>wiązka „małych projektów”</u> wdrażana na obszarze min. 3 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)	- 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 3.1 i 7.4

Tab. 74. Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 4.5, priorytet 1.1, działanie 1.1.4.

Źródło: Opracowanie własne.

Projekty strategiczne przewidywane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego (PI) 4.5	
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 uzupełniające na obszarach miejskich, nakierowane na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, m.in. modernizacja oświetlenia miejskiego w kierunku jego energooszczędności, działania informacyjno-promocyjne dotyczące np. oszczędności energii	
Kryteria formalno-prawne:	Kryteria specyficzne:
- typ i wielkość projektu (spójny <u>projekt indywidualny</u> ; jednorodna <u>wiązka „małych projektów”</u> wdrażana na obszarze min. 3 JST - stopień przygotowania projektu (możliwa szczegółowa identyfikacja zakresu projektu i jego wielkości, możliwe do określenia wskaźniki produktu, brak ograniczeń realizacyjnych natury prawnej)	- liczba mieszkańców objętych oświetleniem z alternatywnych źródeł energii - stosunek poniesionych kosztów do osiągniętych rezultatów - poziom oszczędności wykorzystania energii ze źródeł tradycyjnych

Tab. 75. Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 4.5, priorytet 1.3, działanie 1.3.2.

Źródło: Opracowanie własne.



<p>Projekty strategiczne przewidywane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego (PI) 3.1</p> <p>Priorytet 2.2: „Poprawa warunków dla rozwoju gospodarczego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”</p> <p>Działanie 2.2.2: „Rozwój miejsc lokowania inwestycji i stref aktywności gospodarczej na obszarze metropolitalnym”</p> <p>Typy projektów A:</p> <p>1. Uzbrojenie terenów inwestycyjnych w media</p>	
Kryteria formalno-prawne:	Kryteria specyficzne:
<ul style="list-style-type: none"> - typ i wielkość projektu (spójny <u>projekt indywidualny</u>; jednorodna <u>wiązka „małych projektów”</u> wdrażana na obszarze min. 3 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) 	<ul style="list-style-type: none"> - powierzchnia uzbrojonych terenów - liczba nowych, trwałych miejsc pracy powstałych przy zaangażowaniu każdego 1 mln zł nakładów - liczba nowych, trwałych miejsc pracy związanych bezpośrednio z realizacją projektu - poziom realizacji regionalnych i inteligentnych specjalizacji regionu - integracja z działaniami prowadzonymi w obrębie PI 4.5 i 7.4

Tab. 76. Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 3.1, priorytet 2.2, działanie 2.2.2, typ projektów A.

Źródło: Opracowanie własne.

<p>Projekty strategiczne przewidywane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego (PI) 3.1</p> <p>Priorytet 2.2: „Poprawa warunków dla rozwoju gospodarczego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”</p> <p>Działanie 2.2.2: „Rozwój miejsc lokowania inwestycji i stref aktywności gospodarczej na obszarze metropolitalnym”</p> <p>Typy projektów B:</p> <p>1. Drogi, w tym rowerowe do/ w ramach terenów inwestycyjnych</p>	
Kryteria formalno-prawne:	Kryteria specyficzne:
<ul style="list-style-type: none"> - typ i wielkość projektu (spójny <u>projekt indywidualny</u>; jednorodna <u>wiązka „małych projektów”</u> wdrażana na obszarze min. 3 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) 	<ul style="list-style-type: none"> - skala ułatwień w dojeździe do głównych stref (Szczecin, Gryfino, Stargard Szczeciński, Police, Goleniów, Świnoujście) i innych obszarów inwestycyjnych SOM - skala obszarowa realizacji projektu (z obszaru ilu jest możliwy jest dojazd do danej strefy i obszaru inwestycyjnego) - integracja z działaniami prowadzonymi w obrębie PI 4.5 i 7.4

Tab. 77. Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 3.1, priorytet 2.2, działanie 2.2.2, typ projektów B.

Źródło: Opracowanie własne.

<p>Projekty strategiczne przewidywane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego (PI) 7.3</p> <p>Priorytet 1.1: „Rozwój metropolitalnego systemu transportowego”</p> <p>Działanie 1.1.5: „Transport śródlądowy na obszarze metropolitalnym”</p> <p>Typy projektów:</p> <p>1. Zakup środków pasażerskiego transportu wodnego</p>	
Kryteria formalno-prawne:	Kryteria specyficzne:
<ul style="list-style-type: none"> - typ i wielkość projektu (spójny <u>projekt indywidualny</u>) 	<ul style="list-style-type: none"> - liczba miejscowości SOM objętych projektem



<p>obejmujący zakresem obszar 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)</p>	<p>- trwałość projektu (sezonowość / całoroczność wprowadzonej usługi) - integracja z działaniami prowadzonymi w obrębie PI 4.5</p>
--	---

Tab. 78. Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 7.3, priorytet 1.1, działanie 1.1.5.

Źródło: Opracowanie własne.

