Załącznik Nr 1
do Zarządzenia Nr
938/RM/2026 Prezydenta
Miasta Słupska
z dnia 6 listopada 2026 r.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka

Dokument dostosowany

do wytycznych WCAG 2.0

Opracowanie:
Stowarzyszenie Wspierania Inicjatyw Gospodarczych DELTA PARTNER

Spis treści

Wprowadzenie 4
MOF Słupsk-Ustka w ujęciu regionalnym i krajowym 5
Realizacja instrumentu ZIT i podstawa prawna opracowania 6

I Diagnoza strategiczna 8
I.1 Definicja obszaru wsparcia 8
I.2 Synteza diagnozy obszaru realizacji ZIT 10
I.2.1. Wnioski diagnozy obszaru realizacji ZIT 11
I.2.2. Potencjały, problemy, wyzwania rozwojowe obszaru 21
I.3 Kluczowe powiązania gospodarcze, społeczne i środowiskowe w MOF Słupsk-Ustka 30

II. Opis zintegrowanego podejścia 34
II.1 Logika interwencji ZIT 34
II.2 Przedsięwzięcia zaplanowane do realizacji w ramach strategii ponadlokalnej 39
II.3 Wykaz przedsięwzięć objętych mechanizmem ZIT do realizacji w ramach Programu FEP 2021-2027 56
II.4 Opis przedsięwzięć rozwojowych planowanych do realizacji w ramach FEP 2021-2027 71

III. Założenia wdrożeniowe i włączenie partnerów społeczno-gospodarczych 104
III.1 System realizacji Strategii 104
III.1.1 Monitoring i ewaluacja 108
III.2 Opis udziału partnerów w przygotowaniu Strategii i jej realizacji 113
III.3 Komplementarność opracowania 120

IV. Plan finansowy 133

V. Transport niskoemisyjny i mobilność miejska 143
V.1 Analiza uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych 143
V.1.1 Sieć komunikacyjna na obszarze MOF 144
V.2 Interesariusze rynku transportowego na obszarze MOF S-U 175
V.3 Analiza wyników badań w zakresie preferencji użytkowników 178
V.4 Analiza SWOT 182
V.5 Matryca logiczna 184
V.6 Koncepcja dotycząca planów mobilności na obszarze MOF S-U 186
V.6.1 Rekomendowany model funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej 186
V.6.2 Najważniejsze działania inwestycyjne planowane do realizacji 190
V.6.3 Komplementarność 198
V.7 Uwarunkowania transportowe – ujęcie graficzne 233

Spis tabel, grafik i wykresów 235

— **usunięto: 103**
— **usunięto:** 103
— **usunięto:** 107
— **usunięto:** 112
— **usunięto:** 119
— **usunięto: 132**
— **usunięto: 142**
— **usunięto:** 142
— **usunięto:** 143

Wprowadzenie

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka (Strategia ZIT MOF S-U) jest dokumentem operacyjnym, dzięki któremu samorządy zrzeszone w MOF S-U mogą realizować zintegrowane przedsięwzięcia, które przyczynią się do rozwoju całego obszaru funkcjonalnego, jak również poprawy jakości życia mieszkańców.

Przedmiotowe opracowanie jest strategią terytorialną, stosowaną do realizacji instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Jej strukturę i obowiązkowe elementy, definiuje rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. Strategia ZIT określa zasady współpracy oraz najważniejsze przedsięwzięcia realizowane w formie zintegrowanej, w odniesieniu do zdiagnozowanych barier oraz potencjałów rozwojowych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka. Obszar wsparcia tożsamy jest z obszarem definiowanym w strategii ponadlokalnej – Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka na lata 2022-2030.

Strategia ZIT MOF S-U jest spójna ze wskazanym dokumentem i w dużej mierze odwołuje się do jego zapisów. Stanowi uszczegółowienie zapisów zawartych w strategii ponadlokalnej, wskazując zintegrowane przedsięwzięcia rozwojowe i projekty, które mogą być finansowane ze środków własnych samorządów, regionalnego programu z EFRR i EFS+ oraz środków programów krajowych, w tym unijnych i budżetu państwa.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka skupia się przede wszystkim na kwestiach związanych ze środowiskiem, jego ochroną oraz poprawą jakości, w szczególności powietrza, jak również zwiększeniu odporności na postępujący kryzys klimatyczny. Przedsięwzięcia rozwojowe dotyczą również wsparcia i rozwoju zrównoważonej mobilności na terenie MOF S-U, co przyczyni się do wzrostu dostępności oraz integracji przestrzennej całego obszaru funkcjonalnego. Nie bez znaczenia pozostają kwestie społeczne, związane z poprawą dostępności i jakości oraz funkcjonowania placówek opieki zdrowotnej, których rozwój i wsparcie odgrywa kluczową rolę z uwagi na postępujące starzenie się społeczności. Ponadto istotnym wyzwaniem dla MOF S-U jest integracja imigrantów, oraz zapewnienie im wysokiej jakości życia i dogodnych warunków do pozostania na terenie MOF.

MOF Słupsk-Ustka w ujęciu regionalnym i krajowym

Zasięg terytorialny Strategii ZIT MOF S-U jest tożsamy z granicami Obszarów Funkcjonalnych (MOF) wskazanych w kluczowych dokumentach strategicznych województwa – Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 oraz Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030.

Według Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030 strukturę funkcjonalno-przestrzenną województwa kształtuje między innymi zhierarchizowana policentryczna sieć ośrodków, wśród których wyróżniono ośrodek regionalny Słupsk, tworzący komplementarny układ bipolarny z miastem Ustka. Jest to kluczowy biegun rozwoju północno-zachodniej części województwa, silnie oddziaływujący na sąsiednie powiaty (głównie słupski i bytowski oraz sławieński).

MOF Słupsk-Ustka jest głównym elementem Subregionu Słupskiego, będącego jednym z czterech subregionów województwa pomorskiego wyróżnionych w Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030, w której oprócz MOF Słupsk-Ustka wyróżniono kilka miejskich obszarów funkcjonalnych takich jak:

- MOF Ośrodka Wojewódzkiego – to ośrodek ponadregionalny Trójmiasto (Gdańsk, Gdynia i Sopot) wraz z innymi jednostkami administracyjnymi, jest głównym elementem strukturalnym Obszaru Metropolitalnego Gdańsk - Gdynia – Sopot,
- MOF Chojnice-Człuchów
- MOF Bytowa,
- MOF Lęborka,
- MOF Kościerzyny,
- MOF Stargardu Gdańskiego,
- MOF Malbork-Sztum,
- MOF Kwidzyna.

Warto zaznaczyć, że Słupsk został zakwalifikowany do krajowego obszaru strategicznej interwencji określanego, jako miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze[1] o umiarkowanie złej sytuacji społeczno-gospodarczej i silnie powiększającym się

[1] Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

niekorzystnym dystansie. Stanowi rdzeń MOF Słupsk-Ustka, który jest drugim największym ośrodkiem, po ponadregionalnym Ośrodku Wojewódzkim oraz jedynym o znaczeniu regionalnym. Z tego względu kluczowe jest realizowanie działań wspierających rozwój Słupska, będącego centrum ważnego w skali województwa ośrodka gospodarczego i społecznego.

Powiat słupski wchodzący w skład MOF S-U został określony jako obszar cechujący się gorszym dostępem do usług publicznych[2], a gminy Damnica oraz Dębnica Kaszubska określono natomiast jako obszary zagrożone trwałą marginalizacją, cechujące się słabszą dostępnością transportową, niekorzystną sytuacją demograficzną oraz ograniczeniami w dostępie do podstawowych usług publicznych.

Realizacja instrumentu ZIT i podstawa prawna opracowania

Podstawę prawną przedmiotowego dokumentu stanowi Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r.[3], w szczególności art. 28-30 dotyczące strategii terytorialnych i zintegrowanych inwestycji terytorialnych.

Zgodnie ze wskazanym art. 29. ust. 1., strategie terytorialne realizowane zgodnie z art. 28 lit. a)[4] zawierają następujące elementy:

1. obszar geograficzny, którego dotyczy dana strategia;
2. analizę potrzeb rozwojowych i potencjału danego obszaru, w tym wzajemnych powiązań gospodarczych, społecznych i środowiskowych;
3. opis zintegrowanego podejścia służącego zaspokojeniu zidentyfikowanych potrzeb rozwojowych i wykorzystaniu potencjału danego obszaru;
4. opis udziału partnerów zgodnie z art. 8 w przygotowaniu strategii i jej realizacji.

Zgodnie z art. 30., w przypadku gdy strategia terytorialna, o której mowa w art. 29 wiąże się z inwestycjami, które otrzymują wsparcie z co najmniej jednego Funduszu, z więcej niż

[2] Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030

[3] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej.

[4] a) zintegrowane inwestycje terytorialne, c) inne narzędzie terytorialne wspierające inicjatywy opracowane przez państwo członkowskie

jednego programu lub więcej niż jednego priorytetu tego samego programu, działania można realizować jako zintegrowaną inwestycję terytorialną. Jednym z warunków realizacji ZIT, wymienia się powołanie związku ZIT[5]. W związku z tym podstawę prawną do realizacji zadań w ramach ZIT stanowi Porozumienie z dnia 20.05.2022 r.[6] powołujące związek ZIT i określające prawa, obowiązki oraz zasady współpracy członków MOF S-U przy opracowaniu Strategii i realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Zgodnie z art. 34 ust. 8 wskazanej ustawy: w przypadku gdy została przyjęta strategia rozwoju ponadlokalnego, o której mowa w art. 10g ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, obejmująca miejski obszar funkcjonalny, o którym mowa w ust. 2, strategia ZIT jest spójna z tą strategią rozwoju. Zatem jednostki wchodzące w skład ZIT nie będą musiały przygotowywać osobnego dokumentu dla realizacji ZIT, tylko dodatkową część wdrożeniową, która opisywać będzie realizację ZIT wraz z przedstawieniem obowiązkowych elementów Strategii ZIT, nieujętych w strategii ponadlokalnej[7].

Niniejszy dokument stanowi zatem odrębny dokument wdrożeniowy dla Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka na lata 2022-2030, a zarazem podstawowy dokument realizacji działań i przedsięwzięć w formule ZIT.

[5] Związek ZIT MOF S-U powołany w formie Porozumienia działa w celach i na zasadach określonych w art. 34 ustawy z dnia 28.04.2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 (Dz.U. z 2022 r. poz. 1079), w związku z art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526, z 2023 r. poz. 572) i art. 74 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2023 poz. 40, 572).

[6] Porozumienie nr 1/2022 z dnia 20 maja 2022 r. w sprawie współpracy jednostek samorządu terytorialnego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka służącej realizacji zadań w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych

[7] Zgodnie z Umową Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce

I Diagnoza strategiczna

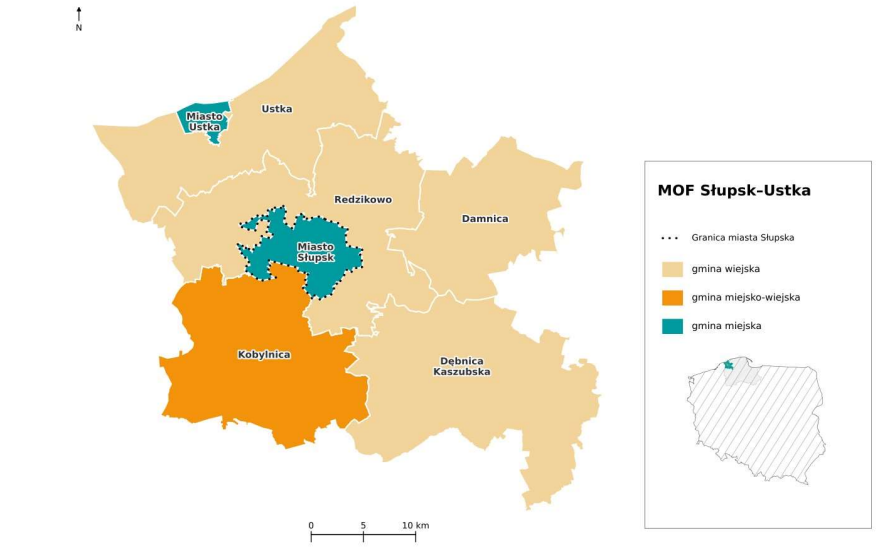
I.1 Definicja obszaru wsparcia

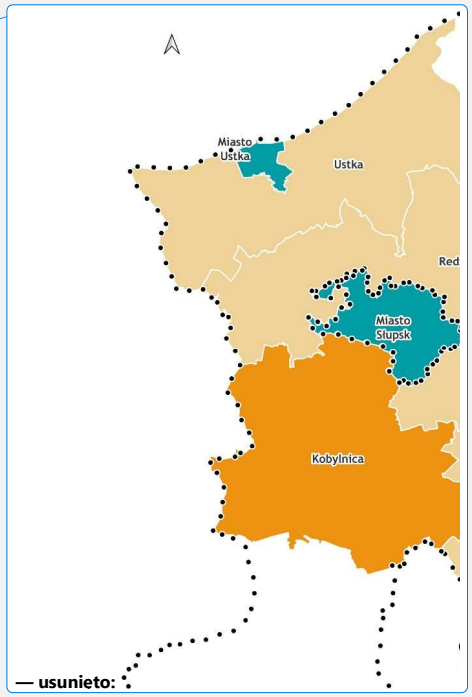
Obszar geograficzny, którego dotyczy przedmiotowe opracowanie tożsamy jest z obszarem zdefiniowanym w Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka na lata 2022-2030. MOF Słupsk-Ustka (MOF S-U) położony jest w północno-zachodniej części województwa pomorskiego, a w jego skład wchodzi 8 samorządów:

1. Miasto Słupsk; (W związku z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 31 lipca 2025 r. w sprawie ustalenia granic niektórych gmin i miast, nadania niektórym miejscowościom statusu miasta oraz zmiany nazwy gminy, z dniem 01.01.2026 r. powiększono granice administracyjne Miasta Słupska o teren sołectwa Bolesławice. Z uwagi na brak pełnych, zamkniętych zestawień statystycznych GUS za cały 2026 rok, w treści niniejszego dokumentu pozostałe wskaźniki i dane zewnętrzne pozostają na dotychczasowym poziomie sprawozdawczym);
2. Miasto Ustka; (W związku z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 31 lipca 2025 r. w sprawie ustalenia granic niektórych gmin i miast, nadania niektórym miejscowościom statusu miasta oraz zmiany nazwy gminy, z dniem 01.01.2026 r. powiększono granice administracyjne Miasta Ustka o teren miejscowości Przewłoka. Z uwagi na brak pełnych, zamkniętych zestawień statystycznych GUS za cały 2026 rok, w treści niniejszego dokumentu pozostałe wskaźniki i dane zewnętrzne pozostają na dotychczasowym poziomie sprawozdawczym);
3. Gmina Słupsk (W związku z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 27.07.2023 r. w sprawie ustalenia granic niektórych gmin i miast, nadania niektórym miejscowościom statusu miasta, zmiany nazwy gminy oraz siedziby władz gminy z dniem 01.01.2024 r. Gmina Słupsk zmienia nazwę na Gminę Redzikowo. Wszędzie gdzie w niniejszym dokumencie mowa o Gminie Słupsk należy rozumieć przez to Gminę Redzikowo);
4. Gmina Ustka;
5. Gmina Damnica;
6. Gmina Kobylnica; (W związku Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 30.07.2024 r. w sprawie ustalenia granic niektórych gmin i miast, nadania niektórym miejscowościom status miasta oraz zmiany siedziby władz gmin z dniem 01.01.2025 r. miejscowość Kobylnica otrzymała status miasta, tym samym zmienił się status gminy na: miejsko – wiejską);
7. Gmina Dębnica Kaszubska;
8. Powiat słupski.

Poniżej przedstawiono mapę z położeniem analizowanego obszaru.

Rysunek 1 Mapa poglądowa obszaru MOF S-U





— usunieto:

Źródło: opracowanie własne.

W 2021 r. w MOF S-U zamieszkiwało 156 930 mieszkańców, co stanowi około 6,7% mieszkańców województwa pomorskiego. Powierzchnia obszaru wynosi 1 244 km^2 (około 6,8% powierzchni województwa pomorskiego), co daje gęstość zaludnienia równą 126 osób/km^2. Poniżej w tabeli przedstawiono szczegółowe dane dotyczące powierzchni i liczby ludności poszczególnych jednostek wchodzących w skład MOF S-U.

Tabela 1 Powierzchnia i liczba mieszkańców jednostek wchodzących w skład MOF S-U w 2021 r.

Jednostka	Ludność ogółem	% ludności MOF S-U	Powierzchnia w km^2	% powierzchni MOF S-U
Gmina Dębnica Kaszubska	9 134	5,8%	300	24,1%
Gmina Redzikowo	18 928	12,1%	262	21,1%
Gmina Kobylnica	13 741	8,8%	244	19,6%
Gmina Ustka	8 069	5,1%	217	17,4%
Gmina Damnica	5 778	3,7%	168	13,5%
Miasto Ustka	14 161	9,0%	10	0,8%

Powiat m. Słupsk	87 119	55,5%	43	3,5%
Powiat słupski	96 326	-	2 304	-
MOF S-U	156 930	100,0%	1 244	100,0%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Wśród istotnych elementów charakteryzujących MOF S-U można wskazać:

1. Słupską Specjalną Strefę Ekonomiczną (wraz z podstrefami m.in. w mieście Słupsk i gminie Słupsk),
2. Bazę Obrony Przeciwrakietowej w Redzikowie w Gminie Słupsk,
3. Port Morski w Ustce,
4. Rozwiniętą energetykę wiatrową,
5. Drugi co do wielkości ośrodek miejski (po Koszalinie) znajdujący się pomiędzy dwiema dużymi aglomeracjami – Trójmiastem i Szczecinem,
6. Przebieg głównego ciągu komunikacyjnego – drogi krajowej i ekspresowej nr 6 oraz drogi krajowej nr 21 i linii kolejowych 202 i 405,
7. Obecność Słupskiego Inkubatora Technologicznego,
8. Silny zorganizowany sektor organizacji pozarządowych,
9. Szpital specjalistyczny, Centrum Zdrowia Psychicznego,
10. Obecność jednostek kulturalnych – m.in. Polska Filharmonia Sinfonia Baltica im. Wojciecha Kilara, Nowy Teatr im. Witkacego, Teatr Lalki "Tęcza", Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku,
11. Obecność klubu Czarni Słupsk na poziomie ekstraklasy koszykówki,
12. Dywersyfikację lokalnego rynku pracy – obecność przemysłu lekkiego, drzewnego, przetwórczego, spożywczego, rozwój gospodarki morskiej itd.,
13. Obecność Uniwersytetu Pomorskiego,
14. Rozwiniętą ofertę rekreacyjną i turystyczną obszaru,
15. Bogate zasoby środowiska naturalnego.

I.2 Synteza diagnozy obszaru realizacji ZIT

Synteza diagnozy obszaru realizacji ZIT wraz z identyfikacją potrzeb rozwojowych i potencjałów MOF Słupsk-Ustka

I.2.1. Wnioski diagnozy obszaru realizacji ZIT

W niniejszym podrozdziale zawarto najważniejsze informacje dotyczące całego obszaru MOF S-U. Szczegółowe dane oraz pogłębione informacje związane z obszarem znajdują się w dokumencie pn. Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka na lata 2022-2030, Część diagnostyczna. We wspomnianym dokumencie dokonano analizy zarówno w ujęciu dynamicznym, jak i porównawczym, w odniesieniu do szerszej perspektywy - obejmującej kraj, województwo pomorskie oraz powiaty sąsiednie. Poniżej przedstawiono kluczowe wnioski z diagnozy w podziale na trzy sfery: społeczną, gospodarczą i przestrzenną.

Sfera społeczna

a) Populacja MOF S-U wynosi około 160 tys. osób. Prawie 2/3 mieszkańców obszaru mieszka na terenie dwóch miast – Słupska i Ustki. W latach 2011-2020 populacja obszaru zmalała o 1,3% (2 095 osób). Prognozy demograficzne wskazują na powolne wyludnianie się MOF S-U – do 2030 r. liczba mieszkańców MOF S-U (ogółem) ulegnie spadkowi o 1 859 osób, tj. 1,2% względem 2020 r.

b) W latach 2011-2020 na terenie MOF S-U obserwowalny był spadek przyrostu naturalnego. W analizowanych latach odnotowano na obszarze zmniejszenie wartości przyrostu naturalnego, który w 2020 r. wynosił -4,17. Wraz ze spadkiem przyrostu naturalnego zauważa się problem starzenia lokalnej społeczności.

c) Niemal co 5 mieszkaniec MOF S-U to osoba w wieku 65 lat i więcej. W latach 2011-2020 odsetek osób w tym wieku wzrósł około 6,7%, osiągając poziom 19,4% - więcej niż średnia dla powiatu słupskiego (15,5%), województwa pomorskiego (17,4%) oraz średniej krajowej (18,6%). Duży przyrost seniorów odnotowano szczególnie w miastach – Słupsku (+7,8 pp.) i Ustce (+10,6 pp.). Wzrost liczby seniorów wiąże się ze wzrostem zapotrzebowania na usługi medyczne.

d) Analizowany obszar charakteryzuje się zróżnicowanym dostępem do usług medycznych. Dostępność ta jest niższa niż w województwie i kraju, podobnie jak dostępność do aptek. W badaniu przeprowadzonym wśród mieszkańców[8] ponad

[8] Badanie ankietowe przeprowadzone na potrzeby opracowania diagnozy i strategii ponadlokalnej

połowa respondentów (blisko 53%) negatywnie oceniła dostęp do lekarzy specjalistów, a w przypadku obszarów wiejskich – do podstawowej opieki medycznej, co wskazuje na wyraźny problem i wyzwanie w tym zakresie, związane z koniecznością rozbudowy placówek. Problemem są również braki w kadrze medycznej. W 2021 r. liczba porad w zakresie ambulatoryjnej opieki zdrowotnej[9] podstawowej opieki zdrowotnej przypadająca na 1 mieszkańca w MOF wynosiła 8,0 – więcej niż w powiecie słupskim (3,8). Najwięcej porad na 1 mieszkańca (10,8) udzielono w mieście Słupsk, natomiast najmniej (1,6) w gminie Słupsk.

e) Aktualne procesy związane ze wzrostem liczby osób ze szczególnymi potrzebami, w tym głównie seniorów wskazują na konieczność deinstytucjonalizacji usług społecznych, rozwoju oferty usług asystenckich, specjalistycznych usług opiekuńczych, opieki wytchnieniowej oraz środowiskowych domów samopomocy społecznej.
f) Z uwagi na postępujące starzenie się społeczności, w MOF S-U odnotowuje się wzrost liczby zgonów na 1000 ludności, z czego najwyższe wartości wskaźnika odnotowano w 2020 r., na co wpływ miała pandemia COVID-19. Utrzymująca się wysoka liczba zgonów wynikają z obecnych trendów demograficznych, jak również mogą stanowić długotrwały efekt wspomnianej wcześniej pandemii COVID-19, która znacząco wpłynęła na wzrost liczby zgonów. Wśród najczęstszych przyczyn zgonów w MOF S-U wskazuje się nowotwory i choroby układu krążenia.
g) Dostępność do świadczeń można pośrednio ocenić analizując m.in. dostępność podmiotów gospodarki świadczących usługi z zakresie opieki zdrowotnej (sekcja Q dział 86). W MOF S-U widoczny jest wzrost udziału w ogólnej liczbie firm, podmiotów opieki zdrowotnej z 4,7% w 2017 r. do 5,0% w 2021 r. W 2017 r. w MOF S-U działały 952 podmioty, natomiast w 2021 r. ich liczba wzrosła do 1091.
h) Saldo migracji na 1000 ludności w 2020 r., w porównaniu do 2011 r. (-0,51) było dodatnie i wyniosło 0,82. Dodatnie saldo migracji utrzymuje się na terenach wiejskich MOF S-U, w gminach sąsiadujących ze Słupskiem i Ustką, co związane jest ze zjawiskiem suburbanizacji.

[9] Porady w zakresie ambulatoryjnej opieki zdrowotnej dotyczą porad w podstawowej i specjalistycznej opiece zdrowotnej.

i) Występujące zjawisko suburbanizacji powoduje depopulację obszarów miejskich i osiedlanie się mieszkańców na obszarach wiejskich. Wiąże się to ze znaczącym wzrostem kosztów utrzymania infrastruktury technicznej i społecznej - utrudniony dostęp do infrastruktury przekłada się na zwiększenie ruchu samochodowego na obszarze MOF S-U. W latach 2011-2020 mieszkańców miasta Słupsk i Ustka ubyło kolejno o 5 762 i 1 246 osób, tymczasem na terenach wiejskich odnotowano wzrost liczby mieszkańców. Mimo to, wzrost ten nie równoważył ubytku ludności z miast. Postępujące wyludnianie się obszaru wskazuje na konieczność prowadzenia działań mających na celu zwiększenie atrakcyjności osiedleńczej. W kontekście migracji, z uwagi na aktualną sytuację i wojnę w Ukrainie, ważne jest stworzenie oferty i prowadzenie kompleksowej polityki kierowanej w stronę cudzoziemców, w celu przyciągnięcia ich na teren MOF, jak również zapewnienia odpowiednich warunków do życia i pracy oraz integracji z lokalną społecznością. Szacuje się, że na terenie MOF będzie chciała pozostać część uchodźców wojennych, a także osoby, które już wcześniej przybyły do Słupska i okolic w celach zarobkowych, jeśli odpowiednie przepisy prawne będą na to pozwalały, aby na stałe pozostać w Polsce i stać się częścią społeczeństwa miejscowości, w których na co dzień pracują i pobierają naukę. Teren MOF jest o tyle atrakcyjny, że zarówno mieszkania i usługi są tańsze niż w dużych miastach, co przy często niskich zarobkach oferowanych obcokrajowcom jest bardzo istotne.

j) Obszar MOF S-U cechuje się koncentracją opieki żłobkowej na obszarach miejskich – dostęp do tego typu usług na terenach wiejskich jest utrudniony. Nieco lepsza sytuacja dotyczy opieki przedszkolnej, jednakże zarówno oferta żłobkowa, jak i przedszkolna wymaga systematycznego poszerzania i rozwoju.

k) Według danych Głównego Urzędu Statystycznego na terenie MOF S-U funkcjonuje 10 szkół branżowych, do których w roku szkolnym 2020/2021 uczęszczało 1 072 osób. Wszystkie szkoły znajdują się w mieście Słupsk. W Słupsku i Ustce działają także szkoły techniczne – łącznie jest ich 9. Zgodnie z danymi GUS, co roku do tych szkół technicznych uczęszcza około 3,5-4,5 tys. uczniów. Na terenie MOF S-U funkcjonują również licea ogólnokształcące (24), w których co roku kształci się około 3-4 tys.

uczniów. Zdecydowana większość szkół znajduje się w mieście Słupsk, zatem stanowi on centrum edukacyjne dla całego obszaru.

l) W MOF działają również 3 uczelnie wyższe. Są to placówki, które dzięki stworzeniu optymalnej i interesującej oferty edukacyjnej, dostosowanej do wymogów i oczekiwań rynku pracy. Ponadto zacieśnienie współpracy sektora biznesowego z sektorem naukowym, umożliwiłoby rozwój lokalnego rynku pracy oraz promocję innowacyjności, co przyczyniłoby się do ograniczenia migracji młodych osób na studia do innych ośrodków.

m) Przeciętne wyniki z egzaminów ósmoklasisty i maturalnych w MOF S-U są niższe niż średnie wyniki dla województwa i kraju, co wskazuje na niższy poziom nauczania w lokalnych szkołach. W trakcie konsultacji w ramach opracowywania części diagnostycznej strategii rozwoju, wielokrotnie zwracano uwagę na konieczność wypracowania modelu kształcenia dostosowanego do lokalnego rynku pracy, w którym uczestniczyć powinny szkoły podstawowe, średnie, wyższe (szczególnie Uniwersytet Pomorski w Słupsku) oraz placówki kształcenia ustawicznego.

n) W ostatnich latach poprawiła się sytuacja materialna mieszkańców oraz zmniejszył się poziom ubóstwa. Dostrzeżono jednakże problemy i potrzeby związane ze wsparciem rodzin dysfunkcyjnych, niewystarczającą liczbę kadr w ośrodkach pomocy społecznej oraz brak rodzin zastępczych. W 2019 r. niespełna 5% mieszkańców korzystało z pomocy społecznej – podobny odsetek odnotowano w kraju i województwie. W porównaniu do 2011 r. odsetek ten spadł o 4,6 pp.

o) Tereny MOF S-U cechują się dość wysoką dostępnością mieszkań – na 1 000 mieszkańców przypada około 405 mieszkań, to zatem więcej niż średnia dla powiatu słupskiego (342) i województwa pomorskiego (383). Dostępność ta wzrosła o 11,3% względem 2011 r. Wynika to między innymi z wyludniania się centrów miast oraz z rosnącej liczby pozwoleń na budowę. Mimo to występują deficyty w kwestii mieszkań socjalnych i komunalnych.

p) Warto wykorzystać rewitalizację jako istotne narzędzie zmiany społecznej. Kompleksowa rewitalizacja obejmuje działania z uwzględnieniem każdej ze sfer: społecznej, gospodarczej, technicznej, przestrzennej oraz środowiskowej,

przyczyniając się do poprawy jakości życia mieszkańców. Obecnie tylko dwa JST należących do MOF Słupsk-Ustka posiadają gminne programy rewitalizacji, są nimi Miasto Słupsk oraz Miasto Ustka. W MOF istotne jest podnoszenie atrakcyjności przestrzeni publicznej, jej estetyki i funkcjonalności wraz z rewitalizacją obiektów użyteczności publicznej i dostosowania ich do świadczenia funkcji społeczno-kulturalnych, co umożliwi integrację mieszkańców.

q) Istotny wpływ na jakość życia ma również dostępność i jakość oferty kulturalnej. Wpływa to nie tylko na atrakcyjność osiedleńczą, ale również turystyczną. Obszar MOF S-U pozytywnie wyróżnia się pod względem liczby zabytków, atrakcji turystycznych, miejsc związanymi ze spędzaniem czasu wolnego oraz podmiotami działającymi w zakresie branży rekreacyjno-kulturalnej. Należy mieć na uwadze, że rozbudowana infrastruktura kulturalna generuje znaczne koszty w związku z rozbudową, utrzymaniem i eksploatacją poszczególnych obiektów, a brak odpowiedniej infrastruktury ogranicza rozwój oferty kulturalnej. Zapewnienie dostępności oferty, jak i infrastruktury oraz równomierny rozwój jest istotny z uwagi na postępującą suburbanizację. Placówki kulturalne pełnią często rolę miejsca integracji i aktywizacji społecznej, sprzyjają ograniczeniu zjawiska wykluczenia społecznego, a więc ich dostępność i rozbudowa jest jednym z kluczowych potrzeb obszaru MOF S-U. Obecnie oceniając aktywność seniorów i udział osób, będących członkami kół, klubów lub sekcji seniora i Uniwersytetów Trzeciego Wieku w ogólnej liczbie ludności w wieku 60 lat i więcej jest on niski, w przypadku powiatu słupskiego wynosił w 2021 r. zaledwie 1,2%. W MOF S-U najwyższy był w gminie Słupsk (6,1%). W opinii 18% ankietowanych, budowa i modernizacja obiektów instytucji kultury oraz poszerzenie oferty istniejących stanowi istotne działanie, którego realizacja wpływie na atrakcyjność MOF S-U. Identyfikowanym problemem w MOF jest sezonowość oferty, z uwagi na specyfikę regionu, poza sezonem wakacyjnym, jest ona ograniczona. Istotne zarówno z punktu widzenia jakości życia, jak i poziomu atrakcyjności turystycznej jest stworzenie całorocznej oferty kulturalno-rozrywkowej.

r) Wpływ na integrację mieszkańców, w MOF S-U ma również obecność organizacji pozarządowych. W 2021 r. na terenie MOF S-U funkcjonowało 645 fundacji, stowarzyszeń i organizacji społecznych. Widoczną szansą rozwojową dla MOF S-U jest

wzmocnienie sektora organizacji pozarządowych, stymulacja ich rozwoju i wzrostu liczby organizacji, a także aktywna współpraca z liderami opinii.

Sfera gospodarcza

a) Na terenie MOF S-U zauważa się systematyczny spadek poziomu bezrobocia. Większość osób bezrobotnych stanowią kobiety. Odsetek osób bezrobotnych w liczbie osób w wieku produkcyjnym na terenie MOF S-U wynosił 4,5% w 2020 r., zatem był niższy niż średnia dla powiatu słupskiego (5,2%) i kraju (4,6%). W 2020 r. odsetek osób długotrwale bezrobotnych w liczbie bezrobotnych ogółem dla całego obszaru wyniósł 32,5% - zdecydowanie mniej niż średnia dla Polski (49,3%). Od 2011 r. udział tych osób zmalał o 16,7 pp., gdy w tym samym czasie w kraju spadł tylko o 1,0 pp. W przypadku osób z niepełnosprawnościami także zauważono znaczący spadek bezrobotnych w tej grupie, co świadczy o większej chłonności rynku pracy osób ze szczególnymi potrzebami. Z przedstawionych danych wynika, że sytuacja na rynku pracy w obszarze MOF S-U systematycznie się poprawia.

b) Z powyższych danych można wysnuć wniosek, że dostępność pracy na terenie MOF S-U nie jest obecnie problemem. Realnym problemem może być natomiast sama jakość oferowanej pracy, czyli proponowane wynagrodzenia i charakter pracy. Osoby młode i wykształcone przeprowadzają się do większych ośrodków, w których mają szansę znaleźć atrakcyjną dla nich i adekwatną do posiadanego wykształcenia pracę. Obecnie w MOF S-U największe deficyty na rynku pracy dotyczą kadry administracji samorządowej, zawodów medycznych oraz zawodów z branży budowlanej. Także dostępność komunikacyjna utrudnia podjęcie pracy na terenie MOF S-U – część osób zamieszkujących w szczególności obszary wiejskie, jest wykluczona komunikacyjnie. Koniecznym jest zatem rozwój usług komunikacyjnych obejmujących swą działalnością cały obszar MOF S-U.

c) Jak wspomniano problemem na terenie MOF S-U może być jakość miejsc pracy. W opinii osób biorących udział w wywiadach prowadzonych w celu opracowania strategii ponadlokalnej oraz strategii ZIT, z uwagi na niewystarczającą liczbę firm innowacyjnych, na rynku pracy MOF S-U zaznacza się problem związany z dostępnością pracy dla inżynierów i osób z wysokimi kwalifikacjami. Obecnie liczba

podmiotów gospodarczych prowadzących działalność profesjonalną, naukową i techniczną w strukturze podmiotów wynosi 7,9%. W ostatnich pięciu latach odnotowano wzrost zaledwie o 0,2 pp. Poziom innowacyjności gospodarki MOF S-U jest niższy w porównaniu do wartości dla województwa, gdzie udział podmiotów wynosi 10,5%, a dynamika zmian w latach 2017-2021 r. wynosiła 0,7 pp.

d) Istotnym wyzwaniem dla MOF S-U jest integracja imigrantów i uchodźców z Ukrainy. Sytuacja związana z wojną w Ukrainie spowodowała dynamiczny napływ uchodźców, m.in. na teren MOF S-U. Szacuje się, że część imigrantów zostanie na obszarze MOF S-U, zatem konieczne jest prowadzenie działań integracyjnych. Ważne jest tworzenie odpowiednich warunków do wysokiej jakości życia wszystkim mieszkańcom, w tym cudzoziemcom i dogodnych warunków do pozostania na terenie MOF, jak również tworzenie warunków sprzyjających podejmowaniu pracy przez imigrantów. Kluczowe jest wsparcie psychologiczne, prawne, włączanie imigrantów w życie społeczne, kulturalne oraz umożliwienie im korzystania z usług publicznych, m.in. poprzez ograniczenie barier w obsłudze instytucjonalnej, czy zajęcia z nauki języka polskiego. Ważne są również działania z zakresu integracji i reintegracji zawodowej, mające na celu odbudowę oraz podtrzymanie u osoby podlegającej tym procesom, społecznej zdolności do samodzielnego świadczenia pracy na rynku pracy oraz adaptacja do rynku pracy. Napływ nowych mieszkańców pozytywnie wpływa na zwiększenie zasobów siły roboczej, w tym również specjalistów, a tym samym podatków, co jest korzystne z punktu widzenia zysków dla samorządów. Napływ młodych mieszkańców może mieć wpływ na zmianę trendów demograficznych, tworzenie nowych miejsc pracy, jak również rozwój usług, z uwagi na zróżnicowane grupy odbiorców i ich oczekiwania.

e) W ciągu ostatnich lat wzrosła liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w rejestrze REGON. W 2020 r. liczba podmiotów gospodarczych w przeliczeniu na 1 000 ludności wyniosła 131 – o 6,0% więcej niż w 2011 r. Także liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w przeliczeniu na 100 osób w wieku produkcyjnym wzrosła w latach 2011-2020 – o 15,6% do poziomu 16,0%.

f) Teren MOF S-U jest objęty działaniem Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej i Słupskiego Inkubatora Technologicznego, które są zarządzane przez Pomorską

Agencję Rozwoju Regionalnego. Na terenie MOF S-U znajdują się podstrefy zlokalizowane w Ustce (formalnie), Słupsku Redzikowie, Wieszynie i Płaszewku. Słupski Inkubator Technologiczny znajduje się w nowoczesnym budynku biurowym z zapleczem produkcyjnym. Jego zadaniem jest wsparcie rozwoju innowacyjnych technologii oraz przedsiębiorców, którzy dopiero rozpoczynają swoją działalność. Na terenie MOF S-U rozwija się gospodarka morska, przemysł przetwórczy, spożywczy, przemysł lekki, motoryzacyjny, drzewny oraz rolnictwo. Firmy funkcjonujące na tym terenie zajmują się między innymi produkcją mebli, wyrobów metalowych, cystern, zbiorników, lin, sieci, okien, drzwi, usługami magazynowymi oraz transportowymi.

g) Problem dla rozwoju gospodarczego może stanowić obecność bazy przeciwrakietowej, ponieważ jej funkcjonowanie wiąże się z ograniczeniami w zakresie inwestycji położonych w pobliżu. Może to ograniczać konkurencyjność inwestycyjną MOF S-U względem innych obszarów województwa.

h) Potencjałem w MOF jest m.in. port w Ustce, którego rozbudowa jest ważnym elementem rozwoju gospodarczego, ponieważ pozwoli na zapewnienie nowych miejsc pracy, a także przyciągnięcie inwestorów. Rozbudowa portu oprócz rozwoju gospodarki lokalnej, pozytywnie wpłynie na rozwój transportu. W opinii blisko 18,7% mieszkańców MOF biorących udział w badaniu ankietowym, przebudowa portu w Ustce wpłynie na zwiększenie atrakcyjności MOF S-U.

i) Obszar charakteryzuje się bogatą ofertą turystyczną, głównie ze względu na dostęp do morza, a także bliskość cennych siedlisk przyrodniczych takich jak Słowiński Park Narodowy i Park Krajobrazowy „Dolina Słupi". Oprócz walorów przyrodniczych istotne znacznie odgrywają również walory kulturowe - obecność licznych pałaców, dworów i zespołów zabytkowej zabudowy. W 2020 r. na 1 000 mieszkańców MOF S-U przypadało średnio 88 turystycznych miejsc noclegowych. Ze względu na dostęp do morza, największą dostępnością noclegów charakteryzowała się gmina Ustka (932 miejsca na 1 000 mieszkańców) oraz miasto Ustka (351 na 1 000 mieszkańców). W 2017 r. w MOF S-U liczba turystów zagranicznych wynosiła 13 961, a w 2020 r. była równa 6 064, co może wynikać z ograniczeń związanych z przemieszczaniem się z uwagi na pandemię COVID-19. W strukturze turystów dominują osoby pochodzące z Niemiec.

Sfera przestrzenna

a) Problemem dotyczącym całego obszaru MOF S-U jest wykluczenie komunikacyjne dotyczące zarówno aspektów lokalnych, jak i ponadlokalnych. Wzmocnienie komunikacji na poziomie lokalnym może stać się motorem napędowym obszaru w wielu aspektach, nawet jeśli pozornie kosztem tego działania może być wzrost nakładów na transport publiczny. Obecnie, z większości gmin w zachodniej części subregionów słupskiego i chojnickiego nie ma ani jednego bezpośredniego połączenia do Gdańska, co generuje problemy społeczno-gospodarcze i zwiększa presję migracyjną ludności do ośrodków lepiej rozwiniętych.

b) Niedostatecznie rozwinięta jest sieć dróg rowerowych – głównie na terenie gminy wiejskiej Ustka, jednocześnie jest ona najczęstszym na terenie MOF kierunkiem podróży związanych z zatrudnieniem ze Słupska i do Słupska.

c) Według danych GUS liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie słupskim oraz mieście Słupsk stale wzrasta. Stwarza to problemy w zakresie wzrostu natężenia ruchu oraz obniża bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

d) Brak atrakcyjnej oferty przewozowej powoduje, że większość mieszkańców wybiera samochód osobowy jako główny środek transportu, co przekłada się na problem zakorkowania miast oraz zwiększoną degradację środowiska naturalnego. Istnieje potrzeba rozbudowy połączeń drogowych i ścieżek rowerowych, a także zakupu nowego taboru autobusowego – w tym autobusów nisko/zeroemisyjnych.

e) Z uwagi na postępujący kryzys klimatyczny obszar MOF S-U zagrożony jest wystąpieniem ekstremalnych zjawisk. Z uwagi na położenie, jednym z zagrożeń jest zagrożenie powodziowe związane z bliskością Morza Bałtyckiego, jak również przebiegiem przez obszar MOF S-U rzek takich jak m.in. Słupia czy Kamienica. Ponadto obszar ten w większości zagrożony jest suszą w stopniu umiarkowanym. Najniższe zagrożenie według łącznej klasy zagrożenia suszą identyfikuje się w Dębnicy Kaszubskiej i Kobylnicy, największe (silne zagrożenie) w mieście Ustka i w części gminy Ustka. Największe zagrożenie dotyczy suszy atmosferycznej , zatem wdrażanie działań z zakresu retencji jest kluczowe na terenie MOF S-U.

f) Wyższą ilość odpadów przypadających na 1 mieszkańca zauważa się w gminach nadmorskich, co jest związane z ruchem turystycznym na tych terenach. Najwyższa ilość odpadów z gospodarstw domowych w 2021 r. odnotowana została w gminie wiejskiej Ustka (253 kg) i mieście Ustka (217 kg), natomiast średnia dla całego MOF S-U wynosiła 182 kg w przeliczeniu na 1 mieszkańca. Dla MOF S-U wskaźnik selektywnej zbiórki odpadów kształtuje się na poziomie zbliżonym do średniej dla kraju, a w ostatnich latach średnia wartość wskaźnika udziału odpadów zebranych selektywnie w relacji do ogółu odpadów wzrosła. Najwyższa wartość wskaźnika w 2021 r. dotyczyła gminy Damnica (50,4%), a najniższa gminy Ustka (30,9%). Wśród samorządów z MOF w 2020 r. tylko trzy samorządy osiągnęły wszystkie wymagane poziomy recyklingu, przygotowania do ponownego użycia i odzysku innymi metodami niektórych frakcji odpadów komunalnych, o których mowa w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 grudnia 2016 r. w sprawie poziomów recyklingu, przygotowania do ponownego użycia i odzysku innymi metodami niektórych frakcji odpadów komunalnych – Miasto Słupsk, Gmina Kobylnica, Gmina Ustka. Z kolei w kolejnych latach poziomy przygotowania do ponownego użycia i recyklingu odpadów komunalnych, o których mowa w art. 3b ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach osiągnęły gminy: w 2021 – Gmina Dębnica Kaszubska oraz Gmina Słupsk, a w 2022 Gmina Dębnica Kaszubska i Gmina Damnica.

g) MOF S-U cechuje się rozwiniętą infrastrukturą wodno-kanalizacyjną, która po części wymaga modernizacji i rozbudowy. W sezonie letnim w gminach nadmorskich występuje wzmożony pobór wody oraz wzrost odprowadzanych ścieków komunalnych, związane z ruchem turystycznym. Na terenie gmin MOF S-U zostały wyznaczone aglomeracje ściekowe, które są zgodne z zapisami VI Aktualizacji Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych i spełniają wymagania Dyrektywy Rady z dnia 21 maja 1991 r. dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych (91/271/EWG). Jedynie Gmina Damnica nie ma wyznaczonej aglomeracji ściekowej. Dla Miasta Słupska, gminy Redzikowo oraz gminy Kobylnica została wyznaczona aglomeracja Słupsk obejmująca swoim obszarem: Miasto Słupsk oraz miejscowości położone w gminie Słupsk i gminie Kobylnica. Aglomeracja ściekowa Ustka obejmuje

miasto Ustka oraz położone w gminie wiejskiej Ustka miejscowości: Charnowo, Duninowo, Golęcino, Grabno, Lędowo-Osiedle, Machowino, Możdżanowo, Niestkowo, Orzechowo, Pęplino, Przewłoka, Starkowo, Wodnica, Zapadłe, Zaleskie i Zimowiska. Na terenie Gminy Ustka wyznaczono jeszcze drugą aglomerację Rowy w skład, której wchodzą następujące miejscowości: Rowy, Dębina, Poddąbie, Bałamątek, Objazda, Osieki Słupskie, Gąbino, Dominek, Machowinko, Wytowno.

h) Miasta Słupsk i Ustka posiadają rozwiniętą infrastrukturę gazową, jednakże zgazyfikowanie na terenach wiejskich jest dużo niższe. W niektórych gminach sieć gazowa właściwie nie istnieje. W kontekście zachodzących zmian środowiskowych, jak również konieczności obniżania skali emisji zanieczyszczeń, konieczna jest rozbudowa sieci gazowej, lub dalsza rozbudowa sieci odnawialnych źródeł energii, która prócz farm fotowoltaicznych i wiatrowych, może zostać uzupełniona o elektrownie wiatrowe morskie, z uwagi na posiadany potencjał w tym zakresie. Z uwagi na geograficzne położenie obszaru w ostatnich latach nastąpił dynamiczny rozwój inwestycji z sektora energii odnawialnych, mianowicie farm wiatrowych i fotowoltaicznych. Istotne są również działania mające na celu poprawę efektywności energetycznej budynków, co jedocześnie wpłynie pozytywnie na jakość powietrza w MOF S-U. W opinii blisko 20% ankietowanych mieszkańców potencjałem są korzystne warunki do rozwoju energetyki odnawialnej. Blisko taki sam odsetek wskazał rozwój energetyki odnawialnej i budowanie niezależności energetycznej, jako działanie zwiększające atrakcyjność MOF S-U.

i) Najbardziej rozwiniętą sieć internetową charakteryzują się miasto Słupsk oraz Ustka – występuje konieczność rozwinięcia tej sieci także na terenach wiejskich. Większy dostęp do stacjonarnego Internetu o dużej przepustowości umożliwi rozwój nowych form zatrudnienia (telepraca) czy wdrażania rozwiązań smart city.

I.2.2. Potencjały, problemy, wyzwania rozwojowe obszaru

Część diagnostyczna Strategii ZIT MOF S-U skupiona jest na analizie potrzeb rozwojowych i potencjałów, charakteryzujących i uwzględniających specyfikę całego obszaru objętego interwencją i instrumentem ZIT, a nie poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego. Poniżej przedstawiono potencjały, problemy i wyzwania rozwojowe obszaru, które

uporządkowane zostały według skali zjawiska, od globalnych, przez krajowe, regionalne aż po lokalne.

Potencjały rozwojowe

Odnawialne źródła energii – obecnie na obszarze MOF S-U rozwija się system farm wiatrowych i słonecznych. W Planie gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Ustka wskazano, że obszar MOF S-U znajduje się w obszarze wybitnie i bardzo korzystnym dla pozyskiwania energii wiatrowej, zatem istnieje potencjał do dalszego rozwoju farm wiatrowych. Warto jednak wspomnieć, że ze względu na uzdrowiskową funkcje miasta Ustka oraz objęcie części terenów MOF S-U ochroną przyrodniczą, istnieją ograniczenia co do realizacji inwestycji z tym związanych. Widocznym potencjałem w MOF S-U są korzystne warunki do rozwoju energetyki odnawialnej, oprócz farm wiatrowych i słonecznych ważne jest wsparcie tworzenia wiatrowych farm morskich. Istotne jest podjęcie działań mających na celu poprawę efektywności energetycznej budynków na terenie MOF S-U, a tym samym poprawa jakości powietrza.

Środowisko naturalne – na obszarze znajduje się wiele form ochrony przyrody, np.: Słowiński Park Narodowy, Park Krajobrazowy „Dolina Słupi". Za atrakcyjnością obszaru przemawia również jego nadmorskie położenie, dostęp do Morza Bałtyckiego oraz wysoka jakość środowiska przyrodniczego. Wysokie walory przyrodnicze terenów MOF S-U pozwalają na budowanie wizerunku opartego na środowisku naturalnym i jego ochronie poprzez rozwój ekorozwiązań w zakresie energetyki, transportu, retencjonowania wody itp.

Turystyka – tereny nadmorskie, bogactwo przyrodnicze i czystość środowiska, jak również specyfika miasta Ustka i jego uzdrowiskowy charakter skutecznie przyciągają turystów. Pomorskie Szlaki Kajakowe i Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym (EV-10/13, R-10) zachęcają do aktywnego odpoczynku na terenie MOF S-U. Rozwój sieci tras rowerowych oraz innych form rekreacji, np. turystyki konnej i kajakowej, pozwoli na tworzenie atrakcyjnej oferty spędzania czasu wolnego zarówno dla mieszkańców, jak i turystów. Utworzenie spójnej oferty atrakcji turystycznych, które są już obecne na obszarze MOF, wraz z rozbudową systemu transportu umożliwią pełne wykorzystanie potencjału turystycznego.

Kultura – teren MOF S-U charakteryzuje się bogatym dziedzictwem kulturowym, obecnością licznych pałaców, dworów i zespołów zabytkowej zabudowy (często niestety w nienajlepszym stanie technicznym) oraz wielu instytucji kultury i muzeów. Kompleksowy rozwój wspólnej polityki kulturowej i całorocznej oferty kulturalnej jest szansą na podniesienie atrakcyjności osiedleńczej obszaru oraz ograniczenie zjawiska sezonowości poprzez wydłużenie sezonu turystycznego.

Sektor akademicki, w tym Uniwersytet Pomorski w Słupsku – rozwój oferty dydaktycznej, szczególnie rozwój kierunków technicznych i medycznych oraz wprowadzenie kierunku lekarskiego umożliwiłoby zapełnienie luk kadrowych występujących na obszarze MOF S-U. Atrakcyjna oferta oraz zacieśnienie współpracy sektora biznesowego z sektorem naukowym wzmocniłyby rolę uczelni i umożliwiły rozwój lokalnego rynku pracy i promocję innowacyjności, co przyczyniłoby się do ograniczenia migracji młodych osób na studia do innych ośrodków.

Wyzwania i problemy

Trudna sytuacja geopolityczna na świecie – w wyniku konfliktu zbrojnego na Ukrainie prawdopodobnie będzie przybywać uchodźców, zatem jednym z problemów będzie zapewnienie imigrantom odpowiednich warunków do życia, w tym przede wszystkim możliwości pracy zarobkowej.

Adaptacja do zmian klimatycznych – postępujący kryzys klimatyczny jest problemem w skali globalnej, dlatego ważnym jest zachowanie i ochrona wysokich walorów przyrodniczych MOF S-U, rozwój OZE, ograniczanie nadmiernej emisji oraz rozwój błękitno -zielonej infrastruktury. Zmiany klimatu nasilają występowanie niebezpiecznych zjawisk przyrodniczych takich jak susze, huraganowe wiatry czy gwałtowne burze. Ponadto obszar z uwagi na bliskość Morza Bałtyckiego oraz liczne rzeki zagrożony jest ryzykiem wystąpienia powodzi. Wzrost temperatury powoduje ekstremalne zjawiska pogodowe, negatywnie wpływa na naturalne siedliska powodując wyginięcie wielu gatunków. Niski udział powierzchni przepuszczalnych powoduje wystąpienie zjawiska wysp ciepła, widoczny przede wszystkim w miastach. Z uwagi na bliskość Morza Bałtyckiego, jeziora Gardno oraz przebieg rzeki Słupi, obszar MOF S-U jest w szczególności zagrożony lokalnymi podtopieniami, zalaniami i powodzią. Ponadto obszar ten jest silnie zagrożony suszą atmosferyczną, a część gminy Dębnica Kaszubska oraz obszar

Miasta Słupska oraz gminy Redzikowo są ekstremalnie zagrożone suszą atmosferyczną. W MOF S-U występuje również silne, a w częściach umiarkowane zagrożenie suszą hydrologiczną. Według klas łącznego zagrożenia suszą największym zagrożeniem charakteryzuje się północna część obszaru, ze szczególnym wskazaniem na rejon Ustki. Koniecznością będzie zatem przygotowanie i zabezpieczenie obszaru na ekstremalne zjawiska pogodowe. W planach gospodarki niskoemisyjnej dla poszczególnych jednostek MOF S-U pojawia się dodatkowo konieczność ograniczenia emisji CO_2 oraz tzw. niskiej emisji pochodzącej głównie z palenisk domowych, zwiększenie udziału OZE w produkcji energii czy termomodernizacja budynków użyteczności publicznej i mieszkalnych. Tego typu działania wpłyną na zmniejszenie oddziaływania na środowisko poprzez racjonalne gospodarowanie energią i ograniczenie szkodliwej emisji.

Dostępność komunikacyjna obszaru – wraz z budową drogi szybkiego ruchu S6 łączącej główne ośrodki miejskie Pomorza, inwestycjami regionalnymi związanymi z S11 i DK21 oraz rozwinięciem oferty transportu publicznego i rozwojem kolei, zwiększy się dostępność komunikacyjna MOF S-U, a tym samym atrakcyjność inwestycyjna i turystyczna. Wysoka dostępność komunikacyjna stanie się potencjałem do rozwoju całego MOF S-U.

