

Rowerowy Szczecin i okolice

Streszczenie: Miasto Szczecin i sąsiadujące z nim gminy, wchodzące w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w ostatnich latach aktywnie działają na rzecz poprawy warunków jazdy dla rowerzystów. Nowopowstała infrastruktura, uruchomiona miejska wypożyczalnia rowerów oraz reorganizacja istniejącej infrastruktury drogowej to przykłady tylko wybranych działań dotyczących wykorzystania rowerów w codziennych podróżach. W ten sposób realizowane są założenia zrównoważonej mobilności, która dotyczy wykorzystania proekologicznych środków transportu, do których z pewnością można zaliczyć rower. Artykuł przedstawia wybrane działania i ich efekty w tym obszarze z zaznaczeniem danych obrazujących ich powodzenie. Opisany został także wymiar transgraniczny, charakterystyczny dla miasta, obrazujący współpracę przygranicznych gmin Polski i Niemiec w zakresie infrastruktury i zachęt służących wykorzystaniu rowerów. Dodatkowo przedstawiony został przykład Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, gdzie podejmowane są kolejne działania mające na celu promocję wykorzystania rowerów.

Słowa kluczowe: miejska wypożyczalnia rowerów, rowery, Szczeciński Obszar Metropolitalny, zrównoważona mobilność

Od pewnego czasu zauważyć można dużą aktywność Szczecina w zakresie rozwoju udogodnień dla rowerzystów. Uruchomienie w sierpniu 2014 roku roweru miejskiego pn. Bike_S, budowa dróg rowerowych - w centrum i poza nim, nowe stojaki i wiaty rowerowe są najbardziej widocznymi przykładami działań związanych z rozwojem i promocją innych niż samochód środków transportu, które spełniają wymogi w zakresie zrównoważonej mobilności w mieście.

Zrównoważony rozwój i mobilność

Zrównoważony rozwój wymaga między innymi, by w zakresie transportu pasażerskiego ograniczać w codziennych podróżach wykorzystanie samocho-

prof. dr hab. Piotr Niedzielski

Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług,
Katedra Efektywności i Innowacji
ul. Cukrowa 8, 71-004 Szczecin
tel.: 91 444 34 50
e-mail: piotr.niedzielski@wzieu.pl

mgr Zuzanna Kłos-Adamkiewicz

Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług,
Katedra Systemów i Polityki Transportowej
ul. Cukrowa 8, 71-004 Szczecin
tel.: 91 444 34 50
e-mail: zuzanna.klos@wzieu.pl

Tomasz Loga

Pełnomocnik Prezydenta ds. Rozwoju Systemu Komunikacji Rowerowej
Urząd Miasta Szczecin
pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin
tel.: 91 424 54 46
e-mail: tloga@um.szczecin.pl

dów osobowych przy jednoczesnym wzroście wykorzystania transportu publicznego oraz rowerów. Dotyczy to również aspektów zrównoważonej mobilności, w ramach której wykorzystuje się m.in. proekologiczne środki transportu, do których zaliczyć można rower. Realizacja zasad zrównoważonego rozwoju transportu w miastach znajduje swoje odzwierciedlenie w unijnych dokumentach strategicznych (m.in. Białe i Zielone Księgi Transportu), krajowych (Strategia Rozwoju Transportu), jak również miejskich (plany transportowe i inne), w których jest mowa o ograniczaniu ruchu samochodowego oraz rozwoju alternatywnych do motoryzacji indywidualnej sposobów przemieszczania się, szczególnie w obszarach miejskich.

Szczecin i okoliczne gminy wchodzące w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM) coraz aktywniej podejmują działania dotyczące kreowania zrównoważonej mobilności. Zaczęto zwracać uwagę na innych, aniżeli kierowców samochodów osobowych, użytkowników ruchu - przede wszystkim rowerzystów i pieszych. Aktywność w tym obszarze

w dużym stopniu możliwa jest dzięki wsparciu finansowemu Unii Europejskiej, m.in. Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego czy INTERREG.

