

### Wypis

ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Stargardu Szczecińskiego” /Uchwała Nr XXXIX/418/2018 Rady Miejskiej w Stargardzie z dnia 27 lutego 2018r./

Cyt.”.....

### WSTĘP

#### 1. Podstawa prawna opracowania

Podstawą prawną sporządzenia zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Stargardu Szczecińskiego” była uchwała Nr V/37/07 Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Stargardu Szczecińskiego”, przyjętego uchwałą Nr XXVII/263/2000 Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim z dnia 26 października 2000 r.

#### 3. Zakres rozstrzygnięć merytorycznych i skutki prawne uchwalenia zmiany Studium.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Stargardu Szczecińskiego” składa się z niniejszej części tekstowej zawierającej tabele i rysunki oraz z części graficznej wykonanej na mapach w skali 1:10 000 zawierającej rysunek Studium:

- 1) Plansza podstawowa - struktura funkcjonalno-przestrzenna;
- 2) Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczego,
- 3) Ochrona i kształtowanie środowiska kulturowego.

Tekst Studium i rysunek Studium stanowią załączniki do uchwały Rady Miejskiej w sprawie uchwalenia zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Stargard”.

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym określa zakres rozstrzygnięć studium w odniesieniu do: środowiska przyrodniczego, środowiska kulturowego, istniejącego zagospodarowania, prawa własności gruntów, jakości życia mieszkańców, zadań służących realizacji ponadlokalnych celów publicznych.

Studium wskazuje między innymi:

- 1) kierunki zmian w strukturze przestrzennej miasta oraz w przeznaczeniu terenów;
- 2) kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania oraz użytkowania terenów, w tym tereny wyłączone spod zabudowy;
- 3) obszary oraz zasady ochrony środowiska i jego zasobów, ochrony przyrody, krajobrazu kulturowego;
- 4) obszary i zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej;
- 5) kierunki rozwoju systemów komunikacji i infrastruktury technicznej;
- 6) obszary, na których rozmieszczone będą inwestycje celu publicznego o znaczeniu lokalnym;
- 7) obszary, na których rozmieszczone będą inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym;

- 8) obszary, dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na podstawie przepisów odrębnych;
- 9) obszary wymagające przeprowadzenia scaleń i podziału nieruchomości;
- 10) obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 400 m<sup>2</sup> oraz obszary przestrzeni publicznej;
- 11) obszary, dla których gmina zamierza sporządzić miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego;
- 12) kierunki i zasady kształtowania rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej;
- 13) obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi i osuwanie się mas ziemnych;
- 14) obszary wymagające przekształceń, rehabilitacji lub rekultywacji;
- 15) granice terenów zamkniętych i ich stref ochronnych.

## CZĘŚĆ I UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

### 5. ZEWNĘTRZNE UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA

#### 5.1. Położenie miasta w regionie

Gmina - Miasto Stargard to trzecie co do wielkości i liczby mieszkańców miasto województwa zachodniopomorskiego (powierzchnia 4 808 ha, 69 868 mieszkańców, zaludnienie: 1453 mieszk./km<sup>2</sup>, GUS, 2009). Położone jest nad rzeką Iną, w odległości 40 km od granicy państwa, 36 km od Szczecina, 180 km od Berlina i 120 km od terminalu promowego w Świnoujściu. Przez Stargard przebiega 15 południk długości geograficznej wschodniej, który jest głównym południkiem środkowoeuropejskiej strefy czasowej. Przez Stargard przechodzi droga krajowa nr 10 relacji (Niemcy) granica państwa - Lubieszyn - Szczecin - Stargard - Wałcz - Piła - Pawłówek - Białe Błota - Wypaleniska - Przyłubie - Toruń - Lipno - Sierpc - Drobin - Płońsk oraz droga krajowa nr 20 relacji Stargard - Chociwel - Węgorzyno - Drawsko Pomorskie - Czaplinek - Szczecinek - Biały Bór - Miastko - Bytów - Kościerzyna - Żukowo - Gdynia. Miasto jest również ważnym węzłem kolejowym, w którym zbiega się pięć linii kolejowych. Miasto jest ośrodkiem administracji szczebla powiatowego. Stargard jest miastem o znaczeniu ponadlokalnym, pełni rolę ośrodka stabilizacji rozwoju regionu.

#### 5.2. Ponadlokalne cele rozwoju przestrzennego miasta

Wszystkie główne funkcje miejskie Stargardu służą w równym stopniu zaspokajaniu potrzeb mieszkańców, co realizacji celów ponadlokalnych.

Projekt Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego opublikowany przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego we wrześniu 2009 roku, w odniesieniu do obszarów miejskich ustalił następujące priorytety:

- 1) wzmocnienie międzynarodowej konkurencyjności polskich miast, rozszerzanie zasięgu oddziaływania metropolii oraz dużych miast na otaczające terytorium;
- 2) rewitalizacja miast rozumiana jako skoordynowany, kompleksowy, wieloletni proces, prowadzony na problemowym obszarze miasta, będący elementem polityki rozwoju,

mający na celu przeciwdziałanie degradacji przestrzeni zurbanizowanej i zjawiskom kryzysowym oraz pobudzanie rozwoju i zmian jakościowych, poprzez wzrost aktywności społecznej i gospodarczej, poprawę środowiska zamieszkania oraz ochronę dziedzictwa narodowego, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju;

- 3) przeciwdziałanie niekontrolowanej suburbanizacji – hamowanie procesu rozprzestrzeniania się zabudowy na tereny podmiejskie oraz promowanie intensywnego wykorzystania terenów zurbanizowanych - pragmatycznie zorientowana polityka miejska powinna stanowić podstawę racjonalnego gospodarowania przestrzenią zurbanizowaną;
- 4) zapewnienie przestrzeni publicznych wysokiej jakości – atrakcyjne przestrzenie publiczne odgrywają istotną rolę w przyciąganiu przedsiębiorstw opartych na wiedzy oraz wykwalifikowanej siły roboczej przyczyniając się do zwiększenia konkurencyjności miasta;
- 5) poprawa dostępności miast – zarówno z innych ośrodków miejskich, jak i z otoczenia;
- 6) zahamowanie regresu małych miast.

Zadeklarowane priorytety świadczą o docenieniu miasta jako środowiska życia ponad połowy mieszkańców naszego kraju oraz o położeniu nacisku na rozwój jakościowy przestrzeni miejskiej. Polityka regionalna oddziaływać będzie na czynniki rozwojowe w miastach, koncentrując się na m.in.:

- 1) wzmacnianiu funkcji metropolitalnych (stolicy, metropolii, potencjalnych metropolii), a więc funkcji: gospodarczych (obecność struktur zarządzania ważnymi instytucjami gospodarczymi i finansowymi), naukowych (zapewnienie najwyższych standardów instytucji naukowych i badawczych, wzmacnianiu roli ośrodków edukacji na poziomie wyższym) kulturalnych i symbolicznych (obecność placówek kulturalnych najwyższej rangi, ważne wydarzenia kulturalne) oraz tworzących warunki dla gospodarki opartej na wiedzy;
- 2) wspieraniu rozwiązań integrujących przestrzeń obszarów metropolitalnych w zakresie zagospodarowania przestrzennego, zbiorowego transportu multimodalnego (połączenie miejskiego i podmiejskiego transportu publicznego) i usług komunalnych.

W planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (2010 r.) wyznaczono Szczeciński Obszar Metropolitalny. Obszar SOM różni się od wcześniej wyznaczonej granicy aglomeracji szczecińskiej radykalnym i nieuzasadnionym wyłączeniem z granic SOM gminy wiejskiej Stargard, która jest naturalnym zapleczem miasta. Prace nad utworzeniem SOM nie zostały zakończone. Z przeprowadzonych analiz wynika w szczególności:

- 1) konieczność podjęcia przez Stargard roli inicjatora oraz koordynatora integracji i emancypacji podregionu stargardzkiego - zobowiązuje do tego ranga miasta i jego rola w stosunku do podregionu;
- 2) konieczność zacieśniania powiązań z aglomeracją szczecińską i kształtującym się Szczecińskim Obszarem Metropolitalnym w celu dynamizacji rozwoju Stargardu i zapewnienia optymalnych warunków współpracy pomiędzy aglomeracją szczecińską i podregionem stargardzkim;



- 3) konieczność partnerskiej współpracy z SOM i utrzymania samodzielności przez Stargard w celu połączenia przez Stargard ról stolicy podregionu i roli pośrednika w procesie transferu wiedzy pomiędzy metropolią, a rozległym podregionem.

### 5.3. Główne funkcje miasta

Stargard jest silnym, samodzielnym ośrodkiem miejskim, którego ranga w hierarchii sieci osadniczej systematycznie wzrastała od XV wieku. Swoją pozycję Stargard rozwijał w oparciu o różne funkcje miastotwórcze, z których najważniejszymi w przeszłości były: funkcja administracyjna, obronna i handlowa. Wraz z rozwojem kolei miasto wykształciło silną funkcję komunikacyjną, obsługi terenów rolnych i przemysłową. Obecnie funkcje miasta definiuje się w odmienny sposób, choćby z powodu wykształcenia się wielu nowych grup zawodowych i nowych technik komunikowania się.

**Funkcja osiedleńcza** była i jest podstawową funkcją miastotwórczą. Stargard jest przede wszystkim miejscem zamieszkania blisko siedemdziesięciu tysięcy ludzi. W mieście funkcjonuje prawie 24 tysiące mieszkań, w ponad 90% wyposażonych we wszystkie media. Jest to olbrzymi zasób, którego utrzymanie jest dużym obciążeniem dla indywidualnych mieszkańców i budżetu gminy. Po zrealizowaniu w latach 70 i 80 ubiegłego wieku kilku nowych osiedli mieszkaniowych, miasto przeżywa fazę intensywnie rozwijającego się budownictwa jednorodzinnego oraz renesans tradycyjnej zabudowy śródmiejskiej. Malejąca liczba stałych mieszkańców oraz starzenie się społeczności miejskiej spowoduje w niedalekiej przyszłości duże zmiany w sposobie realizacji tej podstawowej funkcji miastotwórczej.

**Funkcja administracyjna** jest dziś z całą pewnością silną funkcją miastotwórczą, którą miasto powinno rozwinąć dla utrzymania swojej pozycji w hierarchii sieci osadniczej oraz standardu zagospodarowania.

**Funkcja obronna** nadal podporządkowuje sobie duży teren miasta. Ze względu na zmiany ostatnio zachodzące w wojsku, m. in. utworzenia armii zawodowej, następuje stopniowe ograniczanie liczebności i wycofywanie jednostek wojskowych stacjonujących w miastach. Ograniczenie funkcji obronnej w przypadku Stargardu jest korzystne z punktu widzenia rozwoju miasta.