Starzenie się społeczeństwa – obszar MOF S-U jest szczególnie dotknięty problemem wzrastającego udziału seniorów w liczbie ludności ogółem. Problem ten implikuje prowadzenie spójnej polityki senioralnej na terenie całego MOF Słupsk-Ustka i dostosowanie usług do potrzeb osób najstarszych, w szczególności w zakresie rozwoju usług medycznych, usług społecznych DPS-ów, jak również opieki dziennej i usług opiekuńczych.

Wykluczenie komunikacyjne w zakresie komunikacji zbiorowej – jest jednym z głównych problemów MOF S-U. Ograniczona oferta i dostęp do komunikacji publicznej intensyfikuje problemy przestrzenne – np. wzmożony ruch samochodowy oraz społeczne takie jak problemy z dojazdem do pracy, a tym samym systematycznej migracji i wyludniania się obszaru MOF S-U.

Suburbanizacja – która niesie ze sobą ryzyko wyludnienia się centrów miast rdzeni MOF (Słupsk i Ustka). Depopulacja centrów miast wraz z przyrostem liczby mieszkańców na terenach wiejskich wiąże się przede wszystkim z problemami i niedostateczną dostępnością infrastruktury technicznej i społecznej takimi jak np. konieczność tworzenia nowej sieci

infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, której koszty utrzymania będą coraz wyższe czy niedostateczną liczbą placówek edukacyjnych czy ochrony zdrowia. Suburbanizacja powoduje także zwiększanie się ruchu samochodowego, który ma negatywny wpływ na środowisko, w szczególności jakość powietrza, a tym samym zdrowie mieszkańców obszaru.

Niewystarczająca liczba stabilnych miejsc pracy – problemem zwłaszcza dla mieszkańców terenów wiejskich jest ograniczona oferta dobrych jakościowo i atrakcyjnych miejsc pracy. Dodatkowo w MOF S-U jest problem ze stosunkowo niewielką liczbą firm innowacyjnych, które zatrudniają wyspecjalizowaną kadrę (np.: specjalistów technicznych, inżynierów). Na terenie MOF S-U brakuje zatem miejsc pracy dla inżynierów, jak również możliwości znalezienia zatrudnienia przez osoby wysoko wykwalifikowane. Wśród potrzeb lokalnej gospodarki wskazuje się konieczność wzmocnienia innowacyjności przedsiębiorstw, oferty IOB oraz powiązania kształcenia z potrzebami rynku pracy, zwłaszcza w branżach perspektywicznych, w tym np. w zakresie Inteligentnych Specjalizacji Pomorza.

Dostęp do usług medycznych – jest niższy niż w kraju i województwie. Dostępność usług zdrowotnych jest niższa niż w innych ośrodkach miejskich. Problem związany jest z niewystarczającą liczbą kadr medycznych, co skutkuje długimi kolejkami do specjalistów – brakuje także prywatnej opieki zdrowotnej. Część pacjentów w celu odbycia wizyty lekarskiej jeździ np. do Koszalina czy Trójmiasta. Problem wykluczenia komunikacyjnego intensyfikuje ten związany z niską dostępnością usług medycznych. Ponadto oprócz braków kadrowych, placówki medyczne na terenie MOF S-U cechują się niską jakością infrastruktury, w tym niedoborami specjalistycznego sprzętu czy zajmowaniem budynku niedostosowanego do osób ze specjalnymi potrzebami.

Sezonowość oferty kulturalno-rozrywkowej – zjawisko jest charakterystyczne zwłaszcza dla gmin obszaru leżących bezpośrednio nad morzem. W okresie wakacyjnym oferta ta jest bardzo rozbudowana, natomiast w pozostałym okresie jest ograniczona. Wyzwaniem jest rozwój całorocznej turystyki kwalifikowanej oraz rozwój oferty uzdrowiskowej, a także stworzenie wspólnej i spójnej oferty kulturalno-rozrywkowej ukierunkowanej nie tylko na turystów, ale także mieszkańców obszaru. Rozwój i stworzenie oferty całorocznej wpłynie na ograniczenie sezonowości w ruchu turystycznym.

Potrzeby rozwojowe

Poniżej przedstawiono potrzeby rozwojowe zidentyfikowane na obszarze MOF S-U, które wynikają w dużej mierze z przywołanych w poprzednim rozdziale wniosków z diagnozy przeprowadzonej na potrzeby opracowania Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka na lata 2022-2030. Zaplanowane w ramach przedmiotowej strategii przedsięwzięcia rozwojowe stanowić będą odpowiedź na zdiagnozowane problemy i potrzeby.

Sfera społeczna

Rozbudowa oferty usług medycznych – jednym z głównych problemów obszaru jest ograniczony dostęp do specjalistycznej opieki zdrowotnej, dostępność do tego typu usług jest niższa niż w województwie i kraju. Brak specjalistów i długi czas oczekiwania na poradę medyczną może powodować wyższą umieralność mieszkańców. Patrząc na wysoki odsetek osób starszych, którego udział będzie wzrastać, koniecznym jest zapewnienie odpowiedniego poziomu usług medycznych, gdyż zapotrzebowanie na nie także będzie wzrastać. Ponadto istnieje potrzeba doposażenia placówek medycznych w specjalistyczny sprzęt oraz zapewnienie dostępności do budynków, w których działają placówki POZ, osobom z niepełnosprawnościami poprzez likwidację barier architektonicznych. Ważne jest również poszerzanie działalności istniejących ośrodków i dostępności do specjalistów oraz rehabilitantów. Rozwiązaniem, które może znacząco wpłynąć na podniesienie jakości życia mieszkańców jest prowadzenie działań z zakresu rozwoju telemedycyny i teleopieki. Nierównomierny dostęp do opieki medycznej wymusza również konieczność rozwoju transportu publicznego umożliwiającego dotarcie do placówek opieki zdrowotnej wszystkich mieszkańców MOF S-U. Poważnym problemem jest też słaby dostęp oraz długi okres oczekiwania na wizytę u dentysty finansowaną w ramach powszechnego ubezpieczenia społecznego. Dotyczy to zarówno dorosłych jak i dzieci. Zapewnienie dostępu do lekarza dentysty w szkołach, m.in. poprzez tworzenie i doposażanie w niezbędny sprzęt do diagnostyki i leczenia stomatologicznego gabinetów, przyczyni się do realizacji potrzeb mieszkańców MOF w zakresie opieki dentystycznej.

Rozwój oferty pomocy społecznej – wraz ze starzeniem się społeczeństwa ważnym działaniem będzie oprócz wzmocnienia sektora opieki zdrowotnej, wsparcie seniorów

również poprzez rozwój placówek wsparcia dziennego, rozwój oferty wsparcia psychologicznego i prawnego, wspieranie działań promujących zdrowy tryb życia oraz zachęcanie do aktywności społecznej i integracji, w tym przeciwdziałanie samotności wśród osób starszych. W przypadku osób z niepełnosprawnościami MOF S-U ważna jest deinstytucjonalizacja usług społecznych, zatem konieczny będzie rozwój oferty usług asystenckich, specjalistycznych usług opiekuńczych, opieki wytchnieniowej oraz środowiskowych domów samopomocy społecznej.

Oferta mieszkaniowa – przygotowanie i rozwój oferty mieszkaniowej, w szczególności dla osób młodych, zachęci je do pozostania na terenie MOF S-U. Potrzebą jest także rozwój mieszkalnictwa komunalnego oraz zasiedlenie pustostanów pojawiających się w centrach miast, czy też poprawa stanu technicznego obiektów komunalnych. Rozwój mieszkalnictwa jest kluczowy do pozyskania nowych mieszkańców. Istotny jest rozwój oferty mieszkalnictwa wspomaganego dla seniorów oraz osób z niepełnosprawnościami, którzy ze względu na swój wiek lub stan zdrowia wymagają pewnego wsparcia w zakresie codziennego funkcjonowania, jednakże nie ma konieczności umieszczania ich w domach opieki.

Podniesienie atrakcyjności szkolnictwa – podstawowego, ponadpodstawowego i wyższego, stworzenie spójnej oferty edukacyjnej dostosowanej do współczesnego rynku pracy. Stały brak pracowników posiadających kwalifikacje zawodowe może zostać rozwiązany przez rozwój i promocję szkół zawodowych, które kształcą w zawodach, których deficyt notuje się na całym obszarze MOF S-U. W przypadku braku kadr medycznych rozwiązaniem mogłoby być uruchomienie kierunków medycznych na Uniwersytecie Pomorskim w Słupsku.

Rozwój wspólnej oferty kulturalno-rozrywkowej i turystycznej – oferta kulturalno-rozrywkowa dla mieszkańców jest znacznie mniejsza poza wakacjami i sezonem, niż w okresie wakacyjnym. Istnieje zatem potrzeba jej uzupełnienia oraz stworzenia całorocznej oferty spójnej obszarowo, uwzględniającej i wykorzystującej potencjały i specyfikę poszczególnych jednostek wchodzących w skład MOF S-U. Szczególnie istotny jest rozwój turystyki, m.in. rozbudowa infrastruktury, budowa i wzmacnianie szlaków rowerowych, jako elementu turystyki aktywnej, ale również komponentu wpływającego na spójność przestrzenną, zwiększenie dostępności obszaru i poprawę atrakcyjności.

Sfera gospodarcza

Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej regionu – powiększanie terenów inwestycyjnych, wsparcie rynku pracy, w tym na rzecz tworzenia nowych i atrakcyjnych miejsc pracy w różnych branżach oraz wzmacnianie warunków dla prowadzenia działalności gospodarczej, czyli zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej obszaru, pozwoli na zatrzymanie istniejących i przyciągnięcie nowych inwestorów oraz zatrzymanie odpływu osób do innych ośrodków. Rozwój i promocja oferty pracy zdalnej także pozwoli zatrzymać postępującą migrację ludzi za pracą, w szczególności widoczną wśród osób młodych.

Integracja imigrantów i uchodźców z Ukrainy – aktualna sytuacja związana z wojną w Ukrainie spowodowała napływ uchodźców m.in. również na teren MOF S-U. Szacuje się, że część imigrantów zostanie na obszarze MOF S-U, zatem konieczne jest prowadzenie działań integracyjnych poprzez m.in.: wsparcie psychologiczne, prawne, włączanie imigrantów w życie społeczne, kulturalne oraz umożliwienie im korzystania z usług publicznych w MOF S-U poprzez m.in. ograniczenie barier w obsłudze instytucjonalnej, czy zajęcia z nauki języka polskiego.

Rozbudowa portu w Ustce - ważnym elementem rozwoju gospodarczego może stać się port w Ustce, którego rozbudowa zagwarantuje powstanie nowych miejsc pracy oraz pomoże przyciągnąć nowych inwestorów. Inwestycja wpłynie również pozytywnie na rozwój transportu i gospodarki lokalnej. Dodatkowo port w Ustce ma potencjał do nowej funkcji, tj. miejsca do serwisowania urządzeń morskiej energetyki wiatrowej, co stworzy zapotrzebowanie na odpowiednią kadrę, a tym samym nowe miejsca pracy.

Strefa przestrzenna

Zarządzanie wodami opadowymi – problem podtopień w wyniku ulewnych, gwałtownych opadów dotyka przede wszystkim miejskie tereny MOF S-U. Konieczne jest zatem przebudowanie i rozbudowanie kanalizacji deszczowej oraz zwiększenie retencjonowania wody na obszarach charakteryzujących się zwartą zabudową. Brak osiedlowej zieleni skutecznie blokuje możliwość retencjonowania wody, a także wpływa na komfort mieszkańców. Zwiększenie powierzchni terenów zieleni pozwoli ograniczyć skutki deszczy nawalnych, wpłynie pozytywnie na estetykę przestrzeni miejskich MOF S-U, zwiększy różnorodność biologiczną obszaru, a także realnie poprawi jakość życia mieszkańców.

Ochrona zasobów przyrodniczych, w tym w szczególności zasobów wodnych – w szczególności pasa nadmorskiego oraz uzdrowiskowych terenów miasta Ustka. Ważną kwestią jest również zachowanie różnorodności biologicznej poprzez ochronę cennych przyrodniczo siedlisk i zagrożonych gatunków.

Rozwój gospodarki niskoemisyjnej – w celu poprawy jakości życia mieszkańców konieczne jest dążenie do racjonalnego gospodarowania zasobami i energią, w tym podejmowania działań zmierzających do poprawy efektywności energetycznej budynków. Poszczególne samorządy MOF S-U prowadzą działania termomodernizacyjne, jednakże potrzeby w tej sferze są nadal bardzo duże. Z tego względu istnieje realna potrzeba wdrożenia kompleksowych działań termomodernizacyjnych obejmujących cały obszar MOF S-U oraz zwiększających udział energii pochodzących ze źródeł odnawialnych. Potrzebą jest także ochrona jakości powietrza, wód i gleb na terenie całego MOF S-U poprzez ograniczenie transportu samochodowego, rozwój OZE oraz skuteczną wymianę przestarzałych systemów ogrzewania budynków.

Postępujący kryzys klimatyczny – z punktu widzenia identyfikowanych problemów, potrzebą rozwojową na obszarze MOF S-U jest przede wszystkim rozwój błękitno-zielonej infrastruktury, budowa obiektów i zbiorników retencyjnych, zwiększenie udziału powierzchni biologicznie czynnej oraz kształtowanie wśród mieszkańców postaw proekologicznych wraz z prowadzeniem działań edukacyjnych, informacyjnych z zakresu skutków kryzysu klimatycznego. Zmiany klimatu nasilają występowanie niebezpiecznych zjawisk przyrodniczych takich jak susze, huraganowe wiatry czy gwałtowne burze, dlatego ważne jest, aby służby ratunkowe były gotowe do działań zapobiegającym negatywnym skutkom zjawisk przyrodniczych, takich jak podtopienia, zalewania, pożary lasów itp. Osiągniemy to dzięki odpowiedniemu doposażeniu ich m.in. w sprzęt do prowadzenia akcji ratunkowych, usuwania skutków katastrof naturalnych.

Rozwój zrównoważonego transportu publicznego – jest to kluczowe wyzwanie obszaru. Niższa dostępność komunikacyjna hamuje rozwój gospodarczy i turystyczny oraz utrudnia życie codzienne mieszkańców. Brak atrakcyjnej oferty przewozowej powoduje, że większość mieszkańców wybiera samochód osobowy jako główny środek transportu, co przekłada się na problem zakorkowania miast oraz zwiększoną degradację środowiska naturalnego. Istnieje potrzeba rozbudowy połączeń drogowych i ścieżek rowerowych, a także zakupu nowego

taboru autobusowego – w tym autobusów nisko/zeroemisyjnych. Rozwój oferty transportowej niewątpliwie zwiększy atrakcyjność inwestycyjną i turystyczną obszaru, a poprzez wdrażanie nowoczesnych rozwiązań i wymianę taboru na niskoemisyjny, zmniejszy negatywy wpływ oddziaływania na środowisko.

I.3 Kluczowe powiązania gospodarcze, społeczne i środowiskowe w MOF Słupsk-Ustka

Powiązania gospodarcze, społeczne i środowiskowe warunkują rozwój ośrodków wchodzących w skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. W celu określenia kluczowych zależności między poszczególnymi miastami i gminami stanowiącymi MOF Słupsk-Ustka, przenalizowano wewnętrzne i zewnętrzne uwarunkowania przedmiotowego obszaru. Poniżej przedstawiono najważniejsze czynniki opisujące stan i jakość powiązań funkcjonalnych w ramach MOF Słupsk-Ustka.

- Zgodnie z zapisami Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030 (PZPWP 2030), układ bipolarny Słupsk-Ustka stanowi jeden z podstawowych ośrodków regionalnych w strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa pomorskiego. Miasta Słupsk i Ustka, jako rdzeń MOF, silnie oddziałują na sąsiednie gminy, a także powiaty (głównie słupski i bytowski oraz sławieński). Słupsk ma rangę ośrodka regionalnego, natomiast Ustka – ośrodka lokalnego o oddziaływaniu ponadgminnym.
- Każdy z partnerów MOF funkcjonował w granicach istniejącego w latach 1975–1998 województwa słupskiego.
- W strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa pomorskiego widoczny jest podział na część środkową i zachodnią oraz wyraźne ciążenie mniejszych miast do ośrodków stanowiących w przeszłości stolice województw: gdańskiego i słupskiego. Jest to zatem zauważalne także w przypadku Słupska, który jako główny ośrodek gospodarczy, edukacyjny i usługowy obszaru stanowi bazę dla ościennych mniejszych miejscowości. Gmina Słupsk, będąca największą z gmin wiejskich wchodzących w skład MOF S-U, stopniowo zmienia się w typowy obszar podmiejski miasta Słupska.
- Zwiększona dostępność do większych ośrodków miejskich (w tym wypadku do Słupska i Ustki) jest kluczowa dla komfortu i podniesienia poziomu życia mieszkańców oraz

wzrostu społeczno-gospodarczego peryferyjnych gmin MOF. Jest to ważniejsze od bliskości stolicy regionu.

- Ustka stanowi jeden z najważniejszych ośrodków turystycznych województwa pomorskiego oraz kraju. Ze względu na gwałtowny napływ turystów w okresie letnim, jest szczególnie narażona na negatywne aspekty tego zjawiska - przeciążenie sieci wodociągowej i kanalizacyjnej, nadmierny ruch kołowy czy zwiększenie ilości wytwarzanych odpadów czy antropopresję ruchu turystycznego na środowisko.
- W Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 Słupsk został zdefiniowany jako miasto średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze. Powiat słupski wchodzący w skład MOF S-U został określony jako obszar cechujący się gorszym dostępem do usług publicznych, a gminy Damnica i Dębnica Kaszubska, także wchodzące w skład MOF, zostały zakwalifikowane do obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją. Powoduje to, iż jednostki te stanowią obszary strategicznej interwencji (OSI) wymagające priorytetowej interwencji z poziomu krajowego.
- W ujęciu regionalnym, cały obszar MOF Słupsk-Ustka według zapisów Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 wpisuje się w OSI regionalny system obszarów chronionych i powiązań ekologicznych, a także OSI ponadregionalne pasma rozwojowe których potencjał związany jest w szczególności z przebiegiem infrastruktury sieci TEN-T i TEN-E. Ponadto, układ Słupsk-Ustka w dokumencie został przypisany do OSI zhierarchizowana policentryczna sieć ośrodków osadniczych, w tym obszarów funkcjonalnych. Część gmin MOF Słupsk-Ustka wpisuje się również w OSI strefy wielofunkcyjne jako obszary szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej (miasto i gmina Ustka) oraz obszary o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług (gminy Damnica i Dębica Kaszubska).
- Wspólne wyzwania rozwojowe, z którym muszą się zmierzyć wszystkie gminy wchodzące w skład MOF Słupsk-Ustka, dotyczą przede wszystkim trudnej sytuacji demograficznej. Przedmiotowy obszar charakteryzują bowiem negatywne trendy, takie jak starzenie się społeczeństwa i postępująca depopulacja. Ponadto, w otoczeniu Słupska wyraźnie widoczne są procesy suburbanizacji (odpływ ludności z miasta Słupsk na rzecz gmin wiejskich Słupsk i Ustka oraz gminy Kobylnica).

- Wśród nadrzędnych problemów obszaru wymienia się także problem niskiej dostępności drogowej, co może się przekładać na pogłębianie wykluczenia transportowego MOF Słupsk-Ustka. Problem ten jest efektem peryferyjnego usytuowania MOF i wieloletnich opóźnień w rozwoju głównych korytarzy komunikacyjnych łączących obszar MOF ze stolicą województwa i pozostałymi częściami kraju.
- Potencjał MOF Słupsk-Ustka jest efektem przede wszystkim w położeniu w strefie nadmorskiej i wynikającej z niego atrakcyjności turystycznej tworzących go ośrodków. Z atrakcyjnej lokalizacji wynika możliwość rozwoju funkcji turystycznych i rekreacyjnych w oparciu o bogate zasoby środowiskowe. Korzystne ukształtowanie terenu oraz dostęp do Morza Bałtyckiego stanowią podstawę do budowania wizerunku MOF S-U jako kurortu nadmorskiego.
- Położenie nadmorskie MOF S-U to także czynnik warunkujący rozwój gospodarki morskiej oraz energetyki opartej na odnawialnych źródłach energii. Jednym z elementów charakteryzujących przedmiotowy obszar jest bowiem dobrze rozwinięta energetyka wiatrowa.
- Istotne powiązanie ośrodków tworzących MOF Słupsk-Ustka wynika z funkcjonowania Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSSE) oraz Słupskiego Inkubatora Technologicznego, zarządzanych przez Pomorską Agencję Rozwoju Regionalnego. Na terenie miasta i gminy Redzikowo oraz miasta Ustka (formalnie) funkcjonują bowiem podstrefy SSSE, natomiast gminy Damnica, Kobylnica i Dębnica Kaszubska to gminy partnerskie. SSSE stanowi jedno z najważniejszych narzędzi służących wspieraniu rozwoju gospodarczego regionu słupskiego i Pomorza Środkowego.
- Czynnikiem warunkującym rozwój MOF Słupsk-Ustka jest również obecność Słowińskiego Parku Narodowego w granicach gminy Ustka oraz Parku Krajobrazowego „Dolina Słupi" na terenie gmin Dębnica Kaszubska, Kobylnica i Słupsk. Ponadto zasięg MOF obejmuje również obszar Natura 2000, m.in. specjalny obszar ochrony „Dolina Słupi" i obszar specjalnej ochrony „Dolina Słupi". Oprócz tego w MOF występują również użytki ekologiczne, rezerwaty przyrody (np. Źródliskowe Torfowisko), zespoły przyrodniczo-krajobrazowe (np. Bruskowskie Bagno), obszary chronionego krajobrazu (np. Pas Pobrzeża na Wschód od Ustki) i stanowiska dokumentacyjne (np. Bursztyny

Możdżanowo) oraz liczne pomniki przyrody. Samorządy MOF Słupsk-Ustka posiadają stosunkowo duże doświadczenie w realizacji wspólnych projektów. Wśród wspólnie realizowanych projektów wymienić należy przede wszystkim te związane z poprawą efektywności energetycznej (termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej, modernizacja oświetlenia ulicznego), rozwojem transportu i usług transportowych, gospodarki wodno-ściekowej czy turystyki.

- Współpraca samorządów MOF Słupsk-Ustka w ramach ZIT powinna opierać się na ograniczaniu zidentyfikowanych deficytów i zapobieganiu potencjalnym zagrożeniom przy jednoczesnym maksymalnym wykorzystaniu atutów obszaru. Wśród potencjalnych kierunków rozwoju wymienia się zatem realizację przedsięwzięć związanych z rozwojem transportu (zwłaszcza niskoemisyjnego) i poprawą efektywności energetycznej, a także wzmocnieniem odporności na zmiany klimatu i ochrony środowiska. Ponadto, wśród kluczowych przedsięwzięć powinny znaleźć się projekty uwzględniające włączenie i aktywizację imigrantów i uchodźców oraz zapewnienie lepszego dostępu do opieki zdrowotnej na terenie całego miejskiego obszaru funkcjonalnego.

II. Opis zintegrowanego podejścia

Opis zintegrowanego podejścia służącego zaspokojeniu zidentyfikowanych potrzeb rozwojowych i wykorzystaniu potencjału danego obszaru

Zgodnie z rekomendacjami z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r., strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych musi spełniać wymogi dla strategii terytorialnej , a tym samym zawierać obowiązkowe elementy określone w art. 29 wskazanego rozporządzenia. Niniejszy rozdział dotyczy opisu zintegrowanego podejścia służącego zaspokojeniu zidentyfikowanych potrzeb rozwojowych i wykorzystaniu potencjału danego obszaru.

II.1 Logika interwencji ZIT

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk – Ustka na lata 2022-2030 (Strategia ZIT MOF S-U), tworzy ramy interwencji na poziomie operacyjnym oraz stanowi uszczegółowienie Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka na lata 2022-2030, będącej strategią ponadlokalną, która buduje ramy interwencji w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Słupsk-Ustka na poziomie strategicznym. W przedmiotowym dokumencie dokonano operacjonalizacji interwencji poprzez przedstawienie przedsięwzięć rozwojowych. Opracowanie należy traktować jako wdrożeniowo-operacyjne dla konkretnych wyselekcjonowanych, wybranych ze strategii ponadlokalnej kierunków działań, które będą przewidziane do realizacji i finansowania ze środków UE w perspektywie 2021-2027, w szczególności w Programie Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027, jako interwencja ZIT. Strategia ZIT powstała w oparciu o regulacje rozporządzenia ogólnego 2021/1060 i ustawy o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027, tzw. ustawy wdrożeniowej.

Elementy Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka na lata 2022-2030	Elementy Strategii ZIT MOF S-U
Cele strategiczne	Cele strategiczne
Kierunki działania	Priorytety Strategii ZIT MOF S-U

Ponadto dodatkowym elementem wynikającym z wymogów opracowania strategii ZIT jest sformułowanie przedsięwzięć rozwojowych.

Idea Strategii ZIT MOF S-U opiera się na współpracy samorządów MOF w celu maksymalnego wykorzystania powiązań i potencjałów obszarów oraz wspólnego rozwiązywania problemów i przeciwdziałania identyfikowanym zagrożeniom i deficytom. W ramach ZIT realizowane są projekty wspomagające zrównoważony rozwój obszaru. W przypadku niniejszego opracowania są to w szczególności przedsięwzięcia z zakresu rozwoju transportu niskoemisyjnego oraz wsparcia multimodalnej mobilności miejskiej, efektywności energetycznej, jak również wzmocnienia odporności na zmiany klimatu wraz z ochroną środowiska. Ponadto przedsięwzięcia skupione będą na włączeniu i aktywizacji imigrantów oraz zapewnieniu lepszego dostępu do opieki zdrowotnej na terenie całego miejskiego obszaru funkcjonalnego. Zgodnie z Programem Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 oraz Zasadami realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 w ramach mechanizmu ZIT dofinansowane mogą otrzymać projekty zintegrowane, a nie punktowe, niezależne od siebie inwestycje.

Projekt zintegrowany to projekt, który wpisuje się w cele rozwoju obszaru funkcjonalnego objętego instrumentem i jest ukierunkowany na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych – oznacza to, że projekt ten ma wpływ na więcej niż jedną gminę w MOF oraz jego realizacja jest uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i operacyjnej strategii ZIT. Ponadto, projekt zintegrowany jest realizowany wspólnie w partnerstwie lub w ramach wiązki powiązanych (zintegrowanych) projektów i musi być przygotowywany wspólnie w ramach partnerstwa, tzn. jest w sposób jednoznaczny, wskaźnikowo powiązany z innymi projektami w Strategii ZIT, a jego wpisanie na listę projektów zostało zaakceptowane przez partnerów.

Dodatkowo projekt zintegrowany musi spełniać przynajmniej jeden z dwóch warunków:

- musi być projektem partnerskim w rozumieniu art. 39 ustawy o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027;
- deklarowany jest wspólny efekt, rezultat lub produkt końcowy projektu, tj. wspólne wykorzystanie stworzonej w jego ramach infrastruktury w przypadku projektów „twardych", lub objęcie wsparciem w przypadku projektów „miękkich", mieszkańców co najmniej dwóch gmin OF, co będzie musiało znaleźć swoje uzasadnienie zarówno w części diagnostycznej, jak i operacyjnej.

Zastosowanie instrumentu ZIT przewiduje się w ramach realizacji następujących priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027:

2.2. Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza (EFRR),
2.5. Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+),
2.6. Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFRR).

W związku z tym, przedsięwzięcia rozwojowe w ramach Strategii ZIT MOF S-U wpisują się w założenia poszczególnych priorytetów i spójne są z wybranymi kierunkami działań zidentyfikowanymi w Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka na lata 2022-2030. Poniżej przedstawiono schemat interwencji strategicznej zawarty w strategii ponadlokalnej, na bazie którego możliwe było stworzenie schematu interwencji na poziomie operacyjnym, będącego podstawą dla Strategii ZIT MOF S-U.

Wymiar społeczny	Wymiar społeczny	Wymiar gospodarczy	Wymiar gospodarczy	Wymiar przestrzenno-funkcjonalny i środowiskowy	Wymiar przestrzenno-funkcjonalny i środowiskowy
Wyzwanie 1.	Prowadzenie spójnej i aktywnej polityki demograficznej i społecznej	Wyzwanie 3.	Wykorzystanie rangi osadniczej i osiedleńczej rdzenia MOF oraz jego obszaru funkcjonalnego na rzecz wykreowania nowych branż gospodarczych i rozwoju istniejących	Wyzwanie 5.	Ochrona istniejących zasobów jako elementów budujących potencjał ekonomiczny i gospodarczy MOF
Cel strategiczny 1.	Wysoka jakość usług publicznych świadczonych przez samorządy tworzące MOF	Cel strategiczny 3.	Wzmocnienie potencjału gospodarczego MOF jako bipolarnego ośrodka wzrostu o subregionalnym charakterze	Cel strategiczny 5.	Ochrona środowiska naturalnego w kontekście kryzysu klimatycznego i zachodzących w konsekwencji zmian
Kierunek działania 1.	Upowszechnienie opieki żłobkowej oraz wychowania przedszkolnego	Kierunek działania 11.	Wzmocnienie potencjału inwestycyjnego i wspieranie rozwoju przedsiębiorczości	Kierunek działania 16.	Działania na rzecz poprawy jakości powietrza
Kierunek działania 2.	Wysoka jakość edukacji na poziomie podstawowym i ponadpodstawowym	Kierunek działania 12.	Efektywne wykorzystanie potencjału turystycznego i kulturalnego obszaru	Kierunek działania 17.	Ochrona różnorodności biologicznej i rozwój terenów zielonych
Kierunek działania 3.	Współpraca z sektorem akademickim jako kluczowym elementem wzmacniania potencjału MOF	Kierunek działania 13.	Prowadzenie kompleksowej polityki integracyjnej skierowanej dla imigrantów	Kierunek działania 18.	Adaptacja do zmian klimatycznych, ochrona istniejących zasobów i jakości gleby, wody i powietrza
Kierunek działania 4.	Prowadzenie zintegrowanych działań prozdrowotnych	Wyzwanie 4.	Wykreowanie MOF Słupsk-Ustka jako obszaru zintegrowanego i efektywnie zarządzanego	Kierunek działania 19.	Wzmocnienie systemu gospodarki wodno-ściekowej oraz gospodarki odpadami
Kierunek działania 5.	Spójna polityka senioralna	Cel strategiczny 4.	Tworzenie marki MOF jako obszaru gospodarczego	Wyzwanie 6.	Niwelowanie różnic w dostępie i jakości infrastruktury przy jednoczesnym zintegrowanym planowaniu przestrzennym ograniczającym negatywne skutki rozlewania się miast
Kierunek działania 6.	Podnoszenie jakości świadczonych usług społecznych	Kierunek działania 14.	Marketingowa budowa marki terytorialnej obszaru	Cel strategiczny 6.	Integracja i rozwój przestrzenny oraz infrastrukturalny MOF Słupsk-Ustka
Wyzwanie 2.	Kreowanie i wzmacnianie postrzegania MOF jako atrakcyjnego miejsca do życia	Kierunek działania 15.	Stworzenie pozainstytucjonalnych form współpracy między członkami MOF	Kierunek działania 20.	MOF Słupsk-Ustka dostępny komunikacyjnie i transportowo w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym
Cel strategiczny 2.	Atrakcyjna oferta czasu wolnego jako element zwiększania poziomu jakości życia mieszkańców				
Kierunek działania 7.	Prowadzenie spójnej obszarowo polityki kulturalnej				
Kierunek działania 8.	Tworzenie atrakcyjnej oferty spędzania czasu wolnego				
Kierunek działania 9.	Wdrażanie procesu rewitalizacji jako instrumentu poprawy jakości życia mieszkańców				
Kierunek działania 10.	Aktywna współpraca z podmiotami trzeciego sektora				

W odniesieniu do schematu interwencji strategicznej stworzono schemat interwencji na poziomie operacyjnym, uwzględniając kierunki działania, które korespondują z celami wskazanymi w Programie Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027, w ramach których realizowane będą wskazane przedsięwzięcia rozwojowe planowane do objęcia mechanizmem ZIT.

Wymiar	Cel strategiczny Strategii ZIT MOF S-U	Priorytet Strategii ZIT MOF S-U	Przedsięwzięcie rozwojowe
Społeczny	Cel strategiczny 1. Wysoka jakość usług publicznych świadczonych przez samorządy tworzące MOF	Kierunek działania 4. Prowadzenie zintegrowanych działań prozdrowotnych	PR.1. Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk - Ustka
Gospodarczy	Cel strategiczny 3. Wzmocnienie potencjału gospodarczego MOF jako bipolarnego ośrodka wzrostu o subregionalnym charakterze	Kierunek działania 13. Prowadzenie kompleksowej polityki integracyjnej skierowanej dla imigrantów	PR.2. Integracja społeczno-gospodarcza imigrantów na terenie MOF Słupsk-Ustka.
Przestrzenny	Cel strategiczny 5. Ochrona środowiska naturalnego w kontekście kryzysu klimatycznego i zachodzących w konsekwencji zmian	Kierunek działania 16. Działania na rzecz poprawy jakości powietrza	PR.3. Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne
Przestrzenny	Cel strategiczny 5. Ochrona środowiska naturalnego w kontekście kryzysu klimatycznego i zachodzących w konsekwencji zmian	Kierunek działania 17. Ochrona różnorodności biologicznej i rozwój terenów zielonych	PR.4. Ochrona i zachowanie przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Słupsk - Ustka
Przestrzenny	Cel strategiczny 5. Ochrona środowiska naturalnego w kontekście kryzysu klimatycznego i zachodzących w konsekwencji zmian	Kierunek działania 18. Adaptacja do zmian klimatycznych, ochrona istniejących zasobów i jakości gleby, wody i powietrza	PR.5. Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk - Ustka
Przestrzenny	Cel strategiczny 6. Integracja i rozwój przestrzenny oraz infrastrukturalny MOF Słupsk-Ustka	Kierunek działania 20. MOF Słupsk-Ustka dostępny komunikacyjnie i transportowo w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym	PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka

II.2 Przedsięwzięcia zaplanowane do realizacji w ramach strategii ponadlokalnej

W poniżej tabeli wskazano listę przedsięwzięć przewidzianych do realizacji przez MOF Słupsk-Ustka, w odniesieniu do kierunków działań, w ramach których będą wdrażane przedsięwzięcia rozwojowe. Projekty te planowane są do realizacji w okresie obowiązywania strategii ponadlokalnej przez samorządy współtworzące MOF Słupsk-Ustka oraz partnerów społeczno-gospodarczych.

WYMIAR SPOŁECZNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
Cel 1. Wysoka jakość usług publicznych świadczonych przez samorządy tworzące MOF			
Kierunek działania 1. Upowszechnienie opieki żłobkowej oraz wychowania przedszkolnego	Upowszechnianie edukacji przedszkolnej na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk - Ustka	Samorządy z MOF S-U i podmioty spoza sektora finansów publicznych, uczelnie wyższe	Przedsięwzięcie skupia się na zwiększeniu liczby miejsc przedszkolnych oraz dostosowaniu infrastruktury placówek wychowania przedszkolnego do potrzeb dzieci o specjalnych potrzebach edukacyjnych. Zaplanowane działania uwzględniają również m.in. organizację zajęć dla dzieci z niepełnosprawnościami oraz rozwój kompetencji nauczycieli.
	Upowszechnianie zorganizowanej opieki nad dziećmi do lat 3 na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk - Ustka, ułatwianie powrotu na rynek pracy rodzicom małych dzieci	Samorządy z MOF S-U i podmioty spoza sektora finansów publicznych	Realizacja przedsięwzięcia ma na celu tworzenie nowych miejsc opieki nad dziećmi do lat 3 oraz dostosowywanie istniejących placówek do potrzeb dzieci z niepełnosprawnościami. W ramach działań zakłada się m.in. prace remontowe i adaptacyjne w celu modernizacji budynków, zakup pomocy dydaktycznych i specjalistycznego sprzętu wspomagającego rozwój i terapię dzieci ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi. Ponadto, planowane działania uwzględniają rozwój małych form opieki nad dziećmi i szkolenia w zawodzie dziennego opiekuna.
Kierunek działania 2. Wysoka jakość edukacji na poziomie podstawowym i ponadpodstawowym	Kształtowanie sieci szkół zawodowych w Słupsku i powiecie słupskim – etap II	Miasto Słupsk i Powiat Słupski, uczelnie wyższe, instytucje otoczenia biznesu, przedsiębiorcy	Realizacja przedsięwzięć mających na celu podniesienie jakości kształcenia zawodowego odpowiadającego lokalnym i regionalnym potrzebom rynku pracy. Działania uwzględniają m.in. doposażenie szkół w sprzęt i materiały dydaktyczne oraz rozbudowę placówek kształcenia. Ponadto, w ramach przedsięwzięcia zaplanowano działania obejmujące wsparcie uczniów i nauczycieli m.in. poprzez organizację szkoleń ukierunkowanych na rozwój kompetencji kadry nauczycielskiej oraz wdrażanie mechanizmów wsparcia uczniów ze specjalnymi potrzebami

WYMIAR SPOŁECZNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
			edukacyjnymi.
	Kompleksowe wsparcie pracy szkół ukierunkowane na kształtowanie kompetencji kluczowych uczniów, wyrównywania szans edukacyjnych, a także podniesienie atrakcyjności szkolnictwa podstawowego i ponadpodstawowego na terenie MOF S-U	Samorządy z MOF S-U i podmioty spoza sektora finansów publicznych, uczelnie wyższe	Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania ukierunkowane na podniesienie jakości edukacji ogólnej, w szczególności poprzez poprawę stanu infrastruktury szkolnej, modernizację i doposażenie szkół, organizację zajęć pozalekcyjnych, kół zainteresowań i warsztatów oraz zajęć eksperymentalnych. Ponadto, zaplanowane działania uwzględniają doskonalenie kompetencji zawodowych nauczycieli oraz realizację zajęć uzupełniających ofertę nauczania w zakresie indywidualizacji pracy z uczniem ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi.
	Rozwój edukacji sportowej w szkołach na terenie MOF S-U	Samorządy z MOF S-U i podmioty spoza sektora finansów publicznych	Przedsięwzięcie zakłada rozwój edukacji sportowej na wszystkich szczeblach edukacji, w tym m.in. organizację zajęć sportowych, podjęcie inicjatyw promujących sport i kulturę fizyczną wśród uczniów, wsparcie oddziałów mistrzostwa sportowego, współpracę z organizacjami pozarządowymi, klubami sportowymi i sektorem gospodarczym.
	Poprawa stanu sportowej infrastruktury przyszkolnej na terenie MOF S-U	Samorządy z MOF S-U i podmioty spoza sektora finansów publicznych	Poprawa stanu sportowej infrastruktury przyszkolnej będzie możliwa dzięki budowie, rozbudowie i doposażeniu hal widowiskowo-sportowych oraz przyszkolnych sal sportowych, a także termomodernizacji budynków sal gimnastycznych.
	Tworzenie nowych miejsc edukacji podstawowej i ponadpodstawowej na terenie MOF S-U	Gmina Kobylnica	Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa Szkoły Podstawowej z oddziałami przedszkolnymi w Bolesławicach (gmina Kobylnica). Planowane działania uwzględniają m.in. wydzielenie w budynku części dla oddziałów przedszkolnych i szkolnych oraz stref wspólnych. Ponadto, zakłada się zagospodarowanie terenu, budowę placu zabaw oraz boiska wielofunkcyjnego i dróg dojazdowych.
Kierunek działania 3. Współpraca z sektorem akademickim jako kluczowym elementem	INTEGRATOR- Gospodarka-Edukacja-Przedsiębiorczość	Samorządy z MOF S-U, Uniwersytet Pomorski i Pomorska Agencja Rozwoju Regionalnego	Przedsięwzięcie ma na celu integrowanie szkół i rynku pracy, uświadamianie w zakresie trendów na rynku pracy i budowanie kompetencji oczekiwanych przez pracodawców regionu MOF. W ramach inicjatywy przewidziano dwa obszary: 1. Uświadamianie w zakresie trendów na rynku pracy i kompetencji oczekiwanych przez pracodawców oraz 2. Program kształtowania kompetencji

WYMIAR SPOŁECZNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
wzmacniania potencjału MOF			oczekiwanych na rynku oraz z zakresu praktycznej przedsiębiorczości.
	Słupskie Centrum Doskonałości Zawodowej - edukacja na rzecz nowoczesnej gospodarki w regionie	Uniwersytet Pomorski i instytucje okołobiznesowe, Miasto Słupsk, powiat słupski	Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa Słupskiego Centrum Doskonałości Zawodowej, którego zadaniem byłaby m.in. integracja lokalnego potencjału na rzecz rozwoju w regionie innowacyjnych rozwiązań w zakresie przygotowania i doskonalenia zawodowego mieszkańców regionu i dostosowania rynku usług edukacyjnych do rzeczywistych potrzeb otoczenia społeczno-gospodarczego, potrzeb uczniów szkół ponadpodstawowych, studentów i mieszkańców regionu pracujących zawodowo.
Kierunek działania 4. Prowadzenie zintegrowanych działań prozdrowotnych	Program pomocy w zakresie profilaktyki problemów zdrowia psychicznego dzieci i młodzieży na terenie MOF S-U	Miasto Słupsk i gminy z MOF, podmioty spoza sektora finansów publicznych	Realizacja zadania skupiona jest na prowadzeniu szkoleń dla kadr nauczycielskich z zakresu problemów zdrowia psychicznego dzieci i młodzieży, m.in. depresji. W ramach przedsięwzięcia realizowane będą również warsztaty integracyjne, warsztaty asertywności, psychoedukacyjne, czy warsztaty profilaktyki stresu.
	Program Profilaktyki zdrowotnej i diagnostyka chorób cywilizacyjnych w ramach MOF S-U	Miasto Słupsk i gminy z MOF, SPMZOZ w Słupsku, podmioty spoza sektora finansów publicznych	Przedsięwzięcie skupia się na realizacji programów profilaktycznych m.in. z zakresu profilaktyki nowotworów, wczesnego wykrywania i redukcji występowania czynników ryzyka chorób cywilizacyjnych, czy realizacji programu w szkołach rodzenia.
	Podnoszenie kwalifikacji/kompetencji zawodowych pracowników medycznych na terenie MOF S-U	Miasto Słupsk i gminy z MOF, podmioty służby zdrowia spoza sektora finansów publicznych	Podnoszenie kwalifikacji pracowników medycznych możliwe będzie dzięki prowadzonym szkoleniom, kursom czy studiom podyplomowym, dotyczącym m.in. uzyskaniu kompetencji asystentów medycznych, specjalizacji na kierunku medycyny rodzinnej, pediatrii czy szkoleń dotyczących wykonywania badań m.in. audiometrycznych.
	Zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej	Samorządy z MOF S-U, SPMZOZ w Słupsku, gminne POZ, podmioty spoza sektora finansów publicznych	Zadanie skupione jest na podnoszeniu jakości świadczonych usług społecznych, co możliwe będzie dzięki budowie, przebudowie, remontom, adaptacji oraz doposażeniu placówek opieki zdrowotnej, poszerzeniu oferty świadczonych usług przez podmioty funkcjonujące w publicznym systemie ubezpieczeń społecznych, wsparciu infrastruktury służącej rehabilitacji, jak również zwiększeniu ich dostępności poprzez likwidację barier architektonicznych.

— **usunięto:** SPMZOZ w Słupsku

WYMIAR SPOŁECZNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
Kierunek działania 5. Spójna polityka senioralna	Profilowany Dzienny Dom Pomocy Społecznej dla osób starszych z zaburzeniami otępiennymi w tym dotkniętymi chorobą Alzheimera	Samorządy z MOF S-U, podmioty spoza sektora finansów publicznych	Przedmiotem przedsięwzięcia jest udostępnienie Dziennego Domu Pomocy Społecznej, którego oferta obejmowałaby m.in. zajęcia terapeutyczne dostosowane do możliwości podopiecznych, terapię zajęciową oraz rehabilitację ruchową, opiekę wykwalifikowanego personelu, konsultacje psychiatryczne, wyżywienie.
	System wsparcia dla seniorów- usługi opiekuńcze i asystenckie	Samorządy z MOF S-U, ośrodki pomocy społecznej, podmioty spoza sektora finansów publicznych	Celem przedsięwzięcia jest zrównoważony rozwój systemu wsparcia dla seniorów zamieszkujących na terenie powiatu słupskiego i miasta Słupska, szczególnie w obszarze zapewniania usług opiekuńczych i asystenckich, a także zapewnianie poczucia bezpieczeństwa i przedłużenie możliwości funkcjonowania w dotychczasowym środowisku.
	Inteligentny asystent	FUNDACJA PROGRESJA (Słupsk) oraz zainteresowane samorządy z MOF S-U	Przedmiotem przedsięwzięcia jest wdrożenie usług wspierających dla seniorów i osób niepełnosprawnych w ich miejscu zamieszkania. W ramach zadania zakłada się rozwój usług w zakresie wsparcia i aktywizacji społecznej osób potrzebujących w codziennym funkcjonowaniu.
	Smart Senior Care	Uniwersytet Pomorski	Celem projektu jest stworzenie warunków do wprowadzenia do praktyki opieki społecznej modelu zintegrowanej, inteligentnej opieki nad seniorami.
Kierunek działanie 6. Podnoszenie jakości świadczonych usług społecznych	Podniesienie standardu usług społecznych świadczonych w ramach Domów Pomocy Społecznej na terenie MOF S-U	Samorządy z MOF S-U, ośrodki pomocy społecznej, podmioty spoza sektora finansów publicznych	Przedmiotem przedsięwzięcia jest utworzenie, modernizacja i doposażenie Domów Pomocy Społecznej. Zaplanowane działania uwzględniają m.in. budowę świetlic terapeutycznych, likwidację barier architektonicznych i dostosowanie budynków do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, a także zakup sprzętu medycznego i rehabilitacyjnego.
	Rozwój usług terapeutyczno-leczniczych oraz rozbudowa Ośrodka Resocjalizacji Stowarzyszenia „Solidarni Plus” w Gajkach	Gmina Redzikowo podmioty spoza sektora finansów publicznych	Rozwój usług terapeutyczno-leczniczych oraz rozbudowa Ośrodka Resocjalizacji Stowarzyszenia „Solidarni Plus” w Gajkach

WYMIAR SPOŁECZNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
	Wsparcie osób zagrożonych bezdomnością	Gmina Redzikowo, Miasto Ustka, podmioty spoza sektora finansów publicznych	W ramach przedsięwzięcia zaplanowano utworzenie placówki zapewniającej schronienie osobom nieposiadającym miejsca zamieszkania (Gmina Redzikowo) oraz zagospodarowanie pomieszczeń przy ul. Grunwaldzkiej 39 w mieście Ustka na potrzeby osób bezdomnych.
	Poprawa stanu obiektów ośrodków pomocy społecznej na terenie MOF S-U	Miasto Słupsk, Miasto Ustka	W ramach działań zmierzających ku poprawie stanu obiektów ośrodków pomocy społecznej zaplanowano m.in. remont i rozbudowę siedziby Miejskiego Ośrodka Pomocy Rodzinie w Słupsku, a także budowę/adaptację budynku/pomieszczeń nowej siedziby Ośrodka, wraz z doposażeniem i dostosowaniem do potrzeb osób ze specjalnymi potrzebami.
	Budowa nowej siedziby Centrum Usług Społecznych Gminy Redzikowo w Siemianicach	Gmina Redzikowo	Budowa nowej siedziby Centrum Usług Społecznych Gminy Redzikowo w Siemianicach
	Usteckie Centrum Usług Społecznych, Centrum Wsparcia Mieszkańców Obszaru Rewitalizacji	Gmina Miasto Ustka	Rozwój usług społecznych świadczonych dla osób niesamodzielnych, ich opiekunów i rodzin, w tym m.in. rozwój działalności interdyscyplinarnych zespołów wsparcia, usług asystenckich, opiekuńczych, poradnictwa specjalistycznego i terapii, teleopieki; rozwój mieszkalnictwa wspomaganego, sieci wolontariatu, klubów seniora, działań wspierających osoby niesamodzielne, udostępnianie wypożyczalni sprzętu rehabilitacyjnego i medycznego, placówek wsparcia dziennego, banku czasu, dokształcanie kadr pomocy i integracji społecznej, zapewnianie superwizji.
	Budowa Centrum Wsparcia i Opieki w Słupsku	Miasto Słupsk oraz samorządy MOF S-U	Działania zaplanowane w ramach przedsięwzięcia skupione są na zapewnieniu opieki wytchnieniowej wspierającej rodziny i opiekunów osób z niepełnosprawnościami oraz umożliwieniu osobom dotkniętym niepełnosprawnością prowadzenie odpowiadającej im aktywności w jak najszerszym zakresie. Przedsięwzięcie uwzględnia utworzenie ośrodków wsparcia i klubów samopomocy.

WYMIAR SPOŁECZNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
	Aktywizacja społeczno-zawodowa mieszkańców MOF S-U	Miasta Słupsk i Ustka, ośrodki pomocy społecznej, Powiatowy Urząd Pracy, podmioty spoza sektora finansów publicznych	Zakłada się, że aktywizacja społeczno-zawodowa mieszkańców MOF S-U będzie odbywała się m.in. dzięki zapewnieniu mieszkań specjalnego przeznaczenia wspomagających aktywizację zawodową oraz rozwój działalności i doposażenie centrów integracji społecznej.
	Podniesienie standardu usług społecznych świadczonych na terenie MOF oraz rozwój i poprawa infrastruktury przeznaczonej do realizacji zadań z zakresu pomocy społecznej oraz wspierania rodziny	Samorządy z MOF S-U, ośrodki pomocy społecznej	Przedsięwzięcie zakłada m.in. zapewnienie pełnej dostępności budynków użyteczności publicznej dla osób z niepełnosprawnościami, rozwój usługi „door to door", utworzenie ośrodka interwencji kryzysowej oraz poszukiwanie alternatywnych sposobów aktywizacji społeczno - zawodowej osób trwale oddalonych od rynku pracy. Ponadto, planowana jest realizacja różnorodnych usług społecznych dla następujących grup odbiorców: niepełnosprawnych, osób starszych, dzieci i młodzieży wymagających wsparcia w funkcjonowaniu.
	Podniesienie standardu świadczenia usług społecznych, edukacyjnych i publicznych w Gminie Kobylnica	Gmina Kobylnica	Celem przedsięwzięcia jest zapewnienie pełnej dostępności budynków użyteczności publicznej dla osób z niepełnosprawnościami i podejmowanie działań w zakresie podniesienia dostępności do programów profilaktycznych.
	Cyfrowy MOF – cyfryzacja urzędów i samorządowych jednostek organizacyjnych, rozwój e-usług publicznych	Samorządy z MOF S-U	Celem przedsięwzięcia jest wsparcie rozwoju cyfrowego urzędów miejskich i gminnych, starostwa powiatowego oraz jednostek podległych miastom, gminom i powiatowi, a także zwiększenie cyberbezpieczeństwa. Katalog planowanych działań obejmuje m.in. nabycie sprzętu IT, oprogramowania i licencji niezbędnych do realizacji e-usług, a także organizację szkoleń z zakresu cyberbezpieczeństwa i rozwoju kompetencji cyfrowych.
	Aplikacja mobilna „Mój Słupsk-Moje Miasto"	Miasto Słupsk	Przedmiotem przedsięwzięcia jest opracowanie i wdrożenie aplikacji mobilnej o funkcjonalnościach takich jak m.in. realizacja spraw w urzędzie miejskim, zapewnienie dostępu do gromadzonych danych, połączenie z mobilnym portalem turystycznym, płatności, głosowanie w ramach budżetu obywatelskiego, skoordynowanie usług transportu miejskiego, możliwość zgłaszania komunikatów do zdefiniowanych odbiorców.

WYMIAR SPOŁECZNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
Kierunek działania 7. Prowadzenie spójnej obszarowo polityki kulturalnej	Budowa, rozbudowa i modernizacja obiektów instytucji kultury na terenie MOF	Miasto Słupsk, Miasto Ustka, Gmina Redzikowo samorządowe instytucje kultury	W ramach projektu przewiduje się m.in. przebudowę i rozbudowę Filharmonii Sinfonia Baltica w Słupsku, pozyskanie obiektu i dostosowanie go do potrzeb Nowego Teatru im. Witkacego w Słupsku, budowę/adaptację budynku/pomieszczeń nowej siedziby Biblioteki Miejskiej w Ustce, budowę Centrum Kultury w Siemianicach oraz budowę Centrum Aktywności Lokalnej w Gminie Redzikowo.
	Edukacja kulturalna MOF S-U	Miasto Słupsk, Powiat Słupski, Gmina Redzikowo samorządowe instytucje kultury	Przedsięwzięcie uwzględnia realizację projektów takich jak Programy Edukacji Kulturalnej. Wśród zaplanowanych działań znajdują się m.in.: organizacja systemu transportu zbiorowego na wydarzenia kulturalne i zajęcia edukacyjne, organizacja stałych zajęć edukacyjnych, koncertów, spektakli i warsztatów, a także podnoszenie kompetencji kulturalnych mieszkańców i rozszerzenie ich uczestnictwa w edukacji kulturalnej.
	Organizacja cyklicznych imprez o charakterze kulturalnym na terenie MOF S-U	Samorządy z MOF S-U, samorządowe instytucje kultury, organizacje pozarządowe	W ramach przedsięwzięcia zaplanowano m.in. organizację cyklicznych imprez i wydarzeń kulturalnych oraz rozwój systemu informacyjnego i promocyjnego.
Kierunek działania 8. Tworzenie atrakcyjnej oferty spędzania czasu wolnego	Budowa i przebudowa obiektów sportowych na terenie MOF S-U	Miasto Słupsk i Miasto Ustka, Gmina Kobylnica, Redzikowo, Powiat Słupski	Przedsięwzięcie uwzględnia działania skupione na rozwinięciu infrastruktury sportowej, m.in. budowę, rozbudowę i modernizację hal widowiskowo-sportowych, stadionów, sal treningowych i wielofunkcyjnych obiektów sportowych oraz zagospodarowanie terenu pod funkcje sportowo-rekreacyjne.
	Budowa i modernizacja boisk, bieżni sportowych na terenie MOF S-U	Samorządy z MOF S-U	Zakłada się modernizację istniejących boisk tj. boisk wielofunkcyjnych, boisk typu ORLIK, boisk przyszkolnych, a także tworzenie nowych, szczególnie w miejscach, gdzie całkowicie brak takiej infrastruktury w Słupsku, ale także na terenie całego MOF.
	Budowa i modernizacja infrastruktury społecznej, elementów zagospodarowania przestrzeni oraz modernizacji i dostosowaniu przestrzeni publicznej do funkcji społecznych i rekreacyjnych na terenie MOF S-U	Samorządy z MOF S-U	W ramach przedsięwzięcia planuje się realizację takich zadań jak m.in. zagospodarowanie terenów parków wraz z nadaniem im nowych funkcji, zagospodarowanie terenów w sposób umożliwiający wykorzystanie ich potencjału w zakresie turystyczno – przyrodniczym oraz zachowania dziedzictwa kulturowego oraz zagospodarowanie terenów wiejskich na potrzeby rekreacyjno-sportowe.