Infrastruktura rowerowa

Tworzenie przestrzeni miejskich będących obszarem współdziałania zróżnicowanych uczestników ruchu, nie tylko samochodów osobowych, wymaga również zmian w zakresie dostosowania istniejącej infrastruktury. Z dużym rozmachem powstaje w śródmieściu infrastruktura rowerowa, która powoli tworząc spójną sieć, łączy najważniejsze punkty Szczecina. Działania te mają także duże znaczenie z punktu widzenia użytkowników roweru miejskiego, którego od momentu jego uruchomienia przybiera. Niezwykle ważne są połączenia pomiędzy uczelniami a akademikami. Wśród znaczących inwestycji wymienić można: pasy ruchu dla rowerów (m.in. na al. Piastów, ul. Piłsudskiego i Rayskiego) oraz nowe drogi dla rowerów (np. na ul. Ku Słońcu). Powstała również koncepcja przebiegu głównych i lokalnych tras rowerowych, względem której prowadzone będą kolejne inwestycje. Nie bez znaczenia jest również wygrany w ramach Budżetu Obywatelskiego na 2015 rok projekt pt. „Rowerowa rewolucja - 20 ścieżek rowerowych w mieście”, która zakłada tworzenie na terenie miasta pasów rowerowych zwiększających bezpieczeństwo i komfort rowerzystów na drodze. Na ten cel przeznaczone zostało ok. 680 tys. złotych¹. W przypadku gmin ościennych również trwają intensywne prace służące rozwojowi tras rowerowych. Dzięki dofinansowaniu ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego w najbliższym czasie na Pomorzu Zachodnim powstanie kolejnych 6 nowych ścieżek rowerowych (m.in. w Szczecinie, Policach i gminie Kołbaskowo). Dofinansowano także przygotowanie dokumentacji planistycznej dotyczącej powstania infrastruktury rowerowej w ramach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Łączna wartość dotacji wyniesie około 13 mln złotych².

Rower miejski - korzyści i koszty

Koncepcja miejskiej wypożyczalni rowerów funkcjonuje w wielu postaciach i formach w Europie, Azji, Ameryce czy nawet Australii. Największym obecnie funkcjonującym systemem miejskich wypożyczalni

¹ http://bip.um.szczecin.pl/konsultacje/chapter_116061.asp (1.03.2015).

² <http://www.gminadobra24.pl/news.php?extend.1130.2> (1.03.2015).

rowerowych jest ten działający w Chinach - w mieście Wuhan (ponad 90 000 rowerów³).

W przypadku szacowania korzyści i kosztów wynikających z rozwoju ruchu rowerowego, w tym wypożyczalni rowerów, warto jest zastosować metodykę kosztów i zysków, tak jak zrobiła to Kopenhaga. Koszty społeczne w tym mieście przypadające na 1 km trasy pokonany samochodem wynoszą 3,74 DKK⁴, natomiast w przypadku pokonania tej samej trasy rowerem - 0,60 DKK⁵. Podobne szacunki zostały zastosowane w Wielkiej Brytanii. Tam analiza wskazała, iż w przypadku wzrostu ruchu rowerowego o 20% korzyści dla społeczeństwa wyniosą ok. 300 mln GBP w postaci oszczędności, co oznacza, że za inwestowanie 1£ przyniesie 3£⁶ (200% stopy zwrotu z inwestycji) na przestrzeni 30 lat⁷. Korzyści wynikające z wykorzystania rowerów w codziennym ruchu przedstawione zostały w tabeli 1.

Tabela 1. Wewnętrzne i zewnętrzne korzyści wynikające z 7,4% udziału rowerów w ruchu ogółem w miastach (UE-27) w roku 2010

Rodzaj korzyści	W mld € (2010)
1. Korzyści zdrowotne: mniejsza liczba zgonów	114 - 121
2. Ograniczenie kongestii	24.2
3. Oszczędność na paliwie US \$ 100/baryłkę	2.7 - 5.8
4. Ograniczenie emisji CO ₂	1.4 - 3.0
5. Ograniczenie zanieczyszczenia powietrza	0.9
6. Zmniejszenie hałasu	0.3
7. Branża turystyczna	44
8. Branża rowerowa	18
Suma	205 - 217.3

ŹRÓDŁO: EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION, *CALCULATING THE ECONOMIC BENEFITS OF CYCLING EU-27*, [HTTP://WWW.ECF.COM/NEWS/BIGGER-THAN-DENMARK-ECONOMIC-BENEFITS-OF-CYCLING-IN-THE-EU-27/](http://www.ecf.com/news/bigger-than-denmark-economic-benefits-of-cycling-in-the-eu-27/) (1.03.2015).