Projekty strategiczne przewidywane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego (PI) 7.3	
<p>Priorytet 1.2: „Wzmacnianie zewnętrznych powiązań transportowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”</p> <p>Działanie 1.2.2: „Transport wodny i śródlądowy: rozbudowa infrastruktury portowej, utrzymanie parametrów torów wodnych, modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej”</p> <p>Typy projektów:</p> <ol style="list-style-type: none"> Budowa, rozbudowa lub modernizacja ogólnodostępnej infrastruktury portów morskich i rzecznych oraz przystani poza siecią TEN-T, utrzymanie dróg wodnych prowadzących do portów spoza sieci TEN-T, monitoring dróg wodnych, w tym związany z systemami zarządzania ruchem Poprawa dostępu do portów i przystani od strony lądu, budowa dróg doprowadzających transport oraz wewnętrznych, budowa łącznic kolejowych oraz rozprowadzenie ruchu kolejowego w portach poza siecią TEN-T Budowa terminali intermodalnych i urządzeń przeładunkowych, przede wszystkim w portach handlowych poza siecią TEN-T 	
Kryteria formalno-prawne:	Kryteria specyficzne:
<p>- typ i wielkość projektu (spójny <u>projekt indywidualny</u>; jednorodna <u>wiązka „małych projektów”</u> wdrażana przez min. 2 partnerów)</p> <p>- 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)</p>	<p>- liczba partnerów gospodarczych zaangażowanych w realizację projektu</p> <p>- liczba nowych, trwałych miejsc pracy związanych bezpośrednio z realizacją projektu</p> <p>- liczba nowych, trwałych miejsc pracy powstałych w otoczeniu projektu, a związanych z jego wdrożeniem</p> <p>- integracja z działaniami prowadzonymi w obrębie PI 3.1</p>

Tab. 79. Kryteria szczegółowe przyjęte dla listy proponowanych projektów strategicznych w ramach PI 7.3, priorytet 1.2, działanie 1.2.2.

Źródło: Opracowanie własne.

Zaproponowane projekty strategiczne poddane procedurze oceny zgodnie z zasadami wyboru opisanymi powyżej, zostały następnie uszeregowane w postaci list: podstawowej oraz rezerwowej w ramach poszczególnych priorytetów inwestycyjnych (PI) i po przyjęciu projektu Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowiąc będą przedmiot dalszych uzgodnień z Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020.

Lista proponowanych projektów strategicznych wraz z ich uzasadnieniem znajduje się w załączniku, stanowiącym podrozdział 13.1 do niniejszego dokumentu.

Opisana powyżej procedura wyboru propozycji projektów strategicznych odnosić się również będzie do zadań zgłaszanych już po ostatecznym przyjęciu i akceptacji przez Instytucję Zarządzającą RPO WZ 2014-2020 Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego,



gromadzonych w naborze otwartym (ciągłym) prowadzonym przez Biuro Stowarzyszenia oraz w naborze okresowym przeprowadzanym na wniosek Zarządu Stowarzyszenia.

8.2. Wybór projektów strategicznych

Wybór projektów strategicznych uwzględnionych w załączniku do Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i wybieranych w trybie indywidualnym opierać się będzie o kryteria wyboru projektów strategicznych.

Kryteria te umożliwią dokonanie ostatecznego wyboru zgłaszanych przez projektodawców zadań inwestycyjnych poprzez m.in. przeprowadzenie ostatecznej weryfikacji istotnych z punktu widzenia IZ RPO WZ 2014–2020 elementów takich jak: deklarowany strategiczny i zintegrowany charakter projektu, zgodność przedsięwzięcia z wytycznymi dotyczącymi zintegrowanych projektów inwestycyjnych oraz zapisami RPO WZ 2014–2020.

Propozycje kryteriów wyboru projektów strategicznych przygotowuje Biuro (we współpracy z Koordynatorami) oraz we współpracy z IZ RPO WZ 2014–2020, następnie są one przekazywane przez Biuro do akceptacji Zarządu oraz zatwierdzenia przez Zebranie.

Decyzja o akceptacji propozycji kryteriów przez Zebranie przekazywana jest do IZ RPO WZ 2014–2020 w celu ich zatwierdzenia przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014–2020. Ponadto SSOM będzie uczestniczyć w procesie ostatecznej akceptacji kryteriów wyboru projektów strategicznych dla ZIT poprzez udział swoich przedstawicieli w Komitecie Monitorującym RPO WZ 2014–2020.

Na podstawie określonych kryteriów wyboru projektów strategicznych, ale już w okresie obowiązywania Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, Biuro w uzgodnieniu z IZ RPO WZ 2014–2020 ogłasza nabór wstępnych informacji o projektach strategicznych, wskazanych w załączniku do Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Informacje te, zawierające m.in. opis stanu zawansowania przygotowania projektu przekazywane są do IZ RPO WZ 2014–2020 i na ich podstawie IZ RPO WZ 2014–2020 podejmuje decyzję o wszczęciu i pełnym przeprowadzeniu procedury naboru projektów strategicznych.

Szczegółowe zasady prowadzenia procedury wyboru i aktualizacji listy projektów strategicznych znajdują się w Rozdziałach: 12.2 i 12.3 niniejszego dokumentu.

8.3. Wybór projektów konkursowych

Wybór projektów konkursowych opierać się będzie o kryteria wyboru projektów w trybie konkursowym.

W przypadku projektów wybieranych w ten sposób, zarówno dokumentacja konkursowa, jak i kryteria wyboru projektów powinny być nacechowane ścisłą korelacją z projektami ujętymi na liście projektów strategicznych, uzupełniając (wzmacniając) ich oddziaływanie na gospodarkę obszaru metropolitalnego.



Na etapie tworzenia dokumentacji konkursowej oraz ustalania kryteriów wyboru projektów konkursowych, przewiduje się ścisłą współpracę Biura z IZ RPO WZ 2014–2020. Uzgodniona dokumentacja konkursowa oraz propozycje kryteriów przekazywane są przez Biuro do akceptacji Zarządu oraz zatwierdzenia przez Zebranie. Decyzja o akceptacji dokumentów przez Zebranie, w szczególności propozycji kryteriów, przekazywana jest do IZ RPO WZ 2014–2020 w celu ich zatwierdzenia przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014–2020.