WYMIAR SPOŁECZNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
	Słupski Squat Młodzieżowy	Centrum Inicjatyw Obywatelskich oraz partnerzy	Przedsięwzięcie polega na zaadaptowaniu wybranego w Słupsku obiektu (kamienicy, budynku biurowego, obiektu poprzemysłowego, itp.) do potrzeb młodzieży. Planowane w ramach projektu działania to: 1. Identyfikacja i wybór przestrzeni możliwej do adaptacji na potrzeby młodzieży, 2. Partycypacyjny proces projektowania infrastruktury (adaptacji obiektu na cele przedsięwzięcia), 3. Uzyskanie niezbędnych pozwoleń, 4. Adaptacja obiektu na cele młodzieży, 5. Działania animacyjne na rzecz młodzieży.
Kierunek działania 9. Wdrażanie procesu rewitalizacji jako instrumentu poprawy jakości życia mieszkańców	Łamiemy bariery, łączymy pokolenia - rewitalizacja Obszaru Podgrodzia, Starego Miasta i Śródmieścia Miasta Słupska - etap II	Miasto Słupsk, wspólnoty mieszkaniowe, podmioty spoza sektora finansów publicznych, Miejski Ośrodek Pomocy Rodzinie	Zakres projektu obejmuje m.in.: przebudowę ciągów komunikacyjnych służących zapewnieniu szerokiej dostępności do kluczowych instytucji wsparcia i aktywizacji osób dotkniętych problemami wynikającymi z marginalizacji społecznej, renowację, rewaloryzację i remont wybranych elementów wspólnych w budynkach mieszkalnych wraz z zagospodarowaniem bezpośredniego otoczenia budynków, zagospodarowanie przestrzeni podwórkowej ograniczonej pierzejami ulic: Niemcewicza, Poniatowskiego, Małachowskiego, Wolności o łącznej powierzchni ok. 1,5 ha oraz na Podgrodziu w rejonie ulic: Skłodowskiej – Curie i Sierpinka, św. Piotra o łącznej pow. ok. 0,8 ha, działania mające na celu włączenie mieszkańców w proces rewitalizacji.
	Centrum (z) Sercem - kompleksowa rewitalizacja kwartału Starego Rynku w Słupsku	Miasto Słupsk	Zakres rzeczowy zadania obejmuje przebudowę placu miejskiego Stary Rynek w Słupsku oraz fragmentów ulic, utworzenie stref zieleni, modernizację oświetlenia oraz poprawę atrakcyjności komunikacji zbiorowej. Zaplanowano również wysoko przepuszczalne nawierzchnie chodników i parkingów (zastosowanie naturalnej retencji), modernizację oświetlenia (LED), liczne strefy zieleni, węzeł rowerowy, modernizację elementów komunikacji zbiorowej.
	Wdrażanie przedsięwzięć podstawowych i uzupełniających wynikających z Gminnych Programów Rewitalizacji	Miasto Słupsk oraz Miasto Ustka	Kontynuacja programów chodnikowych, drogowych, środowiskowych, przebudowy przestrzeni publicznych, poprawy stanu zabudowy mieszkaniowej, wdrażanie programów społecznych przeciwdziałających wykluczeniu społecznemu i wyrównywanie szans rozwojowych obszarów zdegradowanych, a także stały monitoring działań i w miarę potrzeb aktualizacja przedsięwzięć rewitalizacyjnych.

WYMIAR SPOŁECZNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
	Wzmocnienie potencjału Krainy w Kratę - program rewitalizacji Swołowa	Gmina Redzikowo, Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku	W ramach projektu planowany jest remont i modernizacja zabytkowej czworobocznej Zagrody nr 13 na cele wystawiennicze, biurowe i magazynowe. Katalog działań uwzględnia utworzenie miejsc parkingowych, modernizację działki poprzez wykonanie utwardzenia scenicznego pod zaplecze techniczne i widownię, budowę dróg dojazdowych, oświetlenie placu oraz modernizację instalacji elektrycznej poprzez wykonanie dodatkowych skrzynek elektrycznych oraz budowę ogrodzenia terenu.
10. Aktywna współpraca z podmiotami trzeciego sektora	Utworzenie laboratorium innowacji społecznych Urban Lab w Słupsku	Centrum Inicjatyw Obywatelskich wraz z partnerami (Miasto Słupsk, uczelnie wyższe)	Projekt polega na opracowaniu koncepcji Słupskiego Urban Labu oraz zaadaptowaniu wybranego w mieście obiektu (kamienicy, budynku biurowego, obiektu poprzemysłowego, itp.) do jego potrzeb. W ramach przedsięwzięcia zaplanowano działania takie jak: 1. Identyfikacja i wybór przestrzeni możliwej do adaptacji na potrzeby Urban Labu, 2. Partycypacyjny proces projektowania infrastruktury (adaptacji obiektu na cele przedsięwzięcia), 3. Uzyskanie niezbędnych pozwoleń, 4. Adaptacja obiektu Urban Labu, 5. Działania miękkie na rzecz wypracowywania innowacyjnych rozwiązań w mieście.

WYMIAR GOSPODARCZY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
Cel 3. Wzmocnienie potencjału gospodarczego MOF jako bipolarnego ośrodka wzrostu o subregionalnym charakterze			
Kierunek działania 11. Wzmocnienie potencjału inwestycyjnego i wspieranie rozwoju przedsiębiorczości	Interdyscyplinarny Inkubator Innowacyjności	Uniwersytet Pomorski, instytucje otoczenia biznesu, przedsiębiorcy	Utworzenie Interdyscyplinarnego Inkubatora Innowacyjności ma na celu umożliwienie transferu i wdrażania wyników badań naukowych i prac rozwojowych do otoczenia społeczno-gospodarczego, m.in. w formie innowacyjnych produktów lub usług, odpowiadających na zapotrzebowanie społeczne i gospodarcze.
	Przebudowa Portu Morskiego Ustka	Gmina Miasto Ustka i Urząd Morski w Gdyni	Zaplanowane działania uwzględniają rozbudowę Portu Morskiego Ustka w oparciu o koncepcje opracowane przez Urząd Morski w Gdyni.
	Uzbrajanie terenów inwestycyjnych	Samorządy z MOF S-U, przedsiębiorstwa wodociągowe, energetyczne, gazowe, teletechniczne	Przedsięwzięcie polega na budowie infrastruktury technicznej związanej z uzbrojeniem terenów inwestycyjnych. Zaplanowano wykonanie dokumentacji technicznej, a następnie realizację budowy uzbrojenia terenu obejmującego wykonanie kanalizacji deszczowej, kanalizacji sanitarnej, sieci wodociągowej, sieci elektroenergetycznej, gazowej, teletechnicznej, budowy dróg wraz z branżą zieleniarską na niezurbanizowanych terenach inwestycyjnych przewidzianych pod: rozwój obszarów inwestycyjnych, uzbrojenie terenów pod zabudowę mieszkaniową i usługową.
Kierunek działania 12. Efektywne wykorzystanie potencjału turystycznego i kulturalnego obszaru	Rozwój infrastruktury turystycznej poprzez budowę, przebudowę i renowację ogólnodostępnej infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej na terenie MOF	Samorządy z MOF S-U	Zaplanowane działania dotyczą rozwoju infrastruktury turystycznej i uwzględniają m.in. projekty takie jak: utworzenie single tracków do jazdy rowerami terenowymi, udostepnienie pola kempingowego/namiotowego, zagospodarowanie jezior i rzek oraz terenów przybrzeżnych oraz innych przestrzeni publicznych na cele turystyczne i rekreacyjne.
	Przebudowa i zagospodarowanie terenu Promenady Nadmorskie w Ustce	Gmina Miasto Ustka	Zakres rzeczowy inwestycji obejmuje wykonanie przebudowy promenady nadmorskiej w Ustce wraz z budową mola oraz nową aranżacją przestrzenną (nowe zagospodarowanie przestrzeni wokół pomnika Chopina), ciągami komunikacyjnymi (piesze, rowerowe, jezdne).
	Rozwój ścieżek rowerowych na terenie MOF Słupsk-Ustka	Samorządy z MOF	Przedsięwzięcie ma na celu uzupełnieniu sieci głównych rowerowych tras transportowych wskazanych w koncepcji opracowanej przez samorządy z MOF jako nieistniejące lub o złym stanie technicznym.
	Aplikacja mobilna promująca cały	Samorządy z MOF, przedsiębiorcy,	Aplikacja pozwoli w jednym miejscu zebrać informacje poszukiwane

WYMIAR GOSPODARCZY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
	MOF - Ziemię Słupską i szeroko pojętą turystykę.	instytucje okołobiznesowe	przez turystów dot. m.in. miejsc noclegowych, atrakcji turystycznych (zabytki, miejsca warte zwiedzenia, miejsca rozrywki), obiektów usługowych i gastronomicznych, kalendarz imprez kulturalnych, sportowych itp.
Kierunek działania 13. Prowadzenie kompleksowej polityki integracyjnej skierowanej dla imigrantów	Aktywizacja społeczna, zawodowa, edukacyjna, kulturalna i zdrowotna imigrantów przebywających na terenie MOF	Samorządy z MOF, podmioty spoza sektora finansów publicznych	Wsparcie integracji społecznej i gospodarczej imigrantów zamieszkujących obszar MOF zostanie zapewnione poprzez tworzenie dogodnych warunków życia, wsparcie prawne i psychologiczne oraz włączenie do życia społecznego, w edukację szkolną, zdrowotną i kulturalną.
Cel 3. Cel strategiczny 4. Tworzenie marki MOF jako obszaru gospodarczego			
Kierunek działania 14. Marketingowa budowa marki terytorialnej obszaru		Samorządy z MOF S-U	Przedsięwzięcie uwzględnia realizację działań takich jak: 1. Identyfikacja i kreacja wspólnych produktów turystycznych, w tym w kierunku wydłużenia sezonu turystycznego, 2. System informacji dla turystów na wszystkich trasach wjazdowych na teren obszaru powiatu z jednolitą marką wybrzeża słupskiego, 3. Poprawa obsługi ruchu turystycznego przez spójny system wizualny: wyraźnych witaczy oraz tablic z użytecznymi mapami i informacjami (z odesłaniami do witryn czy aplikacji).
Kierunek działania 15. Stworzenie pozainstytucjonalnych form współpracy między członkami MOF		Samorządy z MOF, mieszkańcy, środowisko naukowe, podmioty spoza sektora finansów publicznych	Przedsięwzięcie uwzględnia realizację działań takich jak: 1. Powołanie wspólnej Komisji urbanistycznej dla MOF Słupsk – Ustka, 2. Powołanie Komitetu Doradczego dla realizacji przedsięwzięć w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

WYMIAR PRZESTRZENNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
Cel strategiczny 5.Ochrona środowiska naturalnego w kontekście kryzysu klimatycznego i zachodzących w konsekwencji zmian			
Kierunek działania 16. Działania na rzecz poprawy jakości powietrza	Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne	Samorządy z MOF oraz partnerzy	W ramach zadania zaplanowano przedsięwzięcia termomodernizacyjne m.in. obiektów użyteczności publicznej oraz wielorodzinnych budynków komunalnych. Ich celem będzie przede wszystkim zmniejszenie zapotrzebowania na energię cieplną w sektorze publicznym, zmniejszenie rocznego zużycia energii oraz zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, zwiększenie izolacyjności termicznej obiektów oraz zwiększenie wykorzystania energii pochodzącej z OZE. Poza termomodernizacją zostaną zrealizowane działania takie jak m.in. rozwój systemów zarządzania energią czy wymiana oświetlenia wewnętrznego.
	Modernizacja systemu zaopatrzenia w ciepło w Mieście Ustka	Gmina Miasto Ustka, EMPEC Ustka	Budowa efektywnego energetycznie systemu zaopatrzenia w ciepło w oparciu o odnawialne źródła energii.
	Poprawa efektywności systemów oświetlenia zewnętrznego na terenie MOF Słupsk - Ustka	Samorządy z MOF oraz partnerzy	Celem zaplanowanych przedsięwzięć jest zmniejszenie zapotrzebowania na energię oraz redukcja środowiskowych oddziaływań związanych ze spadkiem emisji gazów cieplarnianych. Przedmiotem zaplanowanych projektów będzie m.in. wymiana oświetlenia ulicznego/zewnętrznego czy stworzenie wirtualnej elektrowni w postaci magazynu energii.
	Poprawa efektywności energetycznej poprzez montaż instalacji służących ochronie środowiska oraz budowanie samodzielności energetycznej samorządów z terenu MOF	Samorządy MOF S-U oraz partnerzy	Zaplanowane działania obejmują likwidację nieefektywnych źródeł ciepła oraz upowszechnienie instalacji wykorzystujących odnawialne źródła energii, m.in. paneli fotowoltaicznych i mikroelektrowni wiatrowych.
Kierunek działania 17. Ochrona różnorodności biologicznej i rozwój terenów zielonych	Ochrona i zachowanie przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Słupsk - Ustka	Samorządy z MOF S-U, podmioty spoza sektora finansów publicznych	Zaplanowane działania uwzględniają wykorzystanie potencjału obszarów chronionych i lasów ochronnych poprzez zagospodarowywanie terenów zielonych połączonych z funkcjami rekreacyjnymi oraz terenów wokół rzek, jezior i zbiorników wodnych. Ponadto, wśród podejmowanych działań znajdą się prace

WYMIAR PRZESTRZENNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
			rewitalizacyjne i pielęgnacyjne zieleni. Zaplanowano także realizację działań edukacyjnych podnoszących poziom wiedzy w zakresie ochrony i zachowania przyrody, w tym zagrożonych gatunków i różnorodności biologicznej.
Kierunek działania 18. Adaptacja do zmian klimatycznych, ochrona istniejących zasobów i jakości gleby, wody i powietrza	Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk - Ustka	Samorządy z MOF S-U oraz partnerzy	Zaplanowane działania skupiają się na zagospodarowaniu wód opadowych, zabezpieczaniu przed suszą i skutkami deszczy nawalnych, nadmierną ilością wód roztopowych oraz poprawie retencjonowania wód. Będzie to możliwe dzięki rozbudowie błękitno-zielonej infrastruktury, oraz systemów kanalizacji deszczowej i zwiększaniu powierzchni biologicznie czynnej. Ponadto, w zakres działań wejdą przedsięwzięcia związane ze wzmacnianiem służb ratowniczych w celu szybkiego reagowania.
	Ekorozwój ośrodków miejskich	Miasto Słupsk oraz partnerzy	Zaplanowane działania skupiają się na projektowaniu zielonej przestrzeni miejskiej przy współudziale lokalnej społeczności. Ich celem jest wdrożenie zrównoważonych działań adaptacyjnych i ograniczających negatywne zmiany klimatyczne poprzez redukcję zanieczyszczeń powietrza i zmniejszenie efektu miejskiej wyspy ciepła.
	Edukacyjny plac wodny dla dzieci	Miasto Słupsk oraz partnerzy	Zakres zadania obejmuje utworzenie edukacyjnego placu wodnego dla dzieci, jako wielofunkcyjnej przestrzeni publicznej atrakcyjnej dla przedstawicieli różnych grup wiekowych. Plac będzie pełnił funkcję edukacyjną z zakresu przeciwdziałania marnowaniu wody i wykorzystania wód opadowych.
	Edukacyjna ścieżka tematyczna	Miasto Słupsk oraz partnerzy	Zadanie uwzględnia utworzenie edukacyjnej ścieżki tematycznej ograniczającej negatywny wpływ turystyki na środowisko naturalne, atrakcyjnej dla różnych grup wiekowych. Tematyka ścieżki będzie obejmowała wiedzę o lokalnym środowisku oraz sposoby dbania o nie.
	„Dzisiaj moje – jutro twoje, Razem zawsze możemy więcej!”	Miasto Słupsk oraz partnerzy	Ideą projektu będzie promowanie postaw proekologicznych, skierowanych dla uczniów i nauczycieli lokalnych szkół podstawowych ze współudziałem organizacji ze środowiska lokalnego (np. przedstawicieli organizacji pozarządowych, spółek komunalnych, itp.). W ramach projektu będzie promowana szeroka wiedza na temat ekologii, zasad ochrony środowiska oraz przeciwdziałania jego degradacji.

WYMIAR PRZESTRZENNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
Kierunek działania 19. Wzmocnienie systemu gospodarki wodno-ściekowej oraz gospodarki odpadami	Rozwój systemu gospodarki wodno – ściekowej na terenie MOF S-U	Samorządy z MOF, przedsiębiorstwa wodociągowe	Przedsięwzięcie skupione jest na budowie i modernizacji infrastruktury wodno-kanalizacyjnej na terenie MOF S-U. Zaplanowane działania uwzględniają m.in. modernizację i przebudowę przepompowni, oczyszczalni ścieków, stacji uzdatniania wody oraz studni głębinowych, a także uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej.
	Poprawa efektywności systemu gospodarowania odpadami na terenie MOF S-U	Samorządy z MOF, przedsiębiorstwa gospodarki komunalnej	W ramach przedsięwzięcia zakłada się m.in. budowę inteligentnego systemu gospodarowania odpadami w miejscach zwartej zabudowy miejskiej oraz rozbudowę systemu segregowanej zbiórki odpadów komunalnych, w tym budowę Punktów Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych.
Cel strategiczny 6. Integracja i rozwój przestrzenny oraz infrastrukturalny MOF Słupsk-Ustka			
Kierunek działania 20. MOF Słupsk-Ustka dostępny komunikacyjnie i transportowo w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym	Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka	Samorządy z MOF, MZK Sp. z o.o., podmioty spoza sektora finansów publicznych	Przedsięwzięcie ma na celu rozwój systemu transportu publicznego i obejmuje inwestycje w węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego, zakup taboru systemu transportu publicznego oraz cyfryzację transportu miejskiego, w tym rozwój systemów informacji pasażerskiej, inteligentne systemy transportowe, aplikacje do planowania podróży. Zaplanowane zadania uwzględniają także rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej oraz realizację działań edukacyjnych dotyczących racjonalnych zachowań transportowych.
	Zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach wdrażania Strategii rozwoju elektromobilności w Słupsku	MZK Słupsk Sp. z o.o.	Zakres przedsięwzięcia obejmuje rozwój systemu transportu miejskiego poprzez zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
	Rozwój systemu wypożyczalni rowerów typu cargo	Miasto Słupsk	Przedsięwzięcie stanowi kontynuację działań podjętych w ramach realizowanego w latach 2018-2021 projektu „CoBiUM- Cargo Bikes in Urban Mobility" współfinansowanego ze środków EFRR w ramach Programu Interreg Południowy Bałtyk. Jego głównym celem jest poszerzenie już istniejącej floty rowerów cargo funkcjonującej w ramach wypożyczalni dla różnych grup odbiorców.

WYMIAR PRZESTRZENNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
	Przebudowa ulic: Wiejskiej, Rybackiej, Norwida wraz z przebudową skrzyżowania ul. Kilińskiego i Kaszubskiej w Słupsku	Miasto Słupsk	Zadanie polega na przebudowie 3 kluczowych odcinków dróg Słupska: ul. Norwida, ul. Wiejskiej, ul. Rybackiej, o łącznej długości 2,4 km. Prace obejmują m.in. wykonanie nowej nawierzchni dróg, przebudowę kanalizacji deszczowej, budowę i przebudowę ciągów pieszych, parkingów, ścieżek rowerowych oraz montaż elementów małej architektury i zagospodarowanie zieleni towarzyszącej.
	Program poprawy dostępności i spójności komunikacyjnej miasta Słupska i jego obszarów funkcjonalnych z nadaniem priorytetów komunikacji zbiorowej	Miasto Słupsk	Zadanie obejmuje kompleksową przebudowę ulic kluczowych dla zapewnienia sprawnej komunikacji. Zakres prac uwzględnia m.in. przebudowę infrastruktury technicznej, wprowadzenie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego zapewniających komfort i bezpieczeństwo użytkowania, zastosowanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych (np. śluzy autobusowe) zapewniających nadanie priorytetu komunikacji zbiorowej, rozwój i modernizację infrastruktury rowerowej, a także zastosowanie ponadstandardowych rozwiązań dla osób z niepełnosprawnościami. Planowane przedsięwzięcia obejmują także dostosowanie infrastruktury do wyzwań klimatycznych m.in. poprzez zastosowanie nawierzchni przepuszczalnych i zwiększenie powierzchni biologicznie czynnej.
	Zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Gmina Miasto Ustka	Zakres przedsięwzięcia obejmuje rozwój systemu transportu miejskiego poprzez zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
	Budowa i przebudowa ważnych ciągów komunikacyjnych w Mieście Ustka	Gmina Miasto Ustka	Zakres przedsięwzięcia obejmuje budowę lub przebudowę ciągów komunikacyjnych w Mieście Ustka poprawiających komunikacje wewnętrzna oraz zewnętrzną.
	Budowa obwodnicy Miasta Ustka wraz z dojazdem do Portu Morskiego w Ustce	Gmina Miasto Ustka	Zakres przedsięwzięcia obejmuje budowę obwodnicy Miasta Ustka od DK21 poprzez DW203 do Portu Morskiego od strony zachodniej.
	Zwiększenie dostępności do Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego w Słupsku poprzez przebudowę drogi nr 116232G (ul. Sułkowskiego) oraz nr 116126G (ul. Łady - Cybulskiego)	Miasto Słupsk	Celem przedsięwzięcia jest zwiększenie dostępności do jedynej wysokospecjalistycznej placówki medycznej - Szpitala Wojewódzkiego w Słupsku, obsługującego mieszkańców Miasta i Powiatu Słupskiego i obejmuje przebudowę ulicy Sułkowskiego i Łady-Cybulskiej. Zakres rzeczowy uwzględnia zagospodarowanie jezdni ulic, chodników i drogi rowerowej wraz z budową oświetlenia.

WYMIAR PRZESTRZENNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
	Zwiększenie dostępności północno - wschodniego rejonu Miasta Słupska i Gminy Redzikowo poprzez stworzenie alternatywnego połączenia dla DW 213 (Słupsk - Puck) - kompleksowa przebudowa dróg: nr 116314G (ul. Lawendowej), 116173G (ul. Owocowej) oraz budowa dróg dojazdowych i oświetlenia	Miasto Słupsk	Celem przedsięwzięcia jest odciążenie niedostosowanych do natężenia ruchu dróg poprzez budowę i przebudowę dróg dojazdowych i stworzenie alternatywnych połączeń drogowych. Ponadto, w celu zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu planowana jest budowa oświetlenia.
	Zwiększenie dostępności mieszkańców osiedla Zachód i Gminy Redzikowo do DK 21 i instytucji wyższego rzędu poprzez przebudowę ulicy Banacha (116005G), Zauchy, Szpilewskiego, Grechuty wraz z budową dróg dojazdowych (Przybory, Kaczmarskiego, Ordonówny, Nalepy) i oświetlenia w ulicach Niemena, Riedla, Kiepury i Osieckiej	Miasto Słupsk	Przedsięwzięcie skupia się na poprawie skomunikowania najbardziej intensywnie rozwijającego się osiedla w Słupsku poprzez budowę i przebudowę ulic w rejonie Dzielnicy Zachód. Inwestycja jest elementem kilkuletniego planu przebudowy i modernizacji połączenia z miejscowością Bierkowo.
	Zwiększenie dostępności DK21 i DW 213 poprzez budowę bypassa w ciągu ulicy Morskiej (116151G) łączącego ulice Poniatowskiego z ulicą Bałtycką (I-etap Trasy Olimpijskiej)	Miasto Słupsk	Zaplanowana przebudowa ulicy Morskiej obejmująca docelowe zagospodarowanie jezdni, chodnika i drogi rowerowej wraz z budową oświetlenia pozwoli na usprawnienie głównego wyjazdu z Miasta Słupska do Miasta i Gminy Ustka poprzez stworzenie alternatywy dla jednego z najbardziej obciążonych skrzyżowań w mieście (Bałtycka-Poniatowskiego – Tramwajowa).
	Kontynuacja budowy ringu miejskiego w Słupsku	Miasto Słupsk, Gmina Kobylnica, GDDKiA	Realizacja przedsięwzięcia pozwoli na przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu miasta Słopska oraz zapewnienie prawidłowego rozwoju i wewnętrznej integracji Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupska poprzez budowę tzw. małej obwodnicy Słupska. W zakres zaplanowanych prac wchodzi m.in. budowa drogi jednojezdniowej, jezdni bitumicznej, chodników, drogi rowerowej, oświetlenia oraz odwodnienia. Zadanie podzielono na 4 etapy.

WYMIAR PRZESTRZENNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
	Budowa i przebudowa ważnych ciągów komunikacyjnych w Gminie Redzikowo	Gmina Redzikowo	Zakres zaplanowanych prac obejmuje budowę i przebudowę ważnych ciągów komunikacyjnych, co przyczyni się do odciążenia ruchu drogowego oraz poprawy dostępności komunikacyjnej poszczególnych miejscowości na terenie gminy Redzikowo.
	Monitoring ruchu komunikacyjnego i wspólne działania planistyczne w zakresie komunikacji miejskiej i regionalnej na obszarze MOF	Samorządy MOF S-U	Zakres zaplanowanych prac obejmuje wdrażanie Porozumień dotyczących funkcjonowania komunikacji miejskiej Słupska oraz komunikacji regionalnej powiatu w określonych miejscowościach gmin z MOF, a także rozwijanie połączeń w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu części miejscowości w ramach MOF.
	Poprawa jakości i dostępności oraz bezpieczeństwa infrastruktury drogowej w celu poprawy dostępności wewnętrznej i zewnętrznej obszaru MOF S-U	Powiat Słupski i samorządy partnerskie	Zadanie obejmuje przebudowę sieci dróg powiatowych stanowiących dojazd do węzłów drogowych S6, a także przebudowę dróg i ciągów komunikacyjnych w poszczególnych miejscowościach gmin wchodzących w skład MOF S-U.
	Poprawa jakości transportu publicznego regionalnego w obsłudze mieszkańców powiatu słupskiego na obszarze MOF S-U	Powiat Słupski	Zadanie obejmuje sukcesywną wymianę taboru autobusowego komunikacji regionalnej na przyjazny środowisku i dostosowany dla niepełnosprawnych tabor autobusowy.
Kierunek działania 21. Prowadzenie spójnej polityki związanej z planowaniem przestrzennym i działaniami planistycznymi		Samorządy MOF S-U	Zadanie obejmuje działania polegające na przygotowywaniu planów miejscowych uwzględniających zrównoważony rozwój całego MOF, przeciwdziałających rozlewaniu się miast i realizacji polityki nastawionej na wzajemną rywalizację oraz ochronie przez zabudową terenów stanowiących naturalną kontynuację istniejących terenów zielonych w miastach i wsiach.

II.3 Wykaz przedsięwzięć objętych mechanizmem ZIT do realizacji w ramach Programu FEP 2021-2027

W niniejszym rozdziale przedstawiono szczegółowe informacje dotyczące przedsięwzięć rozwojowych zaplanowanych do realizacji w ramach opracowywanej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka. Realizacja przedsięwzięć rozwojowych (PR) przyczyni się do kompleksowego rozwiązania problemów zdiagnozowanych w MOF S-U, które wskazano w poszczególnych tabelach. Wyznaczone przedsięwzięcia przyczynią się do zaspokojenia potrzeb szerokiej grupy interesariuszy i będą mieć wpływ na rozwój całego obszaru MOF S-U, łącząc w sobie zarówno działania inwestycyjne, jak i nieinwestycyjne działania miękkie. Ich realizacja przyczyni się do poprawy jakości świadczonych usług oraz podniesienia jakości życia mieszkańców w całym obszarze funkcjonalnym. Poniżej przedstawiono istniejące problemy, deficyty oraz ich przyczyny, a także uzasadnienie i cele realizacji zaplanowanych przedsięwzięć rozwojowych. Dodatkowo zaprezentowano efekty, które zostaną osiągnięte poprzez wdrażanie interwencji i mechanizmu zintegrowanych inwestycji terytorialnych. Wykazano również komplementarność w ramach ZIT (między poszczególnymi przedsięwzięciami rozwojowymi) oraz poza ZIT – ze strategią ponadlokalną MOF S-U, z której wynika logika interwencji, a tym samym poziom operacyjny, zaprezentowany w przedmiotowej Strategii ZIT MOF S-U.

PR.1. Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk - Ustka
Istniejące problemy, przyczyny realizacji przedsięwzięcia rozwojowego (opis sytuacji problemowej)
Istotnym problemem identyfikowanym w MOF S-U jest przede wszystkim starzenie się społeczności lokalnej. W latach 2011-2020 odsetek osób w wieku 65+ na terenie MOF S-U wzrósł przeciętnie o 6,7%, przy czym największa skala problemu widoczna jest w miastach – Słupsk i Ustka. Starzenie się społeczeństwa jest naturalną tendencją, a więc zapotrzebowanie na usługi opiekuńcze oraz usługi opieki zdrowotnej, zarówno podstawowej jak i specjalistycznej, będą rosnąć, a ich rozwój stanowić będzie wyzwanie dla samorządów MOF S-U w najbliższej perspektywie. Wśród deficytów obserwowanych na terenie MOF S-U wskazuje się na niedobór infrastruktury, m.in. brak ośrodka rehabilitacji osób z niepełnosprawnościami, konieczność modernizacji obiektów przychodni POZ, w tym złamania barier architektonicznych, czy niską jakość świadczonych usług zdrowotnych, spowodowaną brakiem specjalistów oraz niedoborem sprzętu diagnostycznego i pozostałego wyposażenia. W badaniu przeprowadzonym wśród mieszkańców na potrzeby

PR.1. Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk - Ustka
opracowania diagnozy[10] i strategii ponadlokalnej, ponad połowa respondentów (blisko 53%) negatywnie oceniła dostęp do lekarzy specjalistów, a w przypadku obszarów wiejskich - do podstawowej opieki medycznej, co wskazuje na wyraźny problem i wyzwanie w tym zakresie, związane z koniecznością rozbudowy placówek. Ponadto, dostępność usług zdrowotnych w Słupsku i jego obszarze funkcjonalnym pozostaje na znacznie niższym poziomie niż w większych ośrodkach miejskich, dlatego za uzasadnione uznaje się prowadzenie działań mających na celu zwiększenie dostępności opieki zdrowotnej, w tym rehabilitacji i umożliwienia mieszkańcom MOF S-U korzystania z oferty w miejscu zamieszkania.
Cel przedsięwzięcia rozwojowego
Dostępność i wysoka jakość świadczonych usług medycznych jest jednym z podstawowych oczekiwań mieszkańców. Celem przedsięwzięcia jest przede wszystkim zwiększenie dostępności do usług medycznych poprzez budowę, przebudowę i doposażenie placówek, w szczególności POZ. Realizacja zadań skupiać się będzie również na poszerzeniu aktualnej oferty i zwiększeniu dostępności do opieki specjalistycznej. Kluczowe jest także powstanie nowych ośrodków i placówek medycznych, zarówno podstawowej opieki medycznej, jak i specjalistycznej i rehabilitacyjnej oraz zapewnienie odpowiedniej opieki w miejscu zamieszkania. Istotna jest również deinstytucjonalizacja opieki poprzez zapewnienie możliwości wypożyczenia sprzętu medycznego i rehabilitacyjnego oraz rozwój systemu teleopieki i telemedycyny.
Efekty przedsięwzięcia rozwojowego
Realizacja zaplanowanych projektów przyczyni się do poprawy dostępności, jak również jakości usług opieki zdrowotnej, a tym samym wpłynie na możliwość poprawy komfortu życia mieszkańców, zwłaszcza osób ze szczególnymi potrzebami.
Powiązania w ramach ZIT
PR. 1. Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk - Ustka jest komplementarne z PR. 6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka. Przedsięwzięcia te związane są bowiem ze świadczeniem usług dla mieszkańców na terenie MOF S-U. Rozwój systemu transportu ułatwi przemieszczanie się w MOF S-U i pozwoli na łatwiejsze dotarcie do placówek opieki zdrowotnej, a tym samym będzie odpowiedzą na wykluczenie komunikacyjne i nierównomierny dostęp do opieki zdrowotnej. Zadania zaplanowane w ramach PR. 1. są komplementarne z PR.2. Integracja społeczno - gospodarcza migrantów na terenie MOF Słupsk-Ustka. Skupione są bowiem na dostosowaniu i zapewnieniu szerokiej oferty usług, w tym usług zdrowotnych dla mieszkańców MOF S-U, jak również pojawiających się imigrantów. PR. 1. jest również spójne z PR. 3. Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne, gdyż podniesienie jakości i dostępu do infrastruktury opieki zdrowotnej możliwe również będzie dzięki systematycznym remontom, modernizacjom oraz termomodernizacjom budynków, w których świadczone są usługi z zakresu ochrony zdrowia.

[10] Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka na lata 2022-2030, Część diagnostyczna

PR.1. Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk - Ustka	
Powiązania poza ZIT	
Przedsięwzięcie rozwojowe 1. Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk - Ustka jest komplementarne z Kierunkiem działania 4. Prowadzenie zintegrowanych działań profilaktycznych i prozdrowotnych, zidentyfikowanym w Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka na lata 2022-2030. Ponadto, zakres działań zaplanowanych w ramach PR.1. wpisuje się w Kierunek działania 5. Spójna polityka senioralna poprzez zwiększanie dostępności opieki zdrowotnej również dla osób starszych. PR.1. jest także spójne z Kierunkiem działań 6. Podnoszenie jakości świadczonych usług społecznych, do których należą m.in. usługi zdrowotne i opieka medyczna.	
Zakresy projektów	
Miasto Słupsk	-Modernizacja techniczna 5 obiektów Samodzielnego Publicznego Miejskiego Zakładu Opieki Zdrowotnej w Słupsku wraz z likwidacją barier architektonicznych, unowocześnieniem infrastruktury technicznej i informatycznej oraz doposażenie w sprzęt diagnostyczny
Gmina Redzikowo	Wsparcie infrastruktury podstawowej opieki zdrowotnej poprzez budowę przychodni w miejscowości Redzikowo wraz z zagospodarowaniem terenu wokół przychodni
Gmina Dębnica Kaszubska	Modernizacja 3 obiektów POZ w celu poprawy dostępności i likwidacji barier architektonicznych
Gmina Damnica	Modernizacja i doposażenie ośrodka zdrowia w Starej Dąbrowie
Gmina Ustka	Modernizacja dwóch obiektów POZ wraz z likwidacją barier architektonicznych
Miasto Ustka	Utworzenie gabinetu stomatologicznego wraz z dostosowaniem niezbędnej infrastruktury w jednej z usteckich szkół oraz doposażenie go w niezbędny sprzęt medyczny dotyczący diagnostyki i leczenia stomatologicznego oraz zakup wyposażenia do niego
Avenir Sp. z o.o.	Zakup nowego, specjalistycznego sprzętu rehabilitacyjnego w celu jego wykorzystywania na rzecz pacjentów placówek rehabilitacyjnych
Wojewódzki Szpital Specjalistyczny im. Janusza Korczaka w Słupsku Sp. z o.o.	Rozwój infrastruktury Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego im. Janusza Korczaka w Słupsku Sp. z o.o. poprzez modernizację sprzętu diagnostycznego – projekt rezerwowy
	Utworzenie szpitalnego domu noclegowego przy Wojewódzkim Szpitalu Specjalistycznym im. Janusza Korczaka w Słupsku Sp. z o.o. jako element poprawy dostępności do AOS – projekt rezerwowy

— usunięto: Rozwój i wzmocnienie infrastruktury Samodzielnego Publicznego Miejskiego Zakładu Opieki Zdrowotnej w Słupsku – budowa, rozbudowa i modernizacja obiektów przychodni POZ wraz z doposażeniem w sprzęt medyczny…

— usunięto: Przebudowa i rozbudowa punktu rehabilitacyjnego oraz zakup wyposażenia do punktu rehabilitacyjnego w Dębnicy Kaszubskiej

PR.2. Integracja społeczno-gospodarcza imigrantów na terenie MOF Słupsk-Ustka
Istniejące problemy, przyczyny realizacji przedsięwzięcia rozwojowego (opis sytuacji problemowej)
W MOF S-U obserwuje się systematyczne zmniejszanie liczby ludności (spadek o 1,3% w latach 2011-2020). Problem depopulacji w szczególności dotyka miasta – Słupsk i Ustkę. Na obszarze powinny zostać wdrożone działania mające na celu podnoszenie atrakcyjności osiedleńczej oraz przyciągnięcie nowych mieszkańców spoza terenu MOF S-U, co możliwe będzie m.in. poprzez prowadzenie kompleksowej polityki integracyjnej kierowanej w stronę imigrantów. Konsekwentne wdrażanie polityki migracyjnej w MOF S-U jest szczególnie istotne z uwagi na aktualną skalę migracji z Ukrainy, która ma związek z wybuchem wojny z początkiem 2022 r. Według danych z kwietnia 2022 r. populacja Polski przekroczyła 40 mln za sprawą migracji wojennych. Dzieci w strukturze ludności Ukraińskiej stanowiły 21%[11], co wiąże się z koniecznością zapewnienia dla nich miejsc w placówkach opiekuńczo-wychowawczych oraz edukacyjnych. Należy mieć na uwadze, że migracje dotyczą osób o różnym poziomie wykształcenia, majętności, stanie zdrowia czy umiejętnościach, a także wieku. Kluczowe jest tworzenie kompleksowej oferty dla migrantów, zarówno w kwestii edukacji oraz miejsc pracy, jak i dostępności mieszkań oraz umożliwienia im skorzystania z placówek opieki zdrowotnej. Zapewnienie odpowiednich warunków do życia oraz wsparcie migrantów stanowi zatem wyzwanie i dotyczy całego obszaru MOF S-U. Stworzenie pakietu służących integracji imigrantów w środowisku lokalnym oraz rozwój usług publicznych, z uwzględnieniem różnic kulturowych oraz językowych pozwoli na zwiększenie spójności społecznej, stworzenie silnego społeczeństwa obywatelskiego, zwiększenie poziomu kapitału społecznego oraz ograniczenie możliwych konfliktów społecznych.
Cel przedsięwzięcia rozwojowego
Realizacja przedsięwzięcia rozwojowego skupiona jest na wsparciu integracji społecznej i gospodarczej imigrantów zamieszkujących MOF S-U, Celem jest stworzenie odpowiednich warunków dla imigrantów do pozostania na terenie MOF S-U. Możliwe to będzie dzięki zwiększeniu dostępności do specjalistycznego poradnictwa (psycholog, wsparcie prawne), jak również rozszerzeniu oferty usług publicznych z zakresu edukacji, ochrony zdrowia i kultury z uwzględnieniem specyfiki oraz barier językowych i kulturalnych.
Efekty przedsięwzięcia rozwojowego
Wdrożenie interwencji przyczyni się do poprawy jakości życia imigrantów zamieszkujących na terenie MOF S-U poprzez włączenie ich w życie społeczne i integrację z dotychczasowymi mieszkańcami obszaru, a tym samym ograniczenie zjawiska wykluczenia społecznego i możliwości wystąpienia potencjalnych konfliktów społecznych.
Powiązania w ramach ZIT
Przedsięwzięcie rozwojowe 2. Integracja społeczno-gospodarcza migrantów na terenie MOF Słupsk-Ustka jest komplementarne z PR.1. Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk – Ustka w zakresie wsparcia imigrantów pod kątem zapewnienia dostępności opieki zdrowotnej.
Powiązania poza ZIT
PR.2. jest spójne z kierunkiem działania 13. Prowadzenie kompleksowej polityki integracyjnej

[11] Miejska gościnność: wielki wzrost, wyzwania i szanse. Raport o uchodźcach z Ukrainy w największych polskich miastach, 2022, Centrum analiz i badań, Unia Metropolii Polskich.

PR.2. Integracja społeczno-gospodarcza imigrantów na terenie MOF Słupsk-Ustka	
skierowanej dla imigrantów, który uwzględnia włączenie imigrantów zamieszkujących teren MOF w życie społeczno-gospodarcze oraz zapewnienie im dogodnych warunków życia. Ponadto, zakres działań zaplanowanych w ramach PR.2. jest komplementarny z Kierunkiem działania 6. Podnoszenie jakości świadczonych usług społecznych, co będzie realizowane m.in. poprzez organizację szkoleń pracowników miejskich jednostek organizacyjnych z zakresu obsługi imigrantów czy współpracy z lokalnymi organizacjami pozarządowymi. Zadania realizowane w ramach PR.2. przyczynią się także do wzmocnienia zasobu ludzkiego i wpłyną na stymulowanie rozwoju przedsiębiorczości, co stanowi zakres Kierunku działania 11. Wzmocnienie potencjału inwestycyjnego i wspieranie rozwoju przedsiębiorczości wskazanym w Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka na lata 2022-2030.	
Zakresy Projektów	
Miasto Słupsk	Kompleksowe wsparcie integracji społecznej i gospodarczej imigrantów zamieszkujących obszar Miasta Słupska,
Miasto Ustka	Zintegrowane podejście do wsparcia integracji społecznej, edukacyjnej, kulturalnej i zawodowej imigrantów zamieszkujących obszar Miasta Ustki
Gmina Dębnica Kaszubska	Kompleksowe podejście do wsparcia, aktywizacji oraz integracji społecznej i gospodarczej imigrantów zamieszkujących obszar Gminy Dębnica Kaszubska,
Gmina Ustka	Aktywizacja zawodowa oraz integracja i aktywność społeczna imigrantów legalnie przebywających w Polsce
Gmina Redzikowo	Działania integracyjne dla obywateli państw trzecich zamieszkujących na terenie gminy Redzikowo
Gmina Damnica	Wsparcie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich w gminie Damnica

PR.3. Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne
Istniejące problemy, przyczyny realizacji przedsięwzięcia rozwojowego (opis sytuacji problemowej)
Samorządy skupione w MOF S-U prowadzą systematyczne prace termomodernizacyjne budynków użyteczności publicznej, jednakże problem związany z niskim poziomem efektywności energetycznej i wysoką skalą potrzeb związanych z jej poprawą stanowi istotne wyzwanie. Blisko 85% ankietowanych mieszkańców[12] pozytywnie oceniało czystość powietrza, jednakże mimo to działania mające na celu poprawę jego jakości są istotne, z uwagi na obecność przestarzałych, niezmodernizowanych i nieekologiczych systemów ogrzewania budynków. Niski poziom efektywności energetycznej dotyczy przede wszystkim wielorodzinnych budynków, które pozostają w zasobach komunalnych samorządów, jak również obecności w nich niezmodernizowanych systemów ogrzewania, które generują niską emisję. Nadmierne utraty ciepła związane z niską efektywnością energetyczną budynków stanowią jedną z przyczyn wyższych kosztów ich utrzymania. Zatem zasadne jest podjęcie działań mających na celu poprawę efektywności energetycznej, a tym samym poprawę jakości powietrza, która ma bezpośredni wpływ na jakość życia i zdrowie mieszkańców MOF S-U.
Cel przedsięwzięcia rozwojowego
Termomodernizacja pozwoli na ograniczenie zużycia materiału opałowego, który jest niezbędny do ogrzania budynków, a jednocześnie jego używanie przyczynia się do wzrostu emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. Celem prowadzonych prac jest ponadto zmniejszenie zapotrzebowania na energie cieplną, przy jednoczesnej minimalizacji zanieczyszczeń ze spalania energetycznego emitowanych do powietrza, co przełoży się na wzrost efektywności energetycznej. W wyniku realizacji projektów zmniejszeniu ulegnie również poziom emisji CO_2. Termomodernizacja budynków komunalnych ponadto przeciwdziałać będzie wystąpieniu zjawiska ubóstwa energetycznego.
Efekty przedsięwzięcia rozwojowego
Efektem kompleksowej termomodernizacji będzie zmniejszenie zapotrzebowania na energię cieplną w sektorze publicznym i mieszkalnictwie, zmniejszenie zużycia energii oraz emisji gazów cieplarnianych i emisji zanieczyszczeń do powietrza, jak również zwiększenie izolacyjności termicznej obiektów oraz skali wykorzystania energii pochodzącej z odnawialnych źródeł energii.
Powiązania w ramach ZIT
Przedsięwzięcie Rozwojowe 3. Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne jest komplementarne z Przedsięwzięciem Rozwojowym 6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka. Zarówno termomodernizacja, jak i zakup taboru zeroemisyjnego/niskoemisyjnego i rozwój dróg rowerowych przyczynią się do poprawy jakości powietrza oraz ochrony środowiska w kontekście zmian klimatycznych.

[12] Ankieta prowadzona była w 2021 r. na etapie opracowania diagnozy do Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka na lata 2022-2030

PR.3. Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne	
PR.3. jest również spójne z PR.1. Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk - Ustka, gdyż dzięki modernizacjom i remontom szpitali, przychodni, hospicjów, itp. możliwe będzie podniesienie jakości i dostępu do infrastruktury opieki zdrowotnej.	
Powiązania poza ZIT	
PR.3. jest powiązany z Kierunkami działania: 16. Działania na rzecz poprawy jakości powietrza oraz 18. Adaptacja do zmian klimatycznych, ochrona istniejących zasobów i jakości gleby, wody i powietrza. Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk – Ustka przyczyni się bowiem do poprawy jakości zasobów naturalnych (zwłaszcza powietrza) oraz będzie miało wpływ na adaptację przedmiotowego obszaru do zmian klimatycznych.	
Zakresy projektów	
Miasto Słupsk	Termomodernizacja budynków komunalnych wraz z przyłączeniem do miejskiej sieci ciepłowniczej.
Miasto Ustka	Termomodernizacja wraz ze zwiększeniem efektywności energetycznej budynków użyteczności publicznej wraz z montażem paneli fotowoltaicznych oraz systemami zarządzania energią.
Gmina Dębnica Kaszubska	Kompleksowa termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej wraz z modernizacją instalacji c.o., c.w.u oraz wymianą oświetlenia wewnętrznego, montażem wentylacji i odnawialnych źródeł energii.
Gmina Redzikowo	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej oraz budynków komunalnych na terenie Gminy Redzikowo.
Gmina Kobylnica	Termomodernizacja budynku użyteczności publicznej wraz z montażem paneli fotowoltaicznych
Gmina Damnica	Wymiana źródła ciepła wraz z montażem paneli fotowoltaicznych w dwóch obiektach użyteczności publicznej Gminy Damnica.
Gmina Ustka	Termomodernizacja i wymiana źródeł ciepła (kotły gazowe, olejowe i na paliwo stałe) na źródła niskoemisyjne - pompy ciepła w budynkach użyteczności publicznej wraz z montażem paneli fotowoltaicznych.
Stowarzyszenie Speranda	Termomodernizacja Pałacu w miejscowości Niepoględzie

— usunięto: Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej (w tym zabytkowych) wraz z wymianą oświetlenia wewnętrznego i montażem instalacji OZE

— usunięto: Wymiana źródeł ciepła z zasilanych paliwem stałym na niskoemisyjne pompy ciepła lub kotły na biomasę, modernizacja instalacji c.o., c.w.u. wymiana zewnętrznej stolarki okiennej i drzwiowej, montaż wentylacji mechanicznej oraz montaż paneli fotowoltaicznych w budynkach użyteczności publicznej….

— usunięto: Pomorska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.

— usunięto: Termomodernizacja obiektu PARR S.A. poprzez zastosowanie rozwiązań termomodernizacyjnych oraz dodatkowych służących zmniejszeniu zużycia energii dla potrzeb ogrzewania.,

PR.4. Ochrona i zachowanie przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Słupsk – Ustka
Istniejące problemy, przyczyny realizacji przedsięwzięcia rozwojowego (opis sytuacji problemowej)
Powierzchnia obszarów chronionych w MOF S-U wynosi blisko 21%, a lesistość obszaru jest na ponadprzeciętnym poziomie w stosunku do średniej krajowej (29,6%) i wynosi 34,5%. Na terenie MOF S-U występują różne formy ochrony przyrody, wśród których można wskazać m.in. Słowiński Park Narodowy, Park Krajobrazowy Dolina Słupi, obszary Natura 2000, rezerwaty przyrody czy obszary chronionego krajobrazu. Ponadto jako istotne zasoby przyrody wskazuje się również pas nadmorski oraz miasto Ustka, które pełni funkcję uzdrowiskową. W badaniu ankietowym około 81% respondentów oceniło pozytywnie swoje otoczenie w kontekście środowiska. Wysokie jakości otoczenie ma wpływ na jakość życia mieszkańców, stanowi również element budujący atrakcyjność turystyczną i osiedleńczą. Istotnym potencjałem jest również położenie MOF S-U, w szczególności bliskość Morza Bałtyckiego. MOF S-U z uwagi na różnorodność środowiska naturalnego powinien dążyć do udostępniania terenów atrakcyjnych przyrodniczo na cele rekreacyjne, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju.
Cel przedsięwzięcia rozwojowego
Z uwagi na obecność obszarów chronionych, walory przyrodnicze, a także przebieg korytarzy ekologicznych, celem jest prowadzenie działań z zakresu ochrony przyrody oraz zagrożonych gatunków i siedlisk, a także zachowania różnorodności biologicznej, przy jednoczesnym racjonalnym korzystaniu z zasobów w postaci tych obszarów. Istotne jest zwiększenie powierzchni terenów zielonych, a także poprawa świadomości ekologicznej wśród mieszkańców zamieszkujących teren MOF S-U poprzez prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie ochrony i zachowania różnorodności biologicznej.
Efekty przedsięwzięcia rozwojowego
Efektem realizacji przedsięwzięcia będzie przede wszystkim wdrażanie kompleksowych działań mających na celu ochronę środowiska przyrodniczego i jego zasobów. Ponadto realizowane przedsięwzięcia przyczynią się do racjonalnego wykorzystania posiadanych potencjałów. Po wdrożeniu interwencji zwiększy się również poziom świadomości i wiedzy ekologicznej mieszkańców, który nastąpi poprzez stworzenie ścieżki przyrodniczej i utworzenie parku łęgowego w celu rozwoju edukacji ekologicznej, zarówno wśród mieszkańców MOF S-U, jak i turystów.
Powiązania w ramach ZIT
Zakres PR.4. Ochrona i zachowanie przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Słupsk – Ustka łączy się z zakresem działań przewidzianych w ramach PR.5. Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk – Ustka. Oba uwzględniają bowiem rozwój błękitno-zielonej infrastruktury na przedmiotowym terenie, co będzie miało wpływ na ochronę środowiska naturalnego. Zakres działań PR.4. jest spójny z także z działaniami określonymi w ramach PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk – Ustka. Wprowadzenie elektrycznych pojazdów i rozbudowa ścieżek rowerowych przyczyni się do ograniczenia szkodliwej emisji CO_2, co wpłynie na poprawę jakości powietrza, wspierając ochronę przyrody oraz zachowanie wysokiej jakości środowiska naturalnego.
Powiązania poza ZIT

PR.4. Ochrona i zachowanie przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Słupsk – Ustka	
Przedsięwzięcie Rozwojowe 4. jest komplementarne z Kierunkiem działania 17. Ochrona różnorodności biologicznej i rozwój terenów zielonych ze względu na zakres działań uwzględniający rozwój zielonej infrastruktury oraz zagospodarowanie i pielęgnację zieleni miejskiej. PR.4 jest również spójne z Kierunkiem działania 18. Adaptacja do zmian klimatycznych, ochrona istniejących zasobów i jakości gleby, wody i powietrza. Zaplanowane w jego ramach działania uwzględniają bowiem wykorzystanie istniejących potencjałów lokalnego środowiska naturalnego przy jednoczesnym jego poszanowaniu. Ponadto, zakres działań PR.4. uwzględniający m.in. zagospodarowanie terenów zielonych wpisuje się w Kierunki działania: 8. Tworzenie atrakcyjnej oferty spędzania czasu wolnego i 12. Efektywne wykorzystanie potencjału turystycznego i kulturalnego obszaru.	
Zakresy projektów	
Miasto Słupsk	Ochrona przed degradacją użytku ekologicznego „Słupskie Starorzecza" będącego jednym z najcenniejszych zespołów przyrodniczych zachodniej części woj. pomorskiego - południowego klina zieleni M. Słupska.
Gmina Redzikowo	Zniszczenie gatunku inwazyjnego (Barszczu Sosnowskiego) mającego negatywny wpływ na wartości przyrodnicze tej części północnego korytarza ekologicznego KPn--20A oraz wzbogacenie okolicznego ekosystemu poprzez odtworzenie gatunków rodzimych naturalnie występujących na tym obszarze.
Gmina Dębnica Kaszubska	Rekultywacja zdegradowanego zbiornika wodnego – jeziora Rybiec w m. Podwilczyn.