³ <http://www.ft.com/cms/s/0/815c5378-33e2-11e4-85f1-00144feabdc0.html#axzz3T7uTR3pt> (1.03.2015).

⁴ Równowartość ok. 2 zł (według kursu walut z dnia 02.12.2015).

⁵ *Cycling Embassy of Denmark. Collection of cycling concepts 2012*, Nederland 2012, [http://www.cycling-embassy.dk/2013/08/01/cycle-concepts2012/\(1.03.2015\)](http://www.cycling-embassy.dk/2013/08/01/cycle-concepts2012/(1.03.2015)).

⁶ Równowartość ok. 17 zł (według kursu walut z dnia 2.03.2015).

⁷ A. Liszka, *Ruch rowerowy jako integralna część ekologicznego transportu miejskiego - polityka rowerowa miasta Poznania na tle najlepszych praktyk europejskich*, Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej nr 60, Organizacja i Zarządzanie, Poznań 2013, s. 78.

Tabela 2. Udział kosztów inwestycyjnych i eksploatacyjnych w kosztach całkowitych wypożyczalni

Koszty inwestycyjne		Koszty eksploatacyjne	
	Udział w kosztach całkowitych (w %)		Udział w kosztach całkowitych (w %)
Budowa i uruchomienie stacji*	70	Relokacja rowerów	30
Rowery	17	Utrzymanie i konserwacja rowerów	22
Operacje uruchomienia systemu: warsztat i logistyka	6	Utrzymanie i konserwacja stacji	20
Łączność	5	Zaplecze systemu	14
Administracja	2	Administracja	13
		Wymiany (rowerów, stacji dokujących)	1

* Na budowę i uruchomienie stacji składają się: terminale, punkty dokujące, technika przypinania i wypinania rowerów, rozplanowanie stacji, prace ziemne i okablowanie.

ŹRÓDŁO: *OPTIMALIZACJA SYSTEMÓW ROWERÓW PUBLICZNYCH W MIASTACH EUROPEJSKICH - PODRĘCZNIK*, WYNIKI PROJEKTU OBIS, 2011, S. 14.

Wśród kosztów funkcjonowania miejskiej wypożyczalni rowerów wyróżnić można⁸:

- a) koszty inwestycyjne, do których zalicza się:
- budowę wypożyczalni rowerów,
 - zakup rowerów,
 - wyposażenie techniczne służb serwisowych oraz usługi relokacji rowerów,
 - przygotowanie niezbędnej dokumentacji projektowej i przetargowej,
 - promocję systemu,
 - koszty nieprzewidziane,
 - ewentualne koszty gruntu, podłączenia do sieci energetycznej oraz budowy oświetlenia (w zależności od przyjętego rozwiązania);

b) koszty eksploatacyjne, do których zalicza się naturalne zużycie dostępnych rowerów, ich relokację oraz także koszty uszkodzenia rowerów (w tym akty wandalizmu), kradzieże.

Zestawienie opisanych grup kosztów i udziału ich poszczególnych elementów w kosztach ogółem jest przedstawione w tabeli 2.

21 sierpnia 2014 roku uruchomiony został Szczeciński Rower Miejski, przyjmując nazwę Bike_S. W ramach systemu powstały początkowo 32 stacje, z czasem dodano dwie kolejne (na ul. Niemierzyńskiej - przy Technoparku Pomerania oraz rondzie Uniwersyteckim - przy budynku Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług). W ramach istniejących stacji do dyspozycji oddano ponad 340 rowerów. W 2015 roku zakończył się drugi sezon roweru miejskiego, który - w przeciwieństwie od pierwszego sezonu -

funkcjonował w pełnym wymiarze czasu: od 1 marca do 30 listopada. W ciągu dwóch sezonów odnotowano 541 tys. wypożyczeń. W momencie zakończenia drugiego sezonu działania roweru miejskiego zarejestrowanych było 23 810 użytkowników (wzrost o 10 tys. użytkowników względem 2014 roku)⁹.

We wrześniu 2015 roku zrealizowane zostały badania wśród użytkowników Bike_S pt. „Bike_S w oczach jego użytkowników. Przeprowadzone one zostały przez zespół z Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego pod kierownictwem Zuzanny Kłos-Adamkiewicz. Dzięki temu badaniu uzyskane zostały informacje dotyczące profilu przeciętnego użytkownika Bike_S, oceny funkcjonowania systemu oraz problemów zauważanych przez rowerzystów¹⁰.

Obecnie trwają prace nad rozwojem systemu, mające na celu rozwój w 2016 roku systemu w prawobrzeżnej części Szczecina - 29 nowych stacji, które sfinansowane zostaną z budżetu miasta, oraz 15 nowych stacji w centrum, które są wygrany projektem Szczecińskiego Budżetu Obywatelskiego na 2016 rok.

Rower transgraniczny

Szczecin i gminy sąsiednie będące częścią SOM poprzez swoje przygraniczne położenie korzystają ze współpracy z gminami niemieckimi w zakresie rozwoju turystyki rowerowej. Od paru lat gminy takie jak Police czy Dobra współpracują z gminami niemieckimi - Uecker-Randow czy Brüssow. Tworzo-

⁹ Na podstawie danych statystycznych Szczecińskiego Roweru Miejskiego.

¹⁰ Szerzej: [https://bikes-srm.pl/\(2.12.2015\)](https://bikes-srm.pl/(2.12.2015)).

⁸ *Optymalizacja Systemów Rowerów Publicznych w Miastach Europejskich - podręcznik*. Wyniki projektu OBIS, 2011, s. 15.

ne są koncepcje połączeń ponadgranicznych sieci ścieżek rowerowych (szlaki, trasy i drogi rowerowe) pomiędzy przygranicznymi gminami Polski i Niemiec. Dołączają też nowe gminy po obu stronach granicy zainteresowane projektami związanymi z rowerami. Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wraz z Powiatem Uecker-Randow zainicjowało wspólne działania zmierzające do promocji zdrowego trybu życia oraz uatrakcyjnienia terenów przygranicznych, rozszerzenia regionalnych i międzyregionalnych stosunków i rozwoju aktywnej turystyki, w tym rowerowej. Zagęszczenie i połączenie sieci ścieżek rowerowych stało się po otwarciu granic z Polską możliwe i konieczne do lepszego wykorzystania potencjału turystycznego całego regionu. Umożliwia to sukcesywne tworzenie funkcjonalnego oraz turystycznie atrakcyjnego systemu komunikacyjnego dla rowerzystów. Wynikiem współpracy polsko-niemieckich gmin było opracowanie map istniejących i planowanych tras i szlaków rowerowych w obszarze polsko-niemieckiego pogranicza z uwzględnieniem atrakcji turystycznych, pt. „Polsko-Niemieckie spotkania na szlakach rowerowych”¹¹.

Akademickie rowery

Funkcjonowanie roweru miejskiego spotkało się z pozytywnym odbiorem mieszkańców Szczecina, w tym studentów. Większość wydziałów Uniwersytetu Szczecińskiego posiada w swojej okolicy stację Bike_S. Szczególną stacją jest ta umiejscowiona przy Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług. Mimo małej liczby wypożyczeń (ok. 12 wypożyczeń na dzień) i znacznej odległości od całego systemu można zauważyć, w przeciwieństwie do niektórych stacji znajdujących się w centrum miasta, równowagę pomiędzy liczbą zwrotów i wypożyczeń, co powoduje, że stacja jest optymalnie wykorzystywana. Została ona uruchomiona dość późno, bo 10 października 2014 roku, i była efektem porozumienia między spółką Nieruchomości i Opłaty Lokalne (zarządzającą rowerem miejskim) a Wydziałem. Porozumienie to dotyczy przede wszystkim współpracy pomiędzy obiema instytucjami, w tym zobowiązania Wydziału do promocji rowerów w środowisku studenckim, tworzenia analiz w zakresie wykorzystania rowerów i umożliwienia studentom wypożyczenia rowerów z użyciem do identyfikacji legitymacji.