**Funkcja komunikacyjna** jest jedną z najsilniej rozwijających się funkcji miejskich. Jest to spowodowane przede wszystkim rozwojem motoryzacji, który pociąga za sobą konieczność nowych inwestycji drogowych. Mimo trwającej od wielu lat w kraju restrukturyzacji i reorganizacji kolejnictwa, która na obecnym etapie doprowadziła ten dział gospodarki niemal do upadku, istnieją realne przesłanki do zachowania i rozwinięcia tej funkcji przez miasto, które zadeklarowało udział w utworzeniu regionalnego centrum przesiadkowego.

**Funkcja przemysłowa**, mimo likwidacji wielu tradycyjnie funkcjonujących zakładów produkcyjnych, nadal jest podstawową funkcją miasta. Od wielu lat liczba mieszkańców zatrudnionych w przemyśle na terenie miasta nie zmienia się i wynosi ok. 25% ogółu zatrudnionych (obecnie dane statystyczne są generalizowane razem z zatrudnieniem

w budownictwie, co wynosi ponad 35%). Jest to również dynamicznie rozwijająca się funkcja miasta, następuje dyslokacja terenów przemysłowych, korzystnie wpływająca na rozwój struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz zmiana profilu produkcji, która ma dodatni wpływ na rozwój zasobów ludzkich.

**Funkcja usługowa** jest podstawową funkcją miastotwórczą. Usługi są obecnie działem gospodarki najszerzej zdefiniowanym, obejmującym ogromny zakres działalności. W sferze tzw. usług rynkowych oraz w usługach nierynkowych pracuje ok. 62% zatrudnionych na terenie miasta. To właśnie ta funkcja przesądza o wizerunku i standardzie przestrzeni miasta. Rewolucyjne zmiany w sposobie funkcjonowania usług handlu – powstanie tzw. sklepów wielkopowierzchniowych, wypieranie małych sklepów na terenie śródmieścia przez funkcję mieszkaniową oraz inne rodzaje usług np. usługi bankowe, telefonii cyfrowej, biura pośrednictwa handlu nieruchomościami, doprowadziło do zmian w obyczajowości w życiu mieszkańców. W ostatnim czasie miasto dokonało wiele w dziedzinie rozwoju usług turystycznych, dotychczas niedocenianej i mało rozwijanej funkcji. Rozwój tej funkcji służy promocji miasta jako miejsca nie tylko odpoczynku, ale również zamieszkania, wpływa bezpośrednio na podniesienie standardu zagospodarowania i atrakcyjności przestrzeni miejskiej. Ważną funkcją usługową, przypisywaną miastu, które samo właściwie nie posiada w swoich granicach terenów rolnych, jest obsługa rolnictwa. Jest to spowodowane przez fakt położenia miasta na terenach o tradycyjnie rolniczym charakterze oraz istniejące zakłady przetwórstwa spożywczego. Jest to funkcja być może niedoceniana, ale należy ją rozwijać ze względu na specyfikę obszaru funkcjonalnego miasta oraz utrzymanie jego funkcji ponadlokalnych.

Dla umocnienia roli Stargardu w regionie miasto powinno rozwijać harmonijnie ww. funkcje, starając się o podniesienie swojej rangi jako ponadlokalnego ośrodka usługowego, kulturalnego, naukowego i gospodarczego.

## **CZĘŚĆ I UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO**

### **7. OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO**

#### **7.2. Określenie zasobów przyrodniczych**

##### **7.2.1. Charakterystyka przyrodnicza terenu miasta**

##### **Położenie miasta i ukształtowanie terenu.**

Miasto leży na pograniczu dwóch wielkich krain geograficznych, Niziny Szczecińskiej i Pojezierza Szczecińskiego, co wpływa na duże zróżnicowanie krajobrazu w najbliższej okolicy. Najniżej położony punkt miasta znajduje się na wysokości 20 m n.p.m., natomiast najwyższy na 40 m n.p.m.

Obszar miasta położony jest na pograniczu dwóch mezoregionów Pobrzeża Szczecińskiego: Równiny Pyrzycko-Stargardzkiej i Równiny Nowogardzkiej. Granicę pomiędzy mezoregionami wyznacza Dolina Iny (regionalizacja fizyczno-geograficzna Polski wg Kondrackiego).

W obrębie miasta do Równiny Pyrzycko-Stargardzkiej należą tereny rozciągające się na południowy zachód od doliny rzecznej. Jest to teren położony na poziomie 25 – 33 m n.p.m.,

a więc mało urozmaicony hipsometrycznie. Na płaskiej powierzchni w okolicy Burzykowa, w zagłębieniach terenu występują równiny torfowe. Kulminacje na tym terenie tworzą formy akumulacji szczelinowej - ozy oraz ostańce wysoczyzny, które nie zostały przykryte przez osady zastoiskowe. Ozy w okolicach Giżyńka (na terenach wojskowych na zachodnim przedpolu miasta), ze względu na zachowanie w formie niezmienionej polodowcowej formy geologicznej, wskazano w waloryzacji przyrodniczej jako cenny obszar przyrodniczy (OC-3). Równina Nowogardzka obejmuje północno-wschodnią część miasta. Wznosi się 32 - 42 m n.p.m. Obejmuje morenę falistą urozmaiconą ozami i drumlinami. Formy te występują po obu stronach Doliny Iny, lecz ich główne zgrupowanie występuje na zachód od Stargardu. Na terenie miasta ozy zostały całkowicie wyeksploatowane, pozostały jedynie ich fragmenty. Natomiast drumliny z uwagi na trudny dostęp do jądra formy zbudowanej z materiału piaszczystego zachowały się nie naruszone. Drumliny tworzą pagóry o wysokościach względnych do 10 m i są jedynym urozmaicheniem powierzchni terenu. Kulminacje pagórów na przemian z zagłębieniami przebiegają równoległymi ciągami z południowego wschodu na północny zachód. Ich zarysy są mniej widoczne w obrębie obszaru zabudowanego, gdzie zostały przekształcone antropogenicznie.

Znaczną powierzchnię w obrębie miasta zajmuje dolina rzeki Iny, która posiada znaczne szerokości 1,0 – 2,5 km. Od wysoczyzny plejstoceniowej oddzielona jest tarasami akumulacyjnymi zbudowanymi z piasków i żwirów tworzących wyraźną półkę (taras) w obrębie doliny. Fragmenty tarasów akumulacyjnych widoczne są w środkowych częściach doliny jako ostańce. Dno rozległej i płaskiej doliny Iny położone jest na wysokości 18-21 m n.p.m. Wypełnione jest w południowej części osadami akumulacji rzecznej, a więc piaskami rzeczными, mułkami, piaskami humusowymi, łąkami. Natomiast w części północnej miasta przeważa akumulacja osadów organicznych tj. torfów, piasków humusowych i namulów.

#### **Budowa geologiczna.**

Obszar miasta całkowicie pokrywają utwory czwartorzędowe o zmiennej miąższości (11 – 180 m). Budowa geologiczna poszczególnych obszarów miasta zależna jest głównie od ich lokalizacji: w obrębie obszarów wysoczyznowych, czy też w dolinie Iny, rozcinającej wysoczyznę na Równinę Pyrzycko-Stargardzką i Nowogardzką.

Dominującym elementem budującym wysoczyznę morenową są gliny zwałowe zlodowacenia bałtyckiego, zalegającego na głębokości do 10 m, miejscami zalegające na piaskach i żwirach. Taka budowa geologiczna stwarza dobre warunki geotechniczne do posadowienia zabudowy, a jednocześnie umożliwia dobrą izolację głębszych poziomów wodonośnych od potencjalnych zanieczyszczeń powierzchniowych. Pokłady glin zwałowych o dużej miąższości występują w północnych i zachodnich rejonach miasta, w obrębie Równiny Pyrzycko-Stargardzkiej. W części wschodniej (Równina Nowogardzka), większy jest udział piasków i żwirów wolnolodowcowych (lokalnie w przeszłości eksploatowane przez kopalnie kruszyw), które zapewniają w większości odpowiednie warunki dla potrzeb budownictwa (z ograniczeniami dla zabudowy wielokubaturowej), jednak ze względu na większą przepuszczalność, w znacznie mniejszym stopniu stanowią ochronę dla zasobów wód



podziemnych. Lotnisko Kluczewo położone jest z kolei w obrębie innej formy geomorfologicznej – równinnego obszaru Zastoiska Pyrzyckiego, zbudowanego z drobnych osadów (iły, mułki ilaste i piaszczyste, piaski drobnoziarniste. Osady te (0,5 – 3 m), zalegają na piaskach wolnolodowcowych o większej miąższości, pod którymi występują gliny zwałowe. Dolina Iny jest wypełniona osadami holoceniowymi. Wody roztopowe utworzyły tu rozległy taras akumulacyjny, zbudowany z osadów piaszczystych z udziałem materiału deluwialnego z sąsiadujących zboczy. W wyniku działalności rzeki, miejscami wytworzyły się pokłady akumulacyjne: piaski, mułki i namuły, lokalnie o znacznej miąższości (do 18 m). W dolinie Iny oraz przepływającej w okolicy Kluczewa Gowienicy, występują również osady organiczne, reprezentowane przez udokumentowane geobotanicznie równiny torfowe. Obszar Doliny Iny w sąsiedztwie centrum miasta jest zurbanizowany od czasów historycznych. Pozostałe tereny, głównie ze względu na konieczność ochrony zasobów przyrodniczych (w tym siedlisk, wód powierzchniowych i podziemnych) oraz zagrożenie powodziowe, a także niekorzystne warunki pod zabudowę w rejonach występowania osadów organicznych, drobnopiaszczystych i przeważnie niekorzystny topoklimat, zalecane są do ochrony przed dalszymi przekształceniami i zabudową.

#### 7.2.2. Zasoby przyrody nieożywionej

##### Gleby.

Według danych z roku 2002, w Stargardzie użytki rolne stanowiły 34% powierzchni miasta (ok. 1 600 ha). Spośród gleb wykorzystywanych rolniczo, najcenniejsze są tzw. czarne ziemie pyrzyckie, należące do najżyźniejszych gleb Pomorza Zachodniego, położone w południowo-zachodniej części miasta (Kluczewo), na obszarze dawnego plejstoceniowego zastoiska wodnego. Na obszarach wysoczyznowych, przeważają gleby wytworzone z piasków zwałowych moreny dennej, głównie gleby brunatne, na niektórych obszarach brunatne wylugowane. Z kolei w dolinach rzecznych: Iny i Krąpieli, istotną rolę odgrywają gleby madowe, należące w przewadze do mad ciężkich i średnich, a lokalnie gleby bagienne, mułowe i torfowe, częściowo silnie przekształcone pod wpływem odwodnienia i użytkowania rolniczego w gleby murszowo-mineralne.

##### Wody powierzchniowe.

Używane w dokumencie nazwy rzek są zgodne z mapą topograficzną w skali 1:10 000, na której sporządzono rysunek Studium - nazwa Kanał Młyński używana jest zwyczajowo dla naturalnego ramienia Iny płynącego przez Stare Miasto.