Szczegółowe zasady prowadzenia procedury wyboru projektów konkursowych znajdują się w podrozdziałach: 12.2 i 12.3 niniejszego dokumentu.

8.4. Tryby realizacji projektów

Strategia ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w części odnoszącej się do przedsięwzięć w formule ZIT, zakłada zastosowanie dwóch trybów wyboru projektów: pozakonkursowego i konkursowego.

Tryb pozakonkursowy przewidywany jest względem zadań zgłaszanych w ramach priorytetów inwestycyjnych (PI): 3.1, 4.5 i 7.3 RPO WZ 2014–2020.

Natomiast tryb konkursowy wdrażany będzie w procedurze wyboru zadań, przedstawianych w ramach priorytetów inwestycyjnych (PI): 3.3, 10.1 i 10.3 bis RPO WZ 2014–2020.

Szczegółowe informacje na temat przewidywanych trybów wyboru projektów, charakterystyki poszczególnych typów zadań i beneficjentów znajduje się w podrozdziale 12.2 niniejszego dokumentu.



IX. Opis prac nad dokumentem oraz przeprowadzonych konsultacji społecznych

Zgodnie z treścią „Zasad realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce”, Strategia ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 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.

Szczegółowy zapis przeprowadzonych zebrań, jak i lista uczestników tych spotkań zostanie ujęta w „Raportie z przygotowania Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz procedury konsultacji społecznych”, stanowiącym załącznik do niniejszego dokumentu.

Natomiast bezpośrednio po zakończeniu prac nad projektem Strategii, ale jeszcze przed jego oficjalnym zatwierdzeniem przez Walne Zebranie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, zostanie wdrożona bezpośrednia procedura uspołecznienia prac w formie konsultacji społecznych.

W pierwszym etapie o ocenę projektu dokumentu zostaną poproszeni przedstawiciele wszystkich członków SSOM, w drugim zostaną przeprowadzone warsztaty z udziałem ekspertów zewnętrznych, następnie Strategia ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego poddana będzie 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;
- udział społeczeństwa w ramach prowadzonej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, (jeżeli będzie wymagana).



Całość procedury uspołecznienia projektu dokumentu zwieńczy przekazanie go do dalszych konsultacji z Instytucją Zarządzającą RPO WZ 2014-2020.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



X. Ocena oddziaływania na środowisko Strategii ZIT SOM

Zgodnie z 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 zmianami), o przeprowadzeniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego decydować będzie Dyrektor Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie.

W związku z powyższym, najpóźniej w momencie zatwierdzenia projektu dokumentu przez Walne Zebranie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, zostanie on przekazany do ww. instytucji w celu rozstrzygnięcia o konieczności przeprowadzenia lub odstąpienia od wykonania takiej oceny.

W przypadku potwierdzenia słuszności przeprowadzenia procedury strategicznej oceny oddziaływania Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, jeszcze przed oficjalnym przekazaniem dokumentu do IZ RPO WZ 2014-2020 i MliR, zostanie on uzupełniony o jej wyniki.



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 Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 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 Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 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 zgodnie z przedstawionym w dniu 4 kwietnia 2014 roku projektem RPO WZ 2014-2020 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 Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w formule ZIT, zgodną decyzją członków SSOM podjętą w dniu 3 kwietnia 2014 roku podczas Zebrania Zespołu Koordynacyjnego ds. Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych ustalono następujące limity wsparcia w ramach poszczególnych priorytetów inwestycyjnych:

- PI 3.1. – 75%
- PI 3.3. – 55%
- PI 4.5. – 75%
- PI 7.3. – 60%
- PI 10.1. – 75%
- PI 10.3 bis. – 75%.

Podstawę obliczania wkładu UE w ramach Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowią całkowite wydatki kwalifikowalne. Poza środkami EFRR i EFS w realizację przedsięwzięć w formule ZIT zaangażowane będą środki krajowe publiczne i prywatne.

Pomimo tego, iż projekt RPO WZ 2014-2020 zakłada kontynuację działań związanych z finansowaniem zwrotnym przy wykorzystaniu różnych produktów m.in. pożyczek, poręczeń,



gwarancji, produktów kapitałowych i instrumentów mieszanych, w tym kredytów umarzalnych²⁰³ i w przypadku m.in. priorytetów inwestycyjnych: 3.3 i 4.5 nie wyklucza wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej, jako uzupełnienia wsparcia bezzwrotnego, na chwilę obecną Strategia ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w zakresie przedsięwzięć realizowanych w formule ZIT przewiduje dla ww. priorytetów dotację, jako jedyną dopuszczalną formę wsparcia wybranych przedsięwzięć.

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	8,49%
łącznie EFS	11,2	2,51%
Razem EFRR i EFS	109,1	6,82%

Tab. 80. 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: Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 z 08.04.2014 r.

Priorytet inwestycyjny	Fundusz	Maksymalny wkład Funduszu (%)	Minimalny wkład własny (%) – środki krajowe publiczne i prywatne
3.1	EFRR	75,00	25,00
3.3	EFRR	55,00	45,00
4.5	EFRR	75,00	25,00
7.3	EFRR	60,00	40,00
10.1	EFS	75,00	25,00
10.3 bis	EFS	75,00	25,00

Tab. 81. Procentowe limity wsparcia ze środków UE oraz środków krajowych publicznych i prywatnych w ramach poszczególnych priorytetów inwestycyjnych dla przedsięwzięć realizowanych w formule wojewódzkiego ZIT.