PR.5. Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk – Ustka
Istniejące problemy, przyczyny realizacji przedsięwzięcia rozwojowego (opis sytuacji problemowej)
Postępujący kryzys klimatyczny i wzmocnienie odporności na zmiany klimatu stanowi istotne wyzwanie, również dla samorządów MOF S-U. Rodzaj realizowanych przedsięwzięć uwarunkowany jest specyfiką obszaru. Nadmorskie położenie determinuje konieczność zapewnienia wzmocnionej ochrony przeciwpowodziowej. Zagrożenie powodzią widoczne jest również z uwagi na przebieg rzeki Słupia oraz położenie zbiornika wodnego Gardno. Istotnym zagrożeniem środowiskowym jest również susza, w szczególności susza atmosferyczna i występująca w jej następstwie susza hydrologiczna. Niewystarczająca wielkość powierzchni biologicznie czynnej i duża powierzchnia terenów zasklepionych, szczególnie w ośrodkach miejskich charakteryzujących się zwartą zabudową, stanowią istotny problem i uniemożliwiają magazynowanie wód opadowych w celu ich ponownego wykorzystania. Ponadto niedostatecznie rozwinięta i niewydolna sieć kanalizacji deszczowej wraz z brakiem dostatecznie dużej powierzchni przepuszczalnej, szczególnie w miastach, powoduje niszczenie infrastruktury oraz prowadzi do wystąpienia lokalnych podtopień. Niewystarczająco rozwinięte tereny zieleni, zwłaszcza w miastach, powodują wystąpienie negatywnych zjawisk, takich jak miejska wyspa ciepła, na które wpływ ma nagromadzenie powierzchni sztucznych, nieprzepuszczalnych, niewielki udział zieleni, a tym samym osłabione przewietrzenie. Zjawisko to ma negatywny wpływ na zdrowie i komfort mieszkańców MOF S-U, zatem należy skupić się również na łagodzeniu warunków termicznych i ograniczeniu miejskich wysp ciepła.
Cel przedsięwzięcia rozwojowego
Celem przedsięwzięcia jest zapobieganie wystąpieniu i likwidacja skutków ekstremalnych zjawisk pogodowych (suszy, podtopień, powodzi). Możliwe to będzie dzięki rozwojowi terenów zieleni, w szczególności na mocno zurbanizowanych terenach, budowie błękitno-zielonej infrastruktury czy obiektów małej retencji.
Efekty przedsięwzięcia rozwojowego
Rezultatem będzie przede wszystkim wzmocnienie odporności terenu MOF S-U na zmiany klimatyczne. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy retencjonowania wód, zarówno opadowych, jak i roztopowych, a także ich powtórnego wykorzystania. Rozbudowa terenów zieleni urządzonej spowoduje zwiększenie się powierzchni obszarów przepuszczalnych oraz korzystnie wpłynie na podniesienie jakości życia mieszkańców.
Powiązania w ramach ZIT
PR.5. Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk – Ustka jest spójne z PR.4. Ochrona i zachowanie przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Słupsk – Ustka. Oba uwzględniają bowiem rozwój błękitno-zielonej infrastruktury na przedmiotowym terenie, co będzie miało wpływ na ochronę środowiska naturalnego.
Powiązania poza ZIT
PR.5. jest powiązany z Kierunkiem działania 18. Adaptacja do zmian klimatycznych, ochrona istniejących zasobów i jakości gleby, wody i powietrza. Działania zaplanowane w jego ramach uwzględniają bowiem rozwój gospodarki wodnej, co będzie miało wpływ na zapobieganie skutkom klęsk żywiołowych i adaptację przedmiotowego obszaru do zmian klimatycznych. Zakres PR.5. jest także związany z Kierunkiem działania 17. Ochrona różnorodności

PR.5. Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk – Ustka	
biologicznej i rozwój terenów zielonych poprzez odpowiednie zagospodarowanie terenów zielonych i zwiększanie powierzchni biologicznie czynnej. PR.5. jest również spójny z Kierunkiem działania 19.Wzmocnienie systemu gospodarki wodno-ściekowej oraz gospodarki odpadami, co będzie się odbywało m.in. poprzez rozbudowę kanalizacji deszczowej, zwiększenie powierzchni biologicznie czynnej, czy budowę zbiorników małej retencji. Ponadto, zadania PR.5. uwzględniające zagospodarowanie terenów zielonych (m.in. parków, i skwerów) wpisują się w Kierunki działania 8. Tworzenie atrakcyjnej oferty spędzania czasu wolnego oraz 12. Efektywne wykorzystanie potencjału turystycznego i kulturalnego obszaru.	
Zakresy projektów	
Miasto Słupsk	Rozwój błękitno-zielonej infrastruktury na terenie Miasta Słupska – budowa obiektów małej retencji, obejmującej w szczególności obszary górnych tarasów miasta.
	Tworzenie zagospodarowanych terenów zielonych z zastosowaniem elementów małej retencji, w tym rynien odpływowych, niecek filtracyjnych, muld chłonnych i zieleńców deszczowych, a także zabezpieczenie skarpy dawnej dolinki erozyjnej przed rozmywaniem i osuwiskami.
	Budowa ogrodów kieszonkowych tematycznych ze szczególnym uwzględnieniem obszarów silnie zurbanizowanych.
	Kontynuacja parków linearnych –wraz z infrastrukturą zapewniająca zagospodarowanie wód opadowych.
Miasto Ustka	Zwiększanie powierzchni przepuszczalnych, budowa zielonych przystanków, zbiornika retencyjnego i ogrodów deszczowych.
Gmina Redzikowo	Zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych poprzez budowę zbiornika retencyjnego wraz z budową kanalizacji deszczowej w miejscowości Siemianice. Przebudowa i rozbudowa zbiornika retencyjnego (infiltracyjno – odparowującego), na potrzeby właściwego zagospodarowania wód opadowych w miejscowości Redzikowo.
Gmina Dębnica Kaszubska	Utrzymanie i rozwijanie małej retencji wodnej poprzez odtworzenie zbiornika wodnego w m. Gogolewo oraz rozwój błękitno-zielonej infrastruktury wokół zbiornika w postaci rowów bioretencyjnych, nasadzeń niskiej roślinności i pojedynczych rodzimych gatunków drzew i krzewów.
	Zakup dużego wozu ratowniczo-gaśniczego (mającego na wyposażeniu motopompę o dużej przepustowości) oraz lekkiego wozu ratowniczo-gaśniczego (mającego na wyposażeniu motopompę).
Gmina Kobylnica	Budowa zbiorników retencyjnych oraz rozwój zielonej infrastruktury na terenie Gminy Kobylnica.
Gmina Damnica	Zarządzanie wodami opadowymi na terenie Gminy Damnica poprzez m.in. modernizację otwartego zbiornika wodnego w miejscowości Domaradz.
	Zakup sprzętu i specjalistycznego wyposażenia do prowadzenia akcji ratowniczych, wykrywania zagrożeń oraz monitorowania stanu środowiska. Zakup lekkiego samochodu operacyjno- ratowniczego, quada wraz z

— **usunięto:** zbiorników retencyjnych i

— **usunięto:** a

— **usunięto:** ego

— **usunięto:** u

— **usunięto:** Zakup umundurowania, sprzętu (m.in. lekki samochód operacyjno-ratowniczy, quad) i specjalistycznego wyposażenia (m.in. dron), do prowadzenia akcji ratowniczych, wykrywania zagrożeń oraz monitorowania stanu środowiska….

PR.5. Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk – Ustka	
	oprzyrządowaniem i przyczepką, drona z kamerą termowizyjną oraz 6 kompletów ubrań specjalnych dla jednostki Ochotniczej Straży Pożarnej w Damnicy włączonej do Krajowego systemu Ratowniczo-Gaśniczego.
Gmina Ustka	Zakup specjalistycznego wyposażenia w celu prowadzenia akcji ratowniczych oraz usuwania skutków katastrof naturalnych lub awarii chemiczno-ekologicznych dla jednostek ochotniczej straży pożarnej wpisanych do Krajowego Systemu Ratowniczko-Gaśniczego, tj. OSP Duninowo, OSP Objazda, OSP Rowy oraz OSP Zaleskie

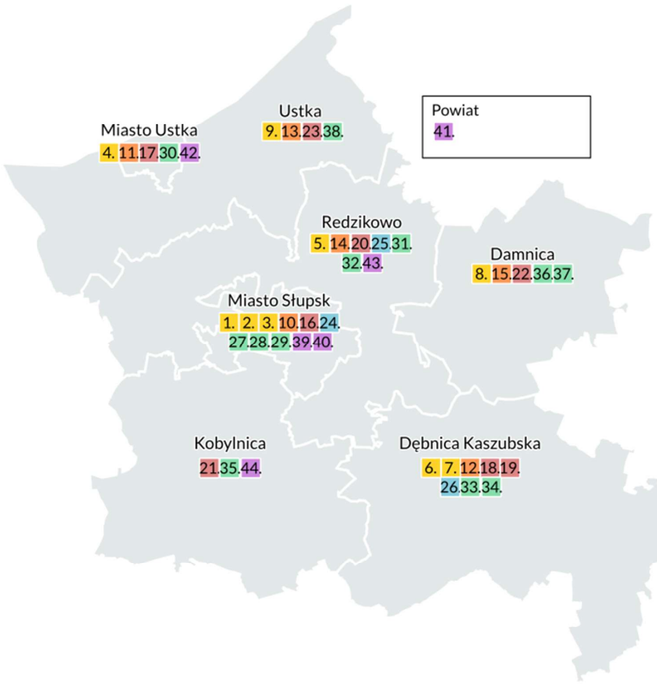
— usunięto: Utrzymanie i rozwijanie małej retencji wodnej poprzez budowę zbiorników wodnych i systemów infiltracyjnych w m. Przewłoka oraz zakup specjalistycznego quada niezbędnego do prowadzenia akcji ratowniczych i usuwania skutków katastrof naturalnych i innych….

PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk – Ustka
Istniejące problemy, przyczyny realizacji przedsięwzięcia rozwojowego (opis sytuacji problemowej)
Jednym z elementów, które znacząco wpływają na funkcjonowanie MOF S-U, jest wykluczenie komunikacyjne, mające związek z peryferyjnym położeniem w województwie pomorskim, jak również wieloletnimi opóźnieniami w rozwoju głównych korytarzy komunikacyjnych, które łączą MOF S-U ze stolicą województwa i pozostałymi częściami kraju. Niedostatecznie rozwinięta sieć komunikacyjna i ograniczona dostępność transportowa przekładają się na problemy w obszarze społecznym i zwiększenie skali emigracji, na ograniczenie możliwości rozwoju gospodarczego oraz niższy poziom spójności i integracji obszaru. Rozwój transportu i mobilności miejskiej powinien mieć charakter kompleksowy, który umożliwi poprawę skomunikowania wewnątrz MOF S-U i wpłynie na zwiększenie dostępności zewnętrznej. Brak zrównoważonej oferty transportu powoduje nie tylko problemy natury funkcjonalno-przestrzennej, ale również oddziałuje na jakość powietrza. Natężenie ruchu samochodowego ma wpływ przede wszystkim na wzrost tzw. emisji liniowej, czyli emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu. Według ankietowanych mieszkańców[13] najwięcej problemów na terenie MOF S-U sprawia przepustowość głównych tras komunikacyjnych (40,8% odpowiedzi negatywnych), bezpieczeństwo na drogach (31,9% odpowiedzi negatywnych) oraz jakość i stan nawierzchni dróg (29,1% odpowiedzi negatywnych). Zatem kluczowym wyzwaniem w kwestii transportowej jest rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej, ograniczenie transportu indywidualnego na rzecz komunikacji zbiorowej oraz zwiększenie dostępności transportu publicznego.
Cel przedsięwzięcia rozwojowego
Priorytetem realizacji niniejszego przedsięwzięcia rozwojowego jest organizacja w MOF S-U wydajnej infrastruktury transportowej, której rozwój pozytywnie wpłynie na jakość życia mieszkańców, przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności osiedleńczej i gospodarczej oraz do poprawy stanu środowiska naturalnego. Stosowanie zasad zrównoważonej mobilności miejskiej, w tym promocja multimodalności wraz z prowadzeniem działań edukacyjnych dotyczących racjonalnych zachowań transportowych oraz wymianą taboru na niskoemisyjny/zeroemisyjny, wpłynie korzystnie na poprawę jakości powietrza. Istotna jest

[13] Ankieta prowadzona była w 2021 r. na etapie opracowania diagnozy do Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka na lata 2022-2030

PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk – Ustka
również promocja alternatywnych środków transportu, w szczególności rowerów, przy jednoczesnej budowie ścieżek rowerowych w celu stworzenia spójnej sieci, łączącej wszystkie jednostki samorządu terytorialnego skupione w MOF S-U.
Efekty przedsięwzięcia rozwojowego
Wdrożenie przedsięwzięcia i realizacja działań z zakresu rozwoju zrównoważonego transportu wpłyną pozytywnie na poprawę jakości powietrza dzięki wymianie dotychczasowego taboru na niskoemisyjny, jak również promocji alternatywnych środków transportu, w szczególności transportu rowerowego oraz rozwojowi odpowiedniej infrastruktury – dróg rowerowych, ciągów pieszych i pieszo-rowerowych. Ponadto rozbudowa ciągów komunikacyjnych w postaci dróg i ścieżek rowerowych, jak również węzłów komunikacyjnych, pozytywnie wpłynie na zwiększenie spójności przestrzennej i integrację całego obszaru MOF S-U.
Powiązania w ramach ZIT
PR. 6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka, związane ze świadczeniem usług dla mieszkańców obszaru jest spójne z PR. 1. Podnoszenie jakości i zwiększenie dostępności opieki zdrowotnej. Rozwój systemu transportu ułatwi bowiem przemieszczanie się w MOF S-U i pozwoli na łatwiejsze dotarcie do placówek opieki zdrowotnej, a tym samym będzie odpowiedzą na wykluczenie komunikacyjne i nierównomierny dostęp do opieki zdrowotnej. Zakres działań PR.6. jest spójny z także z działaniami określonymi w ramach PR.4. Ochrona i zachowanie przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Słupsk – Ustka, PR.3. Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne oraz PR.5. Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk – Ustka. Wprowadzenie elektrycznych pojazdów i rozbudowa ścieżek rowerowych przyczyni się do ograniczenia szkodliwej emisji CO_2, co wpłynie na poprawę jakości powietrza, wspierając ochronę przyrody i terenów zielonych oraz zachowanie wysokiej jakości środowiska naturalnego.
Powiązania poza ZIT
PR.6. jest komplementarne z Kierunkiem działania 20. MOF Słupsk-Ustka dostępny komunikacyjnie i transportowo w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym. Inwestycje związane z budową węzłów komunikacyjnych oraz rozwojem sieci ciągów pieszo-rowerowych będą stanowiły wsparcie w zwiększeniu dostępności komunikacyjnej przedmiotowego obszaru. Ponadto, zakres działań PR.6. jest spójny z Kierunkiem działania 16. Działania na rzecz poprawy jakości powietrza. Dzięki rozwojowi zrównoważonej mobilności miejskiej m.in. poprzez wprowadzenie elektrycznych pojazdów oraz rozbudowanie sieci ścieżek rowerowych możliwe będzie bowiem ograniczenie szkodliwej emisji CO_2. Zadania zaplanowane w ramach PR.6. wpisują się także w Kierunki działania: 11. Wzmocnienie potencjału inwestycyjnego i wspieranie rozwoju przedsiębiorczości oraz 12. Efektywne wykorzystanie potencjału turystycznego i kulturalnego obszaru. Rozwój sieci transportowej i komunikacyjnej wpłynie bowiem na zwiększenie dostępności obszaru pod kątem turystycznym oraz biznesowym (gospodarczym).

PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk – Ustka	
Zakresy projektów	
Miasto Słupsk	Rozbudowa połączeń drogowych (wydatki niekwalfikowalne), budowa dróg rowerowych, w tym Śródmiejskiego i Staromiejskiego węzła rowerowego, zakup liczników pomiaru natężenia ruchu rowerowego, zakup taboru niskoemisyjnego/zeroemisyjnego wraz z budową stacji ładowania, zapewnienie priorytetów dla transportu zbiorowego w newralgicznych ciągach komunikacyjnych, przebudowa zatok autobusowych i przystanków w celu dostosowania ich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz rozbudowa systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w mieście.
	Rozwój sieci dróg rowerowych w Mieście Słupsku poprzez: budowę ścieżki rowerowej przy ul. Poznańskiej wzdłuż DK21 oraz budowę ścieżki rowerowej wzdłuż fragmentu ul. Kaszubskiej (DW213).
Powiat Słupski	Budowa ścieżek rowerowych o charakterze transportowym w przebiegu dróg powiatowych nr 1157G, 1105G, 1130G oraz 1112G, budowa elementów infrastruktury drogowej w postaci ciągów pieszo-rowerowych o nawierzchni bitumicznej.
Miasto Ustka	Poprawa dostępu do transportowego węzła integracyjnego w Ustce: Węzeł transportowy II etap obejmujący budowę buspasa, budowę trasy rowerowej, budowę ciągu pieszo – rowerowego, wykonanie infrastruktury rowerowej, zakup liczników pomiaru natężenia ruchu rowerowego.
Gmina Redzikowo	Rozwój infrastruktury dla transportu niezmotoryzowanego obejmujący inwestycje w drogi rowerowe, ciągi piesze i pieszo-rowerowe na odcinkach: Swochowo - Lubuczewo wzdłuż drogi wojewódzkiej 213, Kusowo- Płaszewko -Krępa Słupska wzdłuż drogi gminnej 119147G, Strzelino - Gałęzinowo wzdłuż drogi powiatowej 1111G.
Gmina Kobylnica	Budowa drogi dla pieszych i rowerów o charakterze transportowym na odcinku Łosino - Zajączkowo wzdłuż drogi krajowej nr 21.



PR.1. Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk–Ustka

1. Rozwój i wzmocnienie infrastruktury Samodzielnego Publicznego Miejskiego Zakładu Opieki Zdrowotnej w Słupsku – budowa, rozbudowa i modernizacja obiektów przychodni POZ wraz z doposażeniem w sprzęt medyczny.
2. Rozwój infrastruktury Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego im. Janusza Korczaka w Słupsku Sp. z o.o. poprzez modernizację sprzętu diagnostycznego.
3. Utworzenie szpitalnego domu noclegowego przy Wojewódzkim Szpitalu Specjalistycznym im. Janusza Korczaka w Słupsku Sp. z o.o. jako element poprawy dostępności do AOS.
4. Utworzenie gabinetu stomatologicznego w jednej z usteckich szkół oraz doposażenie go w niezbędny sprzęt medyczny dotyczący diagnostyki i leczenia stomatologicznego oraz zakup wyposażenia do niego.
5. Wsparcie infrastruktury podstawowej opieki zdrowotnej poprzez budowę przychodni w miejscowości Redzikowo.
6. Modernizacja 3 obiektów POZ.
7. Zwiększenie dostępności do działalności rehabilitacji poprzez przebudowę i modernizację obiektu oraz zakup wyposażenia do punktu rehabilitacyjnego w Dębnicy Kaszubskiej.
8. Modernizacja i doposażenie ośrodka zdrowia w gm. Damnica.
9. Modernizacja dwóch obiektów POZ.

PR.2. Integracja społeczno-gospodarcza migrantów na terenie MOF Słupsk–Ustka

10. Kompleksowe wsparcie integracji społecznej i gospodarczej imigrantów zamieszkujących obszar Miasta Słupska.
11. Zintegrowane podejście do wsparcia integracji społecznej, edukacyjnej, kulturalnej i zawodowej imigrantów zamieszkujących obszar Miasta Ustki.
12. Integracja społeczno-gospodarcza imigrantów na terenie gminy Dębnica Kaszubska.
13. Aktywizacja społeczno-zawodowa migrantów na terenie Gminy Ustka.
14. Działania integracyjne dla obywateli państw trzecich zamieszkujących na terenie gminy Redzikowo.
15. Wsparcie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich w gminie Damnica.

PR.3. Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk–Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne

16. Termomodernizacja budynków komunalnych wraz z przyłączeniem do miejskiej sieci ciepłowniczej.
17. Termomodernizacja wraz ze zwiększeniem efektywności energetycznej budynków użyteczności publicznej wraz z montażem paneli fotowoltaicznych oraz systemami zarządzania energią.
18. Kompleksowa termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej wraz z modernizacją instalacji c.o., c.w.u. oraz wymianą oświetlenia wewnętrznego, montażem wentylacji i odnawialnych źródeł energii.
19. Termomodernizacja Pałacu w miejscowości Niepoględzie.
20. Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej oraz budynków komunalnych na terenie Gminy Redzikowo.
21. Termomodernizacja budynku użyteczności publicznej z budową instalacji fotowoltaicznej na terenie gm. Kobylnica.
22. Wymiana źródeł ciepła zasilanych paliwem stałym na niskoemisyjne pompy ciepła/biomasa, modernizacja instalacji c.o., c.w.u. oraz montaż paneli fotowoltaicznych w budynkach użyteczności publicznej.
23. Termomodernizacja i wymiana źródeł ciepła na źródła niskoemisyjne w budynkach użyteczności publicznej.

PR.4. Ochrona i zachowanie przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Słupsk–Ustka

24. Ochrona przed degradacją użytku ekologicznego „Słupskie Starorzecza" będącego jednym z najcenniejszych zespołów przyrodniczych zachodniej części woj. pomorskiego – południowego klina zieleni M. Słupska.
25. Usunięcie gatunku inwazyjnego (Barszczu Sosnowskiego) mającego negatywny wpływ na wartości przyrodnicze północnego korytarza ekologicznego PKN-20A oraz wzbogacenie okolicznego ekosystemu poprzez odtworzenie gatunków rodzimych naturalnie występujących na tym obszarze.
26. Rekultywacja zdegradowanego zbiornika wodnego – jeziora Rybiec w m. Podwilczyn.

PR.5. Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk–Ustka

27. Rozwój błękitno-zielonej infrastruktury na terenie Miasta Słupska – budowa zbiorników retencyjnych i obiektów małej retencji.
28. Tworzenie zagospodarowanych terenów zielonych z zastosowaniem elementów małej retencji, w tym rynien odpływowych, niecek filtracyjnych, muld chłonnych i zieleńców deszczowych.
29. Budowa ogrodów kieszonkowych tematycznych ze szczególnym uwzględnieniem obszarów silnie zurbanizowanych.
30. Zwiększenie powierzchni przepuszczalnych, budowa zielonych przystanków i ogrodów deszczowych, budowa zbiornika retencyjnego.
31. Zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych poprzez budowę zbiornika retencyjnego wraz z budową kanalizacji deszczowej w miejscowości Siemianice.
32. Zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych poprzez rozbudowę i przebudowę zbiornika wodnego wraz z infrastrukturą techniczną w Redzikowie
33. Utrzymanie i rozwijanie małej retencji wodnej poprzez odtworzenie zbiornika wodnego w miejscowości Gogolewo oraz rozwój błękitno-zielonej infrastruktury wokół zbiornika.
34. Zakup dużego oraz lekkiego wozu ratowniczo-gaśniczego w celu zwiększenia szybkiego reagowania oraz wzmocnienia i doposażenia służb ratowniczych.
35. Budowa zbiornika retencyjnego oraz zwiększenie powierzchni terenów zielonych na terenie gminy Kobylnica.
36. Zarządzanie wodami opadowymi na terenie Gminy Damnica poprzez m.in. modernizację otwartego zbiornika wodnego w Domaradzu.
37. Zakup umundurowania, sprzętu i specjalistycznego wyposażenia do prowadzenia akcji ratowniczych, wykrywania zagrożeń oraz monitorowania stanu środowiska.
38. Wzmocnienie jednostek OSP w zakresie skutecznego prowadzenia akcji ratowniczych oraz usuwania skutków zagrożeń naturalnych na terenie Gminy Ustka

PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk–Ustka

39. Węzeł transportowy II obejmujący dwa etapy tj.: rozbudowę połączeń drogowych, budowę dróg rowerowych, w tym Śródmiejskiego i Staromiejskiego węzła rowerowego, zakup liczników pomiaru natężenia ruchu rowerowego, zakup taboru niskoemisyjnego/zeroemisyjnego wraz z budową stacji ładowania, zapewnienie priorytetów dla transportu zbiorowego w newralgicznych ciągach komunikacyjnych, przebudowę zatok autobusowych i przystanków w celu dostosowania ich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz rozbudowę systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w mieście Słupsk.
40. Rozwój sieci dróg rowerowych w Mieście Słupsku poprzez budowę ścieżki rowerowej przy ul. Poznańskiej wzdłuż DK21 oraz budowę ścieżki rowerowej wzdłuż fragmentu ul. Kaszubskiej (DW213).
41. Budowa ścieżek rowerowych o charakterze transportowym w przebiegu dróg powiatowych nr 1157G, 1105G, 1130G oraz 1112G oraz budowa elementów infrastruktury drogowej w postaci ciągów pieszo-rowerowych o nawierzchni bitumicznej.
42. Poprawa dostępu do transportowego węzła integracyjnego w Ustce: Węzeł transportowy II etap obejmujący budowę buspasa, budowę trasy rowerowej, wykonanie infrastruktury rowerowej, zakup liczników pomiaru natężenia ruchu rowerowego.
43. Rozwój infrastruktury dla transportu niezmotoryzowanego obejmujące inwestycje w drogi rowerowe, ciągi piesze i pieszo-rowerowe na odcinkach: Swochowo – Lubuczewo wzdłuż drogi wojewódzkiej 213, Kusowo – Płaszewko – Krępa Słupska wzdłuż drogi gminnej 119147G, Strzelino – Gałęzinowo wzdłuż drogi powiatowej 1111G.
44. Budowa drogi dla pieszych i rowerów o charakterze transportowym na odcinku Łosino – Zajączkowo wzdłuż drogi krajowej nr 21.

Sformatowano: Wyrównany do środka

II.4 Opis przedsięwzięć rozwojowych planowanych do realizacji w ramach FEP 2021-2027

Fiszki projektowe

Program Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 (FEP 2021-2027), będzie jednym z narzędzi do realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030. FEP 2021-2030 jest współfinansowany z dwóch funduszy: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Europejskiego Funduszu Społecznego Plus (EFS+). W poniższych tabelach przedstawiono przedsięwzięcia rozwojowe, których realizacja stanowić będzie odpowiedź na zidentyfikowane na obszarze MOF S-U, objętego mechanizmem ZIT, potrzeby rozwojowe.

Tytuł przedsięwzięcia	**Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk – Ustka**
Lider oraz partnerzy	Pakiet projektów: Miasto Słupsk, Miasto Ustka, Gmina Redzikowo, Gmina Dębnica Kaszubska, Gmina Damnica, Gmina Ustka, Avenir Sp. z o.o.
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Słupsk Miasto Ustka Gmina Redzikowo– Redzikowo Gmina Dębnica Kaszubska – Dębnica Kaszubska, Budowo, Borzęcino Gmina Damnica – Stara Dąbrowa Gmina Ustka – Bałamątek, Zaleskie
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[14]	**Wskaźniki produktu:** Pojemność nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (osoby/rok): 466 700 Liczba wspartych podmiotów wykonujących działalność leczniczą (sztuki): -9 Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): -47 869 **Wskaźnik rezultatu:** Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (użytkownicy/rok): - wartość bazowa – -372 566 - wartość końcowa – 409 500
Zakres przedmiotowy	Zakres realizowanych zadań obejmuje działania na rzecz rozwoju i wzmocnienia infrastruktury systemu opieki zdrowotnej na terenie MOF Słupsk - Ustka poprzez:

— **usunięto:** 78
— **usunięto:** 510
— **usunięto:** 10
— **usunięto:** 50
— **usunięto:** 869
— **usunięto:** 47
— **usunięto:** 766
— **usunięto:** 77
— **usunięto:** 900

[14] Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

Tytuł przedsięwzięcia	Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk – Ustka
	• wsparcie infrastruktury podstawowej opieki zdrowotnej, w tym wdrożenie standardu dostępności POZ dla osób ze szczególnymi potrzebami w obszarze architektonicznym, cyfrowym, komunikacyjnym i organizacyjnym, • wsparcie infrastruktury służącej rehabilitacji w trybie dziennym, środowiskowym/domowym oraz w formach łączonych dla dorosłych oraz dla dzieci i młodzieży. • wzmocnienie Ambulatoryjnej Opieki Specjalistycznej poprzez realizację większej liczby świadczeń – usług medycznych z zakresu stomatologii. Miasto Słupsk • Modernizacja infrastruktury technicznej pięciu przychodni w tym przechodni przy ul. J. Tuwima 37, 11 Listopada 7, J. W. Polskiego 49, W. Łokietka 6, B. Westerplatte 1, funkcjonujących w systemie publicznej ochrony zdrowia, ukierunkowana na poprawę dostępności i jakości udzielanych świadczeń oraz efektywności działania placówek, poprzez realizację prac remontowo-budowlanych, częściową likwidację barier architektonicznych, • unowocześnienie infrastruktury technicznej i informatycznej oraz doposażenie w sprzęt diagnostyczny przechodni przy ul. J. Tuwima 37, 11 Listopada 7, J. W. Polskiego 49, W. Łokietka 6, B. Westerplatte 1 Gmina Redzikowo • Budowa przychodni POZ w miejscowości Redzikowo wraz z zagospodarowaniem terenu wokół przychodni. W skład przychodni wchodzić będzie poradnia dla dorosłych oraz pediatryczna. Gmina Dębnica Kaszubska • Modernizacja 3 obiektów POZ w m. Dębnica Kaszubska, Budowo i Borzęcino, w tym: dostosowanie budynków do osób z niepełnosprawnościami, prace modernizacyjne i ogólnobudowlane obiektów. Gmina Damnica • Modernizacja i doposażenie ośrodka zdrowia w Starej Dąbrowie.

— usunięto: <#>Rozbudowa Przychodni Rejonowej przy ul. Tuwima 37 w Słupsku.¶
Zakup wyposażenia niezbędnego do uruchomienia nowych poradni/pracowni oraz wymiana i zakup sprzętu diagnostycznego w istniejącej przychodni.¶
Modernizacja budynku Przychodni Rejonowej przy ul. 11 Listopada w Słupsku.¶
Wyposażenie 5 placówek w multimedialne tablice informacyjne.¶
fikowany).¶

— usunięto: <#>Przebudowa i modernizacja obiektu oraz zakup wyposażenia do punktu rehabilitacyjnego w Dębnicy Kaszubskiej.¶

Tytuł przedsięwzięcia	**Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk – Ustka**
	Gmina Ustka • Modernizacja dwóch obiektów POZ w miejscowości Bałamątek i Zaleskie wraz z dostosowaniem obiektów dla osób niepełnosprawnych. Miasto Ustka • Utworzenie gabinetu stomatologicznego wraz z dostosowaniem niezbędnej infrastruktury w jednej z usteckich szkół oraz doposażenie go w niezbędny sprzęt medyczny dotyczący diagnostyki i leczenia stomatologicznego oraz zakup wyposażenia do niego. Avenir Sp. z o.o: • Modernizacja (poprzez zakup nowego, specjalistycznego sprzętu rehabilitacyjnego oraz informatycznego) placówek rehabilitacyjnych prowadzonych odpowiednio w Słupsku (ul. Kilińskiego 47-47A) oraz Ustce (ul. Grunwaldzka 11) pod nazwą Centrum Rehabilitacji AVENIR.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	4 112 310,59
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	3 495 464,00
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	FEP 2021-2027 - Priorytet 6. Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFRR), cel szczegółowej (v) Zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej

Tytuł przedsięwzięcia	**Rozwój infrastruktury Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego im. Janusza Korczaka w Słupsku Sp. z o.o. poprzez modernizację sprzętu diagnostycznego – projekt rezerwowy**
Lider oraz partnerzy	Wojewódzki Szpital Specjalistyczny im. Janusza Korczaka w Słupsku Sp. z o.o.
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Słupsk
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[15]	**Wskaźniki produktu:** Pojemność nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (osoby/rok): 7 000 Liczba wspartych podmiotów wykonujących działalność leczniczą (sztuki): 1 Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): 3 500 **Wskaźnik rezultatu:** Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (użytkownicy/rok): - wartość bazowa – 7 000 - wartość końcowa – 7 000
Zakres przedmiotowy	Celem projektu jest rozwój infrastruktury szpitala, prowadzącego ambulatoryjną opiekę specjalistyczną, poprzez modernizację sprzętu diagnostycznego, tj. rezonansu magnetycznego. Planowana inwestycja ukierunkowana jest na poprawę dostępu do świadczeń medycznych (diagnostyka) dla pacjentów ambulatoryjnej opieki specjalistycznej, usprawnienie pracy w ramach ambulatoryjnej opieki specjalistycznej (AOS).
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	1 006 441,22

[15] Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

Tytuł przedsięwzięcia	**Rozwój infrastruktury Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego im. Janusza Korczaka w Słupsku Sp. z o.o. poprzez modernizację sprzętu diagnostycznego – projekt rezerwowy**
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	855 475,04
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	FEP 2021-2027 - Priorytet 6. Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFRR), cel szczegółowej (v) Zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej

Tytuł przedsięwzięcia	**Utworzenie szpitalnego domu noclegowego przy Wojewódzkim Szpitalu Specjalistycznym im. Janusza Korczaka w Słupsku Sp. z o.o. jako element poprawy dostępności do AOS – projekt rezerwowy**
Lider oraz partnerzy	Wojewódzki Szpital Specjalistyczny im. Janusza Korczaka w Słupsku Sp. z o.o.
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Słupsk
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[16]	**Wskaźniki produktu:** Pojemność nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (osoby/rok): 2677 Liczba wspartych podmiotów wykonujących działalność leczniczą (sztuki): 1 Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): 936 **Wskaźnik rezultatu:** Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (użytkownicy/rok): - wartość bazowa – 1 338 - wartość końcowa – 1 338
Zakres przedmiotowy	Przebudowa z wyposażeniem budynku POZ z wiatą. W budynku powstanie baza noclegowa składająca się z pokoi z węzłami sanitarnymi i ogólnodostępną kuchnią. Szpitalny dom noclegowy będzie funkcjonować w ramach publicznego systemu ubezpieczeń zdrowotnych.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	500 530,22
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	425 450,69
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	FEP 2021-2027 - Priorytet 6. Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFRR) , cel szczegółowej (v) Zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej

[16] Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

Tytuł przedsięwzięcia	**Integracja społeczno-gospodarcza imigrantów na terenie MOF Słupsk-Ustka**
Lider oraz partnerzy	Pakiet projektów: Miasto Słupsk, Miasto Ustka, Gmina Redzikowo, Gmina Dębnica Kaszubska, Gmina Ustka, Gmina Damnica we współpracy z instytucjami edukacyjnymi, PUP w Słupsku, MOPR w Słupsku, MOPS w Ustce, GOPS, instytucjami kultury, szkołami i organizacjami pozarządowymi
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Słupsk, Miasto Ustka, Gmina Redzikowo, Gmina Dębnica Kaszubska, Gmina Ustka, Gmina Damnica
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[17]	**Wskaźnik produktu:** Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie (osoby): 668 **Wskaźnik rezultatu:** Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu (osoby): 615
Zakres przedmiotowy	Przedsięwzięcie polega na zintegrowanym podejściu do wsparcia integracji społecznej i gospodarczej imigrantów zamieszkujących obszar MOF, Planuje się włączenie imigrantów do życia społecznego poprzez zastosowanie asystentury osobistej dającej zindywidualizowane formy wsparcia, tj. szkolenia, kursy, w tym kurs języka polskiego, wsparcie prawne, poradnictwo specjalistyczne, w tym psychologiczne, pedagogiczne, włączenie w system usług zawodowych, społecznych, edukacyjnych, zdrowotnych i kulturalnych. **Miasto Słupsk** 1) Działania o charakterze społecznym, w tym m.in. objęcie wsparciem asystenta osobistego odgrywającego kluczową rolę poprzez włączenie imigranta do życia społecznego i zapoznanie ze słupskim systemem wsparcia, pomoc psychiatryczna, , psychologiczna dla dorosłych imigrantów, terapeutyczna, prowadzenie grup świetlicowych dla dzieci, zajęcia tematyczne, zapewnienie schronienia i artykułów pierwszej potrzeby w sytuacjach kryzysowych.

— **usunięto:** 696

— **usunięto:** 636

[17] Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

Tytuł przedsięwzięcia	Integracja społeczno-gospodarcza imigrantów na terenie MOF Słupsk-Ustka
	2) Działania o charakterze zawodowym, w tym m.in. możliwość dostosowania kwalifikacji zawodowych do przepisów dotyczących konkretnych zawodów oraz potrzeb na rynku pracy; integracja na rynku pracy poprzez aktywizację zawodową i rozwój przedsiębiorczości imigrantów poszukujących pracy, planujących otworzenie działalności lub już pracujących/prowadzących działalność, ale wymagających wsparcia. 3) Działania o charakterze edukacyjnym, w tym m.in. organizacja korepetycji dla dzieci, zapewnienie bonów edukacyjnych na naukę języka polskiego lub podniesienie i dostosowanie wykształcenia do potrzeb rynku pracy. 4) Działania o charakterze zdrowotnym, w tym m.in. zapewnienie sprzętu rehabilitacyjnego, środków pomocniczych i przedmiotów ortopedycznych dla imigrantów z niepełnosprawnościami bądź seniorów wymagających wsparcia w tym zakresie, zapewnienie okularów korekcyjnych, monitorowanie kart obowiązkowych szczepień i inne w zależności od indywidualnych potrzeb. 5) Działania o charakterze kulturalnym i integracyjnym, w tym m.in. organizacja ogólnodostępnych wydarzeń kulturalnych, integracyjnych ze środowiskiem lokalnym, animacyjnych, finansowanie biletów wstępów do muzeum, kina, teatru, na basen. **Miasto Ustka** 1) Przedsięwzięcia mające na celu włączenie dorosłych i dzieci w tym z niepełnosprawnościami w edukację szkolną, wyrównywanie szans edukacyjnych (m.in. korepetycje, zajęcia pozalekcyjne). 2) Prowadzenie poradnictwa specjalistycznego poprzez organizację szkleń/warsztatów/klubów dyskusyjnych dotyczących przełamania uprzedzeń kulturowych 3) Asystent międzykulturowy 4) Aktywizacja zawodowa i społeczna imigrantów poszukujących pracy 5) Włączenie dzieci i młodzieży w wieku 7-18 lat w działalność Placówki Wsparcia Dziennego w Ustce 6) Zapewnienie usług społecznych w tym opiekuńczych i asystenckich dla osób niesamodzielnych ze względu na wiek, choroby przewlekłe, samotność i niepełnosprawność.

Tytuł przedsięwzięcia	Integracja społeczno-gospodarcza imigrantów na terenie MOF Słupsk-Ustka
	Gmina Dębnica Kaszubska 1) Wsparcie integracji społecznej i kulturalnej mieszkańców i imigrantów poprzez zorganizowanie cyklu spotkań integracyjnych, kulturalnych przy Gminnym Ośrodku Kultury w Dębnicy Kaszubskiej. W trakcie spotkań zaplanowano różnego rodzaju występy, pokazy, prelekcje i warsztaty, m.in. kulinarne, taneczne, kulturalne, rękodzielnicze. 2) Zorganizowanie wycieczek szkolnych oraz wydarzeń integracyjnych oraz warsztatów edukacyjnych i rozwijających kompetencje społeczne w trzech szkołach podstawowych na terenie gminy. **Gmina Ustka** 1) Integracja na rynku pracy poprzez aktywizację zawodową i rozwój przedsiębiorczości imigrantów poszukujących pracy, planujących otworzenie działalności lub już pracujących/prowadzących działalność, ale wymagających wsparcia. Rozszerzenie oferty usług publicznych z zakresu edukacji, ochrony zdrowia i kultury z uwzględnieniem specyfiki oraz barier językowych i kulturalnych planujących otworzenie działalności. Przewidziano pomoc w poszukiwaniu pracy. Zostaną zorganizowane spotkania z doradcą zawodowym oraz pracownikami urzędu pracy (pośrednikami pracy). Zgodnie z potrzebami, dla osób najbardziej zagrożonych bezrobociem, spotkania te zostaną powtórzone. Planuje się również objęcie grupy docelowej szkoleniami/kursami zawodowymi, zgodnie ze zdiagnozowanymi potrzebami. 2) Integracja w społeczeństwie poprzez rozwój indywidualny oraz wzmocnienie aktywności w różnych obszarach życia społecznego imigrantów. W ramach wsparcia udzielanego migrantom przewidziano pomoc w poszukiwaniu pracy, nauka języka polskiego, bezpłatne udzielanie porad prawnych oraz tłumaczenie dokumentów. Ponadto przewidziano działania integracyjne w ramach CIS oraz pomoc psychologiczną. Dzięki zaangażowaniu tłumacza oraz prowadzonym zajęciom z nauki języka polskiego możliwe będzie również rozszerzenie oferty usług publicznych z zakresu edukacji, ochrony zdrowia i kultury. 3) Planuje się wsparcie integracji społecznej poprzez zorganizowanie cyklu ogólnodostępnych spotkań integracyjnych (międzypokoleniowych) ze środowiskiem lokalnym. W

— usunięto: W trzech szkołach na terenie Gminy funkcjonować będą asystenci międzykulturowi. Głównym zadaniem osoby o takiej profesji będzie pomoc językowa oraz wspieranie integracji ze szkolną społecznością dzieci bez polskiego obywatelstwa....

Tytuł przedsięwzięcia	Integracja społeczno-gospodarcza imigrantów na terenie MOF Słupsk-Ustka
	trakcie spotkań warsztaty m.in. kulinarne- wzajemne poznanie poprzez wspólne gotowanie. Realizacja takich działań wpłynie bezpośrednio na wzajemne poznanie obcych sobie kultur, obyczajów, zwyczajów etc. (wynikających z narodowości). Ponadto przewidziano działania integracyjne w ramach CIS. **Gmina Damnica** 1) Wsparcie psychologiczne. 2) Integracja kulturowa i społeczna (m.in. warsztaty malarskie oraz kulinarne dla różnych grup wiekowych, zorganizowanie międzypokoleniowych imprez oraz spotkań integracyjnych). 3) Organizacja międzypokoleniowych imprez, spotkań i wycieczek integracyjnych. **Gmina Redzikowo** 1) Działania zawodowe (szkolenia i kursy zawodowe, dostosowanie kwalifikacji zawodowych do przepisów wymaganych na konkretnych stanowiskach, rozwój przedsiębiorczości migrantów, zapewnienie opieki nad osobami zależnymi w celu umożliwienia podjęcia zatrudnienia, tłumaczenie dokumentów). 2) Działania społeczne (dostęp do usług społecznych, w tym poradnictwa psychologicznego, prawnego, działania włączające w życie społeczne, w tym wyjście na basen, kręgielnię, lodowisko, udział dzieci w zajęciach pozalekcyjnych, zakup artykułów pierwszej potrzeby). 3) Działania zdrowotne (dostęp do usług zdrowotnych, w tym poradnictwa psychiatrycznego, dietetycznego, położniczego, dostęp do świadczeń nierefundowanych przez NFZ, w tym szczepienia ochronne, okulary korekcyjne). 4) Działania edukacyjne (podniesienie poziomu wykształcenia poprzez podjęcie studiów, szkoły itp., organizacja korepetycji w celu wyrównania szans). 5) Działania kulturalne (organizacja animacji lokalnych, pikników mających na celu włączenie migrantów w życie społeczności lokalnej, działania realizowane przy wsparciu organizatora społeczności lokalnej zatrudnionego w CUS, asystenta osobistego migrantów i instytucji kultury, organizacja półkolonii dla dzieci migrantów).
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	2 009 031,76
Szacunkowa wartość	1 707 677,00

Tytuł przedsięwzięcia	Integracja społeczno-gospodarcza imigrantów na terenie MOF Słupsk-Ustka
dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	FEP 2021-2027 – Priorytet 5. Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+), cel szczegółowy (i) Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich, w tym migrantów

Tytuł przedsięwzięcia	**Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne**
Lider oraz partnerzy	Pakiet projektów: Miasto Słupsk, Miasto Ustka, Gmina Dębnica Kaszubska, , Gmina Redzikowo , Gmina Kobylnica, Gmina Damnica, Gmina Ustka, podmiot spoza jednostek podległych ww. jst Stowarzyszenie Speranda
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Słupsk Miasto Ustka Gmina Dębnica Kaszubska - Dębnica Kaszubska, Podole Małe, Mielno, Starnice, Gogolewo, Motarzyno, Niepoględzie, Budowo, Borzęcino, Żarkowo, Dobieszewo, Jawory, Krzynia Gmina Redzikowo - Bruskowo Wielkie, Kusowo, Siemianice, Jezierzyce, Wiklino, Strzelino, Głobino, Gmina Kobylnica – Sycewice Gmina Damnica - Damnica, Damno, Zagórzyca Gmina Ustka - Bałamątek, Zaleskie, Gąbino, Pęplino, Objazda, Wytowno
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[18]	**Wskaźniki produktu:** Lokale mieszkalne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (szt.): 252 Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (szt.): 56 Liczba zmodernizowanych indywidualnych źródeł ciepła (szt.): 215 Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (m^2): 50 186,31 Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): 7 836 **Wskaźniki rezultatu:** Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i cieplnej (MWh/rok): 6 6 149,34 Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok): 199,02 Ilość zaoszczędzonej energii cieplnej (MWh/rok): 6 139,99 Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO_2/rok): - wartość bazowa - 3 994,84 - wartość końcowa - 1 994,79 Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach,

[18] Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

— **usunięto:** y

— **usunięto:** – PARR S.A. oraz

— **usunięto:** Lubuczewo, Redęcin

— **usunięto:** 274

— **usunięto:** 66

— **usunięto:** 250

— **usunięto:** 54 935,28

— **usunięto:** 8 495

— **usunięto:** 6 416,51

— **usunięto:** 171,74

— **usunięto:** 6 244,77

— **usunięto:** 3 958,57

— **usunięto:** 2 093,72

Tytuł przedsięwzięcia	**Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne**
	innych) (MWh/rok): - wartość bazowa - 12 392,13 - wartość końcowa - 3 740,87
Zakres przedmiotowy	W ramach planowanych działań termomodernizacyjnych, termomodernizacją wraz z wymianą źródeł ciepła na niskoemisyjne, bądź nieemisyjne objętych zostanie 56 budynki na terenie MOF S-U, w tym 25 budynków komunalnych. Celem działań będzie przede wszystkim zmniejszenie zapotrzebowania na energię cieplną, zmniejszenie rocznego zużycia energii, zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, zwiększenie izolacyjności termicznej obiektów oraz zwiększenie wykorzystania energii pochodzącej z OZE. Likwidacja nieekonomicznych i nieefektywnych źródeł ciepła ok. 204 szt. i zastąpienie ich, jeśli będzie to możliwe technicznie i ekonomicznie na niskoemisyjne źródła OZE lub podłączenie do miejskiej sieci ciepłowniczej, pozwoli na ograniczenie zużycia materiału opałowego , który jest niezbędny do ogrzania budynków, a jednocześnie pozwoli na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. **Miasto Słupsk:** Termomodernizacja ok. 22 wielorodzinnych budynków komunalnych mieszkalnych wraz z przyłączeniem do miejskiej sieci, a w przypadku braku technicznej możliwości podłączenia do miejskiej sieci ciepłowniczej oraz w przypadku, gdy zastosowanie rozwiązań OZE będzie technicznie niemożliwe i ekonomicznie nieopłacalne- wymiana źródeł ciepła na paliwo stałe (piece opalane węglem i drewnem na ogrzewanie elektryczne. Miasto Słupsk zobowiązuje się do osiągnięcia w wyniku termomodernizacji budynków oszczędności na poziomie nie niższym niż 30 % energii pierwotnej na każdym budynku. **Miasto Ustka:** Termomodernizacja - zwiększenie efektywności energetycznej 3 budynków użyteczności publicznej (m.in. o funkcji: edukacyjnej, sportowej i administracyjnej) wraz z montażem paneli fotowoltaicznych oraz systemami zarządzania energią –wymiana oświetlenia wewnętrznego. Miasto Ustka zobowiązuje się ponadto do osiągnięcia w wyniku termomodernizacji budynków oszczędności na poziomie nie niższym niż 30 % energii pierwotnej na

— **usunięto:** 12 183,28

— **usunięto:** 3 722,10

— **usunięto:** 6

— **usunięto:** 7

— **usunięto:** 50

— **usunięto:** Termomodernizacja obiektu użyteczności publicznej o funkcji: sportowej wraz z wymianą oświetlenia wewnętrznego i montażem instalacji OZE paneli fotowoltaicznych.¶

— **usunięto:** a w przypadku obiektów zabytkowych budynków użyteczności publicznej na poziomie nie niższym niż 20% energii pierwotnej….

Tytuł przedsięwzięcia	Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne
	każdym budynku. **Gmina Dębnica Kaszubska:** Kompleksowa termomodernizacja 10 obiektów użyteczności publicznej wraz z modernizacją instalacji c.o., c.w.u oraz wymianą oświetlenia wewnętrznego, wymianą 6 kotłów na paliwo stałe (węgiel) na niskoemisyjne lub nieemisyjne źródło ciepła (odnawialne źródła energii) w obiektach o funkcji: edukacyjnej, administracyjnej, kulturalnej, wychowawczej, społecznej, zdrowotnej, sportowej , kultu religijnego w tym OSP. Gmina Dębnica Kaszubska zobowiązuje się do osiągnięcia w wyniku termomodernizacji budynków oszczędności na poziomie nie niższym niż 30% energii pierwotnej na każdym budynku. **Gmina Redzikowo** Kompleksowa termomodernizacja -ośmiu obiektów zlokalizowanych w Gminie Redzikowo. W skład tego przedsięwzięcia wchodzą trzy wielorodzinne budynki komunalno-mieszkalne, w których w dwóch planowana jest wymiana źródeł ciepła – kotłów opalanych węglem na kotły gazowe. Należy zaznaczyć, że ten zakres prac będzie traktowany jako wydatek niekwalifikowany. W jednym budynku komunalno-mieszkalnym dokonana zostanie wymiana źródła ciepła z pieca centralnego ogrzewania na paliwo stałe (drewno) na pompę ciepła. Następnie wykonanie termomodernizacji -pięciu budynków użyteczności publicznej, pełniących funkcje edukacyjne, społeczne, sportowe, Zakres prac w ramach tego projektu mieści się w ramach wydatków kwalifikowanych. Gmina Redzikowo zobowiązuje się do osiągnięcia w wyniku termomodernizacji budynków oszczędności na poziomie nie niższym niż 40% energii pierwotnej na każdym budynku. **Gmina Kobylnica:** Termomodernizacja budynku Szkoły Podstawowej w Sycewicach wraz z modernizacją instalacji c.o. oraz c.w.u oraz montażem paneli fotowoltaicznych. Gmina Kobylnica zobowiązuje się do osiągnięcia w wyniku termomodernizacji budynku oszczędności na poziomie nie niższym niż 40 % energii pierwotnej.