Stargard położony jest nad rzeką Iną, do której na terenie administracyjnym miasta uchodzą Mała Ina i Krąpiel. Ina jest największym dopływem Odry w granicach województwa zachodniopomorskiego, jej długość wynosi 129,1 km, wielkość dorzecza 2 130 km<sup>2</sup> (Mikołajski 1966). Dolina Iny wraz z jej dopływami powinna być obszarem szczególnej troski władz administracyjnych, stanowiąc zbiornik wód podziemnych, o łatwej alimentacji i dobrej naturalnej izolacji warstwy wodonośnej, wykorzystywany przez komunalne ujęcie wody dla





Większość obszaru miasta w granicach administracyjnych (oprócz terenów pasa startowego lotniska Kluczewo i obszarów położonych na wschód od niego) położona jest na terenie zbiornika międzymorenowego Stargrad-Goleniów, Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 123 (GZWP 123).

#### **Wody termalne.**

W rejonie Stargardu poziomy wodonośne występują w utworach czwartorzędowych, trzeciorzędowych, górnej i dolnej kredy oraz górnej, środkowej i dolnej jury. Najlepiej rozpoznane są warunki hydrologiczne w utworach czwartorzędowych. Na terenie miasta Minister Środowiska decyzją DGiKGhg-4771-6-1/525/09/KM z dnia 2009.02.03 ustanowił teren i obszar górniczy o nazwie „Stargard Szczeciński I” dla złoża „WT10904 wody termalne”, wielkości 48 km<sup>2</sup> dla złoża wód termalnych w utworach jury dolnej. Zgodnie z koncesją Nr 9/2007 z dnia 12 kwietnia 2007 r., zmienioną Decyzją Ministra Środowiska z dnia 3 lutego 2009 r., woda termalna będzie wydobywana odwiertem Stargard „GT-2”, którego zasoby eksploatacyjne wynoszą 200 m<sup>3</sup>/h. Zakładana ilość wydobycia wód termalnych wynosi 1 752 000 m<sup>3</sup> w ciągu roku.

#### **Formy krajobrazu.**

Z niewielkiej różnorodności form morfologicznych nadających kształt i piękno obszaru miasta na uwagę zasługuje przede wszystkim dolina Iny. Została ona zaliczona do korytarzy ekologicznych o znaczeniu międzynarodowym, przez Fundację IUCN Poland. Służyć ma rozprzestrzenianiu się gatunków pomiędzy obszarami węzłowymi Ujścia Odry i Obszaru Pojezierza Drawskiego.

Dolina Iny spełnia przede wszystkim ważną rolę gospodarczą, będąc obszarem alimentacyjnym dla wód podziemnych. Z uwagi na powszechnie występujące w dolinie osady organiczne tworzy naturalne bariery przed zanieczyszczeniem głębszych warstw gleby. Jednocześnie w dolinie gromadzą się zanieczyszczenia powietrza i wody. Zagrożeniem dla doliny jest ogólnie zły stan środowiska w mieście oraz wszelkie próby intensyfikacji zagospodarowania.

Należy przywrócić Inie zarówno wartości przyrodnicze jak i kulturowe. Poprzez właściwe zagospodarowanie należy stworzyć w oparciu o oś rzeki pełnowartościowy ciąg terenów przyrodniczo czynnych powiązanych z miejskim systemem zieleni. Do chronionego obszaru doliny Iny włączono również teren Starego Miasta, gdyż jest on krajobrazowo i kulturowo związane z doliną.

Ozy są ciekawą formą geomorfologiczną pochodzenia wodnolodowcowego, czytelną w krajobrazie. W obszarze wysoczyzny morenowej ozy przebiegają z północy na południe, lecz większość z nich na terenie miasta została przekształcona – zniwelowana. Oz Giżynek znajdujący się na przedpolu miasta po jego stronie zachodniej powinien znaleźć się na terenie „zielonego pasa”, który należy wytworzyć wokół miasta. Pas zieleni poprawiłby znacznie mikroklimat miasta dając mu jednocześnie oprawę w otwartym, rolniczym krajobrazie oraz mógłby stanowić pełnowartościowe tereny rekreacyjne.

Przebieg Małej Iny pod Stargardem jest dość szczególny, wyznacza krawędź zalegania

ładolodu - oddziela zastoisko pyrzyckie od wysoczyzny plejstocenijskiej. Na krótkim odcinku 2 km rzeka zmienia kierunek swego biegu z południkowego na równoleżnikowy, by znów wrócić za Kluczewem do kierunku południkowego. Nad Małą Iną położone są dwa zabytkowe młyny: mniejszy młyn wodny i większy elektryczny. Całość obszaru ma duże walory przyrodnicze, kulturowe i krajobrazowe.

Dolina Gowienicy przebiega przez południową część lotniska Kluczewo odprowadzając wody powierzchniowe z lotniska do jeziora Miedwie. Walory przyrodniczo – krajobrazowe rzeki nie są wybitne lecz jej rola jako korytarza ekologicznego jest nie do przecenienia.

### 7.2.3. Zasoby przyrody ożywionej

Na terenach miejskich stopień przekształcenia środowiska przyrodniczego jest tak duży, że nie występują tu praktycznie siedliska naturalne i półnaturalne. Na szczególną uwagę zasługują jedynie parki miejskie, podworskie, cmentarze i przydrożne aleje drzew, z których kilka zawiera dość bogate kolekcje okazałego drzewostanu. Niektóre obszary zieleni urządzonej, wycofane z użytkowania, ulegają unaturalnieniu i można tam zaobserwować skupiska roślinności zgodnej z siedliskiem. W waloryzacji przyrodniczej wymieniono na terenie miasta 13 parków i cmentarzy z elementami cennego drzewostanu. Są to: park pomiędzy Szosą Maszewską, a ul. Wiśniową, park przy Techniku Rolniczym przy ul. Gdyńskiej, zespół parków tworzących stargardzkie planty (Park Zamkowy, Park Bolesława Chrobrego, Park Piastowski, Park Popiela, Park Jagielloński), Park 3 Maja, a także Park Stefana Batorego, park w Giżynku, park w Kluczewie, park podworski w Burzykowie i stary cmentarz w Burzykowie. Niedawno drzewostan stargardzkich plantów został szczegółowo zinwentaryzowany, opracowano dla niego plan ochrony, konserwacji i rewaloryzacji.

Na obszarze miasta wytypowano także 14 wartościowych alei. W waloryzacji potwierdzono obecność 14 drzew - pomników przyrody oraz zaproponowano objęcie ochroną 29 drzew i grup drzew.

W okolicach terenów zabudowanych dominuje krajobraz rolniczy, o niewielkiej bioróżnorodności, a spośród elementów cennych przyrodniczo w skali lokalnej, wymienić należy niewielkie enklawy drzew związane z oczkami wytopiskowymi i starorzeczami. Na tym tle wyróżniają się tereny dolin Iny, Krapieli i Gowienicy, postulowane do wyłączenia z użytkowania miejskiego, ze względu na kompleks cennych biotopów, obecność stanowisk roślin i zwierząt rzadkich i chronionych oraz pełnioną rolę korytarzy ekologicznych.

W waloryzacji przyrodniczej miasta (Biuro Konserwacji Przyrody w Szczecinie, 1999), opisano występowanie 621 gatunków i odmian roślin, w 9 gatunków ściśle (dziewięć litwor, kukulka krwista, śnieżyczka przebiśnieg, bluszcz pospolity, rokitnik zwyczajny, grąźel żółty, śniedek baldaszkowaty, barwinek pospolity, purchawica olbrzymia) i 9 gatunków częściowo chronionych (kopytnik pospolity, konwalia majowa, kruszyna pospolita, przytulia wonna, kocanki piaskowe, wilżyna ciernista, pierwiosnek lekarski, porzeczka czarna, kalina koralowa), których stanowiska stwierdzono na obszarze miasta. Do najcenniejszych pod względem botanicznym terenów Stargardu zaliczyć należy obszar styku dolin Iny i Krapieli, tereny nad Młynówką, tereny łągów i szuwarów w zachodniej części miasta oraz fragment pasa

maskującego byłego lotniska wojskowego w Kluczewie. Na szczególną ochronę zasługuje także teren wzdłuż rzeki Iny, także na odcinku, na który przepływa ona przez miasto. Ochronie powinien także podlegać system zieleni miejskiej na obszarach zabudowanych: parki, skwery, aleje i drzewa o cechach pomnikowych.

Stanowiska najcenniejszych gatunków zwierząt skoncentrowane są wzdłuż przepływających przez miasto cieków: Iny, Małej Iny, Gowienicy, Młynówki. Na obszarze miasta opisano występowanie 182 gatunków zwierząt, w tym 138 chronionych na podstawie rozporządzenia ministra w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Stwierdzono obecność stanowisk 2 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi Zwierząt (gągoł i batalion), 9 umieszczonych na liście zwierząt ginących i zagrożonych w Polsce (ryby: troć, płoć, leszcz, szczupak, okoń, jazgarz, ciernik i ptaki: gągoł, kania ruda) oraz 15 gatunków chronionych na podstawie Dyrektywy 79/409/EWG Unii Europejskiej (płazy: kumak nizinny, żaba jeziorkowa, żaba moczarowa; gady: jaszczurka zwinka; ptaki: bocian biały, kania ruda, błotniak stawowy, derkacz, żuraw, batalion, łączak, rybitwa rzeczna, zimorodek, muchotłówka mała, gąsiorek). Do najważniejszych pod względem faunistycznym obszarów miasta zaliczono obszary o największym stopniu naturalności i największej bioróżnorodności, które w dużym stopniu pokrywają się z obszarami cennymi florystycznie: obszar styku dolin Iny i Krąpieli, tereny nad Młynówką, tereny łęgów i szuwarów w zachodniej części miasta oraz fragment pasa maskującego byłego lotniska wojskowego w Kluczewie.

Obszernym i ciągle aktualnym opracowaniem na temat fauny i flory miasta Stargardu jest waloryzacja przyrodnicza (1999).

### 7.3. Stan środowiska i jego zagrożenia

#### Skażenie środowiska wodno-gruntowego.

Lotnisko Kluczewo było najbardziej skażonym obiektem poradzieckim w kraju. W 1993 r. na terenie lotniska Kluczewo na zlecenie Państwowej Inspekcji Ochrony Środowiska przeprowadzono badania terenu. Wynikiem prac było wykrycie katastrofalnych zanieczyszczeń gruntów na terenie lotniska, stanowiących potencjalne zagrożenie dla ujęcia wód powierzchniowych „Miedwie” – głównego ujęcia wody dla Szczecina. Prace rekultywacyjne prowadzone były od roku 1994 przez ponad 10 lat, obejmowały kosztowny proces zabezpieczenia pozostałych instalacji, zczepowania ropopochodnych i wspomagania procesów rozkładu przez wykonywanie m.in. otworów biowentylacyjnych. Przemieszczanie się zanieczyszczeń w gruncie monitorowano za pomocą piezometrów. Dodatkowym problemem była lokalizacja licznych dzikich wysypisk odpadów na terenach po byłej jednostce wojskowej. Prace rekultywacyjne zakończono pod koniec roku 2004.