Źródło: Opracowanie własne.

²⁰³ Tamże, str. 29



Fundusz	Oś priorytetowa	Cel tematyczny	Priorytet Inwestycyjny	Alokacja EUR (przewidziana w projekcie 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)	3.1. Promowanie przedsiębiorczości, w szczególności poprzez ułatwianie gospodarczego wykorzystywania nowych pomysłów oraz sprzyjanie tworzeniu nowych firm, w tym również poprzez inkubatory przedsiębiorczości	35 500 000
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)	3.3. (EFRR) 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	4.5. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich typów obszarów, w szczególności na obszarach miejskich, wspieranie zrównoważonego transportu miejskiego oraz podejmowania odpowiednich działań adaptacyjnych i mitygacyjnych	41 900 000
EFRR	V. Zrównoważony Transport	7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	7.3. Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej	15 500 000
EFS	VIII. Edukacja	10. Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie	10.1 Ograniczenie przedwczesnego kończenia nauki szkolnej oraz zapewnienie równego dostępu do dobrej jakości edukacji elementarnej, kształcenia podstawowego i ponadpodstawowego	7 800 000
EFS	VIII. Edukacja	10. Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie	10.3 bis 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	3 400 000
Razem: EFRR+EFS				109 100 000 EFRR – 97 900 000 EFS – 11 200 000

Tab. 82. Tabela opis realizacji ZIT wojewódzkiego w RPO WZ 2014-2020 – szacunkowa alokacja EUR z EFRR i EFS.

Źródło: Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 z 08.04.2014 roku.





Fundusz	Oś priorytetowa	Cel tematyczny	Priorytet Inwestycyjny	Szacunkowa alokacja PLN (średni kurs EBC z 28.04.2014 r. 1 EUR = 4,2069 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)	3.1. Promowanie przedsiębiorczości, w szczególności poprzez ułatwianie gospodarczego wykorzystywania nowych pomysłów oraz sprzyjanie tworzeniu nowych firm, w tym również poprzez inkubatory przedsiębiorczości	149 344 950
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)	3.3. (EFRR) Wspieranie tworzenia i poszerzania zaawansowanych zdolności w zakresie rozwoju produktów i usług	21 034 500
EFRR	II. Gospodarka niskoemisyjna	4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach	4.5. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich typów obszarów, w szczególności na obszarach miejskich, wspieranie zrównoważonego transportu miejskiego oraz podejmowania odpowiednich działań adaptacyjnych i mitygacyjnych	176 269 110
EFRR	V. Zrównoważony Transport	7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	7.3. Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej	65 206 950
EFS	VIII. Edukacja	10. Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie	10.1 Ograniczenie przedwczesnego kończenia nauki szkolnej oraz zapewnienie równego dostępu do dobrej jakości edukacji elementarnej, kształcenia podstawowego i ponadpodstawowego	32 813 820
EFS	VIII. Edukacja	10. Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie	10.3 bis 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	14 303 460
Razem: EFRR+EFS				458 972 790 EFRR – 411 855 510 EFS – 47 117 280

Tab. 83. Tabełaryczny opis realizacji ZIT wojewódzkiego w RPO WZ 2014-2020 – szacunkowa alokacja PLN z EFRR i EFS.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 z 08.04.2014 roku.





Oś priorytetowa	Fundusz	Kategoria regionu	Cel tematyczny	Priorytety inwestycyjne	Wsparcie UE	Wkład krajowy	Finansowanie ogółem
I. Gospodarka, Innowacje, nowoczesne technologie	EFRR	mniej rozwinięty	3	3.1	35 500 000	11 833 334	47 333 334
			3	3.3	5 000 000	4 090 910	9 090 910
II. Gospodarka niskoemisyjna	EFRR	mniej rozwinięty	4	4.5	41 900 000	13 966 667	55 866 667
V. Zrównoważony Transport	EFRR	mniej rozwinięty	7	7.3	15 500 000	10 333 334	25 833 334
VIII. Edukacja	EFS	mniej rozwinięty	10	10.1	7 800 000	2 600 000	10 400 000
			10	10.3 bis	3 400 000	1 133 334	4 533 334
RAZEM:					109 100 000	43 957 579	153 057 579

Tab. 84. Plan finansowy ZIT wojewódzkiego w podziale na osie priorytetowe, fundusze, kategorie regionu, cele tematyczne i priorytety inwestycyjne (mln EUR).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 z 08.04.2014 roku.





Oś priorytetowa	Fundusz	Kategoria regionu	Cel tematyczny	Priorytety inwestycyjne	Wsparcie UE	Wkład krajowy	Finansowanie ogółem wg średniego kursu EBC z 28.04.2014 roku; 1 EUR = 4,2069 PLN
I. Gospodarka, Innowacje, nowoczesne technologie	EFRR	mniej rozwinięty	3	3.1	149 344 950	49 781 652	199 126 602
			3	3.3	21 034 500	17 210 049	38 244 549
II. Gospodarka niskoemisyjna	EFRR	mniej rozwinięty	4	4.5	176 269 110	58 756 371	235 025 481
V. Zrównoważony Transport	EFRR	mniej rozwinięty	7	7.3	65 206 950	43 471 302	108 678 252
VIII. Edukacja	EFS	mniej rozwinięty	10	10.1	32 813 820	10 937 940	43 751 760
			10	10.3 bis	14 303 460	4 767 822	19 071 282
RAZEM:					458 972 790	184 925 136	643 897 926

Tab. 85. Plan finansowy ZIT wojewódzkiego w podziale na osie priorytetowe, fundusze, kategorie regionu, cele tematyczne i priorytety inwestycyjne (mln PLN).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 z 08.04.2014 roku.