Fot. 1. Zadaszona wiata rowerowa na terenie parkingu wewnętrznego Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego

Innym przykładem współpracy Uniwersytetu w zakresie promocji zrównoważonej mobilności jest uruchomienie, wspólnie z Gminą Miasto Szczecin, pierwszych w Szczecinie, dwóch zadaszonych parkingów rowerowych na terenie kampusu Cukrowa-Krakowska (fot. 1 i 2). Projekt ten jest współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013: „Budowa spójnego systemu ścieżek rowerowych w Szczecinie (brakujące odcinki w al. Wyzwolenia, ul. Ku Stońcu, pl. Żołnierza Polskiego i ul. Matejki) - nr UDA-RPZP.06.03.00-32-006/13”. Ponadto na obszarze miasta umieszczonych zostało w ramach projektu ok. 300 nowych stojaków dla rowerów, w tym wiele przy uczelniach wyższych i akademikach.

Obserwujemy rosnącą modę na rowery, a mieszkańcy Szczecina dają też temu przykład, co potwierdza w swoim komentarzu zawartym pod koniec artykułu oficer rowerowy - Tomasz Loga. Chętnie korzystają z tego środka transportu, nie tylko do celów rekreacyjnych.

¹¹ http://som.szczecin.pl/SOM/chapter_104028.asp?so-id=FC9D9577BCE34F0282CD0C8FD4463BDB (1.03.2015).



Fot. 2. Druga wiata rowerowa na dziedzińcu Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego

Na zakończenie - co na to kierowcy?

Coraz bardziej zauważalne zmiany widoczne na szczecińskich ulicach nie do końca przypadły do gustu kierowcom. Negatywnie odnoszą się oni do zmian polegających na zwężaniu lub reorganizacji istniejących w mieście dróg (przykład al. Piastów lub utworzenie jednokierunkowej ul. Jagiellońskiej). Podnoszone są również kwestie bezpieczeństwa rowerzystów, którzy korzystają z istniejącej infrastruktury, oraz, co jest jeszcze bardziej zauważalne, wątpliwości, dla kogo ta infrastruktura powstaje, skoro nie widzą oni żadnych rowerzystów. Tego typu polemika nie znajdzie swojego końca - równie liczna jest grupa entuzjastów podróży samochodami, co rowerami. Jedno jest pewne - nie od razu Rzym zbudowano, a działania tworzące miasto przyjazne ludziom, a nie samochodom, to właściwy kierunek, biorąc pod uwagę chęć rozwoju zrównoważonej mobilności umożliwiającej mieszkańcom życie w czystym, bezpiecznym i spokojnym mieście.

Komentarz oficera rowerowego

„Szczecin jest dopiero na początku drogi związanej ze zmianą sposobu myślenia na temat komunikacji w mieście w ogóle. Jeszcze kilka lat temu rower traktowany był przede wszystkim jako narzędzie rekreacji, sposób na spędzanie wolnego czasu, co potwierdzały zresztą pierwotne założenia w dokumentacjach planistycznych, w których ścieżkami rowerowymi łączono głównie obszary parków i lasów. Obecnie coraz więcej osób korzysta z rowerów również w celach komunikacyjnych. W ostatnich latach, m.in. przy współpracy z organizacjami pozarządowymi, podejmowanych jest coraz więcej działań systemowych: pod koniec roku 2012 wprowadzone