— **usunięto:** 16

— **usunięto:** 13

— **usunięto:** dziesięciu

— **usunięto:** siedmiu

— **usunięto:** pieciu

— **usunięto:** i kulturalne

Tytuł przedsięwzięcia	Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne
	Gmina Damnica: Szkoła Podstawowa w Damnicy: zadanie dotyczy wymiany źródła ciepła na kocioł na biomasę (pellet), wymiany części zewnętrznej stolarki okiennej i drzwiowej, modernizacji instalacji c.o. i c.w.u., montaż wentylacji mechanicznej z odzyskiem ciepła, montaż paneli fotowoltaicznych wraz z magazynem energii, wymiany opraw oświetleniowych na sali gimnastycznej, naprawy przecieku dachu. Szkoła Podstawowa w Damnie: zadanie dotyczy wymiany źródła ciepła na kocioł na biomasę (pellet), wymiany części zewnętrznej stolarki okiennej i drzwiowej, modernizacji instalacji c.o. i c.w.u., montaż wentylacji mechanicznej z odzyskiem ciepła, montaż paneli fotowoltaicznych wraz z magazynem energii Projekt obejmuje również wykonanie dokumentacji projektowo-technicznej, studium wykonalności, audytu energetycznego. **Gmina Ustka:** Kompleksowa termomodernizacja i wymiana źródeł ciepła (na paliwo stale i gazowe) na źródła niskoemisyjne (pompy ciepła) w 6 budynkach użyteczności publicznej oraz montaż paneli fotowoltaicznych w wszystkich obiektach o funkcji: społecznej, edukacyjnej, zdrowotnej i sportowej. Gmina Ustka zobowiązuje się do osiągnięcia w wyniku termomodernizacji budynków oszczędności na poziomie nie niższym niż 40 % energii pierwotnej na każdym budynku. **Stowarzyszenie Speranda:** Termomodernizacja zabytkowego Pałacu wraz z montażem klimatyzatorów w m. Niepoględzie (gm. Dębnica Kaszubska) poprzez ocieplenie ścian zewnętrznych wraz z odtworzeniem elewacji, wymianę stolarki drzwiowej i okiennej, wymianę oświetlenia na energooszczędne wraz z wymianą instalacji i docieplenie połaci dachu nad pałacem zgodnie z wytycznymi konserwatorskimi oraz innych przegród. Pałac jest zabytkowym budynkiem użyteczności publicznej o funkcji edukacyjnej , w którym mieszczą się szkoła podstawowa i przedszkole. Ponieważ jest to obiekt użyteczności publicznej, wpisany do ewidencji zabytków, w wyniku termomodernizacji

— usunięto: Zadanie dotyczy wymiany źródła ciepła z zasilanego paliwem stałym (m.in. węgiel kamienny, brunatny) na niskoemisyjne (np. pompy ciepła, biomasa), modernizację instalacji c.o., c.w.u. wymiana zewnętrznej stolarki okiennej i drzwiowej, montaż wentylacji mechanicznej oraz montaż paneli fotowoltaicznych w budynku użyteczności publicznej - szkole podstawowej min. szkoły w Damnicy i Damnie. Projekt obejmuje również wykonanie dokumentacji projektowo - technicznej, studium wykonalności.¶ Damnica zobowiązuje się do osiągnięcia w wyniku termomodernizacji budynków oszczędności na poziomie nie niższym niż 30 % energii pierwotnej na każdym budynku…

— usunięto: 7

— usunięto: Ponadto planowana jest termomodernizacja 2 budynków socjalnych wraz z wymianą źródeł ciepła na paliwo stałe (piece opalane węglem i drewnem) oraz grzejników elektrycznych na pompy ciepła wraz z rozbudową instalacji fotowoltaicznych, budową i wymianą instalacji co. i cwu…

— usunięto: Pomorska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.:¶
Słupskiego Inkubatora Technologicznego¶
Modernizacja instalacji grzewczo-chłodniczej oraz ciepłej wody użytkowej poprzez wymianę istniejącego systemu gazowego (gazowych pomp ciepła, kotłów gazowych i wytwornic wody lodowej) na centrale grzewczo-chłodnicze z gruntowymi pompami ciepła.¶
Modernizacja wiatrołapu w celu ograniczenia dopływu powietrza zewnętrznego do budynku oraz zmniejszenia strat na podgrzanie/schłodzenie powietrza wentylacyjnego i zmniejszenia strat przenikania przez okna, ¶
Ocieplenie ścian szczytowych pomieszczeń biurowych i audytorium w celu zmniejszenia strat.¶
PARR S.A zobowiązuje się do osiągnięcia w wyniku termomodernizacji budynku oszczędności na poziomie nie niższym niż 30 % energii pierwotnej. ¶

Tytuł przedsięwzięcia	**Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne**
	budynku osiągnięte zostaną oszczędności na poziomie nie niższym niż 20 % energii pierwotnej.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	18 019 166,44
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	15 316 291,99
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	FEP 2021-2027 - Priorytet 2. Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza (EFRR), cel szczegółowy (i) Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych

Tytuł przedsięwzięcia	**Ochrona i zachowanie przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Słupsk – Ustka**
Lider oraz partnerzy	Miasto Słupsk, Gmina Redzikowo, Gmina Dębnica Kaszubska, Park Krajobrazowy Dolina Słupi, Uniwersytet Pomorski w Słupsku oraz partnerzy wyłonieni w konkursie
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Słupsk Gmina Redzikowo – Swołowo, Krzemienica, Gac, Redęcin, Bruskowo Małe, Bruskowo Wielkie, Wierzbięcin Gmina Dębnica Kaszubska – Podwilczyn Gmina Ustka
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[19]	**Wskaźniki produktu:** Zielona infrastruktura objęta wsparciem do celów innych niż przystosowanie się do zmian klimatu (ha): 23 Powierzchnia obszarów Natura 2000 objętych środkami ochrony i odtworzenia (ha): 85,71 Powierzchnia siedlisk wspieranych w celu uzyskania lepszego statusu ochrony (ha): 57,88 Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): 78 716 **Wskaźniki rezultatu:** Ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej zielonej infrastruktury (osoby): 55 286 Liczba inwazyjnych gatunków obcych, wobec których podjęto działania ograniczające ich negatywny wpływ (szt): 6 Ludność mieszkająca w sąsiedztwie obszarów objętych działaniami ochronnymi i odtwarzającymi (osoby): 1441
Zakres przedmiotowy	W ramach celu CS 2 (vii) realizowane będą przedsięwzięcia przyczyniające się do zachowania cennych siedlisk przyrodniczych oraz zwiększenia różnorodności biologicznej. Podjęte działania przywrócą walory przyrodniczo-krajobrazowe na terenie MOF-u. Do działań tych zaliczamy: **Miasto Słupsk** Ochrona przed degradacją, nadmierną antropopresją i utratą różnorodności biologicznej oraz zapewnienie ciągłości struktury ekologicznej użytku ekologicznego Słupskie Starorzecza poprzez: utrzymanie naturalnego zalewowego charakteru przez odtworzenie polderów i cieków wodnych, Usunięcie gatunków inwazyjnych oraz skanalizowanie ruchu pieszego i rowerowego wraz z jednoczesnym wprowadzeniem elementów służących

— **usunięto:** 6

— **usunięto:** 70,08

— **usunięto:** 1761

— **usunięto:** przywrócenie

— **usunięto:** , utworzenie miejsc tarliskowych dla ryb litofilnych m.in. dla łososia atlantyckiego (specjalny obszar ochrony siedlisk "Dolina rzeki Słupi" PLH220052),

— **usunięto:** u

[19] Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

Tytuł przedsięwzięcia	Ochrona i zachowanie przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Słupsk – Ustka
	edukacji ekologicznej i przyrodniczej. **Gmina Redzikowo** Usunięcie gatunku inwazyjnego (Barszczu Sosnowskiego) występującego na obszarze korytarza ekologicznego KPn-20A oraz wzbogacenie tego ekosystemu poprzez odtworzenie gatunków rodzimych naturalnie występujących na tym obszarze (wykonanie nasadzeń drzew, krzewów i pozostałych gatunków roślin w obszarze korytarza ekologicznego KPn-20A. Ponadto w obrębie korytarza ekologicznego KPn-20A w celu zwiększenia różnorodności biologicznej planowane jest stworzenie łąk kwietnych/zielników. **Gmina Dębnica Kaszubska** Rekultywacja zdegradowanego zbiornika wodnego – jeziora Rybiec w m. Podwilczyn poprzez przywrócenie odpowiedniej jakości wody oraz poziomu różnorodności biologicznej metodą biologiczną. W ramach projektu zaplanowano również działania związane z usuwaniem gatunku inwazyjnego m.in. – rdestowca sachalińskiego, który występuje w okolicach jeziora. Jezioro położone jest na obszarze chronionym Natura 2000 Dolina Słupi PLB220002 oraz na terenie Parku Krajobrazowego Dolina Słupi. Realizacja projektu przyczyni się do odtworzenia zniszczonej struktury biologicznej zbiornika, przywrócenia równowagi biologicznej i oczyszczenia zbiornika wodnego oraz odzyskania jego utraconych funkcji.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	1 221 767,33
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	1 038 502,23
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	FEP 2021-2027 Priorytet 2. Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza (EFRR), cel szczegółowy (vii) Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury, w tym na obszarach miejskich, oraz ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczenia

Tytuł przedsięwzięcia	**Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk - Ustka**
Lider oraz partnerzy	Miasto Słupsk, Miasto Ustka, Gmina Redzikowo, Gmina Dębnica Kaszubska, Gmina Kobylnica, Gmina Damnica, Gmina Ustka
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Słupsk Miasto Ustka Gmina Redzikowo– Siemianice, Redzikowo Gmina Dębnica Kaszubska - Gogolewo, Starnice i Dębnica Kaszubska Gmina Kobylnica - Kobylnica, Kończewo, Kwakowo, Widzino, Łosino Gmina Damnica –- Damnica, Domaradz Gmina Ustka - Duninowo, Objazda, Rowy, Zaleskie
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[20]	**Wskaźniki produktu:** Pojemność obiektów małej retencji (m^3): -50 265 Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu (ha): 6,02 Liczba miast wspartych w zakresie adaptacji do zmian klimatu (szt.): 3 Liczba jednostek służb ratowniczych doposażonych w sprzęt do prowadzenia akcji ratowniczych i usuwania skutków katastrof (szt.): 7 Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): -83 984 **Wskaźniki rezultatu:** Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej (osoby): 6 154 Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów) (osoby): 92 372 Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed niekontrolowanymi pożarami (osoby): 13 444
Zakres przedmiotowy	W ramach celu szczegółowego CS 2 (iv) na terenie MOF S-U realizowane będą działania wspierające przystosowanie się do zmian klimatu, zapobiegające ryzyku związanemu z powodziami, deszczami nawalnymi oraz suszami, a także występowaniu miejskiej wyspy ciepła. Działania te będą polegały m.in. na zatrzymaniu wód opadowych w miejscu opadu poprzez wspieranie naturalnej i małej retencji wód opadowych, budowie zbiorników retencyjnych, zwiększaniu powierzchni biologicznie czynnej (parki, zieleńce, zieleń przyuliczna, ogrody deszczowe i kieszonkowe, zielone przystanki, rozszczelnienie nawierzchni itp.) **Miasto Słupsk**

— **usunięto:** Bolesławice

— **usunięto:** Przewłoka,

— **usunięto:** 48

— **usunięto:** 625

— **usunięto:** 4,82

— **usunięto:** 4

— **usunięto:** 84

— **usunięto:** 694

— **usunięto:** 6 218

— **usunięto:** 92 436

[20] Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

Tytuł przedsięwzięcia	**Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk - Ustka**
	Budowa obiektów małej retencji oraz jako element uzupełniający budowę systemu kanalizacji deszczowej doprowadzającej wody do systemu retencji (zgodnie z zapisami MPA dla Miasta Słupska). Ponadto rozbudowa powierzchni przepuszczalnych oraz zmniejszenie powierzchni nieprzepuszczalnych poprzez zmianę nawierzchni parkingów placów na podwórkach osiedlowych, pasów rozdziału jezdni, na nawierzchnie przepuszczalne takie jak nawierzchnie trawiaste, żwirowe, kostka typu eko-bruk, eko kraty, płyty ażurowe itp. Interwencja zakłada również kontynuację tworzenia słupskich trawników deszczowych na terenie całego miasta, w skład których wchodzą ogrody deszczowe, muldy chłonne i niecki filtracyjne itp. 1. Tworzenie zagospodarowanych terenów zielonych z zastosowaniem elementów małej retencji, w tym rynien odpływowych, niecek filtracyjnych, muld chłonnych i zieleńców deszczowych, a także zabezpieczenie skarpy dawnej dolinki erozyjnej przed rozmywaniem i osuwiskami (rejon ul. Pileckiego). W ramach zadania powstaną nowe tereny zielone wraz z infrastrukturą i zapleczem zapewniającym zagospodarowanie wód w miejscu ich powstania i zwiększających powierzchnie zielone i różnorodność biologiczną 2. Zwiększenie powierzchni zieleni w mieście poprzez budowę ogrodów kieszonkowych i tematycznych zieleńców ze szczególnym uwzględnieniem obszarów silnie zurbanizowanych (obszar rewitalizacji oraz powojenne osiedla mieszkaniowe o najwyższej gęstości zaludnienia) 3. Kontynuacja tworzenia parków linearnych – wraz z infrastrukturą zapewniającą zagospodarowanie wód opadowych. W ramach zadania przewidziano zagospodarowanie zielenią zboczy danej dolinki erozyjnej, w tym nasadzenia zieleni, wykonanie zbiorników rozsączających i elementów systemu retencji wód wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną i budową alejek parkowych (alejki będą wykonane zgodnie z zasadami dostępności architektonicznej i komunikacyjnej z materiałów przepuszczalnych pozwalających na wsiąkanie wody opadowej do gruntu np. kostka eko-bruk, nawierzchnie żwirowe, mineralne itp.) **Miasto Ustka** 1. Wykonanie „ Zielonych przystanków” z wyposażeniem i z kompleksowym systemem retencjonowania wody oraz z elementami małej architektury (tj. ławki, znaki podświetlenie

— **usunięto:** zbiorników retencyjnych i

Tytuł przedsięwzięcia	Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk - Ustka
	gablot informacyjnych oświetlenie LED, kosze na śmieci, oznakowanie szyb w celu ochrony przed ptakami, system odwodnienia wiat, itp). 2. Zwiększenie powierzchni przepuszczalnych dla wód deszczowych i roztopowych poprzez wymianę istniejących nawierzchni nieprzepuszczalnych. Rodzaj powierzchni przepuszczalnych zostanie ustalony na etapie opracowywanie dokumentacji projektowej. Ze względu, iż realizacja projektu zakłada wymianę nawierzchni w różnych częściach miasta, zastosowanie będą miały różne typy nawierzchni, np. zastosowana może zostać kostka z wypustkami dystansującymi umieszczonymi wzdłuż ich krawędzi lub na narożnikach, materiał mineralny połączony z żywicą, który dzięki porowatej strukturze przepuszcza niezbędne do życia drzewa wodę i powietrze. 3. Budowa zbiornika retencyjnego na terenie Ośrodka Sportu i Rozwoju w celu odciążenia kolektora zbierającego wody opadowe z przyległego osiedla i terenów oraz wykorzystanie ich do utrzymania terenów zielonych na infrastrukturze sportowej. 4. Wykonanie ogrodów deszczowych na terenie Miasta Ustka. 5. Działania edukacyjne dotyczące zmian klimatu. **Gmina Redzikowo** 1. Zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych poprzez budowę zbiornika retencyjnego (infiltracyjno – odparowującego) wraz z odcinkiem sieci kanalizacji deszczowej (zadanie zgodne z Programem Ochrony Środowiska dla Gminy Słupsk na lata 2024-2027 z perspektywą do roku 2031). Zadanie polega na wykonaniu zbiornika retencyjnego którego celem jest przechwytywanie wód opadowych lub roztopowych z pasów drogowych usytuowanych w miejscowości Siemianice. W wyniku realizacji zadania możliwe będzie zbieranie wody, magazynowanie oraz jak najdłuższe lokalne jej zatrzymanie, co przyczyni się do przeciwdziałania skutkom suszy i powodzi. 2. Zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych poprzez rozbudowę i przebudowę zbiornika wodnego wraz z infrastrukturą techniczną w Redzikowie. Ponadto w rejonie inwestycji zostanie wykonana łąka kwietna. **Gmina Dębnica Kaszubska** Utrzymanie i rozwijanie małej retencji wodnej poprzez odtworzenie zbiornika wodnego w m. Gogolewo oraz rozwój błękitno-zielonej infrastruktury wokół zbiornika w postaci rowów bioretencyjnych, nasadzeń niskiej roślinności i pojedynczych rodzimych gatunków drzew i krzewów. W wyniku realizacji projektu możliwe będzie

Tytuł przedsięwzięcia	Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk - Ustka
	zbieranie wody, magazynowanie oraz jak najdłuższe lokalne jej zatrzymanie, co przyczyni się do przeciwdziałania skutkom suszy i powodzi. Zakup dużego wozu ratowniczo-gaśniczego (mającego na wyposażeniu motopompę o dużej przepustowości) oraz lekkiego wozu ratowniczo-gaśniczego (mającego na wyposażeniu motopompę) do prowadzenia akcji ratowniczych i usuwania skutków katastrof dla jednostek ochotniczej straży pożarnej włączonych do Krajowego Systemu Ratowniczo – Gaśniczego. **Gmina Kobylnica** 1. Budowa zbiorników retencyjnych w miejscowości Łosino wraz z budową niezbędnej infrastruktury stanowiącej element systemu retencji oraz budowa infrastruktury towarzyszącej. 2. Zwiększenie zielonej infrastruktury na terenie Gminy Kobylnica (tj. nasadzenie drzew ozdobnych, ogród kieszonkowy, nasadzenie zieleni, ogród deszczowy, zielonych przystanków) w miejscowościach: Kończewo, Kwakowo, Kobylnica, Widzino. **Gmina Damnica** 1. Zarządzanie wodami opadowymi na terenie Gminy Damnica poprzez m.in. modernizację otwartego zbiornika wodnego w miejscowości Domaradz. 2. Zakup sprzętu i specjalistycznego wyposażenia do prowadzenia akcji ratowniczych, wykrywania zagrożeń oraz monitorowania stanu środowiska. Zakup lekkiego samochodu operacyjno- ratowniczego, quada wraz z oprzyrządowaniem i przyczepką, drona z kamerą termowizyjną oraz 6 kompletów ubrań specjalnych dla jednostki Ochotniczej Straży Pożarnej w Damnicy włączonej do Krajowego systemu Ratowniczo-Gaśniczego. **Gmina Ustka** Zakup specjalistycznego wyposażenia w celu prowadzenia akcji ratowniczych oraz usuwania skutków katastrof naturalnych lub awarii chemiczno-ekologicznych dla jednostek ochotniczej straży pożarnej wpisanych do Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego, tj. OSP Duninowo, OSP Objazda, OSP Rowy oraz OSP Zaleskie
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	6 854 140,92
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	5 826 019,78

— usunięto: Wykonanie dokumentacji projektowej. Wykonanie tablic informacyjnych, promocja na stronie www. Budowa zbiornika retencyjnego wzdłuż rowu melioracyjnego stanowiącego odwodnienie Bolesławic i Kobylnicy, prowadzącego do zwiększenia pojemności retencyjnej.

— usunięto: u

— usunięto: Zakup umundurowania, sprzętu (m.in. lekki samochód operacyjno-ratowniczy, quad) i specjalistycznego wyposażenia (m.in. dron), do prowadzenia akcji ratowniczych, wykrywania zagrożeń oraz monitorowania stanu środowiska…

— usunięto: Utrzymanie i rozwijanie małej retencji wodnej poprzez budowę zbiorników wodnych i systemów infiltracyjnych w m. Przewłoka. Ponadto zakup specjalistycznego quada niezbędnego do prowadzenia akcji ratowniczych i usuwania skutków katastrof naturalnych i innych.…

Tytuł przedsięwzięcia	**Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk - Ustka**
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	FEP 2021-2027 - Priorytet 2. Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza (EFRR), cel szczegółowy (iv) Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego

Przedsięwzięcie realizowane w ramach PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka	
Tytuł przedsięwzięcia	**Infrastruktura transportowych ścieżek rowerowych na terenie MOF Słupsk – Ustka**
Lider oraz partnerzy	Pakiet projektów: Miasto Słupsk, Powiat Słupski, Gmina Redzikowo, Gmina Kobylnica
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	**Miasto Słupsk** - ul. Poznańska wzdłuż DK 21, ul. Kaszubska (DW 213) **Powiat Słupski** *Droga powiatowa 1157G* Na terenie Gminy Kobylnica Odcinek Łosino – Sierakowo Odcinek Kuleszewo – Kończewo *Droga powiatowa 1105G* Na terenie Gminy Kobylnica Odcinek Zębowo – DK6 Na terenie Gminy Redzikowo Odcinek w miejscowości Gać Odcinek Redęcin – Zębowo *Droga powiatowa 1130G* Na terenie Gminy Redzikowo Odcinek Jezierzyce – Rogawica Na terenie Gminy Damnica Odcinek od Mrówczyna w kierunku Rogawicy *Droga powiatowa nr 1112G* Na terenie Miasta Ustka ul. Grunwaldzka od Marynarki Polskiej do Placu Dąbrowskiego **Gmina Redzikowo** Swochowo – Lubuczewo Kusowo - Płaszewko - Krępa Słupska Strzelino – Gałęzinowo

Przedsięwzięcie realizowane w ramach PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka	
	Gmina Kobylnica Budowa drogi dla pieszych i rowerów o charakterze transportowym na odcinku Łosino - Zajączkowo wzdłuż drogi krajowej nr 21 - zgodnie z RPT
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[21]	**Wskaźniki produktu:** Wspierana infrastruktura rowerowa (km): 18,19 Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): 86 264 **Wskaźnik rezultatu:** Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (użytkownicy/rok): - wartość bazowa – 0 - wartość docelowa – 31 321
Zakres przedmiotowy	W ramach celu szczegółowego (viii) realizowane będą przedsięwzięcia z zakresu budowy dróg rowerowych o charakterze transportowym w celu stworzenia ich spójnej sieci w MOF Słupsk – Ustka. Realizacja działań z zakresu rozwoju infrastruktury dróg rowerowych pozytywnie wpłynie na poprawę dostępności komunikacyjnej MOF Słupsk - Ustka, zwiększenie spójności przestrzennej i integrację całego obszaru MOF, jak również promocję transportu rowerowego, odciążenie ruchu na drogach, a tym samym na jakość życia mieszkańców i poprawę bezpieczeństwa rowerzystów. **Miasto Słupsk** 1. Budowa drogi rowerowej przy ul. Poznańskiej wzdłuż DK21 (od granicy miasta do ringu miejskiego) oraz od ringu do planowanej rowerowej obwodnicy Śródmieścia (element Śródmiejskiego Węzła Rowerowego). Zakup i montaż licznika pomiaru natężenia ruchu rowerowego 2. Budowa drogi rowerowej wzdłuż fragmentu ul. Kaszubskiej (DW213). Zakup i montaż 2 szt. liczników pomiaru natężenia ruchu rowerowego (lokalizacja: wjazd do miasta i skrzyżowanie ze Śródmiejskim Węzłem Rowerowym). **Powiat Słupski** Budowa dróg rowerowych o charakterze transportowym w przebiegu dróg powiatowych nr 1157G, 1105G oraz 1130G. Droga nr 1157G przebiega od drogi krajowej nr 21 do drogi wojewódzkiej nr 209.

— **usunięto:** 18,12

— **usunięto:** 92 264

— **usunięto:** 40 728

[21] Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

Przedsięwzięcie realizowane w ramach PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka	
	Droga nr 1105G łączy drogę wojewódzką nr 203 z drogą krajową nr 6. Droga nr 1130G łączy drogę wojewódzką nr 213 w bezpośredniej bliskości Miasta Słupska i drogę powiatową 1135G. Droga nr 1112G w części objętej zadaniem znajduje się w Mieście Ustka. **Gmina Redzikowo** Rozwój infrastruktury dla transportu niezmotoryzowanego obejmujący inwestycję w drogi rowerowe, ciągi piesze i pieszo-rowerowe: Swochowo – Lubuczewo Kusowo - Płaszewko - Krępa Słupska Strzelino – Gałęzinowo. **Gmina Kobylnica** Budowa drogi dla pieszych i rowerów o charakterze transportowym na odcinku Łosino - Zajączkowo wzdłuż drogi krajowej nr 21. Droga rowerowa znajduje się w Koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	8 313 027,47
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	7 066 073,35
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	FEP 2021-2027 - Priorytet 3. Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza (EFRR), cel szczegółowy (viii) wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej

— **usunięto:** 8 299 920,15

— **usunięto:** 6 995 432,13

— **sformatowano:** Nie Wyróżnienie

Przedsięwzięcie realizowane w ramach PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka	
Tytuł przedsięwzięcia	**Wzrost atrakcyjności komunikacji zbiorowej i rowerowej na terenie M. Słupska**
Lider oraz partnerzy	Miasto Słupsk, MZK Sp. z o.o. w Słupsku
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Słupsk
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[22]	**Wskaźniki produktu:** Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych i trolejbusowych (km): 0,4840 Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego (osoby): 1110 Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej (sztuki): 12 Wspierana infrastruktura rowerowa (km): 1,91 Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): 64 432 Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania) (sztuki) - 6 **Wskaźniki rezultatu:** Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO_2/rok): - wartość bazowa – 3 207 - wartość końcowa 2 566 Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego (użytkownicy/rok): - wartość bazowa - 6 282 427,00 - wartość końcowa - 6 663 327,00 Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (użytkownicy/rok): - wartość bazowa – 0 - wartość końcowa - 14 100 Ilość energii pobranej ze wspartej infrastruktury paliw alterna-tywnych (kWh)– - wartość bazowa - 0

— **usunięto:** 0,775

— **usunięto:** 1,85

— **usunięto:** 7 874

— **usunięto:** 227

— **usunięto:** 8 179 947

[22] Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

Przedsięwzięcie realizowane w ramach PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka	
	-wartości końcowa - 840 000 -
Zakres przedmiotowy	1. Połączenie ścieżki rowerowej oraz dla pieszych poprowadzonych wzdłuż południowego etapu ringu od ulicy Słonecznej równolegle do ulic Szymanowskiego i Paderewskiego, na północny zachód przecinając ul. Poznańską oraz Wrocławską. Zakup i montaż 1 szt. liczników pomiaru natężenia ruchu rowerowego 2. Drogi rowerowe i piesze w ciągu ulicy Gdańskiej w Słupsku, na odcinku od ulicy Lotha do ulicy Wiejskiej: inwestycja polega na rozbudowie drogi poprzez budowę drogi rowerowej o nawierzchni mineralno-bitumicznej. W ramach robót przewidziano także przebudowę istniejącego przejścia dla pieszych na wysokości ulicy Wiejskiej na przejście dla pieszych z przejazdem rowerowym. Inwestycja obejmuje również zagospodarowanie elementami małej architektury oraz zielenią terenów bezpośrednio przyległych do budowanej infrastruktury. Dodatkowo wykonane zostanie odwodnienie powierzchniowe drogi rowerowej i chodnika, budowa kanału technologicznego w chodniku. 3. Drogi rowerowe i piesze w ciągu Garncarskiej, Rynek Rybacki i fragmencie ul. Zamkowej w Słupsku, na odcinku od ulicy Wiejskiej do Parku Kultury i Wypoczynku: inwestycja polega na budowie drogi dla pieszych i rowerów o nawierzchni mineralno-bitumicznej wraz z modernizacją istniejącej nawierzchni na obiekcie mostowym. W ramach robót przewidziano przebudowę dwóch przejść dla pieszych – na wysokości ulicy Ojca Pio oraz przez ulicę Młyńską – na przejścia dla pieszych z przejazdami rowerowymi. Inwestycja zakłada zagospodarowanie elementami małej architektury oraz zielenią terenów bezpośrednio przyległych do budowanej infrastruktury. Realizowane będzie również powierzchniowe odwodnienie drogi dla pieszych i rowerów poprzez odpowiednie spadki. Zakup i montaż 2 szt. liczników pomiaru natężenia ruchu rowerowego.

— **sformatowano:** Czcionka: 12 pkt
— **usunięto:** ej
— **usunięto:** ,
— **usunięto:** do ulicy Przemysłowej
— **usunięto:** 2

Przedsięwzięcie realizowane w ramach PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka	
	4. Zakup taboru niskoemisyjnego/zeroemisyjnego – 12 szt. Rozbudowa istniejącej infrastruktury ładowania o 6 szt. dwustanowiskowych ładowarek wolnego ładowania zainstalowanych na zajezdni w Kobylnicy przy ul. Jolanty Szczypińskiej wraz z rozbudową stacji trafo. 5. Instalacja systemu monitoringu wewnętrznego w 20 autobusach komunikacji miejskiej (doposażenie funkcjonujących w ramach komunikacji miejskiej autobusów w monitoring wewnętrzny w celu podniesienia bezpieczeństwa i jakości usług transportowych). 6. Zapewnienie priorytetów dla transportu zbiorowego w newralgicznych ciągach komunikacyjnych - budowa sygnalizacji świetlnej nadającej priorytet autobusom na skrzyżowaniu wyjazdu z pętli autobusowej „Dmowskiego" z ulicą Dmowskiego, przebudowa zatok autobusowych i przystanków w celu dostosowania ich do potrzeb osób niepełnosprawnych (ok. 10 lokalizacji), rozbudowa i modernizacja systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w mieście na przystankach oraz monitoringu CCTV. 7. Modernizacja serwerów Dynamicznej Informacji Pasażerskiej wraz z oprogramowaniem je obsługującym wprowadzającym dodatkowe funkcjonalności dla pasażerów. 8. Wdrożenie cyfrowej łączności dyspozytorskiej pomiędzy Dyspozytornią Centrum Nadzoru Ruchu a autobusami komunikacji miejskiej i inspektorami terenowymi CNR w celu zapewnienia płynności i niezawodności funkcjonowania komunikacji miejskiej. 9. Doposażenie 26 pojazdów komunikacji miejskiej w tablice informacji pasażerskiej informujące o trasie przejazdu oraz aktualnego przystanku, tzw. „koraliki". 10. Działania edukacyjne dotyczące racjonalnych zachowań transportowych prowadzące do ograniczenia popytu na transport, wzrostu bezpieczeństwa i obniżenia negatywnego wpływu sektora transportu na środowisko. 11. Dodatkowo w ramach projektu planuje się: opracowanie dokumentacji technicznej, studium wykonalności, wykonanie działań promocyjnych, w

— usunięto: <#>Staromiejski Węzeł Rowerowy obejmie wykonanie infrastruktury rowerowej pod Mostem Zamkowym, tzw. wannę łączącą obecnie odcięte od siebie tereny bulwarów staromiejskich z terenami rekreacyjnymi na południe od Mostu oraz budowę kładki rowerowej wzdłuż Mostu Zamkowego, która wraz z fragmentem nowej infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Garncarskiej i Gdańskiej zapewni spójną i ciągłą infrastrukturę wzdłuż dawnej drogi krajowej, przecinającej centrum Miasta (wciąż w układzie wewnętrznym najważniejszej arterii komunikacyjnej). W rejonie Mostu Zamkowego, na południe od spichlerzy Muzeum Pomorza Środkowego, powstanie zadaszony i monitorowany parking rowerowy. ¶
Zakup liczników pomiaru natężenia ruchu rowerowego.¶

Przedsięwzięcie realizowane w ramach PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka	
	tym montaż tablic informacyjnych i promocyjnych.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	11 658 722,89
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	9 909 914,46
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	FEP 2021-2027 - Priorytet 3. Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza (EFRR), cel szczegółowy (viii) wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej

— **usunięto:** 11 015 451,87

— **usunięto:** 9 363 233,58

Przedsięwzięcie realizowane w ramach PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka	
Tytuł przedsięwzięcia	**Węzeł transportowy II w Słupsku – projekt rezerwowy**
Lider oraz partnerzy	Miasto Słupsk
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Słupsk
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[23]	**Wskaźniki produktu:** Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych (sztuki): 1 Wspierana infrastruktura rowerowa (km): 0,5 Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): 20 000 **Wskaźnik rezultatu:** Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (użytkownicy/rok): - wartość bazowa -0 -wartość końcowa - 14 057 Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego (użytkownicy/rok): - wartość bazowa -0 - wartość końcowa - 18 000
Zakres przedmiotowy	1. Budowa Śródmiejskiego Węzła Rowerowego zlokalizowanego w rejonie ul. Szczecińskiej na południe od dworca kolejowego oraz wybudowanego w 2023 r. Węzła Transportowego MOF. W ramach inwestycji nad ul. Szczecińską (poprowadzoną w wykopie) powstanie wiadukt rowerowy, a w jego pobliżu zadaszony i monitorowany parking rowerowy. Węzeł stanie się głównym miejscem przecinania potoków ruchu w układzie wschód-zachód i północ-południe i stanowić będzie główny dojazd do obiektów dworca kolejowego i autobusowego stanowiących rdzeń zintegrowanego węzła transportowego. 2. Zakup liczników pomiaru natężenia ruchu rowerowego. 3. Rozbudowa połączeń drogowych od strony zachodniej Węzła

[23] Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

Przedsięwzięcie realizowane w ramach PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka	
	Transportowego poprzez połączenie drogą powiatową 1002 (ul. Jana III Sobieskiego - rondo Banacha) – **wydatek niekwalifikowalny.** 4. Działania edukacyjne dotyczące racjonalnych zachowań transportowych prowadzące do ograniczenia popytu na transport, wzrostu bezpieczeństwa i obniżenia negatywnego wpływu sektora transportu na środowisko. 5. Dodatkowo w ramach projektu planuje się: opracowanie dokumentacji technicznej, studium wykonalności, wykonanie działań promocyjnych, w tym montaż tablic informacyjnych i promocyjnych.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	961 565,58
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	817 330,74
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	FEP 2021-2027 - Priorytet 3. Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza (EFRR), cel szczegółowy (viii) wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej

Przedsięwzięcie realizowane w ramach PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka	
Tytuł przedsięwzięcia	**Poprawa dostępu do transportowego węzła integracyjnego w Ustce**
Lider oraz partnerzy	Miasto Ustka
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Ustka –od istniejącej pętli autobusowej węzła wzdłuż ul. Słupskiej i linii kolejowej nr 405 do wysokości skrzyżowania ul. Słupskiej z ul. Wróblewskiego (bus pas), ścieżka rowerowa/ciąg pieszo-rowerowy łączący węzeł ze ścieżkami przy DK21 i DW203.
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[24]	**Wskaźniki produktu:** Wspierana infrastruktura rowerowa (km): 0,82 Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych (sztuki): 1 Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych (km) – 0,38 Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): 13 000 **Wskaźniki rezultatu:** Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego (użytkownicy/rok): wartość bazowa – 400 000 wartość końcowa – 420 000 Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (użytkownicy/rok): - wartość bazowa - 0 -wartość końcowa - 2500
Zakres przedmiotowy	Węzeł transportowy II etap – zakres zadania obejmuje: Budowa buspasa na projektowanym odcinku wraz z miejscami odstawczymi dla autobusów, budowa oświetlonej drogi rowerowej / ciągu pieszo- rowerowego wraz z niezbędną infrastrukturą oraz zakup liczników pomiaru natężenia ruchu rowerowego
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	2 097 983,76
Szacunkowa wartość dofinansowania	1 783 286,20

[24] Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

Przedsięwzięcie realizowane w ramach PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka	
przedsięwzięcia (EUR)	
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	FEP 2021-2027 - Priorytet 3. Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza (EFRR), cel szczegółowy (viii) wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej

III. Założenia wdrożeniowe i włączenie partnerów społeczno-gospodarczych

III.1 System realizacji Strategii

Podstawowym podmiotem w zakresie wdrażania Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych będzie Związek ZIT MOF Słupsk-Ustka, będący formą partnerstwa samorządów zawiązaną na podstawie porozumienia jednostek samorządu terytorialnego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk – Ustka (Porozumienie nr 1/2022 z dnia 20 maja 2022 r. w sprawie współpracy jednostek samorządu terytorialnego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka służącej realizacji zadań w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych), zrzeszający: Miasto Słupsk, Powiat Słupski, Miasto Ustka, Gminę Redzikowo, Gminę Kobylnica, Gminę Ustka, Gminę Dębica Kaszubska oraz Gminę Damnica.

Celem Związku ZIT MOF S-U jest pełnienie funkcji wspólnej reprezentacji władz miasta Słupska i Ustki oraz obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie wobec władz krajowych i regionalnych. Porozumienie zawarto na czas realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, w tym na czas perspektywy finansowej Unii Europejskiej 2021-2027. Rolę lidera koordynującego działania Związku ZIT MOF S-U powierzono Miastu Słupsk.

Kluczowym zadaniem Związku ZIT jest prowadzenie polityki rozwoju na obszarze realizacji ZIT oraz koordynowanie realizacji poszczególnych projektów wynikających ze Strategii ZIT MOF S—U. Wśród zadań Związku należy wymienić:

- Przygotowanie Strategii ZIT/Planu Działań ZIT, spójnej z przygotowywaną równolegle Strategią ponadlokalną MOF S-U,
- Identyfikowanie i wybór przedsięwzięć, które mogą zostać zrealizowane w formule ZIT,

- Angażowanie podmiotów gospodarczych, podmiotów trzeciego sektora oraz mieszkańców do tworzenia i wyboru przedsięwzięć mających zostać zrealizowanych w ramach Strategii ZIT,
- Konsultowanie dokumentu Strategii ZIT z wybranymi instytucjami,
- Przyjęcie Strategii ZIT poprzez uchwałę Komitetu Sterującego Związku ZIT,
- Aktualizację Strategii ZIT w przyszłości, jeśli zajdzie taka potrzeba,
- Aktywną współpracę samorządów w ramach Związku,
- Wywiązywanie się ze zobowiązań finansowych samorządów zrzeszonych w ramach Związku.

W celu skutecznej realizacji zadań Związku ZIT MOF S-U powołano grupy takie jak:

- Komitet Sterujący ZIT MOF S-U (KS ZIT MOF S-U) – jego głównym zadaniem jest podejmowanie niezbędnych decyzji i uchwał w imieniu Związku ZIT. Składa się on z przedstawicieli każdej z JST wchodzącej w skład Związku. Pracą Komitetu Sterującego przewodzi Prezydent Miasta Słupska albo upoważniony przez niego pracownik Urzędu Miejskiego w Słupsku (zwany Przewodniczącym). Posiedzenia są zwoływane z inicjatywy Przewodniczącego Komitetu Sterującego lub innych członków w terminie nie dłuższym niż 14 dni przed planowanym spotkaniem. Komitet ten nadzoruje realizację i aktualizację Strategii, a decyzje jakie podejmuje są przyjmowane dzięki wydawanym uchwałom w drodze konsensusu wszystkich członków.
- Komitet Doradczy ZIT MOF S-U (KD MOF S-U) – jego celem jest pełnienie funkcji konsultacyjnej i opiniodawczej dla Związku. W jego skład wchodzą mieszkańcy MOF S-U, podmioty społeczeństwa obywatelskiego, podmioty związane z ochroną środowiska, promujące włączenie społeczne, działające na rzecz równości i niedyskryminacji. Komitet umożliwia prowadzenie dyskusji wypracowywującej wspólne stanowisko, które jest najkorzystniejsze z punktu widzenia poszczególnych interesariuszy. Komitet może liczyć 30 członków, z czego:
    - do 6 osób reprezentujących partnerów gospodarczo-społecznych – lokalnych przedsiębiorców, związki zawodowe itp.,
    - do 14 osób związanych z sektorem organizacji pozarządowych, ekonomii społecznej, LGD i LGR,
    - do 5 członków związanych z podmiotami istotnymi dla realizacji Strategii ZIT, np. przedstawiciele szkół wyższych, administracji centralnej,
    - do 5 osób reprezentujących inne podmioty takie jak grupy mieszkańców.

- Członkowie tego komitetu uczestniczą w spotkaniach Związku, prowadzą korespondencję ze Związkiem oraz biorą udział w wizjach terenowych i spacerach badawczych. Główną formą komunikacji ze Związkiem jest elektroniczna korespondencja z Biurem ZIT MOF S-U. Obsługę posiedzeń Komitetu on-line, stacjonarnych oraz spotkań w terenie zapewnia Grupa Robocza ZIT MOF S-U. Członkowie Komitetu są powiadamiani wcześniej o planowanych obradach, a dokumenty analizowane w trakcie obrad są udostępniane członkom co najmniej 5 dni przed planowanym spotkaniem. Posiedzenia Komitetu są jawne i z każdego przygotowywany jest protokół z najważniejszymi informacjami dotyczącymi posiedzenia.
- Grupa Robocza ZIT MOF S-U (GR KS ZIT MOF S-U) – składa się z pracowników merytorycznych - koordynatorów gminnych/powiatowych, których wyznaczyły poszczególne samorządy. Celem grupy jest zapewnienie sprawnego obiegu informacji i dokumentów niezbędnych do realizacji Strategii ZIT. Grupa Robocza opiniuje dokumenty ZIT i bierze udział w konsultacjach społecznych. Ponadto jest zobowiązana do informowania Lidera na temat wdrażania, aktualizacji, monitoringu i ewaluacji Strategii ZIT MOF S-U.
- Biuro ZIT MOF S-U – znajduje się w Urzędzie Miejskim w Słupsku, w Wydziale Zarządzania Funduszami, w Referacie Pozyskiwania Funduszy. Jego zadaniem jest m.in.: bieżąca obsługa administracyjna Związku ZIT, organizowanie posiedzeń KS ZIT MOF S-U i GR ZIT MOF S-U, redagowanie projektów uchwał, tworzenie protokołów/notatek z posiedzeń, promowanie działań realizujących ZIT oraz monitorowanie zgodności projektów ZIT ze Strategią MOF S-U. Biuro wykonuje niezbędne czynności gwarantujące sprawne i prawidłowe funkcjonowanie Związku ZIT MOF S-U.

Tabela 2 Schemat organizacyjny Związku ZIT MOF S-U

Struktura związku	Rola	Skład
Komitet Sterujący ZIT MOF S-U	Uchwałodawcza, decyzyjna, inicjacyjna	Prezydent Miasta Słupska, Burmistrz Miasta Ustka, Starosta Słupski, Wójtowie gmin: Redzikowo, Kobylnica, Ustka, Damnica, Dębnica Kaszubska
Komitet Doradczy ZIT MOF S-U	Opiniodawcza, konsultacyjna, doradcza,	Przedstawiciele podmiotów

Struktura związku	Rola	Skład
	inicjacyjna	społeczno – gospodarczych wybrani w otwartym naborze (maks. 30 członków)
Grupa Robocza ZIT MOF S-U	Koordynacyjna, organizacyjna (przygotowanie i wdrażanie)	Koordynatorzy gminni i powiatowi, pracownicy merytoryczni jst
Biuro ZIT MOF S-U	Pośrednicząca w kontaktach z IZ FEP 2021-2027, obsługa Związku ZIT	Sekretarz MOF S-U, Referat Pozyskiwania Funduszy – Biuro MOF w WZF UM Słupsk

Źródło: I posiedzenie Komitetu Sterującego ZIT MOF Słupsk – Ustka.

III.1.1 Monitoring i ewaluacja

Monitoring i ewaluacja są warunkiem do skutecznego wdrażania Strategii ZIT MOF S-U. W niniejszym dokumencie, z uwagi na silne powiązania ze strategią ponadlokalną dla MOF S-U przywołano wskaźniki monitoringu, które odnoszą się do kierunków działań przedmiotowej Strategii ZIT MOF S-U, wraz z planowanymi rezultatami ich osiągnięcia, w perspektywie roku 2030.

Tabela 3 Wskaźniki monitoringu

Kierunek działania	Wskaźnik	Źródło danych	Wartość bazowa (stan na dzień 31.12.2020 r.)	Planowany rezultat w 2030 r.
Kierunek działania 1. Upowszechnienie opieki żłobkowej oraz wychowania przedszkolnego	Odsetek dzieci objętych opieką żłobkową	BDL GUS	16,6%	18%
	Odsetek dzieci w wieku 3-6 lat objętych wychowaniem przedszkolnym	BDL GUS	90,1%	Wartość nie niższa niż na poziomie kraju [%]
	Liczba nowoutworzonych miejsc wychowania przedszkolnego	Samorządy MOF Słupsk - Ustka	0	150 szt.
Kierunek działania 2. Wysoka jakość edukacji na poziomie podstawowym i ponadpodstawowym	Liczba nowo doposażonych/nowo utworzonych pracowni szkolnych	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	10 szt.
	Liczba zrealizowanych projektów mających na celu kształtowanie i rozwijanie u uczniów kompetencji kluczowych oraz podnoszenie kompetencji zawodowych nauczycieli	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	20 szt.
	Średnia wyniku egzaminu ósmoklasisty z języka polskiego i matematyki na tle województwa i kraju	CKE i OKE	j. polski: 55% matematyka: 40%	Osiągnięcie wartości wojewódzkiej i/lub krajowej [%]
Kierunek działania 3. Współpraca z sektorem akademickim	Utworzenie Słupskiego Centrum Doskonałości Zawodowej	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	1 szt.

Kierunek działania	Wskaźnik	Źródło danych	Wartość bazowa (stan na dzień 31.12.2020 r.)	Planowany rezultat w 2030 r.
jako kluczowym elementem wzmacniania potencjału MOF	Liczba nowych porozumień o współpracy podpisanych pomiędzy sektorem akademickim a instytucjami okołobiznesowymi i/lub samorządami z MOF	Uczelnie wyższe	0	5 szt.
Kierunek działania 4. Prowadzenie zintegrowanych działań prozdrowotnych	Liczba przeprowadzonych działań z zakresu promocji zdrowia i profilaktyki	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	7 szt.
	Liczba zmodernizowanych, doposażonych oraz nowoutworzonych placówek służby zdrowia	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	10 szt.
Kierunek działania 5. Spójna polityka senioralna	Liczba przeprowadzonych inicjatyw ponadlokalnych na rzecz seniorów	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	7 szt.
	Liczba nowopowstałych obiektów i miejsc integracji seniorów/opieki nad seniorami	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	10 szt.
Kierunek działania 6. Podnoszenie jakości świadczonych usług społecznych	Liczba nowopowstałych i zmodernizowanych obiektów infrastruktury społecznej	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	7 szt.
Kierunek działania 7. Prowadzenie spójnej obszarowo polityki kulturalnej	Stworzenie wspólnego kalendarza cyklicznych imprez kulturalnych	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	1 szt.
Kierunek działania 8. Tworzenie atrakcyjnej oferty spędzania czasu wolnego	Liczba nowoutworzonych miejsc do spędzania czasu wolnego (np. skateparki, pumptracki, ścianki wspinaczkowe, siłownie zewnętrzne, singletracki, trasy rolkowe, parki, błonia, boiska wielofunkcyjne)	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	25 szt.
Kierunek działania 9. Wdrażanie procesu rewitalizacji jako instrumentu poprawy jakości życia mieszkańców	Powierzchnia zrewitalizowanych przestrzeni publicznych	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	28,40 ha	65,85 ha
Kierunek działania 10. Aktywna współpraca z podmiotami trzeciego sektora	Liczba organizacji społecznych przypadających na 10 tys. ludności	BDL GUS	39	40
Kierunek działania 11. Wzmocnienie potencjału inwestycyjnego i wspieranie	Liczba osób fizycznych prowadzących działalność na 100 osób w wieku produkcyjnym	BDL GUS	16,0	18,0

Kierunek działania	Wskaźnik	Źródło danych	Wartość bazowa (stan na dzień 31.12.2020 r.)	Planowany rezultat w 2030 r.
rozwoju przedsiębiorczości	Powierzchnia uzbrojonych terenów inwestycyjnych	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	50 ha
	Liczba dużych i średnich firm	BDL GUS	168 szt.	170 szt.
Kierunek działania 12. Efektywne wykorzystanie potencjału turystycznego i kulturalnego obszaru	Nowopowstała i zmodernizowana infrastruktura turystyczna, kulturalna, sportowa i rekreacyjna	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	7 szt.
Kierunek działania 13. Prowadzenie kompleksowej polityki integracyjnej skierowanej dla imigrantów	Liczba zrealizowanych projektów na rzecz imigrantów	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	10[25]
Kierunek działania 14. Marketingowa budowa marki terytorialnej obszaru	Wypracowanie wspólnej marki obszaru i opracowanie strategii jej promocji	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	1 szt.
Kierunek działania 15. Stworzenie pozainstytucjonalnych form współpracy między członkami MOF	Liczba zrealizowanych partnerskich projektów	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	10 szt.[26]
Kierunek działania 16. Działania na rzecz poprawy jakości powietrza	Liczba obiektów poddanych termomodernizacji	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	7 szt.
	Liczba nowych autobusów z napędem zeroemisyjnym lub niskoemisyjnym	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	10 szt.
	Liczba budynków komunalnych poddanych termomodernizacji	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	43 szt.
	Liczba nowych zmodernizowanych punktów oświetlenia ulicznego na energooszczędne	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	3000 szt.
	Liczba budynków użyteczności publicznej poddanych	Samorządy MOF	0	70 szt.

[25] Wartość minimalna. Przyjęto średnio jeden projekt na rok.
[26] Wartość minimalna. Przyjęto średnio jeden projekt na rok.

Kierunek działania	Wskaźnik	Źródło danych	Wartość bazowa (stan na dzień 31.12.2020 r.)	Planowany rezultat w 2030 r.
	termomodernizacji i/lub wymianie oświetlenia wewnętrznego i/lub wymianie źródeł ciepła	Słupsk-Ustka		
Kierunek działania 17. Ochrona różnorodności biologicznej i rozwój terenów zielonych	Powierzchnia nowo utworzonych terenów zieleni	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	20 ha
Kierunek działania 18. Adaptacja do zmian klimatycznych, ochrona istniejących zasobów i jakości gleby, wody i powietrza	Liczba wybudowanych obiektów małej i dużej retencji	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	120 szt.
Kierunek działania 19. Wzmocnienie systemu gospodarki wodno-ściekowej oraz gospodarki odpadami	Udział ludności korzystającej z kanalizacji	BDL GUS	92,7%	95%
	Zmieszane odpady z gospodarstw domowych przypadające na 1 mieszkańca	BDL GUS	171 kg	155 kg
Kierunek działania 20. MOF Słupsk-Ustka dostępny komunikacyjnie i transportowo w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym	Długość dróg o nawierzchni twardej ulepszonej[27]	BDL GUS	655,2 km	700 km
	Obroty ładunkowe w porcie w Ustce ogółem[28]	GUS - Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej	16,4 tys. ton[29]	20 tys. ton
	Długość nowo wybudowanej/zmodernizowanej infrastruktury liniowej dla mobilności aktywnej, w tym rowerowej (z wyłączeniem mobilności pieszej) na terenie MOF	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	20 km
	Długość nowych dróg poprawiających wewnętrzną spójność komunikacyjną MOF	Samorządy MOF Słupsk-Ustka	0	25 km
Kierunek działania 21.	Liczba przeprowadzonych przedsięwzięć na rzecz	Samorządy MOF	0	1 szt.

[27] Wskaźnik obliczony na podstawie długości dróg na terenie powiatu m. Słupsk oraz powiatu słupskiego. Wartość wskaźnika uznano za reprezentatywną dla MOF Słupsk-Ustka, mimo że Kępice, Główczyce, Potęgowo i Smołdzino, zlokalizowane w powiecie słupskim, nie wchodzą w skład obszaru funkcjonalnego.

[28] Obroty ładunkowe w portach morskich według kategorii ładunkowych oraz miejsca załadunku lub wyładunku

[29] Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2021

Kierunek działania	Wskaźnik	Źródło danych	Wartość bazowa (stan na dzień 31.12.2020 r.)	Planowany rezultat w 2030 r.
Prowadzenie spójnej polityki związanej z planowaniem przestrzennym i działaniami planistycznymi	planowania przestrzennego MOF Słupsk-Ustka	Słupsk-Ustka		

Źródło: Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk -Ustka na lata 2022-2030.

Ponadto monitorowaniu podlegać będzie katalog wskaźników wskazanych w Tabeli 9 Struktura alokacji na instrument ZIT w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 (FEP 2021-2027). Wyróżniono tam wskaźniki produktu oraz rezultatu, w odniesieniu do priorytetów i celów szczegółowych FEP 2021-2017, w ramach których przewiduje się zastosowanie i realizowanie zintegrowanych inwestycji terytorialnych, a jednocześnie wiążą się one z przedsięwzięciami zaplanowanymi do realizacji w MOF S-U. Przedstawiono wskaźniki produktu, które odnoszą się do produktów powstałych w trakcie realizacji przedsięwzięć oraz w rezultacie wydatkowania przyznanych środków, natomiast wskaźniki rezultatu są powiązane ze wskaźnikami produktu, odpowiadają bezpośrednim efektom, które widoczne są w trakcie, a także po wdrożeniu interwencji, jak również dostarczają informacji o zmianach, które widoczne są po zakończeniu realizacji zaplanowanych przedsięwzięć, w odniesieniu do wielkości wyjściowej. Należy mieć na uwadze, że podane wartości są jedynie orientacyjne i zaprezentowane w celach informacyjnych. Za przekazywanie Liderowi porozumienia informacji, które niezbędne są do wdrażania, aktualizacji, monitoringu i ewaluacji Strategii ZIT MOF S-U, odpowiedzialna jest Grupa Robocza ZIT MOF S-U (GR KS ZIT MOF S-U).

III.2 Opis udziału partnerów w przygotowaniu Strategii i jej realizacji

Zgodnie z art. 34 ust. 15 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027, strategia ZIT powinna zawierać „opis procesu zaangażowania partnerów społecznych i gospodarczych oraz właściwych podmiotów reprezentujących społeczeństwo obywatelskie, podmiotów działających na rzecz ochrony środowiska oraz podmiotów odpowiedzialnych za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób ze specjalnymi potrzebami, równości płci i niedyskryminacji w pracach nad przygotowaniem i wdrażaniem strategii ZIT oraz sprawozdanie z jego konsultacji społecznych".

Jako że Strategia ZIT jest dokumentem wdrożeniowym do Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka na lata 2022-2030, będącej strategią ponadlokalną, warto wspomnieć, że już na etapie jej opracowywania jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF S-U podjęły szereg kroków mających na celu włączenie jak najszerszego grona interesariuszy i partnerów w proces opracowania strategii poprzez:

- przeprowadzenie badań społecznych o charakterze ilościowym i jakościowym - ankietyzacja oraz indywidualne wywiady pogłębione pozwoliły na wskazanie najważniejszych wyzwań rozwojowych obszaru oraz na spojrzenie na MOF z perspektywy mieszkańca;
- opracowanie kompleksowej diagnozy społeczno-gospodarczej - wyniki badań społecznych, spotkania warsztatowe, zaangażowanie licznych podmiotów społeczno-gospodarczych takich jak uczelnie wyższe, instytucje otoczenia biznesu, organizacje pozarządowe (w tym Rad Pożytku Publicznego), instytucje kultury, instytucje pomocy i integracji społecznej, zakłady opieki zdrowotnej, branżowe podmioty sektora publicznego, instytucji rynku pracy pozwoliły na właściwą identyfikację problemów, barier rozwojowych, potencjałów i potrzeb MOF wśród mieszkańców i podmiotów społeczno-gospodarczych;
- zebranie opinii i pomysłów, które posłużyły do opracowania części strategicznej, zawierającej m.in. proponowane przedsięwzięcia kluczowe dla zrównoważonego rozwoju MOF S-U. W okresie od lipca do października 2021 r. trwał nabór propozycji przedsięwzięć i projektów o strategicznym znaczeniu dla rozwoju MOF S-U. Szczególny nacisk położono na projekty o charakterze partnerskim i ponadlokalnym. W ramach naboru za pośrednictwem formularza online wpłynęło ok. 80 fiszek.

Projekty dokumentów w trybie zbierania uwag i opinii jeszcze przed oficjalnymi konsultacjami społecznymi przesyłane były do wszystkich kluczowych podmiotów, w tym do kilkuset organizacji pozarządowych z terenu całego MOF. Na potrzeby włączenia podmiotów i instytucji w proces opracowania strategii, przeprowadzano spotkania konsultacyjne z mieszkańcami, przedstawicielami samorządów MOF, organizacjami pozarządowymi oraz innymi podmiotami zaangażowanymi w proces tworzenia dokumentu.

Konsultacje społeczne Strategii wraz z Diagnozą Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk – Ustka przeprowadzono w terminie od 16.02.2022 r. do 23.03.2022 r. W trakcie trwania konsultacji społecznych Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku zdecydował o obowiązku sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko projektu dokumentu. Głównym celem prognozy było ustalenie czy zapisy projektu Strategii nie naruszają zasad prawidłowego funkcjonowania środowiska przyrodniczego, a cele ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju są spójne z celami i priorytetami zaplanowanymi w dokumentach wyższego szczebla. W związku z powyższym w celu dopełnienia obowiązków dotyczących udziału społeczeństwa w ochronie środowiska i ocenach oddziaływania na środowisko, w terminie 21.04.2022 r. - 13.05.2022 r. przeprowadzono konsultacje społeczne projektu Strategii MOF Słupsk – Ustka wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z Zasadami realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 „Zaangażowanie partnerów społeczno-gospodarczych może odbywać się także w formule formalnie powołanego ciała doradczego, którego utworzenie jest obligatoryjne tylko w przypadku Związków ZIT". W celu zapewnienia udziału partnerów w przygotowaniu Strategii ZIT, a także dostarczenia wiedzy społeczeństwu na temat objęcia mechanizmem ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk – Ustka, samorządy w porozumieniu dot. powołania Związku ZIT, postanowiły o konieczności powołania ciała doradczego dla Komitetu Sterującego w skład, którego wchodzą włodarze z poszczególnych samorządów. Na przełomie maja i czerwca 2022 r. Miasto Słupsk wraz z pozostałymi samorządami MOF przeprowadziło nabór na członków Komitetu Doradczego ZIT MOF Słupsk – Ustka. Nabór skierowany był do mieszkańców MOF S-U, przedstawicieli społeczeństwa obywatelskiego, reprezentowanego w szczególności przez podmioty działające na rzecz ochrony środowiska oraz odpowiedzialne za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób ze specjalnymi potrzebami, równości płci i niedyskryminacji.