XII. System wdrażania ZIT SOM

Władze samorządowe poszczególnych gmin (oraz powiatu polickiego) wchodzących w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego indywidualnie, w oparciu o strategię 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 Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 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 samorzady.

Strategia ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 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 Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 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 – lokalnych koordynatorów ZIT odpowiedzialnych za wdrażanie ZIT na poziomie JST;
- Radę ZIT SOM będącą forum współpracy SSOM (jego struktur odpowiedzialnych za realizację 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.

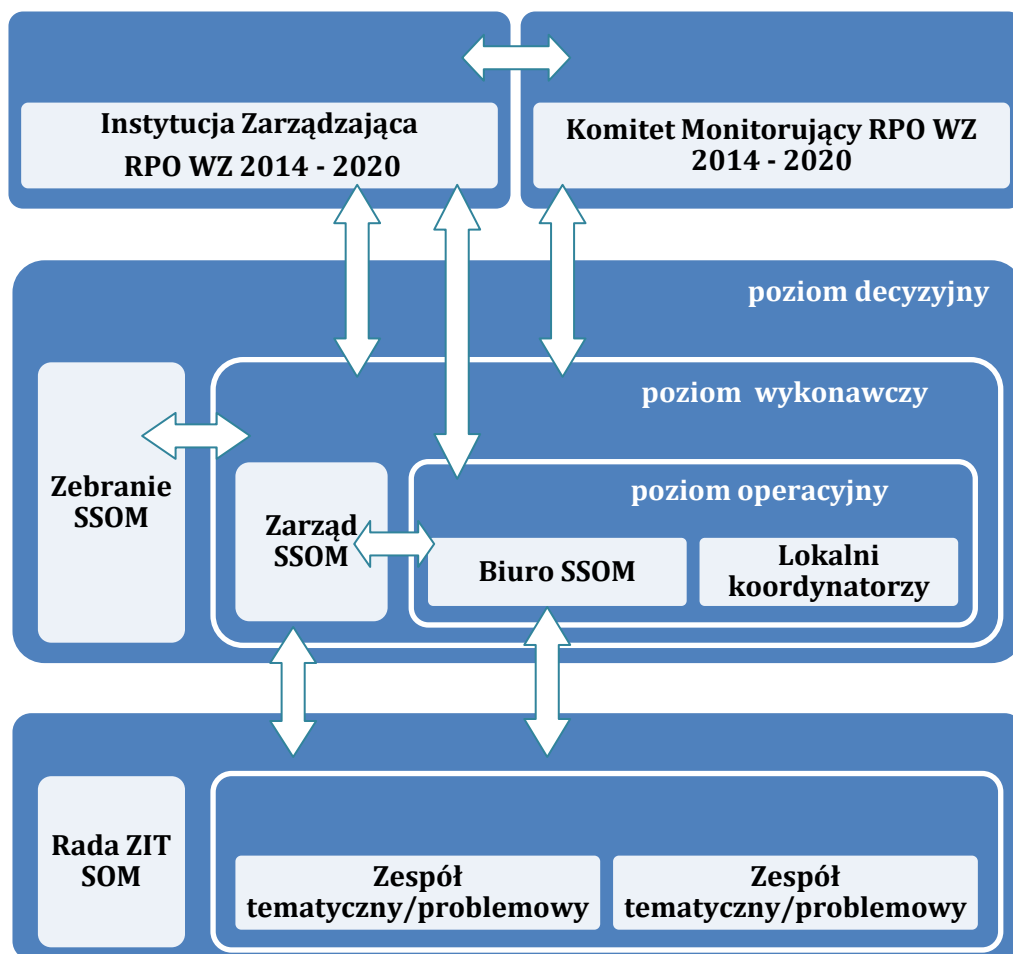
Wzajemne relacje poszczególnych podmiotów prezentuje poniższy rysunek.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





Rys. 14. 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.
 - Przewodniczącym Zebrania jest Prezydent Miasta Szczecin.



- Uchwały Zebrania pełniące funkcję organu decyzyjnego w sprawach związanych z wdrażaniem Strategii ZIT podejmowane są w drodze konsensusu. W przypadku braku możliwości uzyskania konsensusu decyzje podejmowane są w drodze głosowania, przy czym dla przyjęcia decyzji wymagana jest bezwzględna większość głosów wszystkich członków, a wśród głosów „za” musi być głos oddany przez przedstawiciela miasta Szczecin lub przedstawiciela samorządu województwa zachodniopomorskiego.
- W posiedzeniach Zebrania mogą uczestniczyć, na zasadach obserwatorów bez prawa głosu, członkowie Rady ZIT SOM zaangażowani w realizację zintegrowanych przedsięwzięć.

Do podstawowych zadań Zebrania, pełniące funkcję organu decyzyjnego w sprawach związanych z wdrażaniem Strategii ZIT należą:

- zatwierdzanie Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz jej aktualizacji;
- zatwierdzenie projektu porozumienia z IZ RPO WZ 2014–2020 w sprawie realizacji ZIT SOM;
- wybór projektów, w tym zatwierdzenie list rankingowych projektów przewidzianych do realizacji w formule ZIT w trybie pozakonkursowym;
- zatwierdzanie propozycji szczegółowych kryteriów wyboru projektów przewidzianych do realizacji w formule ZIT w trybie pozakonkursowym (przekazywanych do akceptacji Komitetowi Monitorującemu RPO WZ 2014–2020);
- zatwierdzanie propozycji kryteriów konkursowych i kryteriów wyboru projektów w ramach ZIT SOM w trybie konkursowym (przekazywanych do akceptacji Komitetowi Monitorującemu RPO WZ 2014–2020);
- zatwierdzanie sprawozdań rocznych z realizacji ZIT SOM przygotowywanych na zasadach i w trybie określonym przez IZ RPO WZ 2014–2020;
- zatwierdzanie innych dokumentów wymaganych przez IZ RPO WZ 2014–2020, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (MliR) lub wynikających z obowiązujących przepisów prawa w zakresie dotyczącym wdrażania ZIT SOM;
- udział przedstawicieli Zebrania (wyznaczonych decyzją członków Zebrania w trybie wskazanym w Statucie SSOM lub opracowanym na jego podstawie regulaminie) w pracach Komitetu Monitorującego RPO WZ 2014–2020;
- zatwierdzanie regulaminów podmiotów uczestniczących we wdrażaniu Strategii ZIT SOM.

Pozostałe szczegółowe zasady dotyczące funkcjonowania Zebrania Stowarzyszenia SOM pełniące 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 tworzących Szczeciński Obszar Metropolitalny.
- Przewodniczącym Zarządu jest Prezydent Miasta Szczecin.



- Decyzje w Zarządzie podejmowane są zwykłą większością głosów przy udziale, co najmniej 4 członków, w przypadku równej liczby głosów decydujący jest głos przewodniczącego.
 - 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 przedłożenie do zatwierdzenia przez Zebranie, a następnie do akceptacji przez Instytucję Zarządzającą RPO WZ 2014–2020;
- zawarcie porozumienia z IZ RPO WZ 2014–2020 w sprawie realizacji Strategii ZIT SOM;
- przygotowanie propozycji szczegółowych kryteriów wyboru projektów przewidzianych do realizacji w formule ZIT w trybie pozakonkursowym;
- przygotowanie propozycji kryteriów konkursowych i kryteriów wyboru projektów w ramach ZIT SOM w trybie konkursowym;
- nabór informacji o projektach przewidzianych do realizacji w ramach określonych priorytetów inwestycyjnych;
- aktualizacja list rankingowych projektów przewidzianych do realizacji w formule ZIT w trybie pozakonkursowym;
- przygotowanie sprawozdań rocznych z realizacji ZIT SOM na zasadach i w trybie określonym przez IZ RPO WZ 2014–2020;
- przygotowanie innych dokumentów wymaganych przez IZ RPO WZ 2014–2020, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (MIiR) lub wynikających z obowiązujących przepisów prawa w zakresie dotyczącym wdrażania ZIT SOM;
- udział przedstawicieli Zarządu (przewodniczącego i zastępców przewodniczącego) w pracach w pracach Komitetu Monitorującego RPO WZ 2014–2020.

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 IZ 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 złożonych wniosków o dofinansowanie;
- opracowywanie listy rankingowej projektów;
- prowadzenie bieżącego i okresowego monitoringu projektów i celów Strategii ZIT;



- prowadzenie działań informacyjnych i promocyjnych ZIT.

Pozostałe szczegółowe zasady dotyczące funkcjonowania Biura Stowarzyszenia SOM pełniącego funkcję jednostki pomocniczej w sprawach bieżących związanych z wdrażaniem Strategii ZIT SOM określa regulamin.

4) **Lokalni koordynatorzy ZIT (Koordynatorzy)** – 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 realizację zadań związanych z ZIT) oraz poszczególnych JST z partnerami społeczno-gospodarczymi:

- Rada jest organem opiniującym – 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.

12.2. Szczegółowe zasady i tryby wyboru projektów w formule ZIT

12.2.1. Tryb pozakonkursowy

Tryb pozakonkursowy będzie miał zastosowanie dla projektów:



- realizowanych przez JST, jednostki organizacyjne JST oraz bezpośrednio SSOM lub inne podmioty powołane przez JST w celu realizacji zadań publicznych w ramach priorytetów inwestycyjnych (PI) 3.1, 4.5 i 7.3 RPO WZ 2014–2020;
- realizowanych przez podmioty zarządzające portami i przystaniami, przedsiębiorców w celu realizacji zadań w ramach priorytetu inwestycyjnego (PI) 7.3 RPO WZ 2014–2020;
- charakteryzujących się strategicznym znaczeniem dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w kontekście budowy potencjału gospodarczego obszaru; przedsięwzięć, wokół których buduje się zadania komplementarne wzmacniające, bądź rozszerzające progospodarczy efekt ich oddziaływania;
- uwzględnionych w załączniku do Strategii ZIT SOM, zatwierdzonym przez Zebranie ZIT SOM i zaakceptowanym 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.

Nabór prowadzony jest przez Biuro i ma charakter ciągły. Biuro dokonuje wstępnej oceny wniosków pod kątem zgodności z zasadami ogólnymi, tj. m.in. wpisywania się projektu w zakres tematyczny priorytetów inwestycyjnych wskazanych w Strategii ZIT SOM, wpływu na realizację priorytetów/celów Strategii ZIT oraz zintegrowanego charakteru przedsięwzięcia. Podczas dokonywania oceny, Biuro może korzystać z opinii ekspertów. Formularz wniosku oraz metodologia wstępnej oceny projektów (obejmująca szczegółowe kryteria oceny) zostaną określone w ramach wewnętrznych procedur działania Biura. Jednocześnie nie częściej niż raz w roku, Zarząd może również zwrócić się za pośrednictwem Biura do członków SSOM o przygotowanie propozycji projektów strategicznych.

Po dokonaniu wstępnej oceny, Biuro przygotowuje zestawienie zawierające listę projektów strategicznych podstawowych (rekomendowanych) oraz rezerwowych 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. Uzgodniona i zatwierdzona przez członków Zebrania zaktualizowana lista przedsięwzięć strategicznych podlega uzgodnieniu i akceptacji ze strony IZ RPO WZ 2014–2020. Zmiany załącznika do Strategii ZIT wprowadzane są w trybie zmian (aktualizacji) Strategii ZIT SOM.

Nabór wniosków o dofinansowanie projektów strategicznych (indywidualnych)

W okresie obowiązywania Strategii ZIT SOM, Biuro w uzgodnieniu z IZ RPO WZ 2014–2020 ogłasza nabór wstępnych informacji o projektach strategicznych, wskazanych w załączniku do Strategii ZIT SOM. Celem naboru przeprowadzonego przez Biuro jest uzyskanie



informacji na temat stanu przygotowania projektów do realizacji, podjęcie ewentualnych dodatkowych działań w przypadku braku postępu w przygotowywaniu realizacji projektu oraz w konsekwencji zainicjowanie procedury związanej z aktualizacją listy projektów strategicznych.

Informacja na temat stanu zawansowania przekazywana jest do IZ RPO WZ 2014–2020 i na jej podstawie instytucja ta podejmuje decyzję o wszczęciu procedury naboru projektów strategicznych – zgodnie z procedurą naboru projektów indywidualnych IZ RPO WZ 2014–2020.

Zatem ogłoszenie właściwego naboru projektów, ocena formalna i merytoryczna, negocjowanie i podpisanie umowy z beneficjentem oraz rozliczanie projektów będzie realizowane przez Instytucję Zarządzającą RPO WZ 2014–2020.

SSOM będzie uczestniczyć w procesie przygotowania i akceptacji kryteriów wyboru projektów strategicznych dla ZIT poprzez udział swoich przedstawicieli w Komitecie Monitorującym RPO WZ 2014-2020.

12.2.2. Tryb konkursowy

Tryb konkursowy będzie miał zastosowanie dla projektów:

- realizowanych przez JST, jednostki organizacyjne JST oraz bezpośrednio SSOM lub inne podmioty powołane przez JST w celu realizacji zadań publicznych w ramach priorytetów inwestycyjnych (PI) 10.1 i 10.3 bis RPO WZ 2014–2020;
- realizowanych przez przedsiębiorców w celu realizacji zadań w ramach priorytetu inwestycyjnego (PI) 3.3 RPO WZ 2014–2020;
- realizowanych przez organy prowadzące szkoły i placówki systemu oświaty zajmujących się kształceniem ogólnym (z wyłączeniem szkół dla dorosłych) oraz organizacje pozarządowe prowadzące działalność statutową w zakresie edukacji w celu realizacji zadań w ramach priorytetu inwestycyjnego (PI) 10.1 RPO WZ 2014–2020;
- realizowanych przez wszystkie podmioty – z wyłączeniem osób fizycznych (nie dotyczy osób prowadzących działalność gospodarczą lub oświatową na podstawie przepisów odrębnych) w celu realizacji zadań w ramach priorytetu inwestycyjnego (PI) 10.3 bis RPO WZ 2014–2020;
- charakteryzujących się strategicznym znaczeniem dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w kontekście budowania potencjału gospodarczego obszaru i wzmacniających progospodarczy efekt projektów uwzględnionych w załączniku do Strategii ZIT SOM;
- wpisujących się w zakres tematyczny priorytetów inwestycyjnych (PI): 3.3, 10.1 i 10.3bis RPO WZ 2014–2020.

Instytucja Zarządzająca RPO WZ 2014-2020 odpowiedzialna będzie za przeprowadzenie pełnej procedury naboru i wyboru projektów w trybie konkursowym w ramach ZIT SOM tj. m.in.: ogłoszenie naboru, nabór projektów, ocenę formalną i merytoryczną, negocjowanie i podpisanie umowy z beneficjentem oraz rozliczanie projektów.

SSOM będzie uczestniczyć w procesie przygotowania wytycznych do konkursów oraz w procesie przygotowania i akceptacji kryteriów wyboru projektów poprzez udział swoich przedstawicieli w Komitecie Monitorującym RPO WZ 2014-2020.



12.3. Podstawowe procedury zarządzania ZIT SOM

12.3.1. Procedura ustalania i zatwierdzania propozycji kryteriów wyboru projektów w ramach ZIT SOM

Kryteria wyboru projektów ustalane i zatwierdzane są dla:

- propozycji projektów strategicznych gromadzonych w naborze otwartym (ciągłym) prowadzonym przez Biuro Stowarzyszenia oraz w naborze okresowym przeprowadzanym na wniosek Zarządu Stowarzyszenia – tzw. kryteria wstępnej selekcji;
- projektów strategicznych uwzględnionych w załączniku do Strategii ZIT SOM i wybieranych w trybie indywidualnym – tzw. kryteria wyboru projektów strategicznych;
- projektów wybieranych w trybie konkursowym – tzw. kryteria wyboru projektów w trybie konkursowym.

W przypadku propozycji projektów strategicznych gromadzonych w naborze otwartym (ciągłym) prowadzonym przez Biuro oraz w naborze okresowym przeprowadzanym na wniosek Zarządu, kryteria wyboru (kryteria wstępnej selekcji) umożliwiają wstępną selekcję propozycji projektów zgłaszanych przez samorządy SOM oraz pozostałych członków Rady. Propozycje kryteriów wstępnej selekcji (wraz z formularzem wniosku służącym do zgłoszenia projektu) przygotowuje Biuro we współpracy z Koordynatorami, a następnie propozycje kryteriów przekazywane są do akceptacji Zarządu oraz zatwierdzenia przez Zebranie. Przy czym na kryteria wstępnej selekcji składają się, co najmniej takie elementy jak: (1) wpisywanie się projektu w zakres tematyczny priorytetów inwestycyjnych wskazanych w Strategii ZIT SOM; (2) wpływ na realizację priorytetów/celów Strategii ZIT oraz (3) zintegrowany charakter przedsięwzięcia. Kryteria wstępnej selekcji wraz z formularzem wniosku stanowią element wewnętrznych procedur działania Biura – na ich podstawie dokonuje wstępnej oceny wniosków.

W przypadku projektów strategicznych uwzględnionych w załączniku do Strategii ZIT SOM i wybieranych w trybie indywidualnym, kryteria wyboru umożliwiają ostateczny wybór projektów zgłaszanych przez samorządy SOM, jak też definitywnie weryfikują m.in. deklarowany przez samorządy strategiczny i zintegrowany charakter projektu, zgodność projektów z wytycznymi dotyczącymi zintegrowanych projektów inwestycyjnych oraz zapisami RPO WZ 2014–2020. Propozycje kryteriów wyboru projektów strategicznych przygotowuje Biuro (we współpracy z Koordynatorami) oraz we współpracy z IZ RPO WZ 2014–2020, następnie propozycje kryteriów przekazywane są przez Biuro do akceptacji Zarządu oraz zatwierdzenia przez Zebranie. Decyzja o akceptacji propozycji kryteriów przez Zebranie przekazywana jest do IZ RPO WZ 2014–2020 w celu ich zatwierdzenia przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014–2020. Ponadto SSOM będzie uczestniczyć w procesie ostatecznej akceptacji kryteriów wyboru projektów strategicznych dla ZIT poprzez udział swoich przedstawicieli w Komitecie Monitorującym RPO WZ 2014–2020.



W przypadku projektów wybieranych w trybie konkursowym (w naborze prowadzonym w całości przez IZ RPO WZ 2014 – 2020), zarówno dokumentacja konkursowa, jak i kryteria wyboru projektów powinny umożliwić wybór projektów, wzmacniających w istotny sposób rezultat i oddziaływanie progospodarcze projektów strategicznych uwzględnionych w załączniku do Strategii ZIT SOM i wybieranych w trybie indywidualnym. Przewiduje się operacyjną współpracę Biura z IZ RPO WZ 2014–2020 na etapie tworzenia dokumentacji konkursowej oraz ustalania kryteriów wyboru projektów. Uzgodniona dokumentacja konkursowa oraz propozycje kryteriów przekazywane są przez Biuro do akceptacji Zarządu oraz zatwierdzenia przez Zebranie. Decyzja o akceptacji dokumentów przez Zebranie, w szczególności propozycji kryteriów, przekazywana jest do IZ RPO WZ 2014–2020 w celu ich zatwierdzenia przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014–2020. Ponadto SSOM będzie uczestniczyć w procesie ostatecznej akceptacji kryteriów wyboru projektów strategicznych dla ZIT poprzez udział swoich przedstawicieli w Komitecie Monitorującym RPO WZ 2014–2020.

12.3.2. Procedura zatwierdzania rocznego sprawozdania z wdrażania Strategii ZIT SOM

Projekt rocznego sprawozdania z wdrażania Strategii ZIT SOM przygotowywany jest przez Biuro Stowarzyszenia we współpracy z Koordynatorami, w trybie i na zasadach określonych w wytycznych w zakresie sprawozdawczości programów regionalnych opublikowanych przez MliR. W przypadku braku przedmiotowych wytycznych, tryb, zasady jak też i szczegółowy zakres sprawozdań rocznych ustalane są w uzgodnieniu z RPO WZ 2014–2020 oraz określone w wewnętrznych procedurach Biura.

Przygotowany przez Biuro SSOM projekt sprawozdania rocznego przekazywany jest do akceptacji Zarządu oraz zatwierdzenia przez Zebranie. Decyzja o akceptacji sprawozdania rocznego przez Zebranie przekazywana jest do IZ RPO WZ 2014–2020 w celu jego zatwierdzenia przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014–2020.

Ponadto SSOM będzie uczestniczyć w procesie ostatecznej akceptacji sprawozdania rocznego z realizacji Strategii ZIT poprzez udział swoich przedstawicieli w Komitecie Monitorującym RPO WZ 2014-2020.

12.3.3. Procedura zatwierdzania zmian 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 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. Zatwierdzone przez członków Zebrania propozycje zmian podlegają uzgodnieniu i akceptacji ze strony IZ RPO WZ 2014–2020, przy czym konsultacje z IZ RPO WZ 2014–2020 w zakresie wprowadzania aktualizacji Strategii ZIT SOM mogą odbywać się na każdym etapie procedury. W trakcie przygotowywania propozycji zmian zarówno Biuro, Zarząd, jak i Zebranie mogą korzystać z opinii ekspertów.

12.3.4. Zasady partnerstwa 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 wchodzi 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.

Kolejną 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.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