zostały „Standardy projektowe i wykonawcze systemu rowerowego miasta Szczecin”, mające na celu zwiększenie jakości projektowanej infrastruktury rowerowej, pod koniec roku 2014 opracowano plan systemu tras rowerowych, w którym określono główne i lokalne korytarze dla ruchu rowerowego. Pojawia się coraz więcej miejsc parkingowych dla rowerów. Z początkiem 2013 roku na stronach Urzędu Miasta uruchomiono formularz, z pomocą którego można zgłaszać zapotrzebowanie na stojaki rowerowe. Tylko w 2014 roku zamontowano ich ok. 300. Kolejne lata to działania związane z uzupełnianiem luk komunikacyjnych, zapewnieniem spójności systemowi tras rowerowych nie tylko przy okazji tych większych inwestycji drogowych. Planuje się również wprowadzenie rozwiązań niskobudżetowych, które wymagają jedynie ponownej analizy układu drogowego i jego reorganizacji pod kątem możliwie optymalnym dla wszystkich użytkowników dróg.

Czasem w komentarzach na temat komunikacji rowerowej w Szczecinie pojawiają się głosy, że Szczecin nie jest miastem, w którym masowa komunikacja rowerowa jest możliwa, m.in. z uwagi na rozległość miasta, warunki pogodowe, czy terenowe. O ile część z nich jest raczej natury mentalnej, o tyle inne, jak np. odległość, może w istocie stanowić barierę, która decyduje o atrakcyjności tej formy komunikacji. Nie jest to jednak coś, czego nie można uwzględnić przy planowaniu komunikacji w mieście. Już od kilku lat rowery możemy za darmo przewozić w pojazdach komunikacji miejskiej, pojawia się perspektywa uruchomienia Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, wkrótce pojawią się pierwsze parkingi typu Bike & Ride, gdzie będzie można zaparkować rower i w dalszą podróż udać się tramwajem lub autobusem. Jest wreszcie Szczeciński Rower Miejski, dzięki któremu nie jest konieczny transport własnego roweru na dłuższych trasach. Myślę, że z czasem dostrzeżemy również potencjał rowerów transportowych i towarowych, bardzo popularnych w krajach Europy Zachodniej i Północnej. Rynek rowerów również się rozwija, są m.in. pojazdy ze wspomaganie elektrycznym, przydatne, gdy ktoś przemieszcza się na większe niż typowe „rowerowe” odległości, bardziej górzyste, a przy tym chciałby dojechać niespocony. Możliwości otwiera się wiele, ale żeby się do nich przekonać, trzeba odrzucić pewne stereotypy i dać rowerom szansę”.

Bibliografia

1. *Cycling Embassy of Denmark. Collection of cycling concepts 2012*, Nederland 2012, <http://www.cycling-embassy.dk/2013/08/01/cycle-concepts2012/> (1.03.2015).
2. European Cyclists' Federation, *Calculating the economic benefits of cycling EU-27*, <http://www.ecf.com/news/bigger-than-denmark-economic-benefits-of-cycling-in-the-eu-27/> (1.03.2015).
3. Liszka A., *Ruch rowerowy jako integralna część ekologicznego transportu miejskiego - polityka rowerowa miasta Poznania na tle najlepszych praktyk europejskich*, Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej nr 60, Organizacja i Zarządzanie, Poznań 2013.
4. *Optymalizacja Systemów Rowerów Publicznych w miastach europejskich - podręcznik*, Wyniki projektu OBIS, 2011.
5. http://bip.um.szczecin.pl/konsultacje/chapter_116061.asp (1.03.2015).
6. <http://www.gminadobra24.pl/news.php?extend.1130.2> (1.03.2015).
7. <http://www.ft.com/cms/s/0/815c5378-33e2-11e4-85f1-00144feabdc0.html#axzz3T7uTR3pt> (1.03.2015).
8. <https://bikes-srm.pl/> (2.12.2015).
9. http://som.szczecin.pl/SOM/chapter_104028.asp?so-id=FC9D9577BCE34F0282CD0C8FD4463BDB (1.03.2015).

Transport w oczach dzieci - „Zachodniopomorski Smerf”



Autor - Zuzanna Pietrzak - kl. 2 c, SP 56 Szczecin