#### Zanieczyszczenia wód powierzchniowych.

Oddanie do użytku w 2000 roku nowoczesnej oczyszczalni ścieków Oddziału KSC S.A. „Cukrownia Kluczewo” miało wpływ na poprawę jakości wód Iny, która w przeszłości niosła wody II klasy czystości. Redukcja zanieczyszczeń odbywa się dwustopniowo w reaktorze



beztlenowym w procesie fermentacji mezofilnej i w reaktorze tlenowym. Efektywność pracy oczyszczalni jest zadowalająca, co potwierdzają wyniki kontroli ścieków oczyszczonych przeprowadzone przez WIOŚ. Ścieki oczyszczone zbierane są w stawie ziemnym i w znacznej części ponownie wykorzystane jako woda przemysłowa. Tylko niewielka ilość ścieków jest zrzucana do rzeki Mała Ina. Obecnie stan wód rzek Stargardu Szczecińskiego jest na poziomie I i II klasy czystości.

Do Iny zrzucane są także (po procesie oczyszczenia) ścieki z komunalnej oczyszczalni ścieków, zlokalizowanej w pobliżu północnej granicy Stargardu. Oczyszczalnia przyjmuje ścieki z miasta oraz z terenu gmin sąsiednich (miejscowości: Lipnik, Witkowo - wieś i Kłębino). Oczyszczanie ścieków jest prowadzone w 3 reaktorach typu „BIOOXYBLOK” i zbiornikach z tzw. biostrukturami. Zastosowana technologia umożliwia wysokoefektywne usuwanie substancji biogenych, azotu i fosforu na drodze biologicznej. Parametry oczyszczanych ścieków są właściwe, redukcja zanieczyszczeń sięga 98%. Osady pościekowe poddawane są wapnowaniu, a następnie wykorzystane do produkcji kompostu oraz do rolniczego wykorzystania na polach uprawnych.

Do Iny odprowadzana była przez Przedsiębiorstwo Usług Ciepłowniczych „Geotermia – Stargard” Sp. z o.o. część zasolonych wód termalnych pochodzących z pompowań pomiarowo – oczyszczających i zabiegów intensyfikacyjnych, nie nadających się do ponownego zatłoczenia. Obecnie Przedsiębiorstwo nie prowadzi działalności wydobywczej. Odprowadzenie wód termalnych do Iny, przy zachowaniu nałożonych na przedsiębiorstwo warunków, nie stwarza zagrożenia dla środowiska.

#### **Zanieczyszczenie powietrza i hałas.**

Źródłami zanieczyszczeń powietrza w Stargardzie są przede wszystkim: komunikacja drogowa (przekroczenie norm zanieczyszczeń tlenkami azotu), ogrzewanie miasta i przemysł. Wg programu ochrony środowiska (2004), emisja zanieczyszczeń gazowych w Mg/rok w Stargardzie wynosiła:

- dwutlenek siarki            600 Mg/rok
- tlenek azotu                231 Mg/rok
- dwutlenek węgla          134 907 Mg/rok

Niewątpliwym wpływem na stan atmosfery ma modernizacja systemu zaopatrzenia w ciepło. Działania stargardzkiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. zakładają likwidację lokalnych i indywidualnych kotłowni węglowych (na terenie miasta w 2004 roku eksploatowano ok. 30 kotłowni węglowych, o łącznej mocy 12,5 MW). Z uwagi na fakt, że planowane pozyskanie ciepła z ujęć geotermalnych nie zostało zrealizowane w stosunku do wielkości zakładanych projektem, PEC planuje w przyszłości wytwarzanie ciepła w układzie kogeneracyjnym z wykorzystaniem paliwa odnawialnego np. biomasy.

Ruch samochodowy podlega natomiast intensyfikacji, co wiąże się ze zwiększeniem emisji ze źródeł komunikacyjnych. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza miasto (S10) oraz budowa obwodnicy śródmiejskiej pozytywnie wpłyną na stan powietrza w mieście, gdyż emisja zmniejszy się nie tylko lokalnie, ale także, poprzez skrócenie czasu przejazdu przez miasto, ograniczeniu ulegnie emisja całkowita.

Dominujący wpływ na klimat akustyczny Stargardu mają hałasy komunikacyjne, których źródłem jest ruch samochodowy i lokalnie linie kolejowe (w tym linia Szczecin-Poznań o znacznej intensywności ruchu). Oprócz właściwości źródeł hałasu, na klimat akustyczny środowiska w dużym stopniu oddziałuje lokalizacja obiektów komunikacyjnych i przemysłowych wraz z prowadzącymi do nich trasami komunikacyjnymi. Niewątpliwie ze względu na ochronę środowiska akustycznego, priorytetowa wydaje się budowa obwodnic Stargardu, a także rozdzielanie terenów mieszkaniowych od przemysłowych i uzupełnienie systemu zieleni miejskiej o zieleń wysoką o charakterze izolacyjnym. Obecnie normy hałasu mogą być lokalnie przekroczone w sąsiedztwie szlaków komunikacyjnych oraz zakładów szczególnie uciążliwych dla środowiska akustycznego, jednak Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie nie posiada map akustycznych, a badanie poziomu hałasu nie wchodzi w zakres niniejszego opracowania. Program ochrony środowiska miasta nie określił poziomów hałasu, gdyż ani wojewódzki, ani powiatowy program ochrony środowiska nie wskazały potrzeby tworzenia mapy akustycznej miasta.

#### 7.5 Cele oraz kierunki ochrony i kształtowania środowiska przyrodniczego

Stargard położony jest w otoczeniu terenów rolnych z rozproszoną siecią osadniczą. Obszary intensywnych upraw polowych w wielu przypadkach bezpośrednio graniczą z terenami mieszkaniowymi, raczej niekorzystnie wpływając na ich topoklimat i atrakcyjność. W bezpośrednim sąsiedztwie miasta brak większych kompleksów leśnych. Najbliższym z nich jest Puszcza Goleniowska, rozciągająca się w kierunku północno-zachodnim. Wpływ na środowisko miejskie ma także nawietrzanie obszarów południowo-zachodnich, zgodnie z przeważającymi kierunkami wiatrów, znad jeziora Miedwie, położonego na zachód oraz znad doliny Iny i Gowienicy na południu.

Obszar miasta w kontekście oceny przyrodniczej nie może być rozpatrywany bez odniesienia do jego otoczenia, znajdującego się poza granicami administracyjnymi. Z jednej strony odnosi się to obszarów mogących wpływać na środowisko Stargardu, z drugiej strony studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta musi uwzględniać wpływ dużej koncentracji funkcji mieszkalnej, usługowej i przemysłowej na tereny sąsiednie, w tym obszary cenne przyrodniczo poza granicami miasta. W wyznaczeniu takiego oddziaływania pod uwagę należy wziąć m.in. kierunki spływu wód, przeważające kierunki wiatrów, kierunki i intensywność transportu samochodowego, lokalizację obszarów przemysłowych na terenie miasta, a także kwestie gospodarki ściekowej, gospodarki odpadami i energetyki cieplnej.

Uciążliwość funkcji miejskiej należy przede wszystkim ograniczyć w odniesieniu do:

- 1) obszarów cennych przyrodniczo wyznaczonych poza granicami miasta, ale w strefie jego oddziaływania: obszarów Natura 2000, doliny Iny i Krąpieli, doliny Gowienicy, proponowanych form ochrony przyrody wyznaczonych w waloryzacji przyrodniczej gminy wiejskiej Stargard (szczególnie położonych najbliżej miasta, tj. OChK „Dolina Iny”, ZPK „Dolina Krąpieli”, UE „Oczko śródpolne koło Kluczewa”, UE „Oczko śródpolne pod Słotnicą”, UE „Jezioro pod Burzykowem”, OC „Dolina Gowienicy”, OC „Dolina Małej Iny”;
- 2) regionalnych korytarzy ekologicznych wzdłuż rzek Iny i Krąpieli;

- 3) zlewni i wód jeziora Miedwie (również wód Gowienicy, uchodzącej do jeziora), ze względu na jego walory przyrodnicze oraz lokalizację ujęcia wody dla Szczecina;
- 4) wód podziemnych GZWP 123, z uwzględnieniem ujęcia wody w Lipniku (na zachód od Stargardu);
- 5) wód rzeki Iny, płynącej na północ przez tereny przyrodniczo cenne, których ekosystemy zależne są od stanu czystości wód rzeki, przez Recz i Goleniów, uchodzącej do jeziora Dąbie;
- 6) lokalizacji terenów przemysłowych na obrzeżach miasta (Stargardzki Park Przemysłowy, Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii), z uwzględnieniem ich potencjalnego wpływu na środowisko i powodowaną uciążliwość dla mieszkańców miejscowości sąsiedniej gminy;
- 7) regulacji stosunków wodnych i prowadzenia melioracji z uwzględnieniem ich skutków dla obszarów cennych przyrodniczo i obszarów rolniczych terenów ościennych.

## **CZĘŚĆ II KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO**

### **9. KSZTAŁTOWANIE STRUKTURY FUNKCJONALNO - PRZESTRZENNEJ MIASTA**

#### **9.1. Cele rozwoju przestrzennego miasta**

W ciągu najbliższych 20 lat głównymi celami rozwoju przestrzennego miasta, które powinny zapewnić wzrost poziomu jakości życia mieszkańcom powinno być:

- 1) integracja kompozycji przestrzennej;
- 2) zrównoważenie rozwoju przestrzennego;
- 3) rewitalizacja obszarów zaniedbanych i rewaloryzacja zespołów zabudowy historycznej;
- 4) przeciwdziałanie zagrożeniu powodziowemu.

Każde z tych zadań wiąże się z odmiennym, bogatym pakietem działań administracyjnych, gospodarczych i w końcu przestrzennych. Muszą być to działania długofalowe, rozpisane w czasie na konkretne przedsięwzięcia, które skupią różne grupy interesu. Rolę wiodącą w ich inicjowaniu i przeprowadzeniu powinien mieć samorząd lokalny.

#### **9.2. Ustalenia standardów zagospodarowania terenu**

1. Dla potrzeb Studium teren miasta podzielono na tereny budowlane i niebudowlane. Podział terenów na budowlane i niebudowlane jest wiążącym ustaleniem Studium. Wszystkim terenom budowlanym i niebudowlanym przypisano odpowiednią kategorię ich przeznaczenia.
2. Określenie w Studium kategorii przeznaczenia terenów stanowi ustalenie obowiązujące struktury funkcjonalno - przestrzennej. Kategorię przeznaczenia terenu należy rozumieć jako ustalenie dominującej funkcji oraz zasad i standardów zagospodarowania terenu.
3. Szczegółowe wyznaczenie granic terenów o różnym przeznaczeniu następuje w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, w zależności od istniejącego zagospodarowania i zabudowy terenu oraz lokalnych warunków ochrony środowiska



(w pełnym rozumieniu tego pojęcia).

4. Dopuszczenie w planie miejscowym innego, uzupełniającego użytkowania terenu, niesprzecznego z kategorią przeznaczenia, jest możliwe pod warunkiem, że nie ograniczy to funkcji dominującej terenu i jest niezbędne dla jego prawidłowego funkcjonowania. Do czasu realizacji planu pozostawia się istniejącą zabudowę, jeśli nie ogranicza zgodnego z prawem zagospodarowania terenów sąsiednich.
5. Wskaźniki urbanistyczne:
  - 1)  $PZ_{max}$  – oznaczający maksymalny stosunek powierzchni zabudowy do całkowitej powierzchni terenu działki budowlanej,
  - 2)  $TZ_{min}$  – oznaczający minimalny stosunek powierzchni biologicznie czynnej do całkowitej powierzchni terenu działki budowlanej,
  - 3)  $HZ_{max}$  – oznaczający maksymalną wysokość zabudowy mierzoną od poziomu terenu przy najniższym położonym wejściu do budynku do najwyższego położonego punktu przekrycia budynku,określone dla poszczególnych kategorii przeznaczenia terenu należy stosować w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego przede wszystkim dla nowych terenów inwestycyjnych, a na pozostałych terenach dostosować do istniejącego zagospodarowania i zabudowy terenu, podziałów geodezyjnych oraz lokalnych warunków ochrony środowiska (w pełnym rozumieniu tego pojęcia).
6. Zagospodarowanie terenu wskazane na rysunku Studium jako rezerwa kierunkowa jest dopuszczalne wyłącznie po wyczerpaniu rezerw terenów wskazanych dla danej funkcji w skali całego miasta.
7. Wskazane w Studium przeznaczenie terenów stanowiących obecnie tereny zamknięte stanowi zobowiązanie do przystąpienia do opracowania miejscowych planów dla tych terenów niezwłocznie po zniesieniu ograniczeń wynikających ze statusu terenów zamkniętych.

#### 9.2.1. Tereny budowlane

Tereny budowlane wskazane w studium służą lokalizacji zabudowy. Na terenach budowlanych wydzielono następujące kategorie przeznaczenia terenu:

##### Tereny mieszkaniowe:

<b>MM</b>	Tereny miejskich zespołów mieszkaniowych
<b>SM</b>	Tereny śródmiejskich zespołów mieszkaniowych
<b>CM</b>	Centralne tereny miasta i miejsca koncentracji usług
<b>IM</b>	Tereny o funkcji mieszanej
<b>PM</b>	Tereny podmiejskich zespołów mieszkaniowych
<b>OG</b>	Tereny dla potrzeb powszechnych gminy
<b>UT</b>	Tereny ogólnodostępnych urządzeń turystycznych i sportowych

##### Tereny gospodarcze i techniczne:

<b>PP</b>	Tereny przemysłowe
<b>PS</b>	Tereny produkcyjno - składowe
<b>PR</b>	Tereny zakładów produkcji rolnej
<b>TT</b>	Tereny techniczne
<b>TS</b>	Tereny specjalne

##### Tereny komunikacji

<b>KS</b>	Tereny zaplecza komunikacji drogowej
-----------	--------------------------------------

KK	Tereny komunikacji kolejowej
KD	Tereny komunikacji drogowej
KL	Tereny zaplecza komunikacji lotniczej

#### Tereny gospodarcze i techniczne:

##### PP Tereny przemysłowe

Tereny przemysłowe służą wyłącznie umieszczaniu zakładów przemysłowych, których lokalizacja na innych terenach budowlanych na terenie miasta jest niedopuszczalna.

1. Na terenach tych dopuszcza się lokalizowanie:
  - 1) zakładów przemysłowych wszystkich rodzajów, których działalność nie powoduje ograniczenia dopuszczonego w planie użytkowania innych terenów;
  - 2) magazynów, składów;
  - 3) obiektów pomocniczych służących zaopatrzeniu terenów budowlanych w elektryczność, gaz, ciepło, wodę i odprowadzenie ścieków;
  - 3) stacji benzynowych;
  - 4) ulic układu obsługującego;
  - 5) zieleni izolacyjnej.
2. W szczególności na terenach przemysłowych nie dopuszcza się lokalizowania obiektów budowlanych, jeśli są one sprzeczne ze sposobem użytkowania terenów przemysłowych ze względu na ilość, położenie, rozmiary lub powodowaną uciążliwość. Powyższe zastrzeżenia obowiązują także dla zmian użytkowania lub rozbudowy istniejących obiektów. Wymóg ten obowiązuje również w przypadku rozbudowy, adaptacji lub modernizacji już istniejących zakładów przemysłowych.
3. W toku postępowania lokalizacyjnego obowiązuje wymóg uzgodnienia zamierzeń inwestycyjnych ze służbami ochrony środowiska, a w przypadku inwestycji mogących pogorszyć stan środowiska lub wpłynąć negatywnie na obszary Natura 2000 wymóg opracowania oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. Wymóg ten obowiązuje również w przypadku rozbudowy, adaptacji lub modernizacji już istniejących zakładów produkcyjnych.
4. Inne użytkowanie terenu poza ustalonym dla kategorii jest niedopuszczalne.
5. Na terenach przemysłowych obowiązuje zachowanie następujących wskaźników urbanistycznych:
  - 1) dla zabudowy -  
 $PZ_{\max} = 0,80$ ,  $TZ_{\min} = 0,20$ ,  $HZ_{\max} = 35$  m;
  - 2) wskazana wysokość zabudowy nie obejmuje koniecznych elementów technologicznych;
  - 3) ze względu na specyfikę poszczególnych zakładów przemysłowych w uzasadnionych przypadkach dopuszcza się zmianę powyższych wskaźników pod warunkiem niepowodowania ograniczenia zgodnego z prawem użytkowania terenów sąsiednich.

**Tereny komunikacji:**

**KD Tereny komunikacji drogowej**

Tereny komunikacji drogowej służą lokalizacji dróg oraz urządzeń i obiektów związanych z obsługą ruchu samochodowego i pieszego: jezdni, ścieżek rowerowych i chodników, dworców autobusowych, zespołów parkingów ogólnodostępnych i stacji paliw, wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną. Lokalizacja wszelkich obiektów i urządzeń oraz elementów urządzenia przestrzeni publicznych na terenach komunikacji drogowej jest dopuszczalna pod warunkiem niepowodowania ograniczenia lub zagrożeń dla transportu drogowego.

W Studium wskazano jako tereny komunikacji drogowej następujące kategorie dróg stanowiących układ podstawowy obsługi komunikacyjnej terenu:

- 1) drogi i ulice ekspresowe KD.S;
- 2) drogi i ulice główne ruchu przyspieszonego KD.GP;
- 3) drogi i ulice główne KD.G;
- 4) drogi i ulice zbiorcze KD.Z;
- 5) drogi i ulice lokalne KD.L.

**9.3.4. Kierunki i zasady kształtowania terenów produkcyjnych**

Rozmieszczenie przestrzenne terenów produkcyjnych tj. przemysłowych, składowych i technicznych pokazuje rys. nr 23. Wszystkie tereny produkcyjne stanowią 21% ogółu powierzchni miasta, przy czym drobna produkcja, nieuciążliwa dla miejsc zamieszkania, jest dopuszczona na terenach podmiejskich zespołów mieszkaniowych - PM. Jako tereny produkcyjne uznaje się także tereny o funkcji mieszanej - IM. Większość terenów wskazanych w Studium dla funkcji produkcyjnych (poza byłym lotniskiem wojskowym) to tereny już zainwestowane, o silnych tradycjach, jak np. tereny dawnego ZNTK czy cukrownia w Kluczewie. Koncentracja nowych terenów produkcyjnych przewidziana jest na północnym zachodzie miasta, w ramach Stargardzkiego Parku Przemysłowego, oraz na południu miasta, na terenach po byłym lotnisku wojskowym w ramach Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii. Funkcjonowanie tak dużych terenów parków przemysłowych wymaga odrębnych struktur administracyjno - gospodarczych i nie powinno nadmiernie obciążać miasta.

**9.3.5. Zasady realizacji nowych zakładów produkcyjnych**

Rozwój funkcji przemysłowej w mieście ma istotne znaczenie wynikające z zasobów pracy, możliwości utrzymania funkcji miastotwórczych. Na terenie miasta powinna rozwinąć się produkcja wyżej kwalifikowana, przemysł przetwórczy oparty o lokalne surowce (w tym



Za zgodą z oryginałem  
data 20.04.2021 podpis J.Ł.

przypadku rolne) i wyposażony w nowoczesne technologie, bezpieczne dla środowiska. Należy stworzyć warunki preferencyjne dla małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP).

Studium nie przewiduje lokalizacji nowych zakładów przemysłu, których uciążliwość dla środowiska wymagałaby ustanowienia strefy ograniczonego użytkowania. Ważną zasadą realizacji parków przemysłowych jest wyposażenie ich w tereny rekreacyjne: zieleni leśnej i parkowej, obiekty i urządzenia sportowe. Docelowo parki przemysłowe powinny być nie tylko inkubatorami przedsiębiorczości, ale również zapleczem dla działalności naukowej.

#### **Drobna produkcja, usługi produkcyjne i rzemiosło**

Studium dopuszcza lokalizację małych, nieuciążliwych zakładów produkcyjnych i produkcyjno - usługowych na terenach mieszkaniowych (IM – tereny o funkcji mieszanej) pod warunkiem, że ich funkcjonowanie nie wpłynie negatywnie na warunki zamieszkania na tych terenach.

Zakłady tzw. rzemiosła uciążliwego wymagają odizolowania od terenów mieszkaniowych. Dla lokalizacji tych zakładów oraz nowotworzonych zakładów produkcyjnych w Studium wyznacza się odrębne tereny tzw. tereny produkcyjno - składowe (PS), które powinny funkcjonować jako parki przemysłowe. Nowotworzone zakłady produkcyjne powinny być oparte o lekkie, bezpieczne dla środowiska technologie i nie przekraczać zatrudnienia powyżej 200 osób.

#### **Tereny składów**

Tereny składów mogą towarzyszyć terenom przemysłowym i produkcyjnym jeśli nie powodują ekstensyfikacji wykorzystania terenów, nieopłacalnej ze względu na koszty uzbrojenia i utrzymania terenu oraz nie obniżają jakości estetycznej otoczenia.

## **10. KIERUNKI ROZWOJU UKŁADÓW KOMUNIKACYJNYCH I INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ**

### **10.1. Kierunki i zasady kształtowania układu komunikacyjnego**

Na układ komunikacyjny miasta składają się:

- 1) sieć ulic układu podstawowego (która jest przedmiotem ustaleń Studium) i obsługującego wraz z terenami zaplecza komunikacji samochodowej;
- 2) sieć linii kolejowych wraz z infrastrukturą dostępową;
- 3) część terenu byłego lotniska wojskowego w Kluczewie.

Na rys. nr 27 przedstawiono układ terenów komunikacji w granicach administracyjnych miasta oraz ich połączenie z drogami zewnętrznymi.

#### **10.1.1. Komunikacja drogowa**

Zakłada się przebudowę układu drogowego miasta z układu koncentrycznego na pierścieniowy. Przebudowa ta jest zgodna z dotychczas planowaną i realizowaną ideą

odciążenia centrum miasta z ruchu tranzytowego i ciężarowego. Ruch tranzytowy i ciężarowy powinien być przejęty w zasadniczej części przez obwodnice zewnętrzne.

Rolą obwodnicy wewnętrznej, stanowiącej obejście terenu Starego Miasta i ścisłego centrum, jest ochrona tego obszaru przed uciążliwością komunikacji i usprawnienie ruchu wewnątrzmiejskiego.

Rys. nr 28 przedstawia etapy przebudowy podstawowego układu komunikacyjnego.

Przebudowę układu komunikacyjnego planuje się zgodnie z następującymi zasadami:

1. Zakłada się hierarchiczną budowę układu komunikacyjnego. Podstawowy układ komunikacyjny miasta stanowią ulice główne ruchu przyspieszonego (GP), ulice główne (G), ulice zbiorcze (Z) oraz wskazane na rysunku Studium ulice lokalne (L). Pozostałe ulice lokalne oraz ulice dojazdowe i wewnętrzne, stanowią układy obsługujące poszczególne części miasta.
2. Zakłada się etapowanie inwestycji drogowych i zmianę klas istniejących dróg na terenie miasta, dla realizacji docelowego układu komunikacyjnego.
3. Układy obsługujące poszczególne części miasta należy kształtować zgodnie z potrzebami lokalnych układów funkcjonalno - przestrzennych poszczególnych obszarów funkcjonalnych oraz chronić przed ruchem tranzytowym i wewnątrzmiejskim ruchem międzydzielnicowym.
4. Zakłada się strefowanie dostępności komunikacyjnej poszczególnych części miasta poprzez stopniowanie poziomu swobody ruchu zgodnie z hierarchią układów komunikacyjnych.
5. Zakłada się przeprowadzenie dróg ponadlokalnych przez teren miasta przez obwodnicę północną i południową. Ulice ponadlokalne przechodzące obecnie przez strefę śródmiejską przewiduje się do przejęcia i zagospodarowania wyłącznie dla potrzeb obsługi ruchu wewnątrzmiejskiego.
6. Obszar wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej oraz poszczególne obszary funkcjonalne o funkcji mieszkaniowej należy kształtować jako obszary o ograniczonej dostępności komunikacyjnej, z priorytetem dla ruchu pieszego i rowerowego.
7. Należy zapewnić dostępność i bezpieczeństwo dla ruchu rowerowego oraz wymagane przepisami udogodnienia dla poruszających się na wózkach inwalidzkich, w tym celu należy opracować i wdrożyć programy eliminacji barier architektonicznych i budowy dróg rowerowych.
8. W poszczególnych częściach miasta należy zapewnić ilość miejsc postojowych zgodną z lokalnymi potrzebami.
9. Jako priorytet przyjmuje się zapewnienie dostępności komunikacyjnej oraz niezbędnej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych (parkingów strategicznych) w strefie śródmiejskiej oraz w rejonie centralnych terenów miejskich i miejsc koncentracji usług.
10. Zaplecze techniczne komunikacji powinno być programowane przy założeniu wskaźnika motoryzacji min. 1,5 samochodu / 1 rodzinę.
11. Pod przyszłą budowę lub modernizację dróg należy rezerwować pasy terenu o szerokości uwzględniającej ochronę użytkowników dróg i terenu przyległego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem. Rezerwację terenu dla potrzeb budowy

układów komunikacyjnych należy realizować przez odmowę wydawania zezwoleń budowlanych oraz powiększanie zasobu gruntów komunalnych.

Podstawowym zadaniem dla poprawy dostępności komunikacyjnej miasta i poprawy warunków życia w mieście jest:

- 1) rozwijanie miejskiego systemu komunikacji zbiorowej, jako systemu integrującego miasto, ograniczającego indywidualną komunikację samochodową;
- 2) integrowanie miejskiego systemu komunikacji zbiorowej z systemami komunikacji obsługującymi obszar podregionu (regionu stargardzkiego).

#### 10.1.2. Komunikacja kolejowa

Przez miasto Stargard Szczeciński przebiegają magistralne linie kolejowe:

- 1) nr 202 relacji Gdańsk Główny – Słupsk – Koszalin – Stargard;
- 2) nr 351 relacji Poznań - Krzyż Wielkopolski - Stargard - Szczecin (fragment transeuropejskiej sieci transportowej – E59);
- 3) linia regionalna nr 411 relacji Stargard – Pyrzyce – Siekierki, niezelektryfikowana, częściowo nieprzejezdna.

W ciągu doby stacja obsługuje ogółem 120 pociągów pasażerskich oraz około 6 131 pasażerów.

Utrzymanie linii kolejowych na terenie miasta jest zadaniem ponadlokalnym i wymaga ono przebudowy infrastruktury dostępowej, w tym budowy tzw. centrum przesiadkowego, zapewniającego sprawną obsługę regionalnego i lokalnego ruchu pasażerskiego.

Przesłanki do planowania centrum przesiadkowego są następujące:

- 1) miasto leży w obszarze węzła kolejowego z połączeniami w kierunku Szczecina, Poznania, Gdańska, Świnoujścia, Bydgoszczy oraz Berlina;
- 2) dworzec kolejowy obsługuje obecnie 71 pociągów dalekobieżnych i 49 pociągów regionalnych;
- 3) dworzec kolejowy w Stargardzie zaliczony został przez Zarząd PKP SA do tzw. dworców strategicznych, które w pierwszej kolejności będą modernizowane;
- 4) zwiększenie atrakcyjności stargardzkiego węzła kolejowego po modernizacji linii kolejowej E59 i wprowadzeniem szybkich pociągów pasażerskich osiągających szybkość przejazdu do 200 km/h;
- 5) z dworca kolejowego korzysta obecnie około 7 800 000 podróżnych rocznie, a z dworca autobusowego około 3 800 000 podróżnych;
- 6) dla takiej ilości podróżnych usługi powinny być zintegrowane w jednym obszarze umożliwiającym korzystanie z różnych operatorów transportu publicznego (kolej, autobusy, komunikacja miejska, taksówki);
- 7) obszar dworca kolejowego leży w centrum miasta i powinien integrować funkcje nie tylko transportu publicznego, ale także funkcję usługowo-handlową, biurową i kulturalną.

Rozwijająca się strefa przemysłowa i powstawanie nowych miejsc pracy zwiększy potrzebę codziennych dojazdów do pracy nie tylko wewnątrz terenu miasta, ale także wewnątrz aglomeracji szczecińskiej. Utrzymanie i rozwój szybkiej kolei metropolitalnej relacji Szczecin –



20.04.2022 2.149

Stargard Szczeciński – Stargard Kluczewo wraz z siecią przystanków obsługujących należy uznać za zadanie priorytetowe.

Na terenie miasta zachowała się linia kolei wąskotorowej tzw. kolej Szadzka, relacji: Stargard Szczeciński - Stara Dąbrowa, która jeszcze do niedawna miała duże znaczenie w obsłudze ruchu pasażerskiego i towarowego w regionie. Linia ta w rejonie Stargardu została zamknięta dla ruchu pasażerskiego w 2001 r. Obecnie wznowienie funkcjonowania kolei wąskotorowej mogłoby mieć znaczenie dla obsługi ruchu turystycznego, jest ona również uznana za dobro kultury i wpisana do rejestru zabytków.

Ochrona i zachowanie linii kolei wąskotorowej jest zadaniem ponadlokalnym.

### 10.1.3. Telekomunikacja i łączność publiczna

Dla zapewnienia właściwego poziomu usług w zakresie telekomunikacji i łączności publicznej, przyjmuje się następujące założenia dla rozwoju infrastruktury telekomunikacyjnej:

- 1) należy objąć teren miasta zintegrowanym systemem telekomunikacyjnym, połączonym z systemami sieci internetowych: wojewódzkiej i krajowej;
- 2) rozwój systemów telekomunikacyjnych i teleinformatycznych (przewodowych i bezprzewodowych) powinien następować stosownie do wzrostu zapotrzebowania na te usługi w mieście;
- 3) należy zapewnić w planach miejscowych i w decyzjach o ustaleniu lokalizacji celu publicznego możliwość lokalizacji sieci telekomunikacyjnych w tradycyjnych i nowoczesnych technologiach, w tym budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury światłowodowej, w dostosowaniu do warunków lokalnych i wymogów ochronnych wynikających z przepisów odrębnych.

### 10.2. Kierunki rozwoju gospodarki energetycznej

Współcześnie energetyka powinna funkcjonować w oparciu o różne surowce, należy również rozwijać infrastrukturę dla energetyki odnawialnej i nowych technologii pozyskania energii np. w kogeneracji. Teren miasta jest zaopatrywany w energię i ciepło z linii elektroenergetycznych, gazociągu wysokociśnieniowego i ciepłowni miejskiej pracującej w oparciu o miał węglowy. Ujęcie wód geotermalnych, po przebudowie systemu wydobywania, może wspomagać zaopatrzenie miasta w ciepłą wodę. Na terenie miasta pracują także dwie elektrownie wodne. Na rys. nr 29 przedstawiono sposób zaopatrzenia terenów miasta w energię wskazując proponowane miejsca lokalizacji nowych inwestycji.

#### 10.2.1. Zaopatrzenie w energię elektryczną

Energia elektryczna dla miasta dostarczana jest na poziomie wysokiego napięcia 110 kV liniami napowietrznymi ze stacji rozdzielczej Morzyczyn. Są to następujące linie:

- 1) dwutorowa linia napowietrzna 110 kV relacji Morzyczyn - Stargard Zachód;
- 2) linia napowietrzna 110 kV relacji Morzyczyn - Stargard Zachód – Kluczewo - Pyrzyce – Barlinek - Gorzów Wlkp.;
- 3) linia napowietrzna 110 kV relacji Morzyczyn - Stargard Wschód - Dolice.

Przez teren miasta po stronie północno - zachodniej przebiegają tranzytowo linie napowietrzne 110 kV:

- 1) Morzyczyn – Chociwel;
- 2) Morzyczyn – Łobez - Białogard;
- 3) Morzyczyn - Maszewo – Nowogard.

Stargard jest zasilany przez trzy stacje energetyczne 110/15 kV:

- 1) GPZ Stargard Zachód o mocy 2 x16 MVA;
- 2) GPZ Stargard Wschód o mocy 2 x16 MVA;
- 3) GPZ Kluczewo o mocy 1 x16 MVA.

PKP Energetyka S.A. planuje budowę stacji GPZ – PKP 110/15 kV wraz z linią zasilającą 110 kV na terenie Stargardzkiego Parku Przemysłowego.

W stacjach tych istnieje rezerwa mocy, która może być wykorzystana do rozbudowy miejskiej sieci elektroenergetycznej. W miejskiej sieci są zainstalowane głównie stacje transformatorowe 15/0,4 kV typu miejskiego zasilane dwustronnie liniami kablowymi, w większości wymagające rozbudowy i remontu.

Zasilanie nowych osiedli lub energochłonnych obiektów wymaga sporządzenia analizy zapotrzebowania mocy.

Ze względu na negatywne oddziaływanie na środowisko:

- 1) ogranicza się możliwość lokalizacji funkcji mieszkaniowych w strefie oddziaływania linii elektroenergetycznych wysokiego napięcia;
- 2) ustala się wymóg prowadzenia sieci elektroenergetycznych średniego i niskiego napięcia jako skablowanych, podziemnych.

#### 10.2.2. Zaopatrzenie w gaz

Miasto Stargard jest obecnie zgazyfikowane gazem ziemnym wysokometanowym typu E (dawniej GZ-50) wg PN-C-04753 o wartości opałowej nie mniejszej niż 31,0 MJ/m<sup>3</sup>.

Miasto jest zasilane w gaz dwustronnie. Jedno zasilanie jest ze stacji redukcyjno-pomiarowej I° zlokalizowanej w miejscowości Lipnik. Stacja ta jest zasilana gazociągiem w/c Dn 300 st od gazociągu Dn 500 st w/c – tzw. „Polickiego”. Od stacji „Lipnik” gazociągiem ś/c Dn 250 st gaz jest doprowadzony do Stargardu. Drugie zasilanie jest od stacji redukcyjno-pomiarowej I° w miejscowości Strzebielewo gazociągiem ś/c Dn 225/180 PE od strony Kluczewa. Stacja „Strzebielewo” jest zasilana od gazociągu w/c Dn 500 st. tzw. „Polickiego”.

Na terenie miasta gaz rozprowadzany jest do odbiorców domowych głównie siecią rozdzielczą niskiego i średniego ciśnienia, poprzez istniejące stacje red. - pom II° zlokalizowane na terenie miasta. Do sieci średniego ciśnienia zostaje przyłączanych szereg kotłowni przemysłowych, usługowych itp.

W pobliżu miasta zlokalizowany jest również główny gazociąg systemowy gazu wysoko metanowego Odolanów – Police.

Gazociągi wysokiego ciśnienia oraz stacja redukcyjna wprowadzają ograniczenia w lokalizacji zabudowy.

Generalnie należy stwierdzić, że miasto nie ma żadnych trudności z pozyskaniem i doprowadzeniem gazu do odbiorców.

Za zgodą...  
data 20.04.2021  
[podpis]

### 10.2.3. Odnawialne i niekonwencjonalne źródła energii

Na terenie miasta funkcjonuje mała elektrownia wodna MEW zlokalizowana na Inie.

Możliwe jest także wykorzystanie wód geotermalnych. Zgodnie z koncesją Nr 9/2007 z dnia 12 kwietnia 2007 r., zmienioną Decyzją Ministra Środowiska z dnia 3 lutego 2009 r., woda termalna będzie wydobywana odwiertem Stargard „GT-2”, którego zasoby eksploatacyjne wynoszą 200 m<sup>3</sup>/h. Zakładana ilość wydobycia wód termalnych wynosi 1 752 000 m<sup>3</sup> w ciągu roku może w części zaspokoić potrzeby bytowe mieszkańców lub posłużyć do ogrzania wybranych obiektów użyteczności publicznej.

W Studium wskazuje się na możliwość lokalizacji na terenie Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii bioelektrowni zasilanej słomą oraz elektrowni słonecznej. Nie planuje się lokalizacji elektrowni wiatrowych na terenie miasta, ze względu na ich uciążliwość dla terenów mieszkaniowych oraz sąsiedztwo obszaru Natura 2000 – Obszaru Specjalnej Ochrony ptaków PLB 320005 „Jezioro Miedwie i okolice”.

### 10.3. Kierunki rozwoju gospodarki komunalnej

Od 60 lat gospodarkę komunalną na terenie miasta prowadzi Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej Spółka z o.o. MPGK funkcjonuje jako spółka miejska, prowadząc działalność o charakterze użyteczności publicznej w zakresie: uzdatniania i dostarczania wody pitnej, odprowadzania i oczyszczania ścieków, selektywnej zbiórki śmieci oraz usług pogrzebowych. MPGK Sp. z o.o. zajmuje się utrzymaniem i remontami wszystkich urządzeń komunalnych, w tym ujęcia wody, stacji uzdatniania, oczyszczalnię ścieków, cmentarzami. MPGK Sp. z o.o. posiada swoją bazę przy ul. Andrzeja Okrzei, ul. Bogusława IV i ul. Spokojnej, a więc praktycznie w centrum miasta, w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej. W planach zagospodarowania przestrzennego należy przewidzieć lokalizację siedziby MPGK Sp. z o.o. na terenach o funkcji produkcyjno-składowej.

#### 10.3.1. Zaopatrzenie w wodę

Obecnie miasto Stargard zasilane jest z jednego komunalnego ujęcia wody – „Stargard – Południe”, zlokalizowanego po obu brzegach rzeki Iny, w rejonie ul. Warszawskiej i Sadowej. Na ujęcie to składa się 21 studni głębinowych. Łączne zatwierdzone zasoby wody dla tego ujęcia decyzją Głównego Geologa Kraju nr KDH/013/5233/11/87 z dnia 16.04.1987 r w kategorii „B” wynoszą:

$$Q_e = 1560,00 \text{ m}^3 / \text{h przy depresji } s = 12 - 20 \text{ m.}$$

Woda ujmowana jest z głębokości 25-40 m p.p.t. ,w znacznej części jako woda infiltracyjna z rzeki Iny. Jakość surowej wody nie budzi zastrzeżeń z wyjątkiem ponadnormatywnych ilości związków żelaza i manganu, stąd konieczność uzdatniania wody.

Stacja uzdatniania wody jest nowa i pracuje w systemie dwustopniowego pompowania wody z retencją wody w ilości łącznej V= 7920,0 m<sup>3</sup>.

Dla ochrony ujęcia rozporządzeniem Nr 2/2014 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie z dnia 14 kwietnia 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego poz.1704), zmienionego rozporządzeniem Nr 9/2016 z dnia 18 października 2016r. (Dz. Urz.



Woj. Zachodniopomorskiego poz. 3907) oraz rozporządzeniem z dnia 12 stycznia 2017r. (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego poz. 303) ustanowiono nowe strefy ochrony bezpośredniej i pośredniej.

Oprócz południowego (eksploatowanego) ujęcia wody, w mieście po jego północnej stronie (w rejonie Żarowa) są rozpoznane i zatwierdzone zasoby wody w kategorii „B” w wysokości:

$$Q_e = 1640,00 \text{ m}^3 / \text{h} \text{ przy depresji } s = 19,5 \text{ m.}$$

Na terenie miasta funkcjonuje również 12 lokalnych ujęć wody, dla których Starosta Stargardzki ustanowił strefy ochronne.

### Sieć wodociągowa

Wodociągi miejskie zostały wybudowane pod koniec XIX wieku i były przez cały czas sukcesywnie rozbudowywane (główne magistrale wodociągowe powstały w okresie ostatniego trzydziestolecia). Obecny system sieci wodociągowej ma układ pierścieniowy (niedokończony), rozgałęźny i obsługuje przeważający obszar zainwestowania miasta.

Generalnie sieć wodociągowa pracuje w układzie jednostopniowym przy współpracy z wieżowym zbiornikiem wyrównawczym zlokalizowanym przy ulicy Hetmana Stefana Czarnieckiego o pojemności  $V = 360 \text{ m}^3$ . Zabudowa osiedlowa składająca się z budynków powyżej 5 kondygnacji posiada lokalne układy II strefy ciśnień np. Osiedle Zachód, Osiedle Letnie i Stare Miasto zasilane są z pompowni hydroforowych. Cała sieć wodociągowa w mieście jest w zadowalającym stanie technicznym.

Planowane inwestycje będą zmierzały do opomiarowania i wizualizacji oraz kontroli przepływu na węzłach strategicznych w celu zminimalizowania strat i szybkiej interwencji podczas awarii.

### 10.3.2. Odprowadzenie i oczyszczenie ścieków

Miasto Stargard posiada sieć kanalizacyjną, której budowę rozpoczęto w 1895 r. Jest to zasadniczo sieć kanalizacyjna ogólnospławna i swym zasięgiem obejmuje około 90% obszaru zainwestowania miejskiego. Poza zasięgiem kanalizacji znajduje się zabudowa peryferyjna.

Na Osiedlu Pyrzykim funkcjonuje rozdzielczy system kanalizacyjny. Lotnisko-Kluczewo również posiada kanalizację rozdzielczą, jednak nie odpowiada ona swym zasięgiem i stanem technicznym dzisiejszym potrzebom inwestycyjnym.

Obszar miasta podzielony jest naturalnie przez dolinę rzeki Iny na dwie zlewnie: północno - zachodnią z głównym kolektorem „A” i południowo - wschodnią z głównym kolektorem „B”.

Zlewnia kolektora „A” obsługuje około 70% zabudowy miejskiej i przebiega następującymi ul.: Tadeusza Kościuszki o średnicy  $\phi 600$ ,  $\phi 800$ ,  $\phi 1200$ ,  $\phi 2000$  do Placu Zgody przy ul. Szczecińskiej i dalej ul. Pierwszej Brygady o średnicy eliptycznej  $\phi 2100 \times 1400$  i  $\phi 800$ , ul. Marii Konopnickiej o średnicy eliptycznej  $\phi 1400 \times 800$ , ul. Brzozową o średnicy eliptycznej  $\phi 1400 \times 800$ , dalej 2 syfonami pod rzeką Iną.

Przebieg kolektora „B” jest następujący: ul. Władysława Broniewskiego o średnicy  $\phi 800$  do przepompowni w ul. Warszawskiej i dalej ul. Warszawską o średnicy  $\phi 1000$ , ul. Stanisława Staszica  $\phi 1000$  i  $\phi 1200$ , ul. Bolesława Krzywoustego  $\phi 1300$  /przelew/, ul. Kazimierza

Wielkiego  $\phi$  1400 i dalej 2 syfonami  $\phi$  600 pod rzeką Iną, /przelew burzowy/, ul. Marii Skłodowskiej - Curie  $\phi$  1200/przelew burzowy/, ul. Światopełka  $\phi$  1400 /przelew burzowy/, syfon 2 x  $\phi$  600 pod rzeką Młynówką, ul Drzymały  $\phi$  1200 /przelew burzowy/ i kończy swój bieg na oczyszczalni ścieków. Kanalizacja deszczowa jako odrębna sieć zasadniczo nie występuje, sieć rozdzielcza istnieje na Osiedlu Pyrzyckim i na Lotnisku-Kluczewo.

Dla zapewnienia odbioru ścieków od wszystkich mieszkańców miasta rozpoczęto budowę kanalizacji rozdzielczej w ul. Na Grobli, ul. Źródlanej, ul. Granicznej, ul. Grunwaldzkiej, na Osiedlu Kossaka – Matejki i dzielnicy przemysłowo - składowej w rejonie ul. Nasiennej i ul. Hanzeatyckiej oraz w rejonie lotniska Kluczewo. Rozbudowa sieci kanalizacji sanitarnej wymaga budowy przepompowni.

### Oczyszczalnia ścieków

Obecnie ścieki płynące z miasta przed wprowadzeniem ich do rzeki Ina podlegają procesowi oczyszczania w mechaniczno - biologicznej oczyszczalni ścieków, zlokalizowanej w północnej części miasta, przy ulicy Michała Drzymały. Obecnie przystąpiono do modernizacji oczyszczalni, przewiduje się jej rozbudowę o następny bioksyblok i osiągnięcie przepustowości w wysokości  $Q_{\max} = 37\,500,00\text{ m}^3/\text{d}$ .

Na terenie miasta funkcjonują również zakładowe oczyszczalnie ścieków, jak na przykład biologiczna oczyszczalnia ścieków w Kluczewie, która obsługuje również sąsiednią zabudowę. Odbiornikiem oczyszczonych ścieków jest rzeka Ina posiadająca na wysokości Stargardu Szczecińskiego II klasę czystości, pomimo zakazu wprowadzania nieoczyszczonych lub źle oczyszczonych ścieków do rzeki.

Kanalizacja typu ogólnospławnego przy ulewnych deszczach powoduje zakłócenia w pracy oczyszczalni oraz zmusza do jej przewymiarowania, dlatego w trakcie realizowania kanalizacji na nowych terenach należy projektować sieć rozdzielczą.

Jako zasadę w odprowadzaniu wód deszczowych należy przyjąć zasadę prowadzenia ich po podczyszczeniu, po powierzchni terenu oraz gromadzenia w naturalnych i sztucznych zbiornikach wody, co wpłynie dodatnio na topoklimat miasta i odciąży komunalną oczyszczalnię ścieków.

Zakłady produkcyjne odprowadzające ścieki technologiczne o nietypowym składzie i dużym stężeniu zanieczyszczeń powinny budować własne oczyszczalnie przemysłowe oraz stosować zamknięty obieg wód technologicznych.

.....

### 10.3.3. Gospodarka odpadami

Obecnie na terenie Stargardu kilka firm prowadzi zbiórkę śmieci, które są wywożone na składowisko w Łęczycy (poza granicami miasta). Problem utylizacji odpadów wymaga rozwiązania w skali całego regionu. Stosowana w wielu dużych miastach całej Europy technologia spalania odpadów wywołuje w naszym społeczeństwie silny sprzeciw, co nie jest racjonalne, wiedza o tej technologii jest niewystarczająca. W granicach terenów produkcyjno -składowych byłego lotniska Kluczewo istnieje możliwość, poza strefą ochrony jeziora Miedwie, lokalizacji funkcji związanych z utylizacją odpadów, pod warunkiem nieograniczania

innych funkcji produkcyjnych.

Zakład Zagospodarowania Odpadów Stargard Sp. z o.o. planuje budowę instalacji mechaniczno – biologicznego unieszkodliwiania odpadów (MBU) na składowisku odpadów w Łęczycy. Wspólny system zagospodarowania odpadów dla ok. 156 tys. mieszkańców będzie obejmował obszary 4 powiatów (stargardzki, goleniowski, choszczeński i pyrzycki). Korzystać będzie z niego w sumie 12 gmin. Dzięki powstaniu MBU obniży się poziom deponowanych odpadów na składowisku z 97% do 46% odpadów zbieranych. W zakładzie powstaną nowe obiekty technologiczne – hala mechanicznej segregacji odpadów, komora fermentacyjna wraz z budynkiem energetycznym do produkcji energii, hala stabilizacji tlenowej, plac dojrzwiania osadów ustabilizowanych, instalacja kruszenia odpadów budowlanych, instalacja demontażu odpadów wielkogabarytowych, magazyn małych ilości odpadów niebezpiecznych.

#### 10.4. Dostępność inwestycyjna terenu

Dostępność inwestycyjna terenu jest podyktowana kosztami lokalizacji inwestycji. Na koszty te składają się: cena wykupu gruntu, koszty włączenia do sieci dróg publicznych, koszty uzbrojenia technicznego terenu oraz korzystania ze środowiska. Po analizie wszystkich tych czynników należy stwierdzić, iż w zależności od skali planowanej inwestycji najbardziej dostępny dla realizacji zabudowy mieszkaniowej jest teren śródmieścia i Osiedla Pyrzyckiego. Dla lokalizacji zakładów produkcyjnych najbardziej dostępny jest teren Stargardzkiego Parku Przemysłowego, w drugiej kolejności rejon w sąsiedztwie cukrowni oraz rejon byłego lotniska, w sąsiedztwie fabryki Bridgestone Stargard Sp. z o.o.

### 11. REALIZACJA POLITYKI PRZESTRZENNEJ

Dla potrzeb zapisu Studium na terenie miasta wydzielono następujące jednostki planistyczne:

- |                              |                                       |
|------------------------------|---------------------------------------|
| Jednostka planistyczna nr 1  | - Stare Miasto                        |
| Jednostka planistyczna nr 2  | - Śródmieście                         |
| Jednostka planistyczna nr 3  | - Przedmieście Szadzkie               |
| Jednostka planistyczna nr 4  | - Osetno                              |
| Jednostka planistyczna nr 5  | - Osiedla Zachodnie                   |
| Jednostka planistyczna nr 6  | - Osiedla Pyrzyckie                   |
| Jednostka planistyczna nr 7  | - Giżynek                             |
| Jednostka planistyczna nr 8  | - Poligon                             |
| Jednostka planistyczna nr 9a | - Stargardzki Park Przemysłowy        |
| Jednostka planistyczna nr 9b | - Stargardzki Park Przemysłowy - ZNTK |
| Jednostka planistyczna nr 10 | - Osiedle Kossaka-Matejki             |
| Jednostka planistyczna nr 11 | - Dolina Iny                          |
| Jednostka planistyczna nr 12 | - Pola Maszewskie                     |
| Jednostka planistyczna nr 13 | - Przedmieście Gdańskie               |
| Jednostka planistyczna nr 14 | - Zarzecze                            |
| Jednostka planistyczna nr 15 | - Dolina Trzech Rzek                  |
| Jednostka planistyczna nr 16 | - Kluczewo                            |



Jednostka planistyczna nr 17 - **Osiedle Lotnisko**

Jednostka planistyczna nr 18 - **Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii**

1. Dla poszczególnych jednostek planistycznych, stanowiących obszary o zbliżonych warunkach przyrodniczych oraz sposobie zagospodarowania i użytkowania, sformułowano wytyczne zagospodarowania przestrzennego.
2. Wewnątrz jednostek planistycznych wskazano wydzielenia wewnętrzne, stanowiące obszary spójne pod względem przestrzennym i planistycznym. Ustalenia Studium odnoszą się do obszaru planistycznego lub wydzielenia wewnętrznego.
3. W granicach poszczególnych jednostek planistycznych oraz ich wydzielen wewnątrznych, przyjęto podział terenu na tereny elementarne o różnej kategorii przeznaczenia (zgodnie z punktem 9.2).
4. Dla potrzeb usystematyzowania ustaleń i posługiwania się Studium, na rysunku poszczególne tereny elementarne zostały opisane: symbolem kategorii przeznaczenia terenu, numerem jednostki planistycznej (lub jej wydzielenia) oraz kolejnym numerem np.: OG.5.2 – oznacza kolejny drugi teren elementarny o kategorii przeznaczenia „dla potrzeb powszechnych gminy”, położony w jednostce planistycznej numer pięć.
5. Studium nie określa odrębnych ustaleń dla poszczególnych terenów elementarnych.
6. O docelowym przeznaczeniu terenu elementarnego decyduje oznaczenie barwne na rysunku Studium.

### 11.1. Ustalenia dla jednostek planistycznych

#### 11.1.18. Jednostka planistyczna nr 18 - Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii

##### 1. Uwarunkowania

- |                                  |   |
|----------------------------------|---|
| 1) Stan zainwestowania           | Teren dawnego lotniska wojskowego.<br>Obszar dynamicznie rozwijającej się funkcji przemysłowej<br>– lokalizacja dwóch dużych zakładów: Bridgestone<br>Stargard Sp. z o.o. i Cargotec Poland Sp. z o.o.<br>Współczesne formy architektury przemysłowej oraz<br>charakterystyczne formy ukryć na samoloty.<br>Zachowany podstawowy układ dróg i pasów startowych.<br>Główne funkcje: przemysłowa, rolnicza. |
| 2) Struktura władania            | W części 18a (wschodniej) przewaga gruntów gminy<br>i gruntów przedsiębiorstw.<br>W części 18b (zachodniej) przewaga własności<br>prywatnej, grunty gminy i przedsiębiorstw.  |
| 3) Wartości środowiska chronione | Według ewidencji zabytków (rozdział 8): chroniony układ<br>zieleni, chronione układy form topograficznych.<br>Teren położony: częściowo w strefie ochrony pośredniej<br>ujęcia wody powierzchniowej „Miedwie” i częściowo   |

w granicach GZWP 123.

- 4) Kolizje, konflikty, bariery      Brak wystarczającej infrastruktury, lokalizacja inwestycji bez planu, wycofanie funkcji rolniczej bez wprowadzenia nowego zagospodarowania.

**2. Kierunki zagospodarowania**

- 1) Kategoria dominująca      PS, PP – tereny przemysłowe.
- 2) Kategoria uzupełniająca      TO, UT, ZL, ZP – tereny sportowe i rekreacyjne,  
TT – tereny techniczne.

**3. Polityka przestrzenna**

- 1) Zasady przekształceń      Założenie wysokiego standardu zagospodarowania i zabudowy terenu.  
Wytworzenie systemu terenów zielonych i rekreacyjnych dla zrównoważenia rozwoju i podniesienia jakości zagospodarowania.
- 2) Obszary do zainwestowania      Rezerwa terenów inwestycyjnych do zagospodarowania.
- 3) Obszary i strefy strategiczne      Teren zawierający zachowaną infrastrukturę lotniczą, teren dla lokalizacji elektrowni słonecznej.

**4. Kształtowanie przestrzeni**

- 1) Zasady zabudowy      Wprowadzenie nowej struktury urbanistycznej o cechach specyficznych dla stref przemysłowych.  
Adaptacja i zachowanie wskazanych grup unikatowych form budowli ukryć na samoloty.
- 2) Środowisko      Uwzględnienie warunków wynikających z lokalizacji obiektów i obszarów proponowanych do ochrony konserwatorskiej jako dobra kultury i obszarów przyrodniczych - zgodnie ze wskazaniami zawartymi w rozdziale 7 i 8.
- 3) Komunikacja      Budowa ulicy zbiorczej oraz przystanku szybkiej kolei metropolitalnej.  
Układ dróg lokalnych oraz bocznic kolejowych należy dostosować do docelowego zagospodarowania i zabudowy terenu.
- 4) Infrastruktura      Modernizacja i rozbudowa infrastruktury dla potrzeb nowej zabudowy.