Uchwałą Nr 2/KS/2022 Komitetu Sterującego ZIT MOF Słupsk – Ustka z dnia 07.07.2022 roku powołano Komitet Doradczy ZIT MOF Słupsk-Ustka, w skład którego weszli przedstawiciele:

- partnerów gospodarczych i społecznych,
- społeczeństwa obywatelskiego np. sektora organizacji pozarządowych, w tym także podmiotów ekonomii społecznej oraz Lokalnych Grup Działania/Lokalnych Grup Rybackich,
- innych podmiotów istotnych dla zrównoważonego rozwoju MOF S-U.

Komitet Doradczy pełni funkcję konsultacyjno-opiniodawczą dla Związku ZIT MOF Słupsk-Ustka, a także:

- stanowi forum współpracy i dialogu interesariuszy ze Związkiem ZIT MOF S-U w sprawach dotyczących przygotowania i wdrażania Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk – Ustka;
- umożliwia prowadzenie dyskusji mającej na celu wypracowanie wspólnego stanowiska najkorzystniejszego z punktu widzenia interesariuszy;
- uczestniczy w pracach Związku ZIT MOF S-U związanych z przygotowaniem i wdrażaniem Strategii ZIT.

Samorządy partnerskie MOF na mocy Uchwały nr 3/KS/2022 zobowiązały się do podjęcia dodatkowych kroków mających na celu maksymalnie efektywne poinformowanie innych podmiotów (spoza instytucji i jednostek samorządowych) o możliwości udziału w projektach realizowanych w ramach Strategii ZIT. Dlatego pomimo przeprowadzenia trwającego ponad 3 miesiące naboru projektów do Strategii MOF, który opisano powyżej, Komitet Sterujący zdecydował o uruchomieniu dodatkowego naboru propozycji do Strategii ZIT MOF S-U. Uzupełniający nabór propozycji projektów do ujęcia w Strategii ZIT prowadzony był w terminie od 09.12.2022 r. do 23.12.2022 r., a możliwość składania projektów miały podmioty niebędące jednostką samorządu terytorialnego ani jednostką podległą[30].

Zgłaszane projekty musiały spełniać m.in. następujące warunki[31]:

[30] https://www.slupsk.pl/mieszkaniec/aktualnosci/nabor-uzupelniajacy-projektow-do-strategii-zit-mof-s-u [Dostęp: grudzień 2022 r.]
[31] Zgodnie z Regulaminem naboru uzupełniającego projektów do Strategii ZIT MOF Słupsk – Ustka

- zadanie/projekt wpisuje się w obszary tematyczne wyznaczone w ramach alokacji ZIT dla MOF Słupsk – Ustka przez Zarząd Województwa (zgodność z zapisami FEP 2021-2027);
- zakres przedsięwzięcia/projekt spełnia przytoczone powyżej wytyczne Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej tj. umożliwi wypełnienie definicji projektu zintegrowanego (w szczególności poprzez uwzględnienie w projekcie już zidentyfikowanym podmiotu jako partnera/potencjalnego partnera lub też gdy realizacja projektu ma zasięg ponadlokalny i jego efekty będą miały wpływ na więcej niż 1 gminę z MOF).

Każdy z samorządów powiadomił potencjalnych beneficjentów (podmioty publiczne, prywatne oraz partnerzy społeczno-gospodarczy) o naborze uzupełniającym i możliwości zgłaszania projektów do realizacji w ramach ZIT MOF Słupsk - Ustka poprzez upublicznienie informacji na ten temat na swojej stronie internetowej oraz w BIP, a także poprzez e-mail do organizacji pozarządowych. W ramach naboru wpłynęło 6 fiszek, które poddano ocenie pod kątem zgodności z kryteriami formalnymi i merytorycznymi. W wyniku oceny odrzucono dwie fiszki ze względu na brak zgodności z kryteriami formalnymi, tj. zgodności z zapisami FEP 2021-2027 oraz z Zasadami realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 opracowanymi przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej (zaproponowane działania nie zostały wskazane przez Zarząd Województwa do objęcia mechanizmem ZIT). Fiszki wybrane do ujęcia w Strategii ZIT zgłoszone w naborze dotyczącą przedsięwzięć z obszaru termomodernizacji oraz ochrony zdrowia. Zgodnie z zapisami regulaminu naboru ostateczną decyzję o ujęciu poszczególnych projektów/partnerów/ podmiotów w Strategii ZIT podjąć miał Komitet Sterujący, po zasięgnięciu opinii Komitetu Doradczego, zastrzeżeniem, że kwalifikowalność wydatków poszczególnych projektów podlega weryfikacji IZ FEP 2021-2027. Komitet Doradczy zarekomendował do ujęcia w Strategii ZIT wszystkie 4 fiszki, które przeszły pozytywną ocenę formalną i merytoryczną. W dniu 15.02.2023 r. Komitet Sterujący podczas posiedzenia dokonał uzgodnienia podziału alokacji środków w obszarze zdrowia i efektywności energetycznej pomiędzy samorządami i podmiotami niezależnymi od samorządów, które zgłosiły się w naborze uzupełniającym. Włączono dwa podmioty w PR 1 Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępności do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk – Ustka

(beneficjenci: Avenir Sp. z o.o. oraz PZU Zdrowie S.A. Oddział Centra Medyczne FCM) oraz w PR 3 Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk – Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne (beneficjenci: Pomorska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A. oraz Stowarzyszenie Speranda).

Ponadto w związku ze zgłoszeniem w lutym i marcu 2023 r. po zakończonych już naborach uzupełniających i ustaleniu przez Komitet Sterujący listy projektów do objęcia mechanizmem ZIT w obszarze zdrowia dwóch przedsięwzięć przez Wojewódzki Szpital Specjalistyczny w Słupsku, Komitet Sterujący uznał z uwagi na rolę szpitala dla MOF Słupsk – Ustka za zasadne ujęcie tych projektów jako projekty na liście rezerwowej. Ich realizacja będzie możliwa w przypadku pojawienia się oszczędności na innych zidentyfikowanych zadaniach w tym obszarze.

Ze względu na fakt, iż w obszarze wzmacniania i ochrony różnorodności przyrodniczej preferowane są przedsięwzięcia realizowane na terenach chronionych, a zarówno na etapie opracowywania Strategii ponadlokalnej, jak i części do niej wdrożeniowej – Strategii ZIT, w naborach fiszek projektowych w tym obszarze nie wpłynęły zgłoszenia innych podmiotów niż samorządy, Miasto Słupsk podjęło rozmowy z Parkiem Krajobrazowym „Dolina Słupi" oraz Uniwersytetem Pomorskim jako potencjalnymi Partnerami projektu w celu wykreowania wspólnego przedsięwzięcia w tym obszarze. Podjęto decyzję o podpisaniu porozumienia o współpracy na rzecz ochrony łęgów nadrzecznych w Słupsku przed nadmierną antropopresją w celu wypracowania koncepcji projektu, tj. ustalenie zakresu rzeczowego oraz określenie wstępnej roli i działań przypisanych poszczególnym partnerom.

Za główne cele Porozumienia przyjęto:

- przywracanie, ochrona i wzmacnianie różnorodności biologicznej na obszarach miejskich, w oparciu przede wszystkim o gatunki rodzime,
- ochronę środowiska i czynną ochronę cennych przyrodniczo siedlisk oraz gatunków roślin i zwierząt,
- edukację ekologiczną.

W dniu 26.06.2023 r. podpisano Porozumienie z Uniwersytetem Pomorskim oraz Parkiem Krajobrazowym Dolina Słupi, w którym Strony wyraziły wolę współpracy na rzecz przygotowania i realizacji Projektu polegającego na: zachowaniu i odtworzeniu w Mieście Słupsku cennych siedlisk hydrogenicznych - łęgów wierzbowo-topolowych i olszowo-

jesionowych, wykorzystaniu ich antypowodziowego potencjału; tworzeniu tarlisk dla cennych gatunków ryb litofilnych oraz przeprowadzeniu działań edukacyjnych zwiększających świadomość mieszkańców w zakresie ochrony zasobów przyrody.

Strategia ZIT podlega zaopiniowaniu pod względem zgodności z dokumentami programowymi – IZ wydaje opinię w zakresie możliwości finansowania strategii ZIT w ramach programu regionalnego. W razie współfinansowania z programów krajowych opinię w zakresie zgodności strategii z Umową Partnerstwa i właściwym programem krajowym wydaje natomiast minister właściwy ds. rozwoju regionalnego.

W celu wzmocnienia udziału społeczności oraz podmiotów społecznych i gospodarczych MOF Słupsk – Ustka przy opracowywaniu Strategii w dniach od 14 kwietnia do 5 maja 2023 r. Związek ZIT przeprowadził konsultacje społeczne projektu Strategii. Konsultacje prowadzone były w kilku formach, w tym zbierania uwag on-line, elektronicznie i wersji papierowej, spotkań z mieszkańcami i innymi interesariuszami Strategii. Zgodnie z raportem z konsultacji w spotkaniach konsultacyjnych w dniu 19.04.2023 i 25.04.2023 udział wzięło łącznie 17 osób i w trakcie ich trwania nie zgłoszono formalnych uwag do treści Strategii. Natomiast w formie elektronicznej przekazano 8 uwag do dokumentu, z których 4 zostały uwzględnione w całości, jedna w części oraz 3 nie zostały uwzględnione. Uwagi, których nie uwzględniono dotyczyły propozycji zmiany przebiegu tras rowerowych oraz usunięcia zadań, które nie będą finansowane w ramach ZIT. Z uwagi na fakt, iż przebieg ścieżek rowerowych musi być zgodny z Koncepcją struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim oraz Regionalnym Programem Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji, nie było możliwości zmiany zapisów w zakresie przebiegu tras w projektach rowerowych. W zakresie usunięcia zadań nie podlegających dofinansowaniu w ramach alokacji środków ZIT MOF Słupsk – Ustka, uwaga nie została uwzględniona w związku z ujęciem w Strategii ZIT przedsięwzięć istotnych dla rozwoju MOF i wynikających ze Strategii ponadlokalnej, dla której Strategia ZIT stanowi część wdrożeniową. Dodatkowo z uwagi na nałożony obowiązek dotyczący sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko projektu Strategii ZIT, zgodnie z zakresem uzgodnionym z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Gdańsku (pismo z dnia 17.08.2023, znak: RDOŚ-Gd-WOO.411.1.2023.AM1), Pomorskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Gdańsku (pismo znak: ONS.9022.1.34.2023.AR z

dnia 18.08.2023), w dniach 09.09.2023 r. do dnia 30.09.2023 r. umożliwiono składanie uwag i wniosków do Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk - Ustka wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko. W trakcie trwania konsultacji nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski w związku z udziałem społeczeństwa w postępowaniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu Strategii ZIT.

Przed przystąpieniem do oficjalnych konsultacji społecznych dotyczących aktualizacji Strategii ZIT projekt dokumentu przekazano do zaopiniowania członkom Komitetu Doradczego. W dniach 14 lipca – 5 sierpnia 2025 r. Związek ZIT przeprowadził konsultacje społeczne projektu aktualizacji Strategii ZIT MOF. Konsultacje prowadzone były w kilku formach, obejmujących m.in. zbieranie uwag on-line, w formie elektronicznej i papierowej oraz spotkania z mieszkańcami i innymi interesariuszami Strategii. Zgodnie z raportem z konsultacji, w ich trakcie wpłynęły dwa formularze zawierające łącznie pięć uwag. Trzy z nich zostały uwzględnione, jedna nie została uwzględniona, a jedna – dotycząca wprowadzenia nowej fiszki projektowej – została uwzględniona warunkowo, w zależności od decyzji Instytucji Zarządzającej FEP 2021-2027.

W związku z art 48 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, dalej ustawa OOŚ (tekst jedn. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 1881, 1940), Prezydent Miasta Słupska obwieszczeniem znak ZF.RPF.042.10.14.2025.KCH z dnia 18.07.2025 r. podał do publicznej wiadomości informację o odstąpieniu od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko aktualizacji dokumentu pn.: „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka”.

Dokument został w 2023 r. poddany pełnej procedurze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, zgodnie z wymogami ustawy OOŚ. Strategia została przyjęta Uchwałą Nr 6/KS/2024 Komitetu Sterującego Związku ZIT MOF Słupsk - Ustka z dnia 10.01.2024 r., a w dniu 01.02.2024 r. została pozytywnie zaopiniowana przez Zarząd Województwa Pomorskiego w zakresie możliwości finansowania w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027.

W związku z tym iż, zmiany w dokumencie nie wprowadzają do treści Strategii żadnych nowych przedsięwzięć Prezydent Miasta Słupska, działając w oparciu o art. 48 i art. 49 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko zwaną dalej ustawą OOŚ (tekst jedn. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 1881, 1940), pismami w dniach 28-30 maja 2025 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku (RDOŚ), Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku oraz Urzędu Morskiego w Gdyni z wnioskiem o uzgodnienie odstąpienia od przeprowadzenia SOOŚ.

Pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.410.30.2025.JP.1. z dnia 01 lipca 2025 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku stwierdził, że nie zachodzą przesłanki do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla aktualizacji dokumentu pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk – Ustka".

Pismem znak: ONS.9022.319.2025.MG z dnia 27 czerwca 2025 r. Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, po rozpatrzeniu wniosku Prezydenta Miasta Słupska, uzgodnił bez uwag zamiar odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu aktualizacji ww. dokumentu.

Również Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni pismem znak: INZ1.9202.78.2025.AC/ EZD: INZ1.9202.77.2025.AC w dniu 06 czerwca 2025 r . wyraził opinię, iż przedmiotowy projekt zmiany „Strategii ZIT MOF Słupsk-Ustka" stanowi niewielkie modyfikacje w stosunku do obowiązującego dokumentu Strategii i jego realizacja nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko, zatem w myśl art. 48 nie wymaga on przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

III.3 Komplementarność opracowania

Strategia ZIT MOF S-U została przeanalizowana pod kątem spójności z lokalnymi, regionalnymi, krajowymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi. Poniżej wykazano spójność i komplementarność przedsięwzięć rozwojowych zawartych w Strategii w odniesieniu do kluczowych dokumentów.

Niniejsze opracowanie jest spójne przede wszystkim ze Strategią ponadlokalną, tj. **Strategią Rozwoju MOF Słupsk–Ustka na lata 2022–2030**. Poszczególne przedsięwzięcia rozwojowe zostały sformułowane w oparciu o cele rozwoju miejskiego obszaru funkcjonalnego, w którego skład wchodzą Miasto Słupsk, Miasto Ustka oraz gminy: Słupsk, Ustka, Damnica, Kobylnica i Dębnica Kaszubska oraz powiat słupski. Komplementarność i powiązania ze Strategią Rozwoju MOF Słupsk-Ustka na lata 2022-2030 zostały przedstawione w rozdziale II. 3 Wykaz przedsięwzięć objętych mechanizmem ZIT do realizacji w ramach Programu FEP 2021-2027 niniejszego opracowania.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

KSRR 2030 to podstawowy dokument strategiczny polityki regionalnej państwa. Przedstawia cele polityki regionalnej oraz działania i zadania, jakie do ich osiągnięcia powinien podjąć rząd, samorządy i pozostałe podmioty uczestniczące w realizacji tej polityki w perspektywie roku 2030.

Głównym celem określonym w KSRR 2030 jest efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągania zrównoważonego rozwoju kraju, co tworzyć będzie warunki do wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiąganiu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym. W dokumencie wyznaczono także 3 cele szczegółowe, w odniesieniu do których wykazano komplementarność założonych w ramach niniejszej Strategii kierunków działania i przedsięwzięć rozwojowych.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030	Strategia ZIT MOF S-U	
	Kierunek działania	Przedsięwzięcie rozwojowe
Cel 1. Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym	**Kierunek działania 4.** Prowadzenie zintegrowanych działań prozdrowotnych	PR.1. Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk - Ustka
	Kierunek działania 16. Działania na rzecz poprawy jakości powietrza	PR.3. Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne
	Kierunek działania 18. Adaptacja do zmian klimatycznych, ochrona istniejących zasobów i jakości gleby, wody	PR.5. Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk - Ustka

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030	Strategia ZIT MOF S-U	
	Kierunek działania	Przedsięwzięcie rozwojowe
	i powietrza	
	Kierunek działania 20. MOF Słupsk-Ustka dostępny komunikacyjnie i transportowo w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym	PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka
Cel 2. Wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych	**Kierunek działania 13.** Prowadzenie kompleksowej polityki integracyjnej skierowanej dla imigrantów	PR.2. Integracja społeczno-gospodarcza migrantów na terenie MOF Słupsk-Ustka
	Kierunek działania 17. Ochrona różnorodności biologicznej i rozwój terenów zielonych	PR.4. Ochrona i zachowanie przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Słupsk - Ustka
Cel 3. Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie	**Kierunek działania 4.** Prowadzenie zintegrowanych działań prozdrowotnych	PR.1. Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk - Ustka

Strategia ZIT MOF S-U jest spójna z założeniami KSRR 2030, gdyż jej zapisy uwzględniają zarówno wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych, jak i zwiększenie spójności rozwoju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym.

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 (SRWP 2030)

SRWP 2030 to dokument wyznaczający strategiczne cele i kluczowe kierunki działań oraz przewidywane instrumenty ich realizacji w rozwoju województwa pomorskiego do roku 2030.

W dokumencie zdefiniowano wizję województwa pomorskiego jako regionu dobrobytu, rozwijającego się w sposób trwały, ekoefektywny, otwarty, spójny i innowacyjny. Określono trzy filary (cele strategiczne), które przedstawiono w poniższej tabeli wraz z zestawieniem kierunków działania i przedsięwzięć rozwojowych niniejszej Strategii wpisujących się w założenia Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030.

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030	Strategia ZIT MOF S-U	
	Kierunek działania	Przedsięwzięcie rozwojowe
1. Trwałe bezpieczeństwo	**Kierunek działania 4.** Prowadzenie zintegrowanych	PR.1. Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk -

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030	Strategia ZIT MOF S-U	
	Kierunek działania	Przedsięwzięcie rozwojowe
	działań prozdrowotnych	Ustka
	Kierunek działania 16. Działania na rzecz poprawy jakości powietrza	PR.3. Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne
	Kierunek działania 17. Ochrona różnorodności biologicznej i rozwój terenów zieleni	PR.4. Ochrona i zachowanie przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Słupsk - Ustka
	Kierunek działania 18. Adaptacja do zmian klimatycznych, ochrona istniejących zasobów i jakości gleby, wody i powietrza	PR.5. Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk - Ustka
2. Otwarta wspólnota regionalna	**Kierunek działania 13.** Prowadzenie kompleksowej polityki integracyjnej skierowanej dla imigrantów	PR.2. Integracja społeczno-gospodarcza migrantów na terenie MOF Słupsk-Ustka
	Kierunek działania 20. MOF Słupsk-Ustka dostępny komunikacyjnie i transportowo w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym	PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka

Poszczególne kierunki działania i przedsięwzięcia rozwojowe zaplanowane w ramach Strategii ZIT MOF S-U są komplementarne z celami strategicznymi Strategii wojewódzkiej, zwłaszcza w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa, zarówno środowiskowego i energetycznego, jak i zdrowotnego.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa jest podstawowym narzędziem prowadzenia polityki przestrzennej na poziomie regionalnym. Jego głównym celem jest określenie wizji zagospodarowania przestrzennego województwa, polityki przestrzenną oraz systemu jej realizacji.

Poniżej wskazano cele strategiczne przedstawione w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030 (PZPWP 2030) i odpowiadające im kierunki działania i przedsięwzięcia rozwojowe niniejszej strategii.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030	Strategia ZIT MOF S-U	
	Kierunek działania	Przedsięwzięcie rozwojowe
1. Wysoka jakość przestrzeni zamieszkania i pracy	**Kierunek działania 4.** Prowadzenie zintegrowanych działań prozdrowotnych	PR.1. Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk - Ustka
	Kierunek działania 13. Prowadzenie kompleksowej polityki integracyjnej skierowanej dla imigratów	PR.2. Integracja społeczno-gospodarcza migrantów na terenie MOF Słupsk-Ustka
	Kierunek działania 18. Adaptacja do zmian klimatycznych, ochrona istniejących zasobów i jakości gleby, wody i powietrza	PR.5. Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk - Ustka
	Kierunek działania 20. MOF Słupsk-Ustka dostępny komunikacyjnie i transportowo w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym	PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka
2. Konkurencyjna oraz wielofunkcyjna przestrzeń gospodarcza i bezpieczeństwo	**Kierunek działania 16.** Działania na rzecz poprawy jakości powietrza	PR.3. Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne
3. Zachowane zasoby i walory środowiska	**Kierunek działania 17.** Ochrona różnorodności biologicznej i rozwój terenów zielonych	PR.4. Ochrona i zachowanie przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Słupsk - Ustka
	Kierunek działania 20. MOF Słupsk-Ustka dostępny komunikacyjnie i transportowo w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym	PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka
4. Uruchomione potencjały rozwojowe obszarów funkcjonalnych	**Kierunek działania 4.** Prowadzenie zintegrowanych działań prozdrowotnych	PR.1. Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk - Ustka
	Kierunek działania 17. Ochrona różnorodności biologicznej i rozwój terenów zielonych	PR.4. Ochrona i zachowanie przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Słupsk - Ustka

Cel 1. Wysoka jakość przestrzeni zamieszkania i pracy uwzględnia rozwój usług publicznych i zwiększenie dostępności ich oferty, a także skupia się na kwestiach dotyczących zagrożeń naturalnych. Zadania zaplanowane w ramach Kierunku działania 4. oraz PR.1. wpisują się w ten zakres poprzez rozwój mobilności oraz dostępności usług zdrowotnych, a także wzmacnianie integracji ludności napływowej, co wpłynie na zwiększenie komfortu ich życia i przyczyni się do wzmocnienia lokalnego kapitału ludzkiego. Ponadto zadania związane z zarządzaniem wodami opadowymi, w tym budową obiektów małej i dużej retencji, zwiększaniem powierzchni biologicznie czynnej zaplanowane w ramach Kierunku działania 16. oraz PR.6. są spójne z planami zapobiegania i ograniczania skutków powodzi, co zostało określone w 1. Celu. Zakres przedsięwzięć rozwojowych nr 3 i 4, a tym samym kierunków działania 16 i 17 odpowiada na zwiększanie stopnia bezpieczeństwa publicznego, co stanowi element 2. Celu PZPWP 2030. Cel 3. Planu uwzględnia natomiast zachowanie zasobów i walorów środowiska, co zaplanowano w ramach 4. i 6. przedsięwzięcia rozwojowego i w ramach kierunku działania 17 i 20. Uruchomienie potencjałów rozwojowych (Cel 4.) zostanie wsparte poprzez realizację kierunków działań 4 i 17 oraz zaplanowanych w ich ramach przedsięwzięć (PR.1. i PR.5.).

Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji

Program stanowi jedno z pięciu narzędzi Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030, dotyczy kompleksowego rozwoju spójnego systemu transportowego i cyfryzacji. Dokument stanowi uszczegółowienie SRWP 2030 i pozwala na efektywne zarządzanie w kwestii mobilności i komunikacji w regionie. Wskazany w Strategii ZIT MOF S-U Kierunek działania 20 i PR. 6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk – Ustka są komplementarne z celami szczegółowymi Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji, przedstawionymi w poniższej tabeli. Ponadto zgodność z elementem Regionalnego Programu Strategicznego, dotyczącym koncepcji tras rowerowych w województwie została szerzej omówiona w rozdziale V. Transport niskoemisyjny i mobilność miejska, niniejszego opracowania.

Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji	Strategia ZIT MOF S-U	
	Kierunek działania	Przedsięwzięcie rozwojowe
Cel Szczegółowy 1. Zrównoważona mobilność	**Kierunek działania 20.** MOF Słupsk-Ustka dostępny	PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie

Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji	Strategia ZIT MOF S-U	
	Kierunek działania	Przedsięwzięcie rozwojowe
zbiorowa i aktywna	komunikacyjnie i transportowo w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym	MOF Słupsk - Ustka
Cel Szczegółowy 2. Zrównoważona sieć infrastruktury drogowej		
Cel Szczegółowy 3. Zrównoważona mobilność towarowa		

Regionalny Program Strategiczny w zakresie bezpieczeństwa środowiskowego i energetycznego

Wskazany program, podobnie jak Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, jest jednym z narzędzi realizacji SRWP 2030. Pełni kluczową rolę w operacjonalizacji działań Samorządu Województwa w zakresie m.in. ochrony środowiska i klimatu, ze szczególnym naciskiem na jakość powietrza, gospodarowania zasobami, oszczędzania energii, a także wykorzystania OZE i prowadzenie działań z zakresu adaptacji do zmian klimatu. Skupia się na interwencji, zaplanowanej w celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego i środowiskowego w województwie pomorskim.

Regionalny Program Strategiczny w zakresie bezpieczeństwa środowiskowego i energetycznego	Strategia ZIT MOF S-U	
	Kierunek działania	Przedsięwzięcie rozwojowe
Cel szczegółowy 1. Bezpieczeństwo środowiskowe Priorytet 1.1 Odporność na zmiany klimatu Priorytet 1.2 Różnorodność biologiczna i krajobraz Priorytet 1.3 Gospodarka odpadami jako element gospodarki w obiegu zamkniętym Priorytet 1.4 Woda pitna i ścieki	**Kierunek działania 17.** Ochrona różnorodności biologicznej i rozwój terenów zieleni	PR.4. Ochrona i zachowanie przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Słupsk - Ustka
	Kierunek działania 18. Adaptacja do zmian klimatycznych, ochrona istniejących zasobów i jakości gleby, wody i powietrza	PR.5. Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk - Ustka

Regionalny Program Strategiczny w zakresie bezpieczeństwa środowiskowego i energetycznego	Strategia ZIT MOF S-U	
	Kierunek działania	Przedsięwzięcie rozwojowe
Cel szczegółowy 2. Bezpieczeństwo energetyczne Priorytet 2.1 Czysta energia Priorytet 2.2 Poprawa jakości powietrza	**Kierunek działania 16.** Działania na rzecz poprawy jakości powietrza	PR.3. Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne

Regionalny Program Strategiczny w zakresie bezpieczeństwa zdrowotnego i wrażliwości społecznej

Wskazany dokument, podobnie jak dwa poprzednie stanowi uszczegółowienie zapisów SRWP 2030, a jego zakres obejmuje kwestie związane z ochroną zdrowia i polityką społeczną. Wyróżnione w nim cele szczegółowe i priorytety pokrywają się z zakresem zaplanowanych w ramach Strategii ZIT MOF S-U kierunków działania 4 i 13 a tym samym przedsięwzięć rozwojowych, mianowicie: PR.1. Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk – Ustka i PR.2. Integracja społeczno - gospodarcza migrantów na terenie MOF Słupsk-Ustka.

Regionalny Program Strategiczny w zakresie bezpieczeństwa zdrowotnego i wrażliwości społecznej	Strategia ZIT MOF S-U	
	Kierunek działania	Przedsięwzięcie rozwojowe
Cel szczegółowy 1 Bezpieczeństwo zdrowotne	**Kierunek działania 4.** Prowadzenie zintegrowanych działań prozdrowotnych	PR.1. Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk – Ustka PR.2. Integracja społeczno - gospodarcza migrantów na terenie MOF Słupsk-Ustka.
Cel szczegółowy 2 Wrażliwość społeczna	**Kierunek działania 13.** Prowadzenie kompleksowej polityki integracyjnej skierowanej dla imigrantów	

Regionalny Program Strategiczny w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego

Wskazany Program jest jednym z zasadniczych narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030. Pełni on wiodącą rolę w konkretyzacji oraz realizacji działań Samorządu Województwa Pomorskiego w takich obszarach jak gospodarka, rynek

pracy, oferta turystyczna i czasu wolnego. Komplementarność ze wskazanym programem wykazują Kierunek działania 13 oraz PR.2. dotyczące m.in. podnoszenia poziomu przedsiębiorczości wśród migrantów, jak również Kierunek działania 17, a tym samym PR.4 związane z rozwojem turystki z uwzględnieniem posiadanych zasobów i ochroną bioróżnorodności.

Regionalny Program Strategiczny w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego	Strategia ZIT MOF S-U	
	Kierunek działania	Przedsięwzięcie rozwojowe
Cel szczegółowy 2 Atrakcyjny rynek pracy	**Kierunek działania 13.** Prowadzenie kompleksowej polityki integracyjnej skierowanej dla imigrantów	**PR.2.** Integracja społeczno-gospodarcza migrantów na terenie MOF Słupsk-Ustka.
Cel szczegółowy 3 Inspirująca oferta turystyczna i czasu wolnego	**Kierunek działania 17.** Ochrona różnorodności biologicznej i rozwój terenów zielonych	**PR.4.** Ochrona i zachowanie przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Słupsk - Ustka

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego

Głównym celem Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego jest zaplanowanie usług przewozowych na terenie województwa, przy czym szczególne znaczenie ma zapewnienie ich racjonalnego zakresu.

W dokumencie określono głównie kierunki działań podejmowanych w celu udrożnienia obszarów miejskich, ze szczególnym uwzględnieniem wyeliminowania niedogodności transportu publicznego (uciążliwość przesiadek i słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego). Zgodnie z zapisami Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w województwie pomorskim dąży się do:

- zrównoważenia struktury podróży (mobilności);
- zwiększenia udziału publicznego transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży;
- zwiększenia efektywności i sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego;
- zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników transportu;

- ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne;
- zwiększenia dostępności transportowej województwa.

Kierunek działania 20. MOF Słupsk-Ustka dostępny komunikacyjnie i transportowo w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym oraz PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk – Ustka zdefiniowane w niniejszej strategii korespondują zatem z założeniami Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego.

Projekt Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Słupskiego na lata 2016-2025 (Aktualizacja)

Głównym celem wskazanym w projekcie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego), jest projektowanie usług przewozowych na obszarze powiatu słupskiego. Wizja transportu publicznego w powiecie słupskim została sformułowana jako funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym. Cele szczegółowe planu obejmują:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;
- określenie zasad finansowania usług przewozowych;
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;
- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;
- określenie standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

Zakres działań przewidzianych w ramach PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk – Ustka jest komplementarny z założeniami planu transportowego. Poszczególne działania skupiają się bowiem na rozwoju sieci ciągów pieszo-rowerowych i węzłów komunikacyjnych, co będzie stanowiło wsparcie w zwiększeniu dostępności komunikacyjnej przedmiotowego obszaru. Dzięki modernizacji i rozbudowie sieci

transportowej oraz zapewnieniu priorytetów dla transportu zbiorowego w newralgicznych ciągach komunikacyjnych, będzie on stanowił atrakcyjną alternatywę dla poruszania się środkami transportu indywidualnego. Ponadto, inwestycje związane z rozwojem infrastruktury rowerowej oraz zakupem pojazdów elektrycznych wpłyną na ograniczenie szkodliwej emisji CO_2.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2021-2027 dla Miasta Słupska i gmin, które zawarły z Miastem Słupsk porozumienie w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego

Główny cel planu transportowego dla Miasta Słupska i partnerskich gmin pokrywa się z wizją określoną dla całego powiatu słupskiego przytoczoną powyżej. Ponadto, w dokumencie zdefiniowano cele uzupełniające, wobec których komplementarne są działania zaplanowane w ramach 6. przedsięwzięcia rozwojowego niniejszej strategii:

- Zapewnienie zasad dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, w tym dla osób niepełnosprawnych, wymaganych i określonych w dyrektywach Unii Europejskiej i przepisach krajowych oraz w tzw. dobrych praktykach;
- Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego jako realnej alternatywy dla realizacji podróży samochodami osobowymi – poprzez zapewnienie wysokiej jakości usług i przywilejowanie pojazdów transportu zbiorowego w ruchu drogowym;
- Integracja publicznego transportu zbiorowego, obejmująca transport miejski i transport regionalny – przede wszystkim w zakresie taryfowo-biletowym, koordynacji rozkładów jazdy, informacji o usługach – oraz budowa węzłów integracyjnych;
- Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko – poprzez rozbudowę floty pojazdów zeroemisyjnych, sukcesywną wymianę wyeksploatowanego taboru autobusowego oraz utrzymanie założonego udziału publicznego transportu zbiorowego w przewozach miejskich.

Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Słupska na lata 2020-2035

Strategia rozwoju elektromobilności zawiera zbiór potencjalnych operacji zmierzających do ograniczenia emisji CO_2, wraz z harmonogramem rzeczowo-finansowym planu. Realizacja założeń zawartych w dokumencie wiąże się z tworzeniem warunków do rozwoju

elektromobilności w mieście, promocją środków transportu o napędzie elektrycznym oraz rozwojem sieci transportowej przyjaznej ich wykorzystaniu. Dotyczy to zatem dwóch obszarów miasta: transportu i ochrony środowiska.

W Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Słupska na lata 2020-2035 określono jeden cel strategiczny, jakim jest stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności w mieście, a także 5 celów szczegółowych:

Cel szczegółowy 1. Zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza wywołanego przez pojazdy spalinowe;
Cel szczegółowy 2. Redukcja hałasu pochodzenia komunikacyjnego;
Cel szczegółowy 3. Zwiększenie świadomości społecznej na temat zrównoważonego transportu oraz elektromobilności jako bezemisyjnej alternatywy;
Cel szczegółowy 4. Wzmacnianie roli transportu zbiorowego oraz rowerowego i pieszego jako podstawy zrównoważonego funkcjonowania miasta i obszaru funkcjonalnego;
Cel szczegółowy 5. Zmniejszenie kongestii transportowej w mieście oraz problemów związanych z brakiem miejsc parkingowych.

Zakres Kierunku działania 20. oraz PR.6. obejmuje m.in. rozbudowę kluczowych połączeń drogowych, zakup taboru niskoemisyjnego, zapewnienie priorytetów dla transportu zbiorowego, a także rozbudowę ścieżek pieszo-rowerowych, co jest spójne z założeniami Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Słupska na lata 2020-2035.

Plan adaptacji do zmian klimatu dla Miasta Słupska

Powstanie wskazanego dokumentu stanowi odpowiedź na postępujący kryzys klimatyczny oraz konieczność adaptacji do zachodzących zmian. Nadrzędnym celem planu adaptacji jest „Skuteczna ochrona mieszkańców, infrastruktury i gospodarki miejskiej przed skutkami ekstremalnych zjawisk pogodowych" a zakres celu obejmuje działania, które realizowane będą w szczególności w ramach Kierunku działania 18. Adaptacja do zmian klimatycznych oraz PR.5. Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk – Ustka, przedmiotowego dokumentu.

Plany Gospodarki Niskoemisyjnej

Zaplanowane w ramach przedmiotowej Strategii ZIT MOF S-U przedsięwzięcia: PR.3. Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia

termomodernizacyjne, ale również PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk – Ustka są komplementarne z zapisami Planów Gospodarki Niskoemisyjnej dla gmin tworzących MOF S-U:

- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Dębnica Kaszubska na lata 2016-2020,
- Plan gospodarki niskoemisyjnej Gminy Słupsk,
- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Kobylnica,
- Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Ustka,
- Plan gospodarki niskoemisyjnej gminy Damnica do 2020 roku,
- Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Miasto Ustka,
- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Słupska.

Strategia ZIT MOF Słupsk – Ustka jest również spójna z dokumentami strategicznymi na poziomie lokalnym, takimi jak:

- Strategia Rozwoju Gminy Dębnica Kaszubska na lata 2022-2030,
- Strategia Rozwoju Gminy Słupsk na lata 2021-2026,
- Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Kobylnica na lata 2021-2026,
- Strategia Rozwoju Gminy Ustka na lata 2017-2027,
- Strategia Rozwoju Gminy Damnica na lata 2016-2022,
- Strategia Rozwoju Miasta Ustka do roku 2030,
- Strategia Rozwoju Miasta Słupska na lata 2016-2022.

Wśród dokumentów, z którymi spójne są zapisy niniejszego opracowania, znajdują się także obowiązujące programy ochrony środowiska gmin stanowiących Miejski Obszar Funkcjonalny Słupsk - Ustka.

IV. Plan finansowy

Tabela 4 Plan finansowy Strategii ZIT w ramach Polityki Spójności

Lp.	Cel Strategiczny strategii ZIT MOF S-U	Priorytet strategii ZIT MOF S-U	Program (źródło finansowania) EUR															
			Polityka spójności (EURO)															
			FEP 2021 -2027 (tryb pozakonkursowy w ramach alokacji ZIT)[32]		FEP 2021-2027		FENIKS 2021-2027[33]		FERS 2021-2027[34]		FERC 2021-2027/PO Polska Cyfrowa[35]		FENG 2021-2027[36]		Interreg, Horyzont, Erasmus+		PROW 2021-2027[37]	
			wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy
1.	Wysoka jakość usług publicznych świadczonych przez samorządy tworzące MOF	Upowszechnienie opieki żłobkowej oraz wychowania przedszkolnego	0	0	851 266	50 290	0	0	987 300	127 676	0	0	0	0	0	0	0	0
		Wysoka jakość edukacji na poziomie podstawowym i ponadpodstawowym	0	0	4 008 439	516 322	0	0	1 376 582	212 358	0	0	0	0	1 265 823	37 230	0	0
		Współpraca z sektorem akademickim jako kluczowym elementem wzmacniania potencjału MOF	0	0	0	0	0	0	3 435 232	180 802	0	0	0	0	324 895	324 895	0	0
		Prowadzenie zintegrowanych działań profilaktycznych i prozdrowotnych	3 495 464	1 562 678	1 471 519	216 245	0	0	822 785	232 068	0	0	0	0	0	0	0	0
		Spójna polityka senioralna	0	0	1 719 409	103 153	0	0	0	0	0	0	0	0	2 004 219	105 485	0	0
		Podnoszenie jakości świadczonych usług społecznych	0	0	1 876 582	156 115	0	0	1 982 123	135 315	1 187 024	94 937	0	0	179 325	31 646	0	0
2.	Atrakcyjna oferta czasu wolnego jako element zwiększania poziomu jakości życia mieszkańców	Prowadzenie spójnej obszarowo polityki kulturalnej	0	0	5 981 013	2 563 291	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Tworzenie atrakcyjnej oferty spędzania czasu wolnego	0	0	717 300	126 582	0	0	0	0	0	0	0	0	358 650	63 291	210 970	37 230
		Wdrażanie procesu	0	0	6 276 371	1 107	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

[32] Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027
[33] Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027
[34] Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021-2027
[35] Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy 2021-2027
[36] Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki 2021-2027
[37] Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2021-2027

Lp.	Cel Strategiczny strategii ZIT MOF S-U	Priorytet strategii ZIT MOF S-U	Program (źródło finansowania) EUR															
			Polityka spójności (EURO)															
			FEP 2021 -2027 (tryb pozakonkursowy w ramach alokacji ZIT)[32]		FEP 2021-2027		FENIKS 2021-2027[33]		FERS 2021-2027[34]		FERC 2021-2027/PO Polska Cyfrowa[35]		FENG 2021-2027[36]		Interreg, Horyzont, Erasmus+		PROW 2021-2027[37]	
			wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy
		rewitalizacji jako instrumentu poprawy jakości życia mieszkańców				595												
		Aktywna współpraca z podmiotami trzeciego sektora	0	0	896 624	158 228	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.	Wzmocnienie potencjału gospodarczego MOF jako bipolarnego ośrodka wzrostu o subregionalnym charakterze	Wzmocnienie potencjału inwestycyjnego i wspieranie rozwoju przedsiębiorczości	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	627 637	110 759	0	0	0	0
		Efektywne wykorzystanie potencjału turystycznego i kulturalnego obszaru	0	0	116 034	20 477	1 793 249	316 456	0	0	84 388	21 097	0	0	0	0	896 624	158 228
		Prowadzenie kompleksowej polityki integracyjnej skierowanej dla imigrantów	1 707 677	301 354	0	0	0	0	844 262	55 063	0	0	0	0	0	0	0	0
4.	Tworzenie marki MOF jako obszaru gospodarczego	Marketingowa budowa marki terytorialnej obszaru	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Stworzenie pozainstytucjonalnych form współpracy między członkami MOF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5.	Ochrona środowiska naturalnego w kontekście kryzysu klimatycznego i zachodzących w konsekwencji zmian	**Działania na rzecz poprawy jakości powietrza**	15 316 291,99	7 381 222	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Ochrona różnorodności biologicznej i rozwój terenów zielonych	1 038 502,23	553 210	0	0	3 586 498	632 911	0	0	0	0	0	0	0	0	105 485	15 823
		Adaptacja do zmian klimatycznych, ochrona istniejących zasobów i jakości gleby, wody i powietrza	5 826 019,78	2 472 116,04	0	0	7 398 974	2 094 697	0	0	0	0	0	0	659 283	79 114	73 840	13 031
		Wzmocnienie systemu gospodarki wodno-ściekowej oraz gospodarki odpadami	0	0	949 367	167 535	5 121 548	2 289 633	0	0	0	0	0	0	0	0	1 476 793	374 783
6.	Integracja i rozwój przestrzenny oraz	**MOF Słupsk-Ustka dostępny komunikacyjnie i**	18 759 2	7 800 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	179 325	31 646	210 970	37 975

Lp.	Cel Strategiczny strategii ZIT MOF S-U	Priorytet strategii ZIT MOF S-U	Program (źródło finansowania) EUR															
			Polityka spójności (EURO)															
			FEP 2021 -2027 (tryb pozakonkursowy w ramach alokacji ZIT)[32]		FEP 2021-2027		FENIKS 2021-2027[33]		FERS 2021-2027[34]		FERC 2021-2027/PO Polska Cyfrowa[35]		FENG 2021-2027[36]		Interreg, Horyzont, Erasmus+		PROW 2021-2027[37]	
			wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy	wkład UE	wkład krajowy
	infrastrukturalny MOF Słupsk-Ustka	**transportowo w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym**	74[38]															
		Prowadzenie spójnej polityki związanej z planowaniem przestrzennym i działaniami planistycznymi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

[38] z czego kwota w wysokości 617 422,09 EUR do wykorzystania w późniejszym terminie

Tabela 5 Plan finansowy Strategii ZIT w ramach innych źródeł finansowania (poza Polityką Spójności)

Lp.	Cel Strategiczny strategii ZIT MOF S-U	Priorytet strategii ZIT MOF S-U	Program (źródło finansowania) EUR																			
			KPO[39]		RFRD[40]		RPZS[41]		Polski Ład		Programy MKIDN[42]		Programy MSiT[43]		Programy MEN[44]		Programy MŚ/NFOŚ/WFOŚ[45]		Programy MZ/PFRON[46]		Programy MRIPS[47]		inne	
			wkład UE	wkład krajowy	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	dofinansowanie	wkład własny
1.	Wysoka jakość usług publicznych świadczonych przez samorządy tworzące MOF	Upowszechnienie opieki żłobkowej oraz wychowania przedszkolnego	991 561	174 981	0	0	0	0	516 323	464 135	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	852 785	132 227	105 485	49 967
		Wysoka jakość edukacji na poziomie podstawowym i ponadpodstawowym	1 097 046	186 150	0	0	2 109 705	2 109 705	14 964 135	1 350 087	0	0	2 973 629	553 301	232 068	10 549	0	0	0	0	0	0	0	0
		Współpraca z sektorem akademickim jako kluczowym elementem wzmacniania potencjału MOF	1 740 506	435 127	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Prowadzenie zintegrowanych działań profilaktycznych i prozdrowotnych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 951 477	226 793	0	0	316 456	105 485
		Spójna polityka senioralna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	253 165	77 726	487 342	191 983	0	0
		Podnoszenie jakości	991 561	174 981	0	0	0	0	6 476 793	1 118 143	0	0	0	0	0	0	0	0	221 519	1 044 304	527 426	130 469	0	0

[39] Krajowy Plan Odbudowy
[40] Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg
[41] Rządowy Program na rzecz rozwoju Ziemi Słupskiej na lata 2019-2026
[42] Programy Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego
[43] Programy Ministerstwa Sportu i Turystyki
[44] Programy Ministerstwa Edukacji i Nauki
[45] Programy Ministerstwa Klimatu i Środowiska, Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska
[46] Programy Ministerstwa Zdrowia i Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych
[47] Programy Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej

Lp.	Cel Strategiczny strategii ZIT MOF S-U	Priorytet strategii ZIT MOF S-U	Program (źródło finansowania) EUR																			
			KPO[39]		RFRD[40]		RPZS[41]		Polski Ład		Programy MKIDN[42]		Programy MSiT[43]		Programy MEN[44]		Programy MŚ/NFOŚ/WFOŚ[45]		Programy MZ/PFRON[46]		Programy MRIPS[47]		inne	
			wkład UE	wkład krajowy	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	dofinansowanie	wkład własny
		świadczonych usług społecznych																						
2.	Atrakcyjna oferta czasu wolnego jako element zwiększania poziomu jakości życia mieszkańców	Prowadzenie spójnej obszarowo polityki kulturalnej	316 456	316 456	0	0	2 109 705	527 426	5 284 810	932 614	5 157 173	1 005 150	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6 881 857	1 130 802
		Tworzenie atrakcyjnej oferty spędzania czasu wolnego	0	0	0	0	430 580	296 939	17 670 642	4 490 992	0	0	13 161 814	11 642 107	0	0	0	0	0	0	0	0	2 115 792	0
		Wdrażanie procesu rewitalizacji jako instrumentu poprawy jakości życia mieszkańców	0	0	443 038	295 359	3 881 857	970 464	930 380	18 987	179 325	31 646	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7 172 996	3 164 557
		Aktywna współpraca z podmiotami trzeciego sektora	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.	Wzmocnienie potencjału gospodarczego MOF jako bipolarnego ośrodka wzrostu o subregionalnym charakterze	Wzmocnienie potencjału inwestycyjnego i wspieranie rozwoju przedsiębiorczości	7 520 042	4 312 731	1 687 764	1 687 764	0	0	20 337 553	635 581	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Efektywne wykorzystanie potencjału turystycznego i kulturalnego obszaru	0	0	1 561 181	1 202 532	59 684	14 921	738 397	91 116	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	421 941
		Prowadzenie kompleksowej polityki integracyjnej skierowanej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Lp.	Cel Strategiczny strategii ZIT MOF S-U	Priorytet strategii ZIT MOF S-U	Program (źródło finansowania) EUR																					
			KPO[39]		RFRD[40]		RPZS[41]		Polski Ład		Programy MKIDN[42]		Programy MSiT[43]		Programy MEN[44]		Programy MŚ/NFOŚ/WFOŚ[45]		Programy MZ/PFRON[46]		Programy MRIPS[47]		inne	
			wkład UE	wkład krajowy	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	dofinansowanie	wkład własny
		dla imigrantów																						
4.	Tworzenie marki MOF jako obszaru gospodarczego	Marketingowa budowa marki terytorialnej obszaru	210 970	42 194	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10 549
		Stworzenie pozainstytucjonalnych form współpracy między członkami MOF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12 658
5.	Ochrona środowiska naturalnego w kontekście kryzysu klimatycznego i zachodzących w konsekwencji zmian	Działania na rzecz poprawy jakości powietrza	10 846 498	4 048 637	0	0	0	0	1 134 232	1 080 958	0	0	0	0	0	0	1 434 599	348 722	0	0	0	0	0	0
		Ochrona różnorodności biologicznej i rozwój terenów zielonych	0	0	0	0	0	0	210 970	42 194	0	0	0	0	0	0	33 755	8 439	0	0	0	0	0	0
		Adaptacja do zmian klimatycznych, ochrona istniejących zasobów i jakości gleby, wody i powietrza	0	0	0	0	0	0	1 054 852	1 146 800	0	0	0	0	0	0	84 388	84 388	0	0	0	0	0	105 485
		Wzmocnienie systemu gospodarki wodno-ściekowej oraz gospodarki odpadami	1 054 852	454 207	0	0	0	0	11 042 194	1 600 866	0	0	0	0	0	0	1 603 376	296 289	0	0	0	0	0	0
6.	Integracja i rozwój przestrzenny oraz	**MOF Słupsk-Ustka dostępny komunikacyj**	421 941	74 460	9 472 996	6 023 488	49 754 115	13 587 402	9 362 504	1 458 330	0	0	0	0	0	0	2 626 213	1 817 096	0	0	0	0	5 063 291	0

Lp.	Cel Strategiczny strategii ZIT MOF S-U	Priorytet strategii ZIT MOF S-U	Program (źródło finansowania) EUR																					
			KPO[39]		RFRD[40]		RPZS[41]		Polski Ład		Programy MKIDN[42]		Programy MSiT[43]		Programy MEN[44]		Programy MŚ/NFOŚ/WFOŚ[45]		Programy MZ/PFRON[46]		Programy MRIPS[47]		inne	
			wkład UE	wkład krajowy	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	b. państwa	wkład własny	dofinansowanie	wkład własny
	infrastrukturalny MOF Słupsk-Ustka	**nie i transportowo w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym**																						
		Prowadzenie spójnej polityki związanej z planowaniem przestrzennym i działaniami planistycznymi	84 388	10 549	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	421 941

Tabela 6 Struktura alokacji na instrument ZIT w ramach FEP 2021-2027

Priorytet FEP 2021-2027		Dziedzina interwencji		Cel szczegółowy FEP 2021-2027	Wskaźniki produktu (należy określić dla celu szczegółowego)		Wskaźniki rezultatu (należy określić dla celu szczegółowego)	
Nr	Nazwa	Kod	Alokacja (EURO)		Nazwa	Wartość	Nazwa	Wartość
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	042	4 288 111,54	(i)	Lokale mieszkalne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (sztuki)	252	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i cieplnej (MWh/rok)	6 139,992
		044	1 102 818,05		Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (sztuki)	56	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok)	199,02
							Ilość zaoszczędzonej energii cieplnej (MWh/rok)	6 139,99
					Liczba zmodernizowanych indywidualnych źródeł ciepła (sztuki)	204	Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych) (MWh/rok) - wartość bazowa	12 392,13
		045	9 925 362,40		Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (m²)	50 186,31	Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych) (MWh/rok) - wartość końcowa	3 740,87
					Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	7 836	Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO_2/rok) - wartość bazowa	3 994,84
							Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO_2/rok) - wartość końcowa	1 994,79
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	058	4 266 874,69	(iv)	Pojemność obiektów małej retencji (m³)	50 265	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej (osoby)	6 154
					Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu (ha)	6,02		
		060	1 559 145,09		Liczba miast wspartych w zakresie adaptacji do zmian klimatu (sztuki)	3	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed niekontrolowanymi pożarami (osoby)	13 444
					Liczba jednostek służb ratowniczych doposażonych w sprzęt do prowadzenia akcji ratowniczych i usuwania skutków katastrof (sztuki)	7	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów) (osoby)	92 372
					Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	83 984		
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	078	208 003,41	(vii)	Powierzchnia siedlisk wspieranych w celu uzyskania lepszego statusu	70,08	Ludność mająca dostęp do nowej lub	55 286

— **usunięto:** 274
— **usunięto:** 6 416,51
— **usunięto:** 171,74
— **usunięto:** 66
— **usunięto:** 6 244,77
— **usunięto:** 250
— **usunięto:** 12 183,28
— **usunięto:** 54 935,28
— **usunięto:** 3 722,10
— **usunięto:** 3 958,57
— **usunięto:** 8
— **usunięto:** 495
— **usunięto:** 2 093,72
— **usunięto:** 48 625
— **usunięto:** 6 218
— **usunięto:** 4,82
— **usunięto:** 4
— **usunięto:** 92 436
— **usunięto:** 84 694

Priorytet FEP 2021-2027		Dziedzina interwencji		Cel szczegółowy FEP 2021-2027	Wskaźniki produktu (należy określić dla celu szczegółowego)		Wskaźniki rezultatu (należy określić dla celu szczegółowego)	
Nr	Nazwa	Kod	Alokacja (EURO)		Nazwa	Wartość	Nazwa	Wartość
					ochrony (ha)		udoskonalonej zielonej infrastruktury (osoby)	
					Zielona infrastruktura objęta wsparciem do celów innych niż przystosowanie się do zmian klimatu (ha)	23	Liczba inwazyjnych gatunków obcych, wobec których podjęto działania ograniczające ich negatywny wpływ (szt.)	6
		079	830 498,82		Powierzchnia obszarów Natura 2000 objętych środkami ochrony i odtworzenia (ha)	85,71	Ludność mieszkająca w sąsiedztwie obszarów objętych działaniami ochronnymi i odtwarzającymi (osoby)	1 761
					Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	78 716		
3	Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza	077	468 936,05	(viii)	Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego (osoby)	1100	Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO_2/rok) wartość bazowa	3207
		081	468 936,05		Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	163 696	Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO_2/rok) wartość końcowa	2566
		082	4 917 232,23		Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej (sztuki)	12	Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego (użytkownicy/rok) wartość bazowa	6 682 427
		083	10 454 557,31		Wspierana infrastruktura rowerowa (km)	20,92	Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego (użytkownicy/rok) wartość końcowa	7 083 327
		085	570 670,21					
		086	1 878 942,15		Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania) (sztuki)	8		
					Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych (sztuki)	1	Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (użytkownicy/rok) wartość bazowa	0
					Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych	0,864	Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (użytkownicy/rok) wartość końcowa	47 921

— **usunięto:** 6

— **usunięto:** 169 696

— **usunięto:** 8 274 227

— **usunięto:** 20,79

— **usunięto:** 8 599 947

— **usunięto:** 6

— **usunięto:** 1,155

— **usunięto:** 57 328

Priorytet FEP 2021-2027		Dziedzina interwencji		Cel szczegółowy FEP 2021-2027	Wskaźniki produktu (należy określić dla celu szczegółowego)		Wskaźniki rezultatu (należy określić dla celu szczegółowego)	
Nr	Nazwa	Kod	Alokacja (EURO)		Nazwa	Wartość	Nazwa	Wartość
5	Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+)	157	1 707 677	(i)	Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie (osoby)	668	Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu (osoby)	615
6	Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFRR)	128	2 796 371,20	(v)	Pojemność nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (osoby/rok)	75 500	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (użytkownicy/rok) wartość bazowa	47 766
		129	699 092,80		Liczba wspartych podmiotów wykonujących działalność leczniczą (sztuki)	9	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (użytkownicy/rok) wartość końcowa	372 566
					Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	47 869		

* Wszystkie wartości wskaźników dotyczą przedsięwzięć podstawowych dla których zapewniona jest alokacja środków finansowych w ramach instrumentu ZIT. Wskaźniki projektów rezerwowych (do realizacji z ew. oszczędności) nie są wliczane w zestawienie wskaźników potencjalnie możliwych do osiągnięcia.

— **usunięto:** 696

— **usunięto:** ¶

— **usunięto:** 636

— **usunięto:** 78 510

— **usunięto:** 10

— **usunięto:** 77 900

— **usunięto:** 50 869

V. Transport niskoemisyjny i mobilność miejska

Zgodnie z wymogami art. 29 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. oraz zapisami projektu Umowy Partnerstwa, kluczowe jest poszerzenie i rozbudowanie części diagnostycznej niniejszej Strategii ZIT MOF S-U w obszarze mobilności miejskiej i transportu. Interwencja w obszarze transportu i mobilności miejskiej na obszarze MOF jak również uzyskanie środków na realizację zaplanowanych projektów, możliwe jest dzięki posiadaniu dokumentów z zakresu planowania transportu np. planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Zatem uzasadnione jest odniesienie się do dokumentów dotyczących transportu niskoemisyjnego i mobilności miejskiej na obszarze MOF S-U.

V.1 Analiza uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych

Zgodnie z ustaleniami Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, obszar powiatu słupskiego zaliczony został do pozaaglomeracyjnej przestrzeni województwa, a miasto Słupsk wskazane zostało jako w pełni ukształtowany i wyposażony w rozwinięte funkcje ośrodek subregionalny – ogniskujący aktywność społeczno-gospodarczą w północno-zachodniej części województwa. Ze względu na powyższe uwarunkowania, struktura sieci osadniczej województwa pomorskiego klasyfikuje obszar MOF S-U (w ujęciu regionalnym) jako teren oddziaływania Słupska, byłego miasta wojewódzkiego, obsługującego potrzeby i zadania na obszarze województwa i w swoim obszarze ciążenia, w tym w zakresie funkcji wyższego rzędu, stanowiącego wraz z Ustką kształtujący się układ bipolarny[48].

Na obszarze widoczne są procesy suburbanizacyjne. Po zestawieniu wartości wskaźników je odzwierciedlających (saldo migracji, w tym napływ ludności miejskiej, aktywność budowlana, typy migracyjne gmin wskazujące na aktywną charakterystykę imigracyjną), wnioskuje się, że gminami o największej intensywności tych procesów są w otoczeniu Słupska: gminy wiejskie Słupsk i Ustka oraz gmina Kobylnica[49].

Obecna sieć komunikacyjna na obszarze MOF wymaga z jednej strony integracji transportu autobusowego z kolejowym, rowerowym oraz systemem parkingowym, z drugiej strony –

[48] Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji. Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk, 2022.
[49] Ibidem.

modernizacji w kierunku wdrażania elektromobilności oraz wprowadzania nowoczesnych rozwiązań cyfrowych w celu osiągnięcia odpowiedniego poziomu niskoemisyjności systemu komunikacyjnego.

V.1.1 Sieć komunikacyjna na obszarze MOF

Transport i jego dostępność pełni kluczową rolę w funkcjonowaniu całego MOF S-U. Sieć komunikacyjna obszaru składa się z połączeń drogowych, kolejowych oraz morskich. Wśród najważniejszych **dróg** wymienić można:

- DK6 – (Szczecin – Słupsk – Gdańsk - Rusocin),
- DK21 (Miastko - Suchorze - Słupsk - Ustka),
- DW203 (Ustka – Darłowo),
- DW210 (Słupsk – Unichowo),
- DW213 (Słupsk - Wicko - Żelazno - Sulicice – Celbowo).

Kluczowymi inwestycjami dla rozwoju MOF S-U jest budowa drogi szybkiego ruchu S6 Szczecin-Słupsk-Gdańsk oraz przebudowa DK 21. Połączenie głównych ośrodków miejskich północnej części Polski oraz poprawa skomunikowania MOF S-U z południem kraju zwiększy dostępność komunikacyjną regionu oraz pozwoli na połączenie z siecią dróg TEN-T.

Przez obszar przebiegają trzy **linie kolejowe** obsługiwane przez POLREGIO, PKP Szybką Kolej Miejską w Trójmieście oraz PKP Intercity:

- nr 202 (Gdańsk Główny – Lębork – Słupsk – Stargard) – lina pasażerska, zelektryfikowana, mająca znaczenie krajowe,
- nr 405 (Piła Główna – Szczecinek – Słupsk – Ustka) – linia pasażerska, zelektryfikowana na odcinku Słupsk – Ustka, a niezelektryfikowana na odcinku Słupsk - Piła,
- nr 212 (Bytów – Korzybie) - obecnie nieczynna i nieprzejezdna.

W 2021 r. w Słupsku liczba połączeń kolejowych wyniosła 46. Ze Słupska dojechać można pociągami dalekobieżnymi m.in. do miast takich jak: Katowice, Bielsko-Biała, Białystok, Kraków, Szczecin, Trójmiasto, Łódź, Warszawa, Poznań. W Słupsku funkcjonuje tylko stacja kolejowa Słupsk i jeden przystanek osobowy Słupsk Północ. Dostępność tego rodzaju transportu jest ograniczona z uwagi na brak dostatecznej liczby przystanków przy istniejących liniach kolejowych 202 i 405 m.in. w bliskości SSSE Włynkówko czy na terenie gmin wiejskich

Słupsk i Ustka. Zróżnicowanie potoków/liczby pasażerów na linii 405 na odcinku Słupsk-Ustka powoduje, że poza szczytem połączenia kolejowe obsługiwane są taborem o zbyt dużej pojemności, co może w przyszłości być przyczyną ograniczenia oferty dla pasażerów przez organizatora. Dodatkowo obecny tabor nie pozwala na bezpośrednie regionalne połączenia kolejowe między Ustką i Słupskiem oraz Gdynią a południową częścią MOF, gdzie linia 405 nie jest zelektryfikowana. Ponadto linie kolejowe nr 202 i 405 są jednotorowe, co powoduje ograniczenia w przepustowości przede wszystkim linii 202. W mieście Ustka dostępne są wyłącznie połączenia regionalne (na trasie Słupsk-Ustka). W sezonie letnim dostępne są jednak połączenia dalekobieżne z Warszawy i całorocznie dalekobieżne na południe Polski.

Połączenia autobusowe pomiędzy jednostkami MOF S-U realizowane są przez PKS w Słupsku, PKS Bytów, a także komunikację miejską (MZK Sp. z o.o. w Słupsku) i przewoźników prywatnych. W Słupsku działa 19 linii autobusowych, natomiast w Ustce 2 linie autobusowe obsługiwane przez PKS w Słupsku. Poniższa tabela przedstawia połączenia Słupska z resztą MOF.

Tabela 7 Połączenia autobusowe z miasta Słupsk

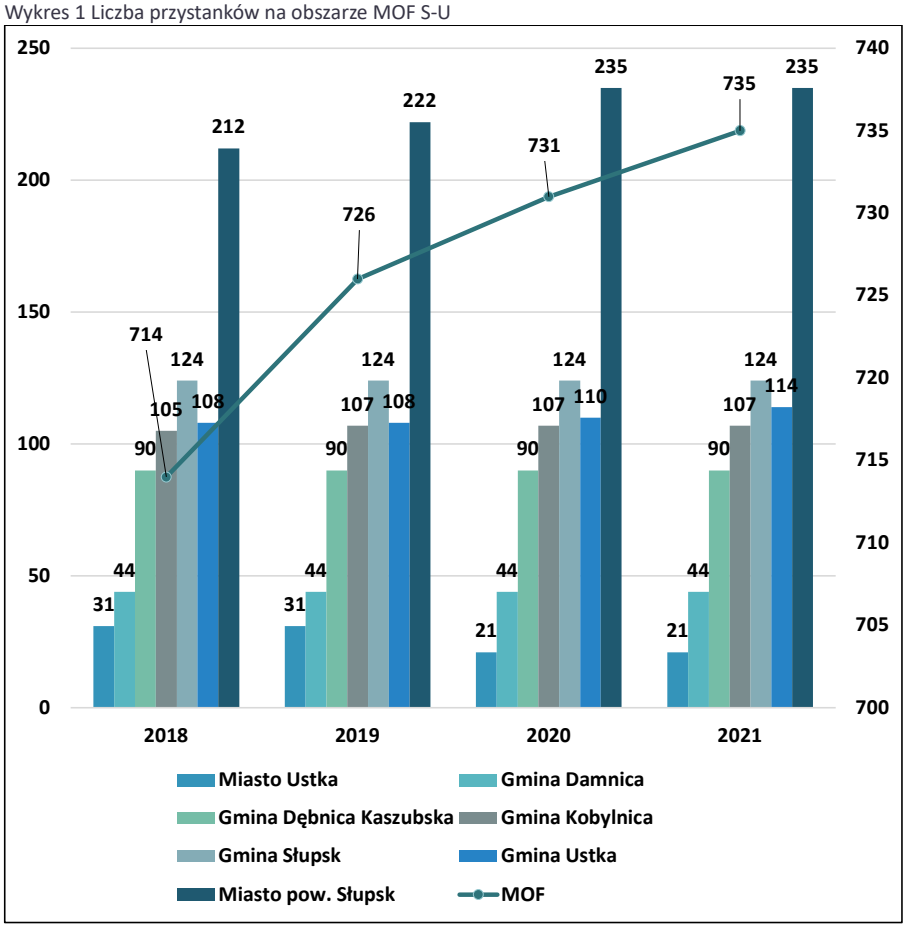
Miejscowość	Liczba połączeń	Przeciętny czas dojazdu [min]	Odległość
Gmina Dębnica Kaszubska	26	25	15 km
Gmina Kobylnica	68	6	4 km
Gmina/Miasto Ustka	57	30	22 km
Gmina Redzikowo	15	15	Od 6 km do 14 km
Gmina Damnica	30	25	19 km

Źródło: Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka na lata 2022-2030 (część diagnostyczna).

W odniesieniu do **infrastruktury przystankowej**, na obszarze MOF S-U w 2021 roku, znajdowało się łącznie 735 przystanków. Dworce autobusowe i kolejowe (obsługujące komunikację regionalną i dalekobieżną) oraz przystanki na obszarach miejskich znajdują się w niewielkich odległościach. Natomiast przystanki na obszarach wiejskich (zwłaszcza w gminie Kobylnica), są od siebie znacznie oddalone, co utrudnia korzystanie z nich. **Wysokie rozproszenie oraz deficyty infrastruktury przystankowej w południowej części MOF S-U to jedna z barier istotnie wpływających na funkcjonowanie komunikacji publicznej i transportu zbiorowego ogółem na terenie obszaru**. Istniejące rozwiązania nie są w pełni ze sobą powiązane, co wpływa na ich funkcjonalność oraz komfort korzystania przez

potencjalnych pasażerów. Układ sieciowy przystanków zaprezentowano na grafice nr. 3 Uwarunkowania transportowe MOF S-U, znajdującej się na końcu opracowania.

Wykres 1 Liczba przystanków na obszarze MOF S-U



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Na obszarze MOF przeprowadzono szczegółowe badania marketingowe wielkości popytu na usługi przewozowe, które pozwoliły na określenie wielkości popytu w każdym kursie każdej z linii w poszczególnych rodzajach dni tygodnia.

W przypadku Ustki badania obejmowały analizę rynku komunikacji miejskiej w Mieście Ustka i Gminie Ustka wraz z określeniem oferty przewozowej (2018r.). Najważniejsze aspekty opisano poniżej:

- Sieć połączeń komunikacji miejskiej w Mieście Ustka i Gminie Ustka tworzyły dwie linie autobusowe, oznaczone numerami 1 i 2. Każda z nich funkcjonowała od poniedziałku do soboty.
- Sieć linii usteckiej komunikacji miejskiej obsługiwała obszar zamieszkały przez 16 159 osób. Poza liczącym 14 550 mieszkańców miastem Ustka, linie 1 i 2 obsługiwały 3 miejscowości ościenne położone w Gminie Ustka, zamieszkałe przez 1 609 osób. Poza Ustką zamieszkiwało więc 10,0% mieszkańców całego obszaru obsługiwanego liniami usteckiej komunikacji miejskiej.
- W grudniu 2018 r., w dniu powszednim w całej sieci komunikacyjnej usteckiej komunikacji miejskiej zarejestrowano przeciętnie 1,7 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr. Lepiej wykorzystane były w dniu powszednim autobusy linii 2, przewożące 2,1 pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr, czyli o 23,5% więcej od wartości przeciętnej dla całej sieci komunikacyjnej.
- W sobotę popyt na usługi usteckiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 426 pasażerów, czyli 64,2% wielkości popytu w dniu powszednim (przy niezmienionym poziomie podaży usług względem dnia powszedniego).
- W skali przeciętnego miesiąca, popyt na usługi usteckiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 15 648 pasażerów.
- Obszar obsługiwany ustecką komunikacją miejską zamieszkiwało 16 159 osób. Zarejestrowana miesięczna liczba osób korzystających z jej usług – 15 648 pasażerów – stanowiła równowartość 0,97 przejazdu przeciętnego mieszkańca obsługiwanego obszaru w skali miesiąca. Jest to wartość bardzo niska.
- Liczne przypadki przepełnienia pojazdów, obsługujących linię nr 1, odnotowano w sezonie wakacyjnym. Z przekazywanych przez PKS Słupsk S.A. do Urzędu Miasta Ustka raportów wynika, że codziennie dochodziło do sytuacji, w których w autobusie linii 1 brakowało miejsc dla wszystkich pasażerów. Sytuacja ta wymaga korekty oferty przewozowej – wprowadzenia na sezon letni odmiennych rozwiązań w zakresie podaży usług niż na okres pozasezonowy.

- Rozwiązaniem problemu zwiększonych potoków pasażerskich w sezonie wakacyjnym, powinno być podwojenie w tym okresie częstotliwości kursowania autobusów[50].

Podobne badania przeprowadzono, biorąc pod uwagę aspekty związane z czynnikami kształtującymi charakterystykę słupskiej komunikacji miejskiej. Poniżej zaprezentowano syntetyczne wyniki badań przeprowadzonych w 2021 r.:

- Według stanu na dzień 30 września 2021 r., w ramach słupskiej komunikacji miejskiej funkcjonowało 19 linii autobusowych, oznaczonych handlowo numerami: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 25 i 28, organizowanych przez Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku i obsługiwanych przez Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. z siedzibą w Słupsku.
- Sumarycznie na liniach słupskiej komunikacji miejskiej wykonywano 1 014 kursów w dniu powszednim (nauki szkolnej), 538 kursy w sobotę i 403 kursy w niedzielę. Liczba kursów oferowana w sobotę stanowiła 53% liczby kursów w dniu powszednim. W niedzielę realizowano 40% łącznej liczby kursów wykonywanych w dniu powszednim i zarazem 75% liczby kursów wykonywanych w sobotę.
- W skali dnia powszedniego popyt na usługi słupskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 36 375 pasażerów. W stosunku do wyników badań marketingowych z 2018 r., w dniu powszednim liczba pasażerów zmniejszyła się o 7 414 osób, czyli o 16,9%.
- W przeliczeniu na wozokilometr, największy spadek liczby pasażerów odnotowany został na linii 21 o 39,2%. Spadki powyżej 30% w przeliczeniu na kilometr odnotowano także na liniach: 8, 7 i 9 – odpowiednio o 34,1, 33,2 i 32,1%.
- Średnie wykorzystanie pojazdów w dniu powszednim nauki szkolnej wyniosło 3,3 pasażerów na wozokilometr.
- Najlepiej wykorzystane były w dniu powszednim autobusy linii 18, przewożące 5,2 pasażerów w przeliczeniu na kilometr, czyli o 36,5% więcej od wartości przeciętnej dla całej sieci komunikacyjnej.

[50] Analiza rynku komunikacji miejskiej w Mieście Ustka i Gminie Ustka wraz z określeniem oferty przewozowej na podstawie badań marketingowych rynku komunikacji miejskiej, Gdynia – Ustka, 2018-2019.

- W sobotę popyt na usługi komunikacji miejskiej organizowanej przez ZIM w Słupsku ukształtował się na poziomie 17 890 pasażerów, czyli 49,2% wielkości popytu w dniu powszednim (przy podaży usług mierzonej liczbą wykonanych kilo-metrów kształtującej się na poziomie 54,1% wielkości z dnia powszedniego). Średnie wykorzystanie pojazdów wyniosło w sobotę 3,0 pasażerów na kilometr, było więc niższe od obliczonego dla dnia powszedniego o 9%. W stosunku do wyników badań marketingowych z 2018 r. w sobotę nastąpił spadek liczby pasażerów – o 2 745 osób, czyli aż o 13,3%.
- W niedzielę popyt na usługi słupskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 9 653 pasażerów, co stanowiło tylko 26,5% wielkości popytu w dniu powszednim i 54,0% popytu w sobotę, przy analogicznych stosunkach podaży usług – odpowiednio 40,2% i 74,2%. Liczba pasażerów w niedzielę okazała się bardzo niska. W stosunku do wyników badań marketingowych z 2018 r. nastąpił spadek liczby pasażerów w niedzielę o 1 855 osób, czyli o 16,1%. Niewielkie wykorzystanie pojazdów w niedzielę potwierdza, że ograniczenia w handlu prowadzą do znacznego spadku popytu na usługi komunikacji miejskiej.
- W skali przeciętnego miesiąca, popyt na usługi słupskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 883 700 pasażerów. Największy udział w przewozach w skali miesiąca uzyskała linia 1, z której usług skorzystało 122 446 osób, co stanowiło 13,9% ogółu pasażerów. Kolejnymi pod względem wielkości miesięcznych przewozów były linie: 15 (120 383 pasażerów), 16 (105 051 pasażerów) i 18 (100 828 pasażerów). Łącznie, z tych czterech linii o największych średniomiesięcznych przewozach, skorzystało 50,8% wszystkich pasażerów słupskiej komunikacji miejskiej. W stosunku do wyników badań marketingowych z 2018 r., miesięczna wielkość popytu na usługi słupskiej komunikacji miejskiej zmniejszyła się o 16,6%, tj. o 175 949 pasażerów.
- Na siedmiu liniach: 1, 6, 14, 15, 16, 18 i 25 udział w przewozach pasażerów był wyższy od udziału w pracy eksploatacyjnej, mierzonej liczbą wykonywanych kilometrów. Były to zatem najbardziej efektywne eksploatacyjnie linie słupskiej komunikacji miejskiej.
- Przeciętne dla całej sieci komunikacyjnej słupskiej komunikacji miejskiej średniomiesięczne wykorzystanie pojazdów – równe 3,2 pasażerów na kilometr – nie należy do wysokich, jak na miasto o liczbie mieszkańców około 100 tys. Tym bardziej niepokoi systematyczny spadek liczby pasażerów. W stosunku do 2018 r.

średniomiesięczne wykorzystanie pojazdów słupskiej komunikacji miejskiej spadło z 3,9 pasażerów na kilometr, czyli aż o 0,7 punktu procentowego.

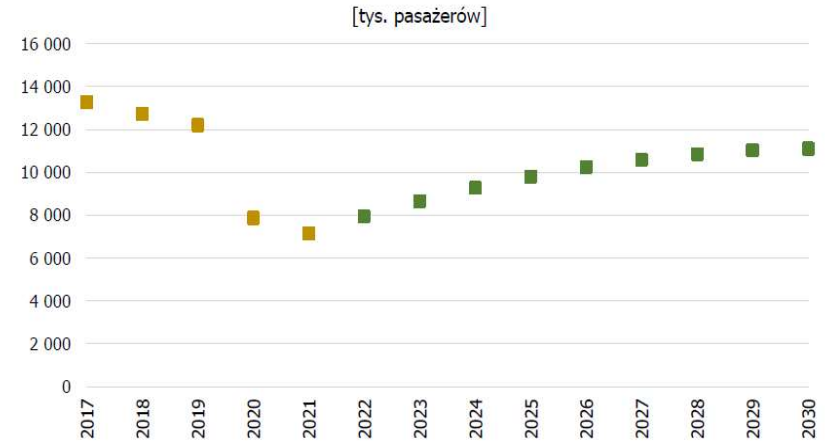
- W dniu powszednim, wyłącznie w granicach administracyjnych Słupska z komunikacji miejskiej skorzystało 33 776 osób, co stanowiło 92,9% ogółu pasażerów w tym rodzaju dnia. Poza Słupsk lub poza Słupskiem podróżowało 2 599 osób (7,1%).
- W sobotę w granicach Słupska z komunikacji miejskiej skorzystały 17 024 osoby, co stanowiło 95,2% ogółu jej sobotnich pasażerów. Przejazdy podmiejskie wykonało zaś 866 osób (4,8%), wśród których także najwięcej było pasażerów linii 5 (398 osób, 16,5% wszystkich pasażerów tej linii w sobotę), a najmniej – 99 osób – na linii 3.
- W niedzielę w granicach miasta Słupska z usług komunikacji miejskiej skorzystało 9 198 osób, czyli 95,3% wszystkich niedzielnych pasażerów. Poza Słupsk lub poza Słupskiem podróżowało natomiast 455 osób (4,7%)[51].

Kluczowym elementem w analizie transportu publicznego jest dynamika zmian liczby przewożonych pasażerów. Przeprowadzone kompleksowe badania wielkości popytu w 2018 r. na liniach autobusowych słupskiej komunikacji miejskiej umożliwiły określenie rocznej liczby pasażerów komunikacji miejskiej, która wyniosła 12 715,8 tys. osób. Dla lat kolejnych oszacowano liczbę przewiezionych pasażerów, posiłkując się liczbą i strukturą sprzedanych biletów poszczególnych rodzajów oraz liczbą pasażerów zbadaną w 2018 r. W latach 2017-2019 liczba pasażerów słupskiej komunikacji miejskiej w niewielkim stopniu spadała, przy wahającej się wykonanej pracy eksploatacyjnej w wymiarze od 3,16 do 3,30 mln wozokilometrów rocznie[52]. Dla zobrazowania faktycznej statystyki przywołano dane dla ostatniego okresu referencyjnego sprzed pandemii COVID-19. W 2020 r. nastąpiło załamanie liczby przewożonych pasażerów, jako efekt wprowadzenia ograniczeń w przemieszczaniu się, z wyraźnym preferowaniem pracy zdalnej, a także zamknięcia większości punktów handlowych i usługowych, wprowadzonych w związku z zaistniałą pandemią. Poniżej

[51] Sytuacja Eksploatacyjna Linii Komunikacji Miejskiej Zim w Słupsku – na podstawie wyników badań marketingowych z jesieni 2021 r., Gdynia-Słupsk, 2021.
[52] Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2021-2027 dla Miasta Słupska i gmin, które zawarły z Miastem Słupsk porozumienie w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego, Gdynia – Słupsk, maj – listopad 2021 r.

przedstawiono prognozę liczby pasażerów słupskiej komunikacji miejskiej do 2030 r. (do 2020 r. zobrazowano wykonanie, a na lata 2021-2030 – prognozę).

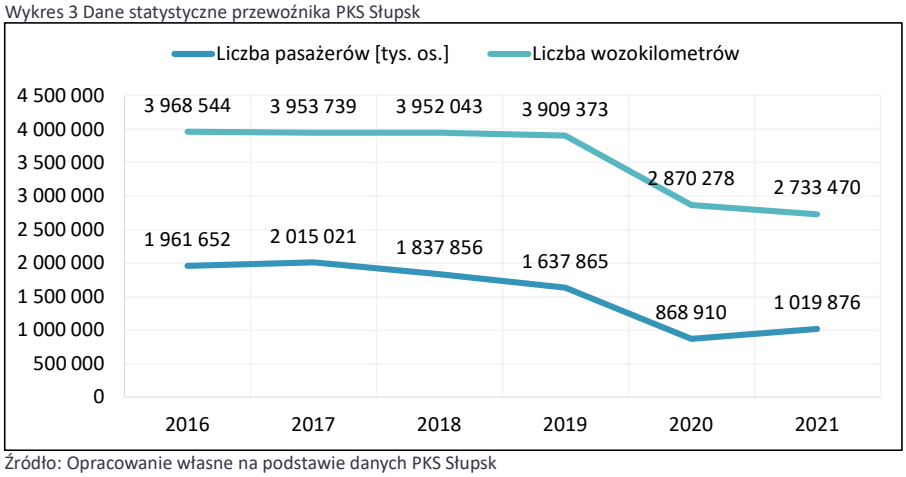
Wykres 2 Prognoza popytu słupskiej komunikacji miejskiej do 2030 r.



Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2021-2027 dla Miasta Słupska i gmin, które zawarły z Miastem Słupsk porozumienie w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego

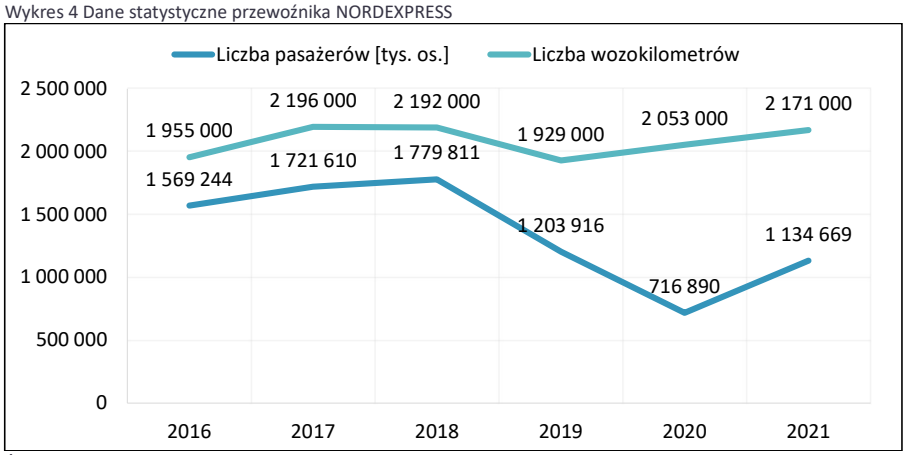
Podobna dynamika zmian liczby pasażerów została zaobserwowana u przewoźników PKS Słupsk oraz NORDEXPRESS. PKS Słupsk w latach 2016-2019 odnotował 17% spadek liczby pasażerów pomimo utrzymywania liczby wozokilometrów na stałym poziomie. Z kolei przewoźnik NORDEXPRESS zanotował 23% spadek liczby pasażerów w analizowanym okresie, jednak warto zaznaczyć, iż w tym przypadku w 2019 roku spadła również liczba wozokilometrów. Dynamika zmian dla analizowanych danych w okresie 2016-2021 została zaprezentowana na wykresach poniżej. Podobnie jak w przypadku danych dla MZK Słupsk, pandemia koronawirusa miała ogromny wpływ na politykę komunikacyjną przywołanych przewoźników.

Wykres 3 Dane statystyczne przewoźnika PKS Słupsk



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKS Słupsk

Wykres 4 Dane statystyczne przewoźnika NORDEXPRESS



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przewoźnika NORDEXPRESS

Miasto Słupsk dysponuje rozbudowaną komunikacją miejską obsługiwaną przez 61 pojazdów, z czego wszystkie dostosowane są do potrzeb osób z niepełnosprawnością, 45 z nich wyposażonych jest w klimatyzację, a 14 autobusów zasilanych jest sprężonym gazem ziemnym (CNG). Według danych zamieszczonych na stronie internetowej przewoźnika w 2021 włączono do użytku 5 nowych autobusów (rok produkcji 2021), najstarsze autobusy pochodzą z 2003 roku (8 pojazdów)[53]. Najstarsze pojazdy mają około 17 lat i spełniają normy emisji EURO 3. To one w pierwszej kolejności powinny zostać wymienione na nowoczesne

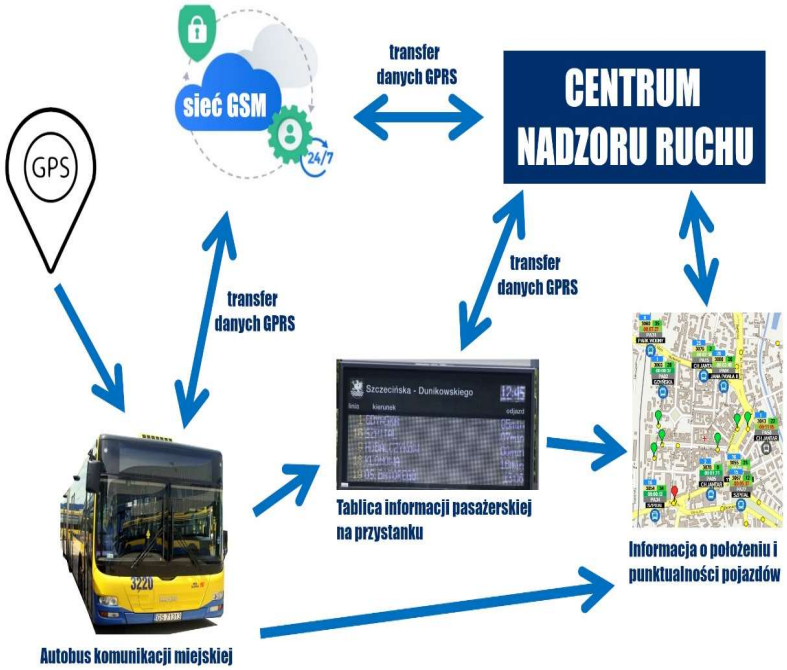
[53] Na podstawie https://zimslupsk.pl/wykaz-pojazdow-zim.html

bardziej przyjazne zarówno dla środowiska jak i pasażerów. Istotne jest ciągłe zwiększanie udziału pojazdów o najniższej emisyjności EURO 6 lub zeroemisyjnych, kosztem tych najbardziej wyeksploatowanych i wciąż wysoce emisyjnych[54].

Do 2015 r. funkcjonujący w mieście Słupsku system informacji pasażerskiej oparty był na informacji statycznej w postaci gablot z wydrukowanymi godzinami odjazdów linii umieszczone na przystankach. Z uwagi na duże nasycenie ruchu miejskiego (szczególnie w godzinach szczytu) nie odzwierciedlał on jednak rzeczywistego czasu przyjazdu pojazdu na przystanek. W systemie tym nie było możliwości automatycznej lokalizacji autobusu pozwalającej na określenie jego opóźnień w stosunku do rozkładu jazdy. Dzięki realizacji projektu „Wzrost atrakcyjności systemu transportu zbiorowego na obszarze m. Słupska poprzez budowę węzła integracyjnego wraz z infrastrukturą towarzyszącą dostosowaną do potrzeb osób niepełnosprawnych Etap I" znaczna część miasta Słupska objęta została nowoczesnym Systemem Dynamicznej Informacji Pasażerskiej. Utworzone zostało również Centrum Nadzoru Ruchu ZIM Słupsk. Budowa dynamicznej informacji pasażerskiej SIP polegała na montażu tablic elektronicznych na wyznaczonych przystankach autobusowych wraz z podłączeniem do sieci energetycznej i modemami GPRS/EDGE, montażu modułów (autokomputerów) lokalizacyjnych GSM w pojazdach, zainstalowaniu i uruchomieniu oprogramowania serwerowego, integracji oprogramowania serwerowego z systemem do planowania rozkładu jazdy. Oprócz samego Słupska - 3 tablice SIP zostały również zainstalowane na terenie Gminy Redzikowo oraz Gminy Kobylnica (partnerów projektu), w związku z świadczeniem usług komunikacji miejskiej przez Miasto Słupsk także w wybranych lokalizacjach na terenie wspomnianych samorządów. Schemat funkcjonowania SDIP w mieście przedstawiono poniżej:

[54] Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Słupska,

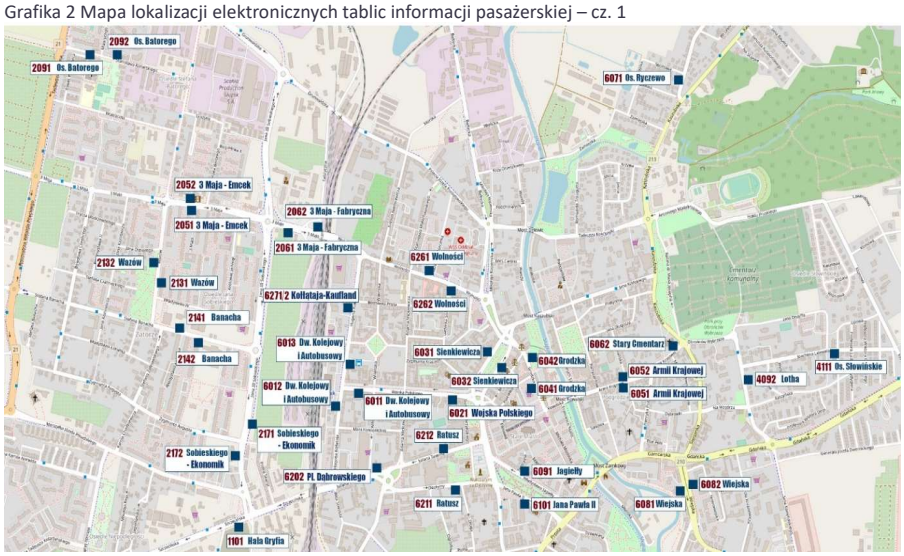
Grafika 1 Schemat systemu dynamicznej informacji pasażerskiej i nadzoru ruchu - ZIM Słupsk



Źródło: materiały przekazane przez ZIM Słupsk.

System jest systematycznie rozwijany i rozbudowywany. Z uwagi na naturalne zużycie techniczne zainstalowanych blisko 8 lat temu urządzeń konieczne jest zmodernizowanie pozostałych z pierwszego etapu tablic SDIP oraz kolejna rozbudowa systemu przede wszystkim w nowo powstałych dzielnicach, w tym Os. Zachów, Os. Przylesie oraz Owocowa. W związku z poszerzeniem granic miasta na etapie projektowym wskazane zostaną także istotne lokalizacje w tym zakresie. W przypadku wyrażenia chęci także ze strony samorządów z MOF S-U, które są obsługiwane komunikacją miejską w ramach zawartych porozumień, system docelowo może potencjalnie obejmować nowe lokalizacje także w innych miejscowościach niż Miasto Słupsk. Poniżej przedstawiono aktualną lokalizację tablic elektronicznych znajdujących się na omawianym obszarze.

Grafika 2 Mapa lokalizacji elektronicznych tablic informacji pasażerskiej – cz. 1



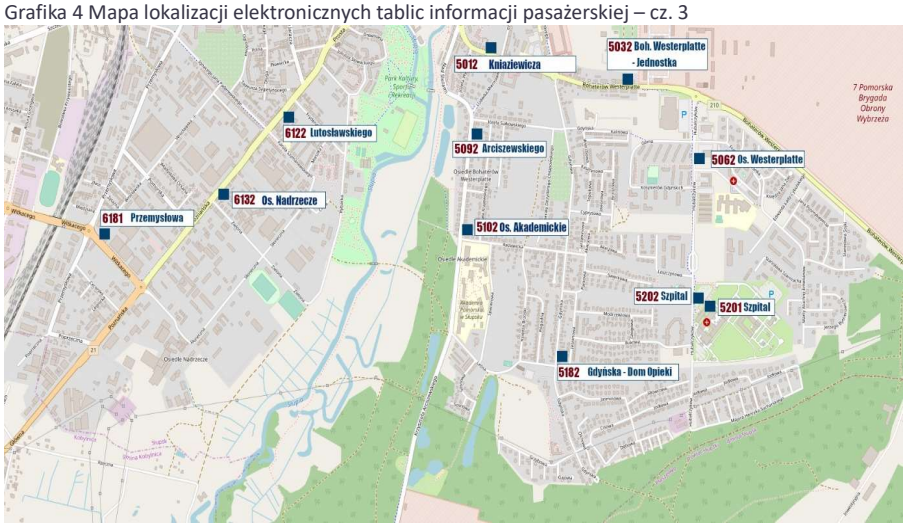
Źródło: materiały przekazane przez ZIM Słupsk.

Grafika 3 Mapa lokalizacji elektronicznych tablic informacji pasażerskiej – cz. 2



Źródło: materiały przekazane przez ZIM Słupsk.

Grafika 4 Mapa lokalizacji elektronicznych tablic informacji pasażerskiej – cz. 3



Źródło: materiały przekazane przez ZIM Słupsk.

Planowany rozwój systemu transportowego na obszarze MOF S-U będzie ściśle związany z rozwojem nowoczesnych technologii. Z punktu widzenia rozwoju gospodarczego istotne jest powiązanie energetyki, transportu i inwestycji infrastrukturalnych ze zmianami organizacyjnymi i prawnymi. Rozwój pojazdów elektrycznych będzie wymagał odpowiedniego dostosowania dróg publicznych, rozbudowy sieci stacji ładowania, wprowadzenia systemów inteligentnego sterowania oświetleniem ulicznym i zarządzania ruchem dla zwiększenia przepustowości tras w zależności od faktycznego natężenia ruchu drogowego w danej porze dnia. Ważnym elementem są także oczekiwania społeczne, w tym w szczególności budowa infrastruktury miejskiej opartej o ekotechnologie i ułatwiające dostęp do miejskich pojazdów elektrycznych - osobowych i transportu zbiorowego. Niezwykle istotne będzie kontynuowanie sukcesywnej wymiany wyeksploatowanych i wysoko emisyjnych autobusów na nowe elektryczne lub napędzane alternatywnymi źródłami energii. W tym kontekście pożądane są równocześnie rozwój i rozbudowa systemu dynamicznej informacji, w których skład wchodzą m.in. system informacji pasażerskiej, monitoring, mobilny dostęp do rozkładów jazdy oraz rozwój systemu rowerów miejskich wraz z integracją systemu dróg/ścieżek rowerowych i udostępnieniem stacji napraw rowerów. Wprowadzenie systemu roweru miejskiego zwiększy szanse na przejęcie pracy przewozowej realizowanej dotąd za pomocą samochodów osobowych przez ruch pieszy i rowerowy. Wdrożenie rowerów

elektrycznych wraz z odpowiednią infrastrukturą do ich ładowania może dodatkowo przyczynić się do popularyzacji tego środka transportu.

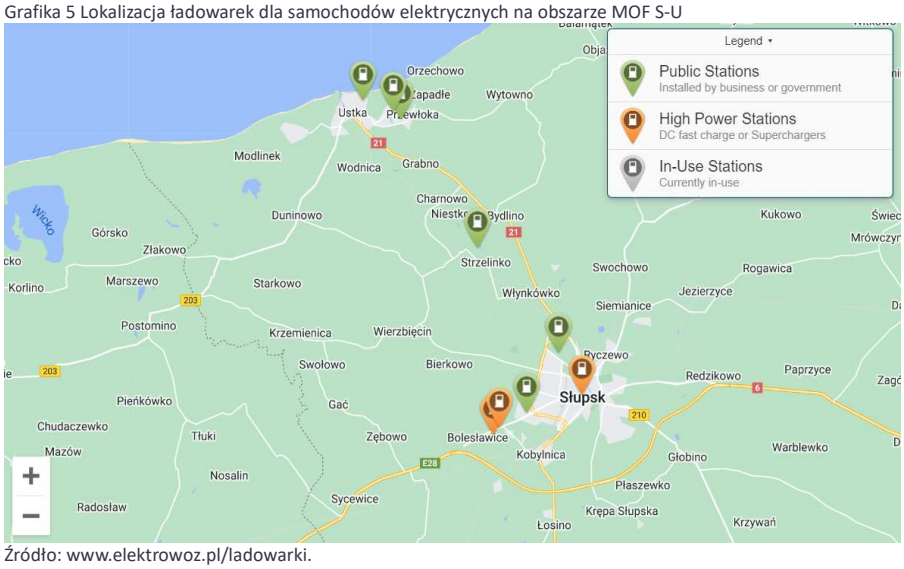
Usprawnienia w organizacji transportu publicznego poprzez wprowadzanie bus pasów, przebudowę dróg/sygnalizacji nadające priorytet dla autobusów w efekcie mogą przełożyć się na krótszy czas dotarcia do miejsca docelowego (np. zakładu pracy), niż gdyby miało to miejsce transportem indywidualnym – samochodem osobowym. Ponadto przewidywana jest dalsza przebudowa wcześniej niezmodernizowanych przystanków. W tym celu niezbędna jest ich systematyczna wymiana i ujednolicenie.

Na obszarze MOF S-U dokonano już pierwszych ważnych inwestycji. W 2021 roku w Ustce otwarto transportowy węzeł komunikacyjny obejmujący transport kolejowy, autobusowy, rowerowy, samochodowy. W ramach przedsięwzięcia wybudowano nowe ciągi komunikacyjne, wyremontowano dworzec kolejowy, wybudowano dworzec autobusowy, przebudowano perony, wzbogacono funkcję dworca o wypożyczalnię rowerów, całkowity koszt inwestycji wyniósł około 44 mln złotych. W Słupsku natomiast budowa węzła transportowego potrwa do połowy 2023 r. W ramach inwestycji realizowana jest budowa ogólnodostępnego dworca autobusowego powiązanego tunelem z dworcem kolejowym oraz bezpłatnymi parkingami „Park&Ride", „Bike&Ride", „Kiss&Ride". Ponadto projekt obejmuje budowę układu drogowego umożliwiającego wpięcie węzła w system dróg wyższego rzędu, budowę oświetlonych chodników, ciągów pieszo–rowerowych, ścieżek rowerowych, rozwinięcie sytemu dynamicznej informacji pasażerskiej i wprowadzenie elementów priorytetów dla transportu zbiorowego.

Na obszarze MOF S-U znajduje się łącznie 9 **punktów ładowania pojazdów elektrycznych**, z czego 3 punkty klasyfikowane są jako high power stations. Pod uwagę wzięto stacje ładowania samochodów elektrycznych o mocach 150-350 kW. Ograniczenie negatywnych oddziaływań transportu drogowego na środowisko wymaga podjęcia działań w zakresie poprawy dostępności do ogólnodostępnej infrastruktury punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Według danych z końca lipca 2022 r., w Polsce było zarejestrowane łącznie 52 881 osobowych i użytkowych samochodów z napędem elektrycznym. Przez pierwsze siedem miesięcy 2022 r. ich liczba zwiększyła się o 14 098 sztuk, tj. o 44% więcej niż w analogicznym

okresie 2021 r[55]. Świadczy to o dynamicznym rozwoju rynku elektromobilności, który dla utrzymania skali rozwoju będzie potrzebował powstania odpowiedniego zaplecza infrastrukturalnego.

Grafika 5 Lokalizacja ładowarek dla samochodów elektrycznych na obszarze MOF S-U



Źródło: www.elektrowoz.pl/ladowarki.

Do optymalnego wykorzystania pojazdów o napędzie elektrycznym w komunikacji miejskiej, konieczne jest nie tylko ładowanie baterii podczas postoju w bazie transportowej w nocy, ale również ich doładowywanie z dużą mocą podczas krótkich przerw w trakcie pracy na liniach. Dlatego też, elementem zakupów inwestycyjnych jest także montaż ładowarek dwustanowiskowych wolnego ładowania w obszarze istniejącego placu postojowego w zajezdniach oraz ładowarek z pantografem odwróconym do szybkiego ładowania na wyodrębnionych stanowiskach postojowych w obszarze pętli autobusowych. W zakresie planów inwestycyjnych na obszarze MOF przewidywany w najbliższej przyszłości jest zakup, montaż i stworzenie kompletnej infrastruktury zasilania energetycznego trzech ładowarek dwustanowiskowych wolnego ładowania, każda o mocy do 120 kW (teren bazy transportowej MZK Słupsk w Kobylnicy przy ul. Jolanty Szczypińskiej) oraz zakup, montaż i stworzenie kompletnej infrastruktury zasilania energetycznego jednej dwustanowiskowej

[55] Licznik elektromobilności, PZPM i PSPA za: www.pspa.com.pl

ładowarki pantografowej szybkiego ładowania o mocy do 400 kW (rejon pętli autobusowej przy ul. Bitwy Warszawskiej w Słupsku).

W zakresie **transportu lotniczego** najbliższym portem lotniczym jest Port Lotniczy Gdańsk, oddalony od Słupska o ok 120 km, w drugiej kolejności Port Lotniczy Szczecin - Goleniów – 220 km. Odległość od warszawskiego Portu Lotniczego (Lotnisko Chopina) to ponad 500 km.

Transport morski realizowany jest z wykorzystaniem infrastruktury Portu Morskiego w Ustce. Do Słupska, będącego głównym miastem regionu dzieli go odległość 18 km. Wzdłuż brzegów dolnego odcinka rzeki zlokalizowano nabrzeża postojowe i przeładunkowe. Podstawowym problemem związanym z dostępem do portu od strony morza jest występowanie silnych prądów wzdłużbrzegowych, które powodują szybkie przepłycanie toru podejściowego. W związku z tym konieczne jest regularne podczyszczanie samego toru, jak i akwenów w porcie. Ważną kwestią jest także niekorzystne ukształtowanie układu falochronów, co powoduje silne falowanie wewnątrz portu w przypadku wiatrów wiejących z kierunków północnych. Do portu Ustka mogą wchodzić jednostki o maksymalnej długości 80 metrów i zanurzeniu 4 metrów. Za zgodą Kapitana Portu Ustka przy spełnieniu dodatkowych warunków zanurzenie statku może wynosić 4,3 m. W porcie wyróżniono kilka obszarów działalności:

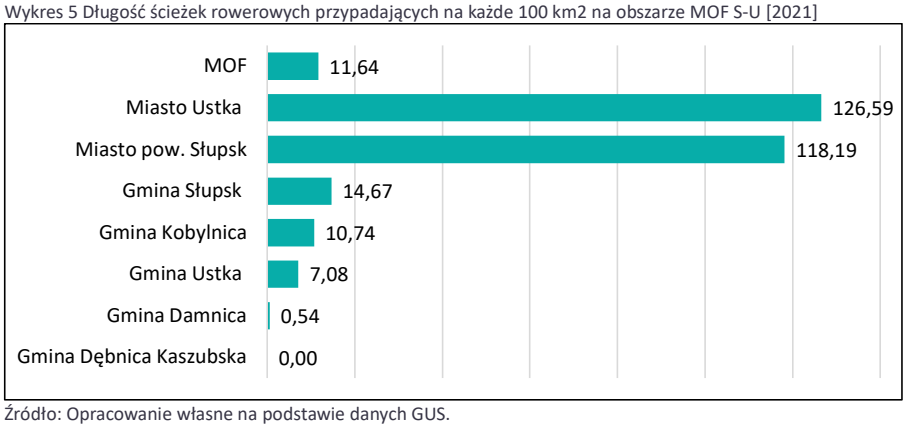
- Port handlowy (prowadzenie działalności przeładunkowej, składowanie),
- Port rybacki (działalność związana z połowem ryb),
- Marina jachtowa (cumowanie jednostek sportowych i rekreacyjnych),
- Stacja pilotowa (organizuje i koordynuje wykonywanie usług pilotowych w pilotażu obowiązkowym w rejonie pilotowym portu Ustka z zachowaniem obowiązujących w tym zakresie przepisów i zasad praktyki morskiej),
- Kładka (umożliwiająca ruch pieszych nad kanałem portowym).

Długość dróg dla rowerów[56] przypadających na każde 100 km^2 na obszarze MOF S-U (11,64) blisko dwukrotnie przewyższa średnią ogólnopolską wynoszącą 5,92 km na 100 km^2. Jednakże ścieżki rowerowe na terenie MOF S-U są mocno rozproszone i skoncentrowane

[56] Zgodnie z definicją GUS: Droga dla rowerów (ścieżka rowerowa) - droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów jednośladowych, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi (ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450).

głównie w obszarach miejskich. Zagęszczenie ścieżkami rowerowymi w Ustce wynosi 126,59 km na 100 km^2, w Słupsku 118,9, a w pozostałych gminach waha się od 0 do 14,67.

Wykres 5 Długość ścieżek rowerowych przypadających na każde 100 km2 na obszarze MOF S-U [2021]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wśród najważniejszych uwarunkowań związanych z infrastrukturą rowerową należy wymienić:

- najsilniejsze powiązania funkcjonalne z miastem rdzeniowym obserwuje się w gm. wiejskiej Słupsk, gm. wiejskiej Ustka i gm. wiejskiej Kobylnica.
- gmina wiejska Ustka tworzy silne powiązania z miastem Ustka.
- obszar najsilniejszego procesu suburbanizacji stanowią gm. wiejska Słupsk i gm. wiejska Kobylnica.
- najsłabiej rozwiniętymi gospodarczo gminami są gm. wiejska Dębnica Kaszubska i Damnica, jednocześnie nie są one głównym obszarem suburbanizacji.
- niedostatecznie rozwinięta sieć dróg rowerowych występuje głównie na terenie gm. wiejskiej Ustka, jednocześnie jest ona najczęstszym na terenie MOFu kierunkiem podróży związanych z zatrudnieniem ze Słupska i do Słupska.

Rozwój infrastruktury rowerowej pozostaje obszarem, w ramach którego oczekuje się kontynuacji inwestycji w kolejnych latach. Mieszkańcy najlepiej oceniają infrastrukturę rowerową Miasta Słupska oraz Gminy Redzikowo. Pomimo podejmowania działań zmierzających do stworzenia spójnej sieci dróg rowerowych na terenie MOFu mieszkańcy dostrzegają znaczne niedostatki w tym względzie w szczególności w mieście i gminie Ustka[57].

[57] Koncepcja struktury przestrzennej tras rowerowych w województwie pomorskim, Gdańsk 2021.

W ślad za tym powinny nadążać procesy związane z rozwojem infrastruktury technicznej. Sukcesywnie realizowane są projekty dot. budowy tras rowerowych R-10 oraz budowa ciągów pieszych i ścieżek rowerowych w ramach przebudowy dróg powiatowych. Oczekuje się kontynuacji inwestycji w tym zakresie w celu budowy spójnego systemu.

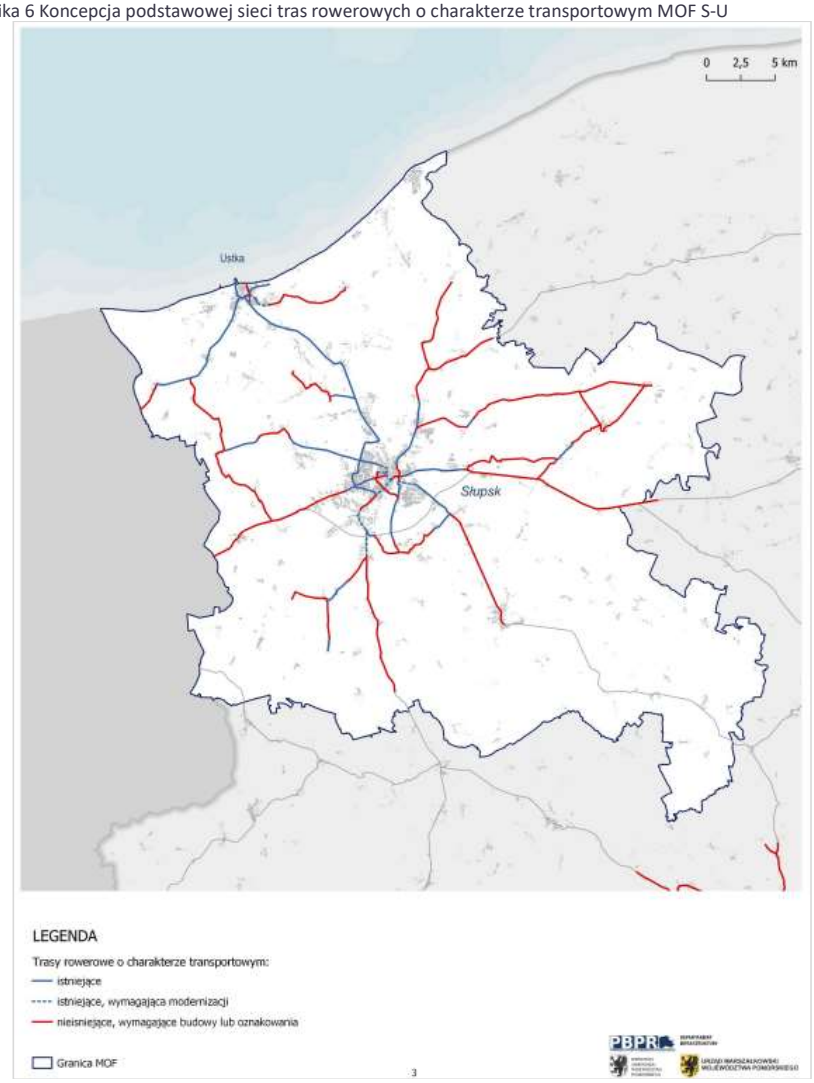
Na poziomie MOF planowana jest inwentaryzacja tras i stworzenie spójnej koncepcji tras rowerowych, z uwagi na dostrzegalny brak spójności w przebiegu i nazewnictwie tras rowerowych. Pierwsze prace są już realizowane – np. w ramach partnerstw niektórych jednostek MOF S-U „Pomorskie trasy rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R10 i Wiślana Trasa Rowerowa R9 – Partnerstwo Gminy Ustka". Przedmiotem projektu jest budowa kompleksowo oznakowanej międzynarodowej trasy rowerowej R-10 wchodzącej w europejską sieć tras Euro Velo o długości 120,09 km.
Zasadami tworzenia infrastruktury rowerowej są następujące kryteria[58]:

- spójność,
- bezpośredniość,
- atrakcyjność,
- bezpieczeństwo w ruchu drogowym,
- wygoda.

Możliwość komfortowego i bezpiecznego przemieszczania się jest jednym z warunków kształtujących jakość życia. Zasadniczym wyzwaniem transportowym miast województwa pomorskiego jest poprawa warunków dla ruchu pieszego i rowerowego, jak również ulepszenie systemu transportu zbiorowego i jego integracja z aktywnymi formami mobilności. Podstawową barierą rozwoju ruchu rowerowego jest brak spójnych połączeń rowerowych pomiędzy miastami, w szczególności w ramach istniejących struktur zurbanizowanych.

[58] Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji. Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk, 2022.

Grafika 6 Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym MOF S-U



Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji.

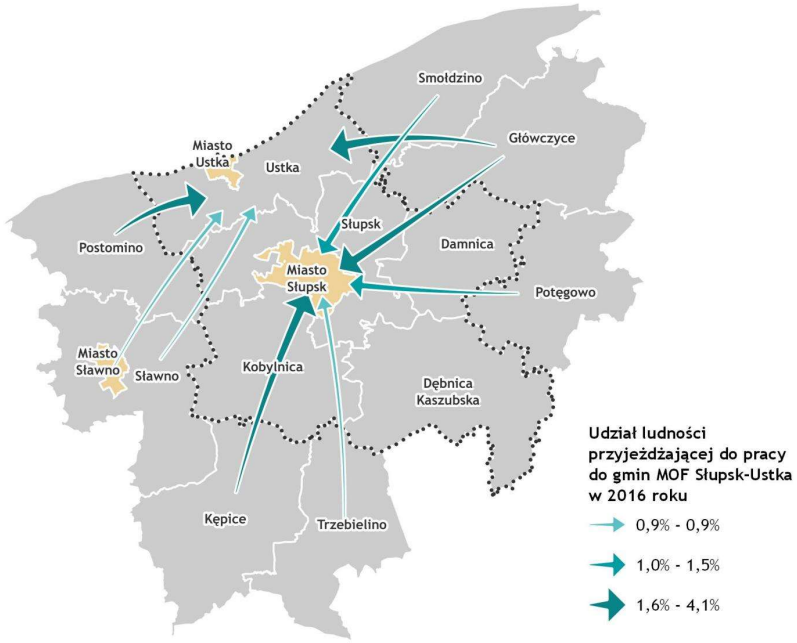
Reasumując, wyzwaniem dla MOF S-U będzie zatem zintegrowanie istniejącej sieci rowerowej, jej dalsza rozbudowa, a także spójna promocja. Rozwinięta sieć ścieżek rowerowych może stanowić z jednej strony alternatywną formę komunikacji lokalnej względem przemieszczania się samochodem, z drugiej uzupełnieniem oferty turystycznej.

Powiązania transportowe i mobilność mieszkańców

W układzie komunikacyjnym MOF S-U posiada dostęp do trasy łączącej Szczecin - Goleniów - Nowogard - Kołobrzeg - Ustronie Morskie - Koszalin - Sławno - Słupsk - Lębork - Gdynia - Gdańsk - Straszyn – Rusocin, która tylko w części odpowiada standardom drogi ekspresowej (DK6), co negatywnie oddziałuje na dostępność komunikacyjną obszaru. Dojazd z terenu MOF S-U do stolicy województwa, mimo stosunkowo niewielkiej odległości (około 120 km) zajmuje około 2 godzin i 20 minut. Dla porównania dojazd do znacznie bardziej oddalonego Szczecina (około 240 km) ze względu na lepszą jakość dróg, zajmuje około 2 godzin 40 minut.

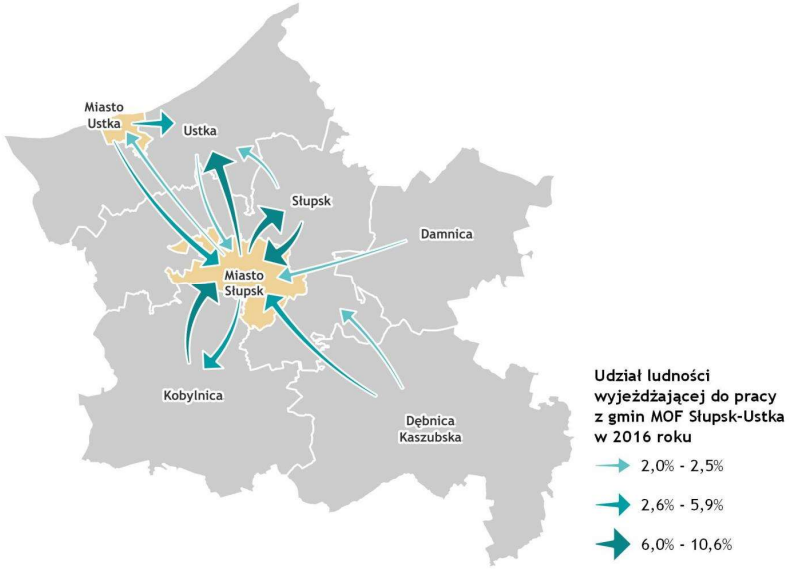
Biorąc pod uwagę uwarunkowania gospodarcze, wpływające na transport i komunikację, obszar MOF S-U boryka się z niewystarczającą liczbą większych zakładów pracy, które gwarantują stabilność zatrudnienia. Problem ten dotyczy w szczególności obszarów gmin wiejskich. W związku z powyższym mieszkańcy do pracy muszą dojeżdżać do innych miast, a możliwości dojazdu do pracy często są ograniczone, ze względu na wskazywane braki w ofercie infrastruktury transportowej i niewystarczającej liczbie dróg lokalnych. Osoby młode i wykształcone przeprowadzają się do większych ośrodków, w których mają szansę znaleźć atrakcyjną dla nich pracę. Koniecznym jest zatem rozwój usług komunikacyjnych obejmujących swą działalnością cały obszar MOF S-U.

Grafika 7 Udział ludności przyjeżdżającej do pracy do gmin MOF Słupsk-Ustka w 2016 roku.



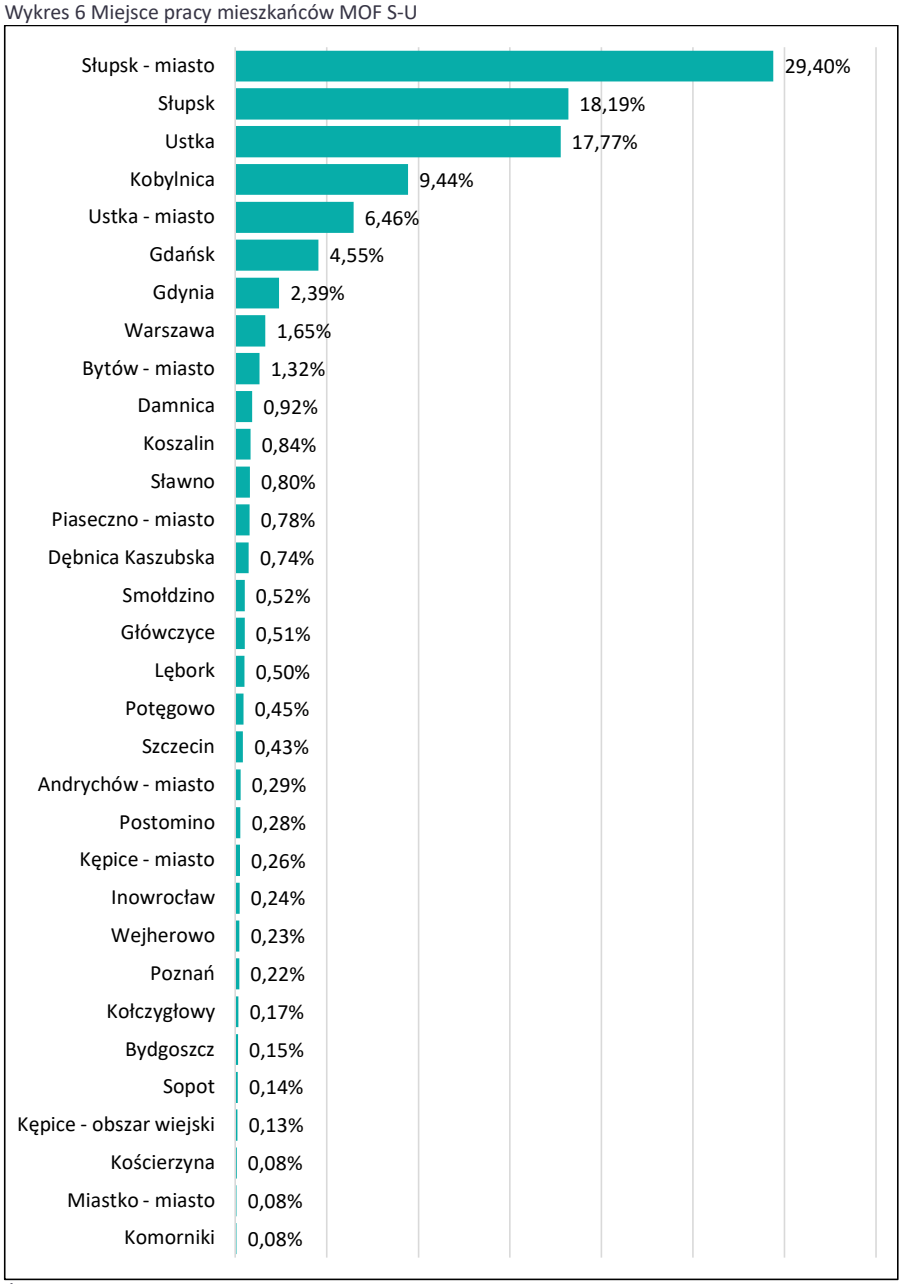
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Grafika 8 Udział ludności wyjeżdżającej do pracy z gmin MOF Słupsk-Ustka w 2016 roku.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wykres 6 Miejsce pracy mieszkańców MOF S-U



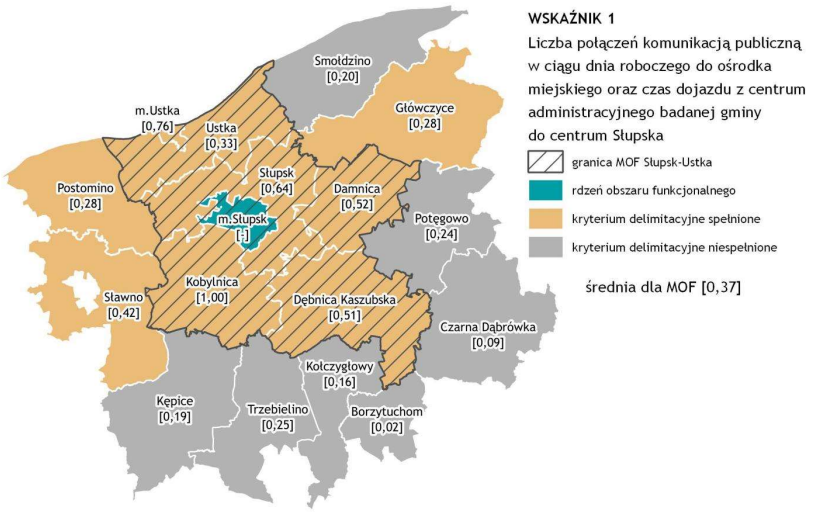
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Analizując przepływy pracownicze w ramach MOF S-U można zauważyć główne ośrodki, w których znajdują zatrudnienie osoby dojeżdżające tam z innych gmin. Nieco ponad 29% mieszkańców obszaru pracuje w gminie miejskiej Słupsk. Warto podkreślić, iż struktura przepływów pracowniczych wskazuje na generowanie ruchu pracowników wewnątrz MOF. 82,92% mieszkańców pracuje w gminach znajdujących się wewnątrz obszaru, z kolei 17,08% wyjeżdża do pracy poza jego granice[59].

Dla dokładnego zobrazowania uwarunkowań komunikacyjnych dla rdzenia MOF S-U, czyli miasta Słupska, zaprezentowano wskaźnik liczby połączeń komunikacją publiczną w ciągu dnia roboczego do ośrodka miejskiego oraz czas dojazdu z centrum administracyjnego badanej gminy do centrum miasta. Przyjęty wskaźnik obrazuje potencjalne, codzienne przepływy ludności pomiędzy wybranymi JST a centrum administracyjnym – Słupskiem. Ze względu na brak aktualnych danych dotyczących przepływów pracowniczych posłużono się aktualnymi rozkładami jazdy komunikacji publicznej oraz czasem dojazdu samochodem osobowym w dni robocze.

[59] Dane oparto na opracowaniu GUS: Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2016 r.

Grafika 9 Liczba połączeń komunikacją publiczną w ciągu dnia roboczego do ośrodka miejskiego oraz czas dojazdu z centrum administracyjnego badanej gminy do centrum Słupska.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych e-podróżnik.pl oraz maps.google.pl

Tabela 8 Liczba połączeń komunikacją publiczną w ciągu dnia roboczego do ośrodka miejskiego oraz czas dojazdu z centrum administracyjnego badanej gminy do centrum Słupska.

JEDNOSTKA	Liczba połączeń komunikacją publiczną w dniu roboczym do Słupska	Wskaźnik znormali-zowany	Czas dojazdu samochodem osobowym w dniu roboczym do Słupska	Wskaźnik znormalizowany (destymulanta)	Średnia
Sławno (2)	40	0,51	31	0,32	0,42
Borzytuchom (2)	7	0,04	43	0,00	0,02
Czarna Dąbrówka (2)	4	0,00	36	0,19	0,09
Kołczygłowy (2)	7	0,04	33	0,27	0,16
Trzebielino (2)	18	0,20	32	0,30	0,25
Ustka (1)	72	0,96	22	0,57	0,76
Damnica (2)	33	0,41	20	0,62	0,52
Dębnica Kaszubska (2)	30	0,37	19	0,65	0,51
Główczyce (2)	31	0,38	36	0,19	0,28
Kępice (3)	13	0,13	34	0,24	0,19
Kobylnica (2)	75	1,00	6	1,00	1,00
Potęgowo (2)	15	0,15	31	0,32	0,24
Słupsk (2)	33	0,41	11	0,86	0,64
Smołdzino (2)	13	0,13	33	0,27	0,20
Ustka (2)	15	0,15	24	0,51	0,33
Słupsk (1)	-	-	-	-	-

JEDNOSTKA	Liczba połączeń komunikacją publiczną w dniu roboczym do Słupska	Wskaźnik znormali-zowany	Czas dojazdu samochodem osobowym w dniu roboczym do Słupska	Wskaźnik znormalizowany (destymulanta)	Średnia
Postomino (2)	11	0,10	26	0,46	0,28
MOF	26	0,31	27	0,42	0,37

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych e-podróżnik.pl oraz maps.google.pl

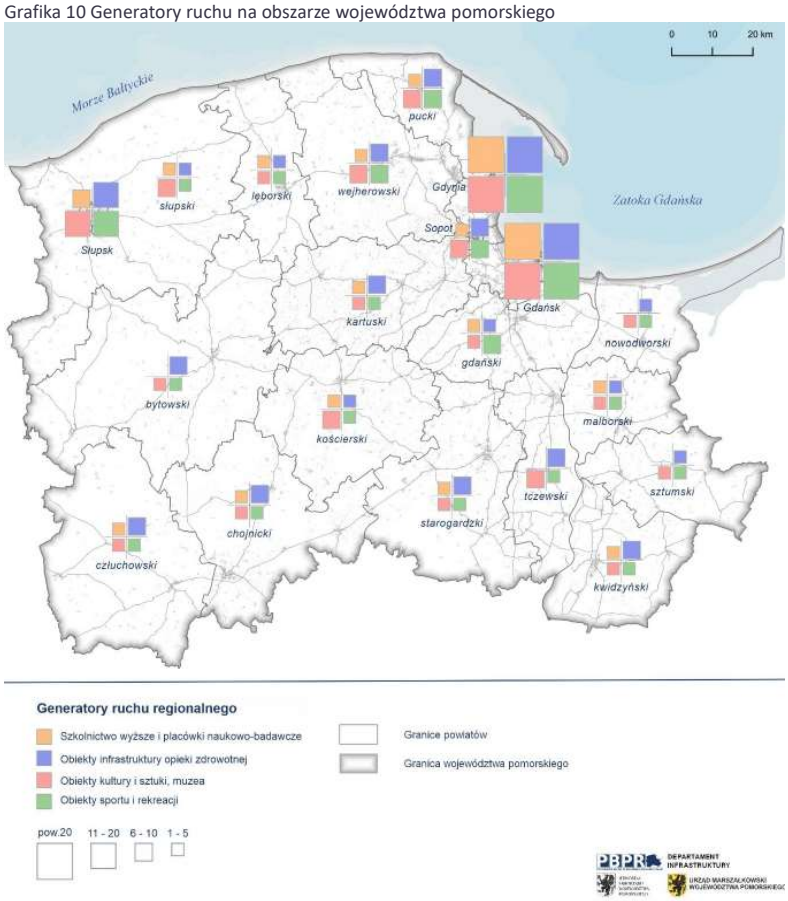
Kryterium wieloaspektowej dostępności transportowej MOF zostało spełnione przez 8 badanych JST (a jednocześnie wszystkie należące do MOF S-U):

1. Gmina Miasto Ustka
2. Gmina Damnica
3. Gmina Dębnica Kaszubska
4. Gmina Główczyce
5. Gmina Kobylnica
6. Gmina Redzikowo
7. Gmina Ustka
8. Gmina Postomino

Kolejnym wskaźnikiem określającym powiązania transportowe są generatory ruchu, czyli miejsca pełniące określoną funkcję, pozostające w rozbieżności przestrzennej z najbardziej stabilnym miejscem przebywania osoby, realizującej w generatorze określony cel[60]. Osiągnięcie celu uwarunkowane jest dokonaniem przemieszczenia się osoby. Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter realizowanych do nich podróży. W przypadku MOF S-U głównymi generatorami ruchu są obiekty kultury i sztuki, następnie w kolejności: infrastruktura opieki zdrowotnej (szpitale), obiekty szkolnictwa wyższego i placówek naukowo-badawczych oraz obiekty sportu i rekreacji.

[60] Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji. Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk, 2022.

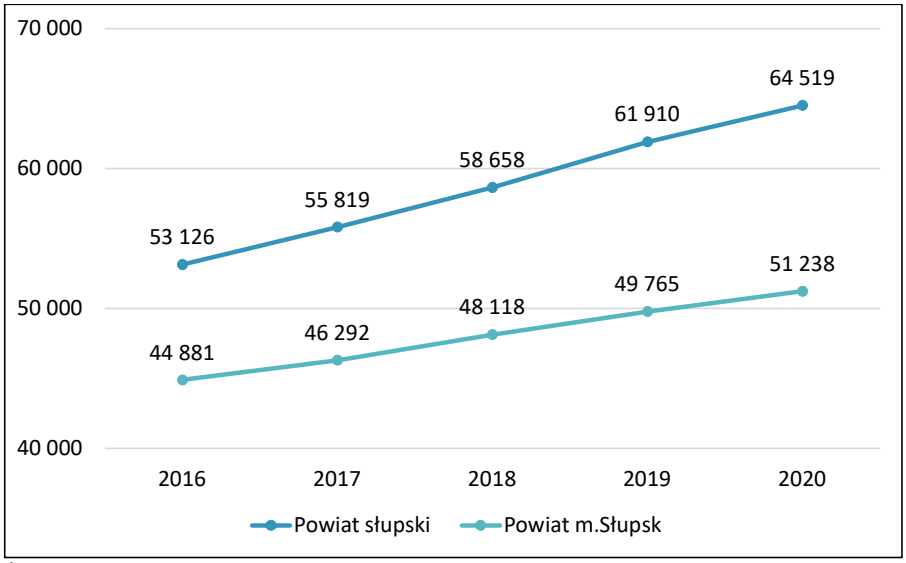
Grafika 10 Generatory ruchu na obszarze województwa pomorskiego



Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji. Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk, 2022.

W zakresie uwarunkowań komunikacyjnych warto również przedstawić dane dotyczące liczby samochodów osobowych i innych pojazdów silnikowych zarejestrowanych na obszarze MOF S-U.

Wykres 7 Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie słupskim oraz mieście Słupsk w latach 2016-2020

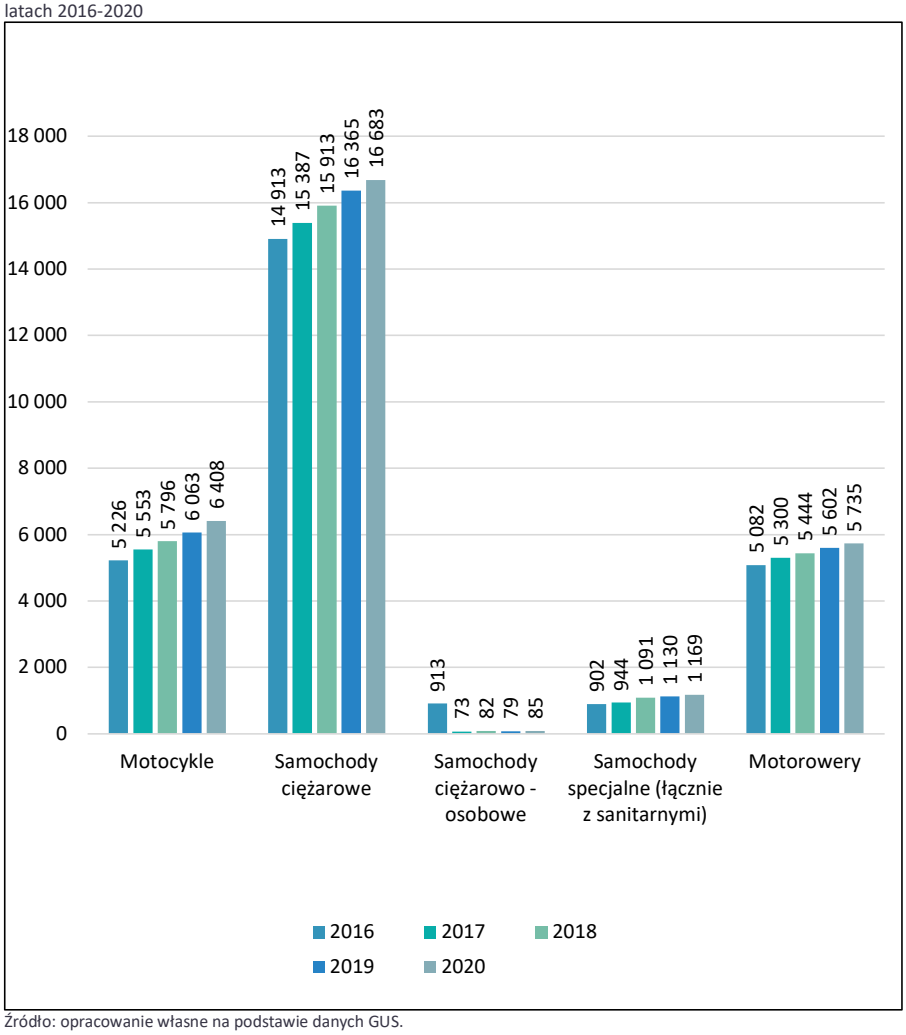


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Według danych GUS liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie słupskim oraz mieście Słupsk stale wzrasta. W 2016 r. zarejestrowanych było 53 126 samochodów w powiecie słupskim oraz 44 881 samochodów w mieście Słupsk, natomiast w 2020 r. wykazano już kolejno 64 519 oraz 51 238 samochodów osobowych. Na koniec 2020 r. łączna liczba zarejestrowanych samochodów osobowych osiągnęła zatem nieco ponad 95 tys. pojazdów.

Podobne wzrosty odnotowywane są w przypadku innych pojazdów. Szczegółowe dane liczbowe zaprezentowano na poniższym wykresie.

Wykres 8 Łączna liczba zarejestrowanych pojazdów według kategorii w powiecie słupskim oraz mieście Słupsk w latach 2016-2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wartości wskaźników **brd** przedstawiają **stan i poziom bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu drogowego.** Statystyki dotyczące wypadków drogowych w MOF S-U w latach 2017-2021 nie pokazują jeszcze oczekiwanego zgodnie z założeniami Wizji Zero[61],

[61] Wizja Zero – dążenie do zmniejszenia liczby wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym oraz osiągnięcia zerowej liczby ofiar śmiertelnych oraz ciężko rannych w nich.

wyraźnego trendu spadkowego liczby wypadków, liczby rannych oraz liczby zabitych w wypadkach drogowych.

Dane dla MOF S-U obejmują liczbę wypadków drogowych, liczbę rannych i liczbę ofiar śmiertelnych w nich, według danych za lata 2016-2021 w podziale na powiaty.

Dla wszystkich zdarzeń dla obszaru MOF S-U od roku 2016 do roku 2021 nastąpił spadek wartości:

1. dla wypadków drogowych o 37%,
2. dla liczby rannych w wypadkach drogowych 41%,
3. dla liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych o 21%

Tabela 9 Bezpieczeństwo w ruchu drogowym na obszarze MOF S-U w latach 2016-2021

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Liczba wypadków	218	153	166	123	126	137
Powiat m. Słupsk	114	75	90	55	57	70
Powiat słupski	104	78	76	68	69	67
Liczba ofiar śmiertelnych	14	9	17	16	20	11
Powiat m. Słupsk	5	1	6	2	2	3
Powiat słupski	9	8	11	14	18	8
Liczba rannych	255	194	179	128	141	150
Powiat m. Słupsk	127	93	94	56	58	72
Powiat słupski	128	101	85	72	83	78

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR).

Pomimo spadku liczby poszczególnych zdarzeń, zjawiska te nadal występują z wysoką częstotliwością. Dlatego rekomendowane jest wdrażanie rozwiązań zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF S-U, zwiększających mobilność jego mieszańców poprzez wzrost udziału podróży obligatoryjnych po obszarze pieszo, rowerem oraz pojazdami transportu zbiorowego (autobusami i pociągami), a przez to zmniejszenie korzystania z samochodów do niezbędnego minimum. Efektem może być zrealizowanie założeń Wizji Zero – obniżenie liczby wypadków oraz obniżenie liczby ofiar śmiertelnych w roku 2030 o co najmniej połowę w porównaniu z rokiem 2021.

Podsumowanie:

1. Biorąc pod uwagę statystyki całego obszaru MOF S-U, zmiany liczby ludności nie wydają się być bardzo znaczące. Jednakże kierunek w jakim postępują zmiany powoduje **zmianę struktury osadniczej obszaru, która generowała będzie konieczność rozbudowy infrastruktury sieciowej, dróg dojazdowych, zmiany w komunikacji zbiorowej, a także rozwoju szerokiego wachlarza usług i oferty społeczne**j.
2. W roku 2030 liczba mieszkańców MOF S-U (ogółem) ulegnie kolejnemu niewielkiemu spadkowi – o 1 859 osób, tj. 1,2%. **Nasileniu ulegną jednak obserwowane do tej pory tendencje suburbanizacyjn**e. Miasta traciły będą w dalszym ciągu mieszkańców (Słupsk -6,9%, Ustka -9,0%) na rzecz wzrostu liczby mieszkańców gmin wiejskich (Kobylnica +20,1%, Słupsk +17,3%, Ustka +5,4%). Rozrastała będzie się także populacja powiatu słupskiego (+2,5%) oraz województwa pomorskiego (+3,1%).
3. Wyzwaniem dla MOF S-U będzie **zintegrowanie istniejącej sieci rowerowej,** jej dalsza rozbudowa, a także spójna promocja. Rozwinięta sieć ścieżek rowerowych może stanowić z jednej strony alternatywną formę komunikacji lokalnej względem przemieszczania się samochodem, z drugiej uzupełnieniem oferty turystycznej.
4. Podczas badań ankietowych, mieszkańcy poproszeni o wskazanie działań mogących zwiększyć atrakcyjność MOF S-U, zdecydowanie wskazali aspekt **jak najszybszej budowy połączeń drogowych umożliwiających dostęp w krótkim czasie do dużych ośrodków gospodarczych** (64,4%). Następnie wybierali budowę dróg łączących miejscowości zlokalizowane w MOF Słupsk-Ustka, w tym dróg łączących miasto Słupsk z gminami ościennymi (34,8%) oraz zwiększenie ilości połączeń komunikacji miejskiej i regionalnej (34,7%).
5. **Wykluczenie komunikacyjne** dotyczące zarówno aspektów lokalnych jak i ponadlokalnych jest problemem kluczowym, który rzutuje na funkcjonowanie MOF S-U i jego możliwości rozwojowe. Wzmocnienie komunikacji na poziomie lokalnym może stać się motorem napędowym obszaru w wielu aspektach, nawet jeśli pozornie kosztem tego działania może być wzrost nakładów na transport publiczny. Na poziomie ponadlokalnym problem ten implikuje generowanie trudności zarówno w rozwoju:
   - gospodarczym – niska atrakcyjność inwestycyjna, wysokie ceny transportu;

- społecznym – dojazd do większych miejscowości jest czasochłonny i kosztowny, utrudnia rozwój mieszkańców na polu edukacyjnym i zawodowym, wyklucza z dostępu do kultury w większych ośrodkach;
- środowiskowym – wyższa emisja zanieczyszczeń wynikająca z nadmiernego ruchu kołowego, korki uliczne etc.;
- zdrowotnym – trudny dojazd do pacjentów/osób wymagających natychmiastowej pomocy, problem z szybkim transportem do szpitali ulokowanych w stolicy województwa;
- turystycznym – ograniczenie atrakcyjności turystycznej obszaru ze względu na wydłużony dojazd.

6. **Brak atrakcyjnej oferty przewozowej** powoduje, że większość mieszkańców wybiera samochód osobowy jako główny środek transportu, co przekłada się na problem zakorkowania miast oraz zwiększoną degradację środowiska naturalnego. Istnieje potrzeba rozbudowy połączeń drogowych i ścieżek rowerowych, a także zakupu nowego taboru autobusowego – w tym autobusów nisko/zeroemisyjnych.
7. Stosunkowo **niewielka liczba publicznych punktów ładowania samochodów elektrycznych** hamuje rozwój elektromobilności w regionie.

V.2 Interesariusze rynku transportowego na obszarze MOF S-U

Analiza ról interesariuszy pozwoliła przyporządkować pożądane działania i ich potencjalne efekty. Bezpośrednimi interesariuszami są mieszkańcy obszaru funkcjonalnego, użytkownicy dróg, przedsiębiorcy, inwestorzy, turyści, organizatorzy transportu publicznego (jako interesariusze będący w bezpośrednim obszarze oddziaływania inwestycji założonych w niniejszym dokumencie strategicznym). Dodatkowo wśród podmiotów uczestniczących należy wymienić instytucje różnego szczebla decyzyjności (zarówno na poziomie unijnym, jak i krajowym). W poniższej tabeli dokonano podstawowego wyszczególnienia interesariuszy rynku transportowego na obszarze MOF S-U.

Tabela 10 Interesariusze rynku transportowego na obszarze MOF S-U.

Interesariusze	Udział w realizacji polityki z zakresu transportu i komunikacji	Potencjalne efekty
Instytucje na szczeblu unijnym i krajowym, w tym Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu przy Komisji Europejskiej, Ministerstwo Infrastruktury w Polsce	• Kształtowanie strategii, zasad i regulacji polityki transportowej wspierających rozwój transportu multimodalnego • Planowanie funduszy i wspieranie inwestycji infrastrukturalnych i technologicznych mających na celu integrację gałęzi transportu • Kształtowanie świadomości i ustalanie wytycznych (standardów) dla kalkulacji zewnętrznych kosztów transportu i wdrożenia zasady „zanieczyszczający płaci”	• Rozwój konkurencyjnego systemu transportowego uwzględniający zrównoważony rozwój bazujący na filarach, takich jak: dekarbonizacja, cyfryzacja, innowacje i inwestycje
Instytucje na szczeblu regionalnym, np. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	• Planowanie i wspieranie inwestycji infrastrukturalnych zgodnie z potrzebami transportowymi • Zwiększanie świadomości i promowanie wśród przedsiębiorstw transportu niskoemisyjnego • Rozwój elektromobilności • Rozpowszechnianie dostępu do narzędzi pomiaru emisji CO2	• Rozwój zrównoważonego systemu transportowego w regionie
Samorządy MOF S-U	• Planowanie i realizacja inwestycji infrastrukturalnych zgodnie z potrzebami transportowymi • Kształtowanie polityki komunikacyjnej na obszarze MOF • Zwiększanie świadomości i promowanie wśród przedsiębiorstw transportu niskoemisyjnego • Rozwój elektromobilności	• Rozwój zrównoważonego systemu transportowego w regionie • Realizacja założeń zgodnie z planami i dokumentami strategicznymi • Wzrost wydatków na infrastrukturę komunikacyjną
Uczestnicy rynku usług komunikacyjnych: przewoźnicy, firmy transportowe, spedycyjne, logistyczne, operatorzy terminali przeładunkowych i platform transportowych, właściciele i podmioty zarządzające infrastrukturą punktową i liniową	• Rozwój usług transportu dopasowanych do potrzeb klientów z różnych branż • Zastosowanie bodźców dla klientów do korzystania z usług transportu zbiorowego • Uwzględnianie kosztów zewnętrznych transportu w porównaniu atrakcyjności gałęzi i połączeń transportowych • Pogłębiona współpraca z wymianą informacji o ofertach, tworząca platformę dla intensywnego rozwoju usług przewozów	• Rozwój usług odpowiadających rynkowym potrzebom przewozowym • Zwiększenie dostępności i konkurencyjności przewozów kolejowych • Połączenie różnych gałęzi transportu w jeden spójny system • Wzrost częstotliwości i terminowości połączeń • Poprawa jakości i bezpieczeństwa połączeń
Przedsiębiorstwa	• Tworzenie i wdrażanie strategii logistycznych uwzględniających wymagania zrównoważonego rozwoju • Wykorzystanie nowoczesnych narzędzi i technologii wspomagających zarządzanie transportem • Uwzględnianie kryteriów środowiskowych w wyborze tras i gałęzi	• Zwiększenie efektywności transportu pod względem ekonomicznym i środowiskowym • Wzrost świadomości poziomu emisji w rezultacie procesów transportowych

Interesariusze	Udział w realizacji polityki z zakresu transportu i komunikacji	Potencjalne efekty
	transportu • Poszukiwanie efektów synergii z potrzebami transportowymi innych firm (także konkurentów) • Wdrożenie flot niskoemisyjnych opartych na samochodach elektrycznych lub napędzanych paliwami alternatywnymi	
Mieszkańcy jako ostateczni odbiorcy rezultatów prowadzonej polityki zarządzania mobilnością, w poszczególnych grupach osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, kierowców, rowerzystów i pieszych	• Główni beneficjenci końcowi zmian w sektorze komunikacji i transportu • Wyrażanie opinii i sugerowanie zmian w zakresie struktury mobilności na obszarze	• Poprawa jakości połączeń • Wzrost wykorzystania transportu zbiorowego w strukturze komunikacyjnej obszaru • Rozwój alternatywnych form transportu w stosunku do samochodu indywidualnego, w tym wzrost znaczenia aktywnych form poruszania (wykorzystania rowerów)
Inne podmioty (np. instytucje kultury, sportowo-rekreacyjne, świadczące usługi edukacyjne, szkoły, uczelnie, inkubatory przedsiębiorczości, etc.).	• Aktywne uczestnictwo w tworzeniu siatki połączeń i częstotliwości kursów z uwzględnieniem miejsc i wydarzeń kluczowych dla obszaru	• Możliwość wykorzystania transportu zbiorowego umożliwiającego dotarcie odbiorców na dane wydarzenie

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Barbara Ocicka, Role interesariuszy w rozwoju transportu multimodalnego w świetle wyników badań w Projekcie ChemMultimodal, Warszawa 2020.

V.3 Analiza wyników badań w zakresie preferencji użytkowników

Rozdział opisuje uwarunkowania w zakresie preferencji użytkowników transportu zbiorowego na obszarze MOF S-U oraz ogólną ocenę funkcjonowania transportu regionalnego. Analiza opiera się z jednej strony na wynikach badań przeprowadzonych w 2021 r. dla komunikacji organizowanej przez Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku[62], z drugiej strony, prezentowane są wyniki badań przeprowadzonych w 2022 r. na reprezentatywnej grupie pasażerów regionalnego transportu zbiorowego na obszarze MOF S-U.

W ramach badania głównych preferencji pasażerów ZIM w Słupsku (2021 r.) ocenę bardzo dobrą wystawiło komunikacji miejskiej w Słupsku 26,9% respondentów, a dobrą – 56,9%. Oznacza to, iż podobnie jak w latach 2016 i 2018, ponad 80% słupszczan oceniło komunikację miejską jako przynajmniej dobrą. Ocenę dostateczną przyznało 12,6% respondentów, a niedostateczną – zaledwie 1,0%. Średnia ocena wystawiona przez respondentów wyniosła 4,13 i była niemalże identyczna jak ocena 4,12 wystawiona w 2018 r. Wśród ocen negatywnych przede wszystkim wskazywano na brak punktualności kursowania autobusów, wiek taboru, brak kultury u kierowców oraz problem osób nietrzeźwych podróżujących komunikacją miejską.

Poziom bezpieczeństwa osobistego w autobusach komunikacji miejskiej w Słupsku oceniło bardzo dobrze lub dobrze łącznie 75,5% ankietowanych. Ocenę dostateczną wystawiło 17% respondentów, a niedostateczną – 1,9%. Średnia ocena poziomu bezpieczeństwa osobistego pasażerów w autobusach komunikacji miejskiej w Słupsku ukształtowała się na poziomie 3,97 i nieznacznie spadła w porównaniu do oceny z badań z roku 2018 (4,0).

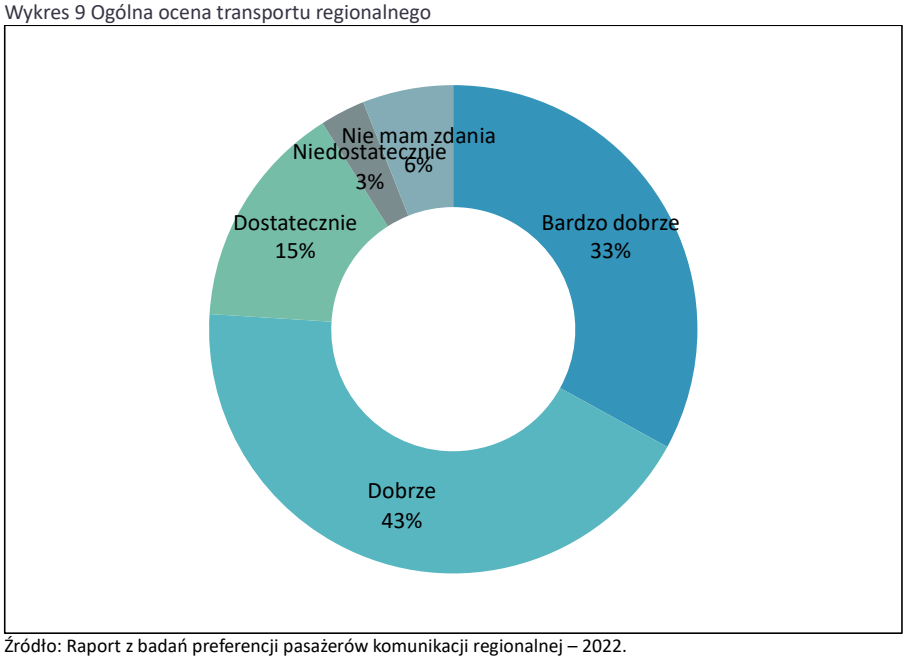
Respondentom zadano również pytanie, w jakim kierunku powinna rozwijać się sprzedaż biletów w autobusach – elektronicznym przy wykorzystaniu urządzeń mobilnych lub kart płatniczych, tradycyjnym w rozumieniu zakupu biletów za gotówkę u kierowcy, czy też mieszanym łączącym oba powyższe rozwiązania. Większość respondentów wybrała tryb mieszany (57%). Zwolennicy sprzedaży wyłącznie w formie elektronicznej stanowili 24% badanych, natomiast osób opowiadających się wyłącznie za formą tradycyjną było 19%.

[62] Sytuacja Eksploatacyjna Linii Komunikacji Miejskiej Zim w Słupsku – na podstawie wyników badań marketingowych z jesieni 2021 r., Gdynia-Słupsk, 2021.

Na obszarze MOF S-U w ramach badania przeprowadzonego w dniach 18-31 lipca 2022 na reprezentatywnej grupie pasażerów regionalnego transportu zbiorowego, przeanalizowano zachowania transportowe mieszkańców MOF S-U, w oparciu o dostępne wyniki badań preferencji użytkowników ruchu, opinii na temat jakości transportu zbiorowego oraz badań ankietowych istotnych z punktu widzenia transportu i mobilności.

Poniżej zaprezentowano w skrócie najważniejsze aspekty zaprezentowane w opracowaniu Raport z badań preferencji pasażerów komunikacji regionalnej – 2022.

Wykres 9 Ogólna ocena transportu regionalnego



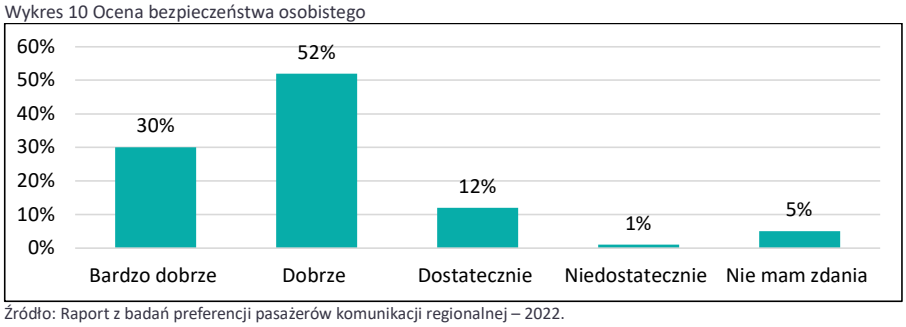
Źródło: Raport z badań preferencji pasażerów komunikacji regionalnej – 2022.

Mieszkańcy w 76% dobrze lub bardzo dobrze ocenili jakość regionalnego transportu zbiorowego. Dostatecznie jakość transportu oceniło 15% osób, a nie miało zdania 6% pytanych. Negatywną ocenę jakości transportu przyznało 3% badanych. Jako główne powody oceny negatywnej podawane były następujące uzasadnienia: „mało autobusów", „nie wszędzie jesteśmy w stanie dojechać poza sezonem", „zbyt mało kursów popołudniowych do i ze Słupska", „nie ma połączeń, które istniały kiedyś", „brak dojazdu do pracy", „mało autobusów w weekend", „brak kursów w niedzielę", „jest za mało autobusów nocnych i mało

połączeń z bliskimi wioskami". Najwięcej uwag dotyczyło ograniczonej podaży oferty w weekendy.

Respondenci wystawili transportowi regionalnemu ogólną ocenę wynoszącą 3,88 (w skali 2-5).

Wykres 10 Ocena bezpieczeństwa osobistego

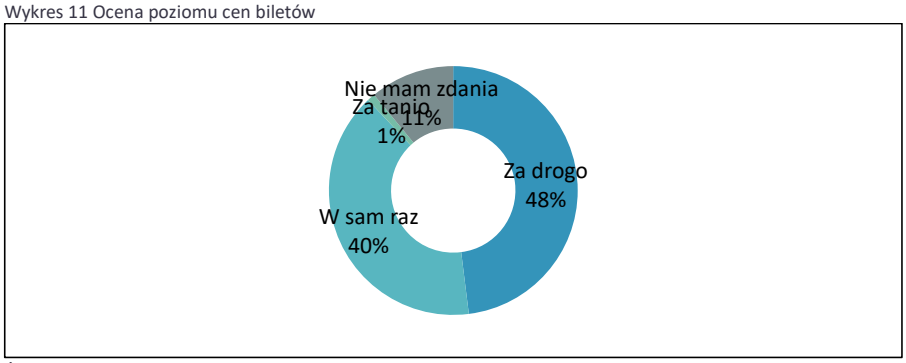


Źródło: Raport z badań preferencji pasażerów komunikacji regionalnej – 2022.

Poziom osobistego bezpieczeństwa w autobusach regionalnych w sposób pozytywny oceniło łącznie 82% badanych. Dostatecznie poziom bezpieczeństwa oceniło 12% osób, a nie miało zdania 5% pytanych. Niedostatecznie poziom bezpieczeństwa osobistego oceniło 1% badanych. Jako główne powody oceny negatywnej podawane były następujące uzasadnienia: „autobusy są niesprawne", „jeżdżą osoby pod wpływem alkoholu", „stary tabor autobusowy", „kierowcy jeżdżą za szybko". Na uwagę zasługuje fakt, że poziom bezpieczeństwa osobistego w autobusach regionalnych został wyżej oceniony niż ogólna ocena transportu regionalnego.

Ogólna ocena bezpieczeństwa osobistego wyniosła 3,96 (w skali 2-5)

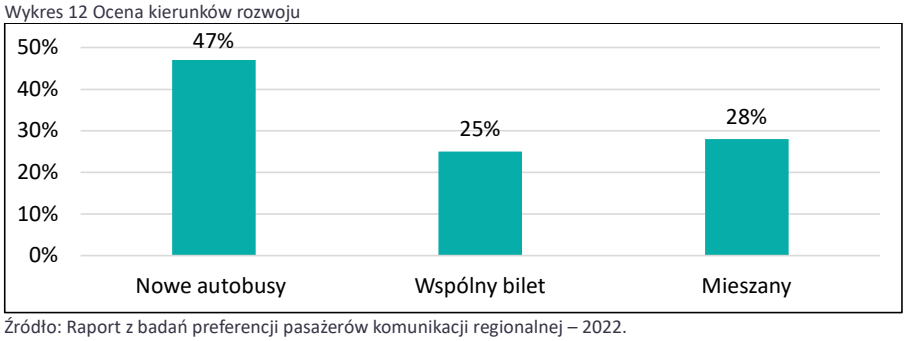
Wykres 11 Ocena poziomu cen biletów



Źródło: Raport z badań preferencji pasażerów komunikacji regionalnej – 2022.

48% badanych wskazuje, że bilety w transporcie regionalnym są zbyt drogie. W 40% ocena była neutralna. Odpowiedzi „za tanio" udzieliło jedynie 1% badanych, a nie miało zdania 11% respondentów.

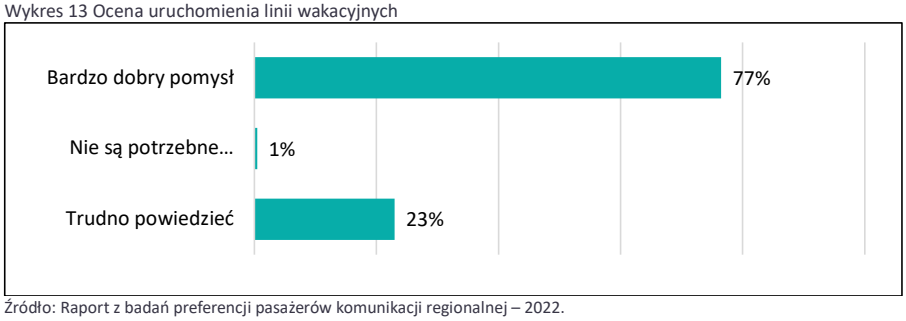
Wykres 12 Ocena kierunków rozwoju



Źródło: Raport z badań preferencji pasażerów komunikacji regionalnej – 2022.

Dla 47% badanych głównym kierunkiem rozwoju transportu regionalnego powinna być wymiana taboru. Dla 25% respondentów ważniejszy jest kierunek integracji z komunikacją miejską i oferta wspólnego biletu. Odpowiedzi, która łączy oba te kierunki udzieliło 28% badanych.

Wykres 13 Ocena uruchomienia linii wakacyjnych



Źródło: Raport z badań preferencji pasażerów komunikacji regionalnej – 2022.

77% badanych osób wskazało, że uruchomienie wakacyjnych połączeń łączących turystyczne atrakcje regionu to bardzo dobry pomysł. 23% pytanych nie ma zdania i wybrała odpowiedź „trudno powiedzieć". Tylko 1% ankietowanych wskazuje, iż nowe linie wakacyjne nie są potrzebne.

Respondenci mieli również możliwość zgłoszenia innych uwag, które uważali za istotne. Zostały zgłoszone następujące wnioski:

1. konieczność uruchomienia nowych połączeń Ustka – Słupsk w sezonie letnim (głównie w weekendy w szczególności w trakcie wydarzeń sportowych i kulturalnych),

2. uruchomienie połączenia do Łeby,
3. wysoko oceniana jest obsługa klientów,
4. brak połączeń do Czołpina,
5. brak połączeń Stowięcino-Łeba w wakacje,
6. brak połączeń Stowięcino-Lębork i Stowięcino-Potęgowo,
7. potrzeba konsolidacji cen biletów na poziomie MOF,
8. konieczność dalszego rozwoju taboru komunikacyjnego,
9. konieczność uruchomienia większej liczny kursów po godzinie 15.00,
10. brak połączenia Warblewo – Słupsk,
11. brak możliwości płatności elektronicznej w części taboru.

V.4 Analiza SWOT

Analiza SWOT ma za zadanie wskazanie najistotniejszych cech obszarów zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF S-U pod względem jakości ich funkcjonowania lub znaczenia dla mieszkańców obszaru. W ramach analizy SWOT wykorzystano dane i informacje pozyskane od JST MOF S-U, GUS/BDL oraz opracowań branżowych.

Mocne strony
Rozbudowa sieci tras rowerowych o funkcjach transportowych przede wszystkim w gminach miejskich;
Znaczący potencjał portu morskiego w Ustce
Działania podejmowane w kierunku integracji przewozów metropolitalnych (np. MZKZG, FALA, ustawa o związku metropolitalnym itp.);
Funkcjonowanie Platformy Zintegrowanych Usług Mobilności (FALA);
Wzrastająca mobilność aktywna (piesza, rowerowa, hulajnogami, UTO) mieszkańców województwa
Trend wzrostowy w pasażerskich kolejowych pasażerskich przewozów regionalnych
Relatywna spójność obszaru MOF S-U (4 JST spełniły 6 lub więcej kryteriów delimitacyjnych)
Ponad połowa obszaru MOF S-U objęta MPZP
Stosunkowo dobre funkcjonowanie komunikacji publicznej pomiędzy ośrodkami miejskimi i Gminą Kobylnica
Wysoka wartość przyrodnicza obszaru sprzyjająca rozwojowi sieci dróg rowerowych – turystyka aktywna

Słabe strony
Słabe skomunikowanie obszaru za pomocą dróg ekspresowych i autostrad
Suburbanizacja
Depopulacja miast
Niska atrakcyjność lokalnego rynku pracy
Przeciętny odsetek liczby osób bezrobotnych
Słaby poziom skomunikowania z drogą S11
Słaba jakość infrastruktury drogowej, długie czasy dojazdów do dużych miast regionu
Brak mariny/Centrum Żeglarstwa Ziemi Słupskiej
Brak integracji planowania przestrzennego na obszarze MOF S-U
Niska dostępność komunikacyjna w ruchu samochodowym (DK6)
Peryferyjne położenie
Brak spójności regionalnej w zakresie jakości infrastruktury transportowej
Utrzymujący się trend wzrostowy wskaźnika motoryzacji, w tym z dużym udziałem pojazdów o niskim standardzie emisji spalin
Wzrost natężenia ruchu samochodowego na sieci dróg publicznych przede wszystkim miast, powodujący wzrost emisji spalin i wydłużenie czasu podróży

Szanse
Rozbudowa połączeń drogowych
Rozwój portu w Ustce
Sukcesywny proces poprawy, modernizacji infrastruktury drogowej;
Zachęty osiedleńcze przeciwdziałające suburbanizacji wydłużającej trasy komunikacyjne i wpływającej na zwiększenie indywidualnego transportu samochodowego
Budowanie świadomości mieszkańców co do ekologicznych decyzji transportowych
Wysoka atrakcyjność gospodarcza (w szczególności w zakresie usług turystycznych) ze względu na położenie, która generuje warunki do rozwoju transportu zbiorowego
Budowanie wizerunku MOF S-U w oparciu o walory środowiskowe i lokalizację (dostępność pasa nadmorskiego, szlaków rzecznych oraz rowerowych.
Środki UE na transport i komunikację
Regulacje ustawowe warunkujące efektywne zarządzanie transportem zbiorowym i zapewniających dodatkowe źródła finansowania organizacji przewozów kolejowych i autobusowych
Upowszechnianie innowacji i cyfryzacji w usługach mobilności, w tym w transporcie zbiorowym
Inicjatywy gospodarcze wspierające rozwój centrów przeładunkowych i konsolidacyjnych

Zagrożenia
Pandemia – Covid-19, która spowodowała utrwalenie zachowań transportowych w kierunku wykorzystania transportu indywidualnego
Zapaść demograficzna - zjawisko starzenia się społeczeństwa. Osoby starsze są osobami mniej mobilnymi. Wynika to z mniejszych potrzeb podróżowania tej grupy, jak i predyspozycji zdrowotnych – jest to czynnik zmniejszający popyt na podróże i przewozy pasażerskie.
Wysoka konkurencja sąsiednich jednostek terytorialnych w zakresie przyciągania inwestycji oraz silna konkurencja ościennych JST na rynku usług turystycznych.
Kryzys finansów publicznych w związku z ponoszeniem większych kosztów za świadczone usługi publiczne przez samorządy
Zwiększona częstotliwość występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych i tym samym klęsk żywiołowych
Brak usprawnienia rozwiązań i infrastruktury komunikacyjnej
Wzrost kosztów inwestycji przy jednoczesnym spadku zdolności finansowej samorządów
Dynamiczny wzrost kosztów usług transportowych wywołany wzrostem kosztów nośników energii. Im mniejsze wpływy z biletów, tym większe dopłaty z budżetu JST. Jednocześnie wzrost cen nośników energii skutkuje zmniejszonym wykorzystaniem transportu samochodowego ze względu na wzrost ogólnych kosztów transportu bez względu na rodzaj

V.5 Matryca logiczna

Wizja rozwoju transportu na obszarze MOF S-U

Wizja rozwoju transportu na obszarze MOF S-U
Miejski Obszar Funkcjonalny Słupsk-Ustka obