



DOI: 10.21005/pif.2019.38.C-01

ANALYSIS OF SPATIAL DEVELOPMENT STRATEGY OF THE CITY AND PORT IN SZCZECIN

ANALIZA ELEMENTÓW STRATEGII ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIASTA I PORTU W SZCZECINIE

Kinga Cichocka

mgr inż. arch.

Author's Orcid number: 0000-0002-7486-7868

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie
Wydział Budownictwa i Architektury
Katedra Historii i Teorii Architektury

ABSTRACT

The aim of the article is to present the results of comparative research of the strategy of the city and port of Szczecin in the field of spatial development. As a result of the comparison, it is possible to determine to what extent the city and port are focused on cooperation to create favorable conditions for the development of port areas.

Key words: port, city, strategy, synergy, spatial development.

STRESZCZENIE

Celem artykułu jest przedstawienie wyników badań porównawczych strategii miasta i portu w Szczecinie w zakresie zagospodarowania przestrzennego. W wyniku porównania można określić, w jakim stopniu miasto i port są ukierunkowane na współdziałanie, aby tworzyć korzystne warunki do rozwoju obszarów portowych.

Słowa kluczowe: port, miasto, strategia, synergia, zagospodarowanie przestrzenne.

1. INTRODUCTION

Since the dawn time, cities located in rivers and seas, having the ability to establish ports, have been settlements with a faster development rate. Today, for many cities, ports are difficult problem. Through the development of maritime transport towards large vessel and container systems, old ports do not generate significant benefits for cities. Port areas not used for the purposes for which they were originally developed are areas subject to far-reaching urban transformations in many port cities. Szczecin is a city in which the port located in its geometric and historical center is still a living organism, not aiming at significant transformations in the functional and spatial structure. This article attempts to assess the activities of the City of Szczecin and the Port of Szczecin expressed in spatial development strategies for port areas.

The word "strategy" has been taken from the military nomenclature, in which it defines the entirety of activities to prepare and conduct warfare. This concept was introduced to economics, in 1962 by Alfred D. Chandler in the work "Strategy and Structure", defining the strategy as term the main long-term goals of the company and adopting these directions and allocating resources that are necessary to achieve goals [1, p. 123]. Currently, strategies are developed and implemented not only by large enterprises, but also by small companies. Everywhere, where long-term planning appears, which is to take the form of a formal document, a strategy is developed; it has the majority of cities and communes in Poland. The commune's development strategy is an interdisciplinary issue that combines various aspects of life: economic, social and spatial. With this document it is possible to outline the vision of the target state, identify ways and means for its implementation and the specific programs describing practical actions [5, p. 36].

Szczecin, has the Szczecin Development Strategy 2025 [15], which covers the entire city. In part of the area of the city of Szczecin and the city of Świnoujście, which is the responsibility of the Port of Szczecin and Świnoujście SA (hereinafter: ZMPSiŚ SA), "Strategy for the development of seaports in Szczecin and Świnoujście until 2027" [14] has been adopted. Both strategies include visions of the future and spatial development prospects. Both strategies overlap territorially - they concern the same port areas (Fig. 1). The aim of the research was to check whether the two studies represent the same assumptions and are compatible with each other in the field of the port area, and if so, to what extent these strategies are spatially homogeneous. Thanks to this, it is possible to determine how important spatial development issues are in the strategies, to what extent the city and port are focused on cooperation and whether the assumed prospective objectives for port areas indicate the same directions of development.

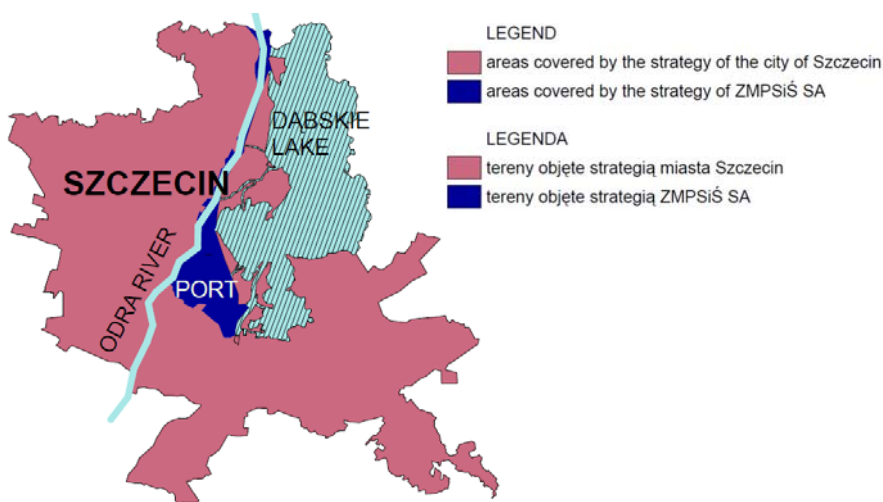


Fig. 1. Scheme of the territorial scope of the city strategy and port strategy. Source: own study

Ryc. 1. Schemat terytorialnego zasięgu strategii miasta i strategii portu. Źródło: Opracowanie własne.

2. RESEARCH ASSUMPTIONS

In the conducted research the method of comparative analysis was adopted, which is carried out in scientific research in order to discover dependences of the following type: similarities, differences, and common features [8, p. 273]. According to the methodology, the content of the strategy and available graphic materials were studied. Then, specific parts of the strategy were identified from the whole, referring to the issues of spatial development, in the next steps the content of these records and the degree of their implementation were assessed. If the tasks were carried out, the method of functioning of the solutions in the port environment was evaluated. The ending of the study was to interpret the results of the analysis, draw conclusions in the form of identifying common elements and formulate summary recommendations.

The subject of the research were spatial development issues included in the latest, adopted and published strategies for the development of the city and port in Szczecin. The Szczecin Development Strategy 2025 was approved by the City Council in December 2011, "Strategy for the development of seaports in Szczecin and Świnoujście until 2027" was developed in June 2014. For the purposes of this article, spatial development issues have been defined as all activities that have a direct or indirect impact on the spatial shape of port areas in the future. Due to the territorial overlap of the scope of the strategy, it was advisable to examine first of all the areas covered simultaneously with two studies. The studied area was narrowed to the port areas, therefore the city's development strategy separated the content referring to marine waters located in Szczecin, and the port strategy looked for issues related to the connections with the city - and this criterion was applied in each category.

3. EVALUATION OF STRATEGIES ENTIERES

To make a comparison of two provisions of the development strategies, it had to be interpreted in a similar way, and previously accept the evaluation criteria in specific categories. The issues were identified, including spatial aspects that were characterized and evaluated below.

The first of the factors, which were compared on the basis of content in the content of maritime and spatial management issues were **the main goals and detailed descriptions of the operational objectives of the strategies**. Strategic goals describing Szczecin's vision in 2025 are served by specific operational goals, but neither of them directly refer to maritime affairs and spatial development [15, p. 40]. It is only in detailed descriptions of the operational objectives of the city strategy that references to port areas can be found. In the "Strategy for the development of seaports in Szczecin and Świnoujście until 2027", the vision, mission and main goals were set in the assumed time perspective. Realization of the mission is to be accomplished by pursuing two main objectives, which relate respectively: the first to activities inside the port, the second to external actions. The main goals written in the city strategy and port strategy do not contain mutual references and they omit issues relating directly to spatial development.

The directions of spatial development, defining the territorial potential, are an issue analyzed in the next category. In the Szczecin Development Strategy 2025, the directions of spatial development of the city, including the port, were omitted. In contrast, in the port development strategy a lot of space is described by spatial development prospects for the development of port infrastructure. The area managed by ZMPSiŚ SA was divided into three regions, in which the possibilities of intensifying the transshipment and storage operations were analyzed. The Szczecin port has significant field reserves [14, p. 10], which in future will secure the development of port functions. The general cargo area has large reserves of land - these are Ostrów Grabowski and Ostrów Mieleński (Fig. 2). It is possible to use the areas on the southern side of Gdanska Street (Fig. 3). Plans for spatial

development are illustrated with graphic materials – they are maps, thanks to which the readability of the message contained in the text increases.

Another of the factors examined was **the problem of the communication system and activities to improve communication access to the port**. Criteria for this issue is the formulation and description in the strategy of matters that will directly or indirectly contribute to the facilitation of road and rail access from various land directions and to improve the entry to the port of Szczecin.

The Development Strategy for Szczecin in 2025 includes investments planned at the national level, including construction of the Odra Waterway and deepening the Szczecin-Swinoujście seaway to a depth of 12.5 m. These activities will increase the port's competitiveness and attract new investors interested in investing in port areas. The improvement of port connection with the layout of national and international roads was also mentioned. In accordance with the strategy assumptions, the planned modernization will strongly transform the existing road system, facilitating the communication of the port with the external road network.

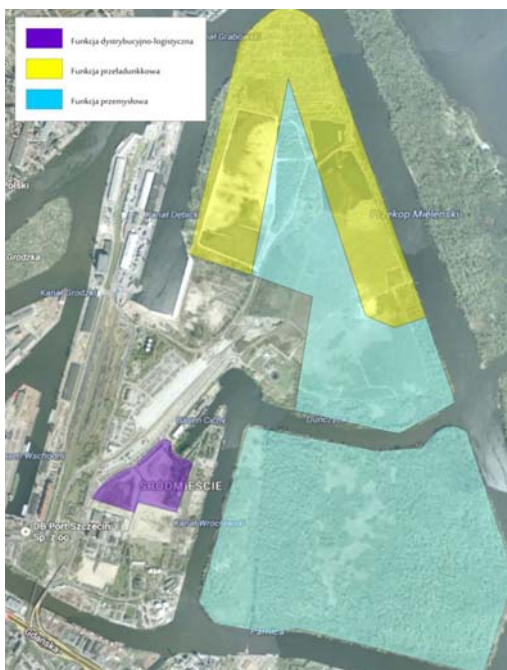


Fig. 2. Reserves of land for investment in the general cargo area. Source: ZMPSiS SA strategy.

Ryc. 2. Rezerwy terenów pod inwestycje w rejonie drobnicowym. Źródło: Strategia ZMPSiS SA



Fig. 3. Reserves for land for the development of port services in the mass region. Source: ZMPSiS SA strategy.

Ryc. 3. Rezerwy terenów dla rozwoju usług portowych w rejonie masowym. Źródło: Strategia ZMPSiS SA

The activities planned by ZMPSiS SA, which are to ensure the necessary investments for the development of ports in the infrastructure for access to seaports, include the deepening of the fairway to a depth of 12.5 m - in the strategy for 2015-2021 and reconstruction of the wharves for service vessels with a greater draft and higher bearing capacity for wharfs. Access to the port of Szczecin from the land side is ensured by the modernization of the communication system, performed by the city, included in the description of the Szczecin Development Strategy 2025. It is planned to improve the railway infrastructure at the interface between ports and the immediate environment - these will be the activities of PKP PLK, in accordance with the agreement concluded with ZMPSiS SA. Strategic

planning of ports also includes activities in the field of inland navigation: obtaining the third class, and in the perspective of the fourth shipping class on the Oder, joining the Oder with the Danube through the territories of three countries: Poland, the Czech Republic and Austria and the Szczecin-Berlin waterway in the Vb shipping class.

The development of the communication system is the most integrated issue included in the two strategic plans examined. Both development programs provide for cooperation in improving access to the port from the land and sea, describing the same activities for the construction of the Odra Waterway, deepening the fairway Świnoujście-Szczecin to a depth of 12.5 m and modernization of the communication system around the port. The investment entered into both the city's development strategy and the port's strategy is a new connection Zapadła / Kolumba street through Krygiera street to the motorway junction A6 - S3 (Fig. 4), which will shorten the route to the port.



Fig. 4. The route of the Kolumba street connection with the A6-S3 motorway junction. Source: ZMPSiŚ SA strategy.

Ryc. 4. Przebieg połączenia ulicy Kolumba z węzłem autostradowym A6-S3. Źródło: ZMPSiŚ SA. strategy

One of the issues analyzed in the conducted studies were **the perspectives of space management**. The values adopted for the evaluation are a vision of cooperation in the field of impact on the spatial shape of port areas.

The city's strategic plan mentions integration of city space management functions thanks to formalized forms of cooperation with public and private property owners. This provision also applies to areas waterfront. The city-port partnership, whose need for existence is indicated in the first objective of the ZMPSiŚ SA strategy, is to consist primarily of cooperation regarding spatial management. These are the activities described in detail: coordination of work on strategies, work on communication and environmental protection, mutual initiatives on changes of local spatial development plans for port and port areas, cooperation as part of port boundary updates related to the development of port functions in new areas and development of urban functions in areas no longer used to port purposes and coordination of surveying work. A positive value is the inclusion in both strategic studies of the issues of cooperation on the basis a partnership between various entities.

4. STATE OF IMPLEMENTATION AND ASSESSMENT OF TASKS

In accordance with the adopted methodology, the next step after distinguishing strategic activities related to spatial issues was to analyze the degree of implementation of the spatial plan planned in the strategy. If the task was completed, an assessment was made of how it functions in the present space. The degree of project implementation was estimated as a percentage based on publicly available information on the implementation of the project. In terms of the functional quality of the task, the reference system was a well-functioning urban structure.

In the city's strategic plan, in operational purposes I.2. Revitalization and development of urban space, **the need for cooperation with public and private property owners has been written to better manage port areas**. The City Hall of Szczecin has not developed methods or established an institution dealing with interactions with landowners in the field of urban space development. One of such public owners is the Szczecin and Świnoujście Seaports Authority, responsible for the maintenance and development of the Szczecin port. ZMPSiŚ SA is not only a management company, but also an ownership company. [6, p.289] However, there is no legal possibility to influence the spatial policy in own areas, because planning decisions in the port areas are taken by the commune.

The same operational objective includes **the vision of creating a social and cultural center of Szczecin in the area of Międzyodrze**. Since November 2015, the City Hall of Szczecin has been running the project "Łasztownia - Nowe serce miasta", under which social consultations and the international architectural and urban competition were organized. On the basis of the competition, changes were made to the local spatial development plan; the search for investors and the implementation of communal investments are currently under way. In 2017, the reconstruction of the Old Town Quay was completed, implementing the postulate of the city's return to the river, which was welcomed by the inhabitants of Szczecin with great enthusiasm.

An obstacle in the implementation of the development project, which won the first place in the competition "Łasztownia - New Heart of the City" is the question of the state of ownership of the land. The owners of most of the areas located in the Odra flood waters are private entities and state-owned companies, such as ZMPSiŚ SA. These are also areas of the seaport, subject in terms of construction administration to the West Pomeranian Governor, and in terms of maritime administration to the Director of the Maritime Office in Szczecin. Therefore, the possibilities of spatial development and the use of Międzyodrze for urban purposes, even if only the areas located directly on the Oder are considered, are limited. Although the city is the owner of road areas and parts of the quays, and in recent years, it acquired plots at the Starówka quay, however, this does not mean that in a short term the Oder areas belonging to the Szczecin commune will be enlarged.

In order to achieve **the possibility of introducing inland navigation on the Odra River**, which is planned in both strategies, the execution phase should be preceded by a stage of economic and technical analysis. Hydrotechnical analyzes have been completed, technical and economic studies have started - as part of preparation of the feasibility study. By the end of 2019, the Odra Waterway Development Program should be ready, spread over many years. He only entered, the pre-project phase, so it is impossible to determine the deadlines for the implementation of this strategic task. However, it should be noted that successive elements of the planned schedule are consistently performed.

The operation mentioned in the port and city strategies is **the deepening of the Świnoujście-Szczecin fairway to a depth of 12.5 m**. At the request of the Maritime Office in Szczecin, a technical documentation was created, a tender was announced on its basis and a contract with the contractor was signed in September 2018. From the information of the Maritime Office in Szczecin, which is responsible for running this investment, we know that the work planned to be carried out within 5 years, commenced at the end of 2018, must end in connection with EU funding in December 2022. In connection with the

need to comply with the deadline for implementation, there is a risk of improper implementation of deepening and accompanying works.

In May 2013, an agreement on the operation of ports was concluded between the Commune of Szczecin, the Commune of Świnoujście and ZMP SiS SA, including the implementation of the program **"Modernization of road access to the Port of Szczecin"** (Fig. 5). The parties to the agreement undertook to provide the necessary information, cooperation and the creation of joint working groups to coordinate the task foreseen for 2018-2022. The analysis of available materials shows that the Szczecin commune, in accordance with the objective declared in the strategy, implements the improvement of access to port areas. Such action will certainly bring mutual benefits, hence the city's involvement in the implementation of the planned modernization.

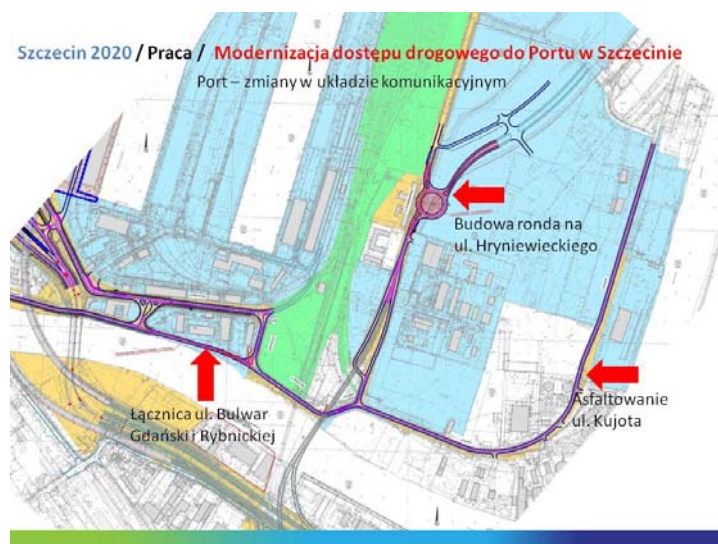


Fig. 5. The planned reconstruction of the road system at Łasztownia. Source: [19]

Ryc. 5. Projektowana przebudowa układu drogowego na Łasztowni. Źródło: [19]

The development of port operations in the free areas of the port of Szczecin, with direct access to the river, is another activity planned in the strategy of ZMP SiS SA, which is implemented, among others, by building new quays, access roads and accompanying infrastructure. In the areas currently performing port functions, **the construction of new wharves and facilities** is carried out, as well as **the revitalization of already used port areas**, including the extension and extension of quays and the increase of the technical depth of the basins. All these activities arouse interest of contractors, increase the use of quays and bring a quick return on investment.

The investment, which is mentioned by both analyzed strategies, is **a new connection from Zapadła / Kolumba street through Krygiera street to the motorway junction A6 - S3**, which will significantly shorten the time and facilitate access to the port. At the moment, the date of the implementation of this project is unknown, which is not included in the "Multi-annual Szczecin Development Program for 2018-2022 with a prospect until 2023", which is a direct translation from the development strategy into implementation tasks.

The last scheduled task, mentioned by the city strategy and port strategy as **a revival of tourist traffic** related to passenger ships and cruisers, will require coordinated actions to improve access to tourist attractions, improve infrastructure and suprastructure and port services. As results from the research [4, p. 116], ZMP SiS SA does not plan to build a wharf to service cruisers, but only declares in the perspective of 10-15 years a project order enabling the introduction of appropriate port services.

None of the activities planned in the strategies of the city of Szczecin and the port of Szczecin have been completed so far. The most advanced are the tasks carried out by the port, including the revitalization of port areas and the construction of new facilities in these areas. On the part of the Szczecin commune, one can mention the rebuilding of the Odra quays and the restoration of municipal functions, which is one of the steps towards creating a new riverside center of Szczecin. Some of the tasks have not been started and are not in the nearest town plans or port plans. This applies to the activities listed in both strategies: cooperation in the field of space management and the construction of a new connection at Zapadła / Kolumba street to the S3 auto-straddle node, as well as to the improvement of access to tourist attractions mentioned in the ZMPSiŚ SA strategy.

5. CONCLUSION

Only individual aspects of spatial development in the port areas are included in city and port strategies. The City of Szczecin commune focuses its activities on behalf of the port on improving communication access to the areas managed by ZMPSiŚ SA, introducing the provisions of the strategy into force (project of modernization of road access). In addition, the city recognizes the need for integrated management of urban space and the creation of a social and cultural center in Szczecin, including considering the possibilities of development of Międzyodrze. However, these are general provisions regarding an undetermined future. The development of the strategy notes the existence of port areas, but the content does not include any support for the spatial development of the port, nor does it analyze the impact of this development on the urban environment, leaving ZMPSiŚ SA with problems for independent resolution [10, p. 294]. However, without cooperation with the city, the port will not solve many urgent issues, primarily regarding communication and access from land. ZMPSiŚ SA in the strategy points out the need to cooperate with the Szczecin commune in the scope of the project of modernization of road access to the port by reconstruction of the communication system of Międzyodrze, space management, acquiring new investors and the increase of passenger traffic related to cruise ship tourism.

Common elements that are listed as objectives of both analyzed strategies are: modernization of road access to the port and the need for coordinated space management. The detailed provisions of both studies also deal with the issue of changing functions from port to citywide in the part of Łasztownia with historical buildings - due to the common tendency of transforming brownfield areas and their absorption by cities. Based on the content of both strategies, conclusions can be drawn about the inadequate effective coordination of planned activities, despite the facts that both entities - the Szczecin commune and the Szczecin and Świnoujście Seaports Authority - are spatially inseparable. In the cooperation of the City and the Port there are unused synergy resources that could significantly increase and improve the development of Szczecin as a port city.

ANALIZA ELEMENTÓW STRATEGII ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIASTA I PORTU W SZCZECINIE

1. WSTĘP

Od zarania dziejów miasta leżące nad rzekami i morzami, posiadające możliwości zakładania portów, były osadami o najszybszym tempie rozwoju. Dziś dla wielu miast porty stanowią trudny problem. Poprzez rozwój różnych środków komunikacji i transportu oraz rozwój transportu morskiego w kierunku wielkich jednostek i systemów kontenerowych

dawne porty nie generują dla miast znaczących korzyści. Tereny portowe nieużywane do celów, dla jakich zostały pierwotnie zagospodarowane, stanowią w wielu miastach portowych obszary podlegające daleko idącym transformacjom urbanistycznym. Szczecin jest miastem, w którym port położony w jego geometrycznym i historycznym centrum stanowi wciąż żywy organizm, niezmierny do znaczących przekształceń w strukturze funkcjonalno-przestrzennej. W niniejszym artykule podjęto próbę oceny działań Miasta Szczecin i Portu w Szczecinie wyrażonych w strategiach rozwoju przestrzennego, obejmujących tereny portowe.

Słowo „strategia” zostało zaczerpnięte z nomenklatury wojskowej, w której określa całość działań służących przygotowaniu i prowadzeniu działań wojennych. To pojęcie wprowadził do ekonomii w 1962 roku Alfred D. Chandler w pracy „Strategy and Structure”, definiując strategię jako *określenie głównych długofalowych celów firmy oraz przyjęcie tych kierunków działania i takiej alokacji zasobów, które niezbędne są do zrealizowania celów* [1, str. 123]. Współcześnie strategię opracowują i realizują nie tylko duże przedsiębiorstwa, ale także małe firmy. Wszędzie, gdzie pojawia się planowanie długofalowe, które ma mieć charakter formalnego dokumentu, opracowywana jest strategia; posiada ją też większość miast i gmin w Polsce. Strategia rozwoju gminy stanowi zagadnienie interdyscyplinarne, łączące różne aspekty życia: ekonomiczne, społeczne, gospodarcze, przestrzenne. Dzięki temu dokumentowi możliwe jest nakreślenie wizji stanu docelowego, ustalenie sposobów i środków do jej realizacji oraz konkretnych programów opisujących praktyczne działania [5, str. 36].

Szczecin posiada Strategię Rozwoju Szczecina 2025 [15], która obejmuje obszar całego miasta. Na części terenu miasta Szczecin i miasta Świnoujście znajdujących się w gestii Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA (dalej ZMPSiŚ SA) została przyjęta i obowiązuje „Strategia rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku” [14]. Obie strategię zawierają wizję przyszłości i perspektywy rozwoju przestrzennego. Obie strategię nakładają się terytorialnie - dotyczą tych samych obszarów portowych (ryc.1). Celem badań było sprawdzenie, czy oba opracowania reprezentują takie same założenia i są ze sobą kompatybilne w zakresie dotyczącym terenów portu, a jeśli tak, na ile strategię te są jednolite pod względem przestrzennym. Dzięki temu można określić, jak ważne w analizowanych strategiach są zagadnienia rozwoju przestrzennego, w jakim stopniu miasto i port są nastawione na współdziałanie oraz czy założone cele perspektywiczne dotyczące terenów portowych wskazują te same kierunki rozwoju.

2. ZAŁOŻENIA BADAWCZE

W przeprowadzonych badaniach przyjęto metodę analizy porównawczej, w celu odkrycia zależności typu: podobieństwa, różnice, występowanie cech wspólnych [8, s. 273]. Zgodnie z przyjętą metodologią, przestudiowano treści strategii i dostępne materiały graficzne. Następnie z całości zostały wyodrębnione konkretne części strategii, odnoszące się do zagadnień rozwoju przestrzennego, w kolejnych krokach dokonywano oceny zawartości tych zapisów i stopnia ich realizacji. Jeśli zadania zostały wykonane, to oceniono sposób funkcjonowania rozwiązań w środowisku portowym. Czynnością kończącą badania było zinterpretowanie wyników analizy, wyciągnięcie wniosków w postaci wskazania elementów wspólnych i sformułowanie podsumowujących zaleceń.

Przedmiotem badań były zagadnienia rozwoju przestrzennego zawarte w najnowszych, przyjętych i opublikowanych strategiach rozwoju miasta i portu w Szczecinie. Strategia Rozwoju Szczecina 2025 zatwierdzona została przez Radę Miasta w grudniu 2011 roku, „Strategia rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku” opracowana została w czerwcu 2014 roku. Na potrzeby niniejszego artykułu zagadnienia rozwoju przestrzennego zdefiniowano jako „wszelkie działania, które mają bezpośredni lub pośredni wpływ na kształt przestrzenny terenów portowych w przyszłości”. Ze względu na nakładanie się na siebie terytorialnie zakresów strategii, celem było zbadanie przede wszystkim obszarów objętych jednocześnie dwoma opracowaniami. Badany obszar za-

wężono do terenów portowych, dlatego ze strategii rozwoju miasta wyodrębniono treści odnoszące się do obszarów wód morskich położonych na terenie Szczecina, a w strategii portu szukano zagadnień nawiązujących do połączeń z miastem - i takie kryterium zastosowano w każdej kategorii.

3. OCENA ZAPISÓW STRATEGII

Aby dokonać porównania zapisów strategii rozwoju, należało je zinterpretować w podobny sposób, a wcześniej przyjąć kryteria ewaluacji w konkretnych kategoriach. Wyodrębniono zagadnienia zawierające aspekty przestrzenne, które scharakteryzowano i oceniono poniżej.

Pierwszymi z czynników, które porównano na podstawie zawartości w treści spraw dotyczących gospodarki morskiej i zagospodarowania przestrzennego były **główne cele i szczegółowe opisy celów operacyjnych strategii**. Do realizacji celów strategicznych opisujących wizję Szczecina w roku 2025 służą konkretne cele operacyjne, ale ani jedne, ani drugie nie nawiązują wprost do spraw morskich i zagospodarowania przestrzennego [15, str. 40]. Dopiero w szczegółowych opisach celów operacyjnych strategii miasta odnaleźć można odniesienia do terenów portowych. W „Strategii rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku” wskazano wizję, misję i główne cele w założonej perspektywie czasowej. Zrealizowanie misji ma się dokonać dzięki dążeniu do dwóch celów głównych, które odnoszą się odpowiednio: pierwszy do działań wewnątrz portu, drugi do działań zewnętrznych. Cele główne zapisane w strategii miasta i portu nie zawierają wzajemnych odniesień oraz pomijają zagadnienia odnoszące się bezpośrednio do rozwoju przestrzennego.

Kierunki rozwoju przestrzennego, określające potencjał terytorialny, stanowią kwestię analizowaną w kolejnej kategorii. W Strategii Rozwoju Szczecina 2025 pominięto kierunki rozwoju przestrzennego miasta, w tym portu. Natomiast w strategii rozwoju portów dużo miejsca zajmuje opis perspektyw rozwoju przestrzennego pod rozbudowę infrastruktury portowej. Obszar zarządzany przez ZMPSiŚ SA podzielono na trzy rejony, w których przeanalizowano możliwości intensyfikacji działalności przetadunkowej i składowej. Port szczeciński posiada znaczące rezerwy terenowe [14, str. 10], które w przyszłości zabezpieczą możliwości rozwoju funkcji portowych. Rejon drobnicowy ma duże rezerwy terenu – są to Ostrów Grabowski i Ostrów Mieleński (ryc. 2). Istnieje możliwość wykorzystania terenów po południowej stronie ul. Gdańskiej (ryc. 3). Plany dotyczące rozwoju przestrzennego są ilustrowane materiałami graficznymi – są to mapy, dzięki którym wzrasta czytelność przekazu zawartego w treści opracowania.

Kolejnym z badanych czynników był **problem rozwoju układu komunikacyjnego oraz działań na rzecz poprawy dostępności komunikacyjnej do portu**. Kryteria tego zagadnienia to ujęcie i opis w strategii spraw, które w sposób bezpośredni lub pośredni przyczynią się do ułatwienia dojazdów drogowych i kolejowych z różnych kierunków lądowych oraz do usprawnienia wejścia do portu szczecińskiego.

W Strategii Rozwoju Szczecina 2025 uwzględniono inwestycje zaplanowane na szczeblu krajowym, m.in. budowę Odrzańskiej Drogi Wodnej i pogłębienie toru wodnego Szczecin-Świnoujście do głębokości 12,5 m. Te działania spowodują wzrost konkurencyjności portu i przyciągnięcie nowych inwestorów zainteresowanych inwestowaniem w tereny portowe. Wymieniono także poprawę powiązania portu z układem dróg krajowych i międzynarodowych. Zgodnie z założeniami strategii projektowana modernizacja mocno przekształci istniejący układ drogowy, ułatwiając skomunikowanie portu z siecią dróg zewnętrznych.

Działania planowane przez ZMPSiŚ SA, które mają zapewnić niezbędne dla rozwoju portów inwestycje w infrastrukturę dostępu do portów od strony morza, to między innymi pogłębienie toru wodnego do głębokości 12,5 m – w strategii przewidziane na lata 2015-2021 oraz przebudowa nabrzeży w celu obsługi statków o większym zanurzeniu i uzyskanie większej nośności nabrzeży. Dostęp do portu w Szczecinie od strony lądowej

zapewnić ma modernizacja układu komunikacyjnego, wykonywana przez miasto, zawarta w opisie Strategii Rozwoju Szczecina 2025. Planuje się poprawę infrastruktury kolejowej na styku portów i bezpośredniego otoczenia - będą to działania spółki PKP PLK, zgodnie z porozumieniem zawartym z ZMPSiŚ SA. Planowanie strategiczne portów przewiduje również działania w zakresie żeglugi śródlądowej: uzyskanie III klasy, a w perspektywie IV klasy żeglugowej na Odrze, połączenie Odry z Dunajem przez terytoria trzech państw: Polski, Czech i Austrii oraz szlak wodny Szczecin – Berlin w klasie żeglugowej Vb.

Rozwój układu komunikacyjnego stanowi najbardziej zintegrowane zagadnienie ujęte w dwóch badanych planach strategicznych. Obydwa programy rozwoju przewidują współpracę w zakresie poprawy dostępu do portu od strony lądu i morza, opisując te same działania na rzecz: budowy Odrzańskiej Drogi Wodnej, pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m i modernizacji układu komunikacyjnego wokół portu. Inwestycją zapisaną zarówno w strategii rozwoju miasta, jak i portu, jest nowe połączenie od ul. Zapadłej/ Kolumba przez ul. Krygiera do węzła autostradowego A6 - S3 (ryc. 4), co pozwoli na skrócenie trasy dojazdu do portu.

Jedną z kwestii analizowanych w prowadzonych badaniach były **perspektywy zarządzania przestrzenią**. Wartości przyjęte do oceny to wizja współpracy w zakresie wpływu na ukształtowanie przestrzenne obszarów portowych. W planie strategicznym miasta wspomina się o integracji funkcji zarządzania przestrzenią miasta dzięki sformalizowanym formom współpracy z publicznymi i prywatnymi właścicielami nieruchomości. Zapis ten dotyczy również terenów nadwodnych. Partnerstwo miejsko-portowe, którego potrzebę istnienia wskazuje się w pierwszym celu strategii ZMPSiŚ SA, ma polegać przede wszystkim na współpracy dotyczącej zarządzania przestrzennego. Są to szczegółowo opisane działania: m.in. koordynacja prac nad strategiami, prac dotyczących powiązań komunikacyjnych i ochrony środowiska, wzajemnych inicjatyw w sprawach zmian miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obszarów portowych i przyportowych, współpraca w ramach aktualizacji granic portu związanych z rozwojem funkcji portowych na nowych terenach i rozwoju funkcji miejskich na terenach już niewykorzystywanych do celów portowych oraz koordynacja prac geodezyjnych. Pozytywną wartością jest ujęcie w obydwu opracowaniach strategicznych problematyki współpracy na zasadzie partnerstwa różnych podmiotów.

3. STAN REALIZACJI I OCENA ZADAŃ

Zgodnie z przyjętą metodologią następną czynnością po wyodrębnieniu strategicznych działań związanych z zagadnieniami urbanistycznymi było przeanalizowanie stopnia realizacji zamierzeń przestrzennych zaplanowanych w strategii. Jeśli zadanie zostało zrealizowane, dokonano oceny, w jaki sposób funkcjonuje w obecnej przestrzeni. Stopień realizacji przedsięwzięcia oszacowano procentowo na podstawie ogólnodostępnych informacji dotyczących wykonania zamierzenia. W kwestii oceny jakości funkcjonalnej zadania, układem odniesienia była sprawnie działająca struktura miejska.

W planie strategicznym miasta, w celu operacyjnym I.2. Rewitalizacja i rozwój przestrzeni miejskiej, zapisano **potrzebę współpracy z publicznymi i prywatnymi właścicielami nieruchomości, aby lepiej zarządzać terenami portowymi**. Urząd Miasta Szczecin do chwili obecnej nie wypracował metod ani nie powołał instytucji zajmującej się współdziałaniem z właścicielami terenów w zakresie kształtowania przestrzeni miejskich. Jednym z takich publicznych właścicieli jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, odpowiedzialny za utrzymanie i rozwój szczecińskiego portu. ZMPSiŚ SA jest nie tylko spółką zarządzającą, ale także spółką właścicielską. [6, s.289]. Nie ma jednak prawnych możliwości wpływu na kształtowanie polityki przestrzennej na swoich terenach, ponieważ decyzje planistyczne na terenach portowych podejmuje gmina.

Ten sam cel operacyjny zawiera wizję **wykreowania centrum społeczno-kulturowego Szczecina na terenach Międzyodrza**. Urząd Miasta Szczecin od listopada 2015 roku prowadzi projekt „Łasztownia – Nowe serce miasta”, w ramach którego zorganizowano

konsultacje społeczne i międzynarodowy konkurs architektoniczno-urbanistyczny. Na podstawie konkursu uchwalono zmiany w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego; obecnie trwa poszukiwanie inwestorów oraz realizacja inwestycji komunalnych. W 2017 roku została zakończona przebudowa Nabrzeża Starówka, urzeczywistniając postulat powrotu miasta nad rzekę, co zostało przyjęte przez mieszkańców Szczecina z dużym entuzjazmem.

Przeszkodą w urzeczywistnieniu projektu zagospodarowania, który zdobył I miejsce w konkursie „Łasztownia – Nowe serce miasta”, jest kwestia stanu własności gruntów. Właścicielami większości terenów położonych w rozlewisku Odry są podmioty prywatne i spółki skarbu państwa, takie jak ZMPSiŚ SA. Są to również obszary portu morskiego, podlegające pod względem administracji budowlanej Wojewodzie Zachodniopomorskiemu, a pod względem administracji morskiej Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Szczecinie. W związku z tym możliwości zagospodarowania przestrzennego i wykorzystania Międzyodrza do celów miejskich, nawet jeśli bierze się pod uwagę tylko obszary zlokalizowane bezpośrednio nad Odrą, są ograniczone. Wprawdzie miasto jest właścicielem terenów drogowych i części nabrzeży, a w ostatnich latach pozyskało działki przy Nabrzeżu Starówka, jednak to wcale nie oznacza, że w krótkiej perspektywie nadodrzańskie obszary należące do gminy Szczecin zostaną powiększone.

Aby osiągnąć założenia **uzęglowienia rzeki Odry**, co jest zaplanowane w obydwóch strategiach, fazę wykonawstwa należy poprzedzić etapem analiz ekonomicznych i technicznych. Zakończono analizy hydrotechniczne, rozpoczęły się studia techniczne i ekonomiczne - w ramach przygotowania studium wykonalności. Do końca 2019 roku ma być gotowy, rozłożony na wiele lat, Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej. Wszedł on dopiero w fazę przedprojektową, a więc nie można określić terminów realizacji tego zadania strategicznego. Zaznaczyć trzeba jednak, że kolejne elementy zaplanowanego harmonogramu są konsekwentnie wykonywane

Działanie wymienione w strategiach portu i miasta to **pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m**. Na zlecenie Urzędu Morskiego w Szczecinie powstała dokumentacja techniczna, na jej podstawie ogłoszono przetarg i we wrześniu 2018 roku podpisano umowę z wykonawcą robót. Z informacji Urzędu Morskiego w Szczecinie, który odpowiada za prowadzenie tej inwestycji wiemy, że prace przewidziane do wykonania w ciągu 5 lat, rozpoczęte pod koniec 2018 roku, muszą się zakończyć w związku z unijnym dofinansowaniem w grudniu 2022 roku. W związku z koniecznością dochowania terminu wykonania istnieje zagrożenie niewłaściwej realizacji robót pogłębiarskich i towarzyszących.

W maju 2013 roku między Gminą Szczecin, Gminą Świnoujście a ZMPSiŚ SA zostało zawarte porozumienie dotyczące działalności portów, w tym wykonania programu „**Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie**” (ryc. 5). Strony porozumienia zobowiązały się do przekazania niezbędnych informacji, współpracy i utworzenia wspólnych grup roboczych koordynujących zadanie przewidziane na lata 2018-2022. Z analizy dostępnych materiałów wynika, że gmina Szczecin, zgodnie z deklarowanym w strategii celem, realizuje poprawę dostępu do terenów portowych. Działanie takie przyniesie z pewnością obustronne korzyści, stąd zaangażowanie miasta w wykonanie zaplanowanej modernizacji.

Rozwój działalności portowej na wolnych terenach portu szczecińskiego, posiadających bezpośredni dostęp do rzeki, to kolejne zaplanowane w strategii ZMPSiŚ SA działania, które jest realizowane m.in. przez budowę nowych nabrzeży, dróg dojazdowych i infrastruktury towarzyszącej. Na terenach obecnie pełniących funkcje portowe prowadzona jest **budowa nowych nabrzeży i obiektów oraz rewitalizacja wykorzystywanych już gospodarczo terenów portowych**, w tym rozbudowa i wydłużanie nabrzeży oraz zwiększanie głębokości technicznych basenów. Wszystkie te działania wzbudzają zainteresowanie kontrahentów, zwiększają wykorzystanie nabrzeży i przynoszą szybki zwrot inwestycji.

Inwestycją, która wymieniana jest przez obie analizowane strategie, jest **nowe połączenie od ul. Zapadłej/ Kolumba przez ul. Krygiera do węzła autostradowego A6 - S3**, co znacząco skróci czas i ułatwi dojazd do portu. Na razie nie jest znany termin realizacji tego przedsięwzięcia, które nie jest wpisane w „Wieloletni Program Rozwoju Szczecina na lata 2018-2022 z perspektywą do 2023 roku”, stanowiący bezpośrednie przełożenie ze strategii rozwoju na zadania realizacyjne.

Ostatnie zaplanowane zadanie, wymienione przez strategię miasta i strategię portu jako **ożywienie ruchu turystycznego** związanego z zawinięciami statków pasażerskich i wycieczkowców, będzie wymagało skoordynowanych działań prowadzących do poprawy dostępu do atrakcji turystycznych, poprawy infra- i suprastruktury oraz usług portowych. Jak wynika z przeprowadzonych badań [4, str. 116], ZMPSiŚ SA nie ma w planach budowy nabrzeża do obsługi wycieczkowców, a jedynie deklaruje w perspektywie 10-15 lat zlecenie projektu umożliwiającego wprowadzenie odpowiednich usług portowych.

Żadnego z zaplanowanych w strategiach miasta Szczecin i portu w Szczecinie działań do tej pory nie ukończono. Najbardziej zaawansowane są zadania realizowane przez port, w tym rewitalizacja terenów portowych i budowa nowych obiektów na tych obszarach. Ze strony gminy Szczecin wymienić można przebudowę nabrzeży Odry i przywrócenie na nich funkcji miejskich, co jest jednym z kroków ku wykreowaniu nowego nadrzecznego centrum Szczecina. Do części zadań nie przystąpiono i nie ma ich w najbliższych planach miasta ani portu. Dotyczy to działań wymienionych przez obie strategie: współpracy w zakresie zarządzania przestrzenią oraz budowy nowego połączenia ul. Zapadłej/ Kolumba do węzła autostradowego S3, a także wymienionej w strategii ZMPSiŚ SA poprawy dostępu do atrakcji turystycznych.

5. WNIOSKI

W strategiach miasta i portu ujęte są tylko pojedyncze aspekty dotyczące rozwoju przestrzennego w obszarach portu. Gmina Miasto Szczecin koncentruje swoje działania na rzecz portu na poprawie dostępu komunikacyjnego do terenów zarządzanych przez ZMPSiŚ SA, wprowadzając zapisy strategii w życie (projekt modernizacji dostępu drogowego). Oprócz tego miasto dostrzega potrzebę zintegrowanego zarządzania przestrzenią miejską oraz wykreowania centrum społeczno-kulturowego Szczecina m.in. uwzględniając możliwości zagospodarowania Międzyodrza. Są to jednak ogólne zapisy dotyczące bliżej nieokreślonej przyszłości. Opracowanie strategii odnotowuje fakt istnienia terenów portowych, ale w treści nie uwzględnia żadnego wsparcia dla rozwoju przestrzennego portu ani nie analizuje wpływu tego rozwoju na środowisko miejskie, pozostawiając ZMPSiŚ SA z problemami do samodzielnego rozwiązania [10, str. 294]. Jednak bez współpracy z miastem port nie rozwiąże wielu pilnych kwestii, przede wszystkim dotyczących komunikacji i dostępu od strony lądu.

ZMPSiŚ SA w strategii wskazuje na potrzebę współpracy z gminą Szczecin w zakresie projektu modernizacji dostępu drogowego do portu przez przebudowę układu komunikacyjnego Międzyodrza, zarządzania przestrzenią, pozyskiwania nowych inwestorów oraz wzrostu ruchu pasażerskiego związanego z turystyką statków wycieczkowych.

Wspólne elementy, które wymienione są jako cele obydwu analizowanych strategii to: modernizacja dostępu drogowego do portu oraz potrzeba skoordynowanego zarządzania przestrzenią. W szczegółowych zapisach obu opracowań porusza się również kwestię zmiany funkcji z portowych na ogólnie miejskie na części Łasztowni z historyczną zabudową – w związku z powszechną tendencją przekształcania terenów przemysłowych i wchłaniania ich przez miasta. Na podstawie treści obu strategii można wyciągnąć wnioski o niewystarczająco skutecznej koordynacji planowanych działań, mimo, że obydwa podmioty – gmina Szczecin i Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA - są ze sobą przestrzennie nierozzerwalnie połączone. We współpracy Miasta i Portu leżą niewykorzystane zasoby synergii, które mogłyby znacznie przyspieszyć i usprawnić rozwój Szczecina jako miasta portowego.

BIBLIOGRAPHY

- [1] Chandler A., *Strategy and Structure*, Cambridge: MIT Press, 1962.
- [2] Daamen T.A., Vries I., Governing the European Port-City Interface: institutional Impacts on Spatial Projects between City and Port. *Journal of Transport Geography* 2013 nr 27, str. 4-13.
- [3] Ducruet C., *The port city in multidisciplinary analysis*, The port city in the XXIst century: New challenges in the relationship between port and city, RETE, pp.32-48, 2011. <halshs-00551208>; halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00551208, dostępne 8.10.2018 r.
- [4] Kizielewicz J., *Zaplecze organizacyjno-technicznego portów morskich w Polsce do obsługi morskich statków wycieczkowych*, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej 2013, Warszawa, 109-120.
- [5] Kłodziński M., *Znaczenie i potrzeba tworzenia strategii rozwoju gminy*, Instytut Rozwoju Rolnictwa i Wsi PAN, Warszawa, 2009, str. 33-47.
- [6] Młynarczyk J., *Ze studiów nad prawnym modelem zarządzania polskimi portami morskimi*, Gdańskie Studia Prawnicze, tom XXXII, rok 2012, 287-296.
- [7] Niezabitowska E., *Metody i techniki badawcze w architekturze*, Politechnika Śląska, Gliwice 2014, str. 273.
- [8] Pancewicz Ł., *Znaczenie przedsięwzięć urbanistycznych o dużej skali jako narzędzia kształtowania polityki rozwojowej miast oraz możliwości jego zastosowania w Polsce*. Rozprawa doktorska, Gdańsk 2012.
- [9] Pluciński M., *Wybrane uwarunkowania wpływające na rozwój polskich portów morskich*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego 2011 nr 657, Szczecin, str. 279-295.
- [10] Pluciński M., *Cele, priorytety i zadania rozwoju polskich portów morskich*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego 2015 nr 871, Szczecin, str. 105-118.
- [11] Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa 2017.
- [12] Soroka H., *Realizacja strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku przez portu w Szczecinie i Świnoujściu*. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego 2011 nr 657, Szczecin, str. 307-317.
- [13] Strategia rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, Szczecin 2014.
- [14] Strategia Rozwoju Szczecina 2025, Urząd Miasta Szczecin, Szczecin 2011.
- [15] Wieloletni Program Rozwoju Szczecina na lata 2018-2022 z perspektywą do 2023 roku, Urząd Miasta Szczecin, Szczecin 2018.
- [16] Zuziak Z., *Język urbanistyki i architektoniczne myślenie*. Biblioteka Cyfrowa Politechniki Krakowskiej, <https://suw.biblos.pk.edu.pl/downloadResource&mId=146392> dostęp/ access 2018.10.08.
- [17] Zimnicka A., *Komunikacja graficzna w strategiach rozwoju województwa*. Przestrzeń i forma '16, Szczecin 2011
- [18] <https://docplayer.pl/15763599-Szczecin-2020-program-rozwoju-miasta-w-nowej-perspektywie-ue.html>. dostęp/access 2018.08.03
- [19] Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza. <http://www.konsultuj.szczecin.pl/konsultacje/files/6A5B6029A84949729331C9E22C640684/002%20na%20BIP.pdf>, dostęp/access 2018.08.06

O AUTORZE

Kinga Cichocka, architekt, prowadzi działalność projektową i badawczą, interesuje się historią architektury przemysłowej i badaniami architektonicznymi obiektów zabytkowych.

AUTHOR'S NOTE

Kinga Cichocka, an architect, conducts design and research activities, she is interested in the history of industrial architecture and architectural research of historic buildings.

Contact | Kontakt: kinga.b.cichocka@gmail.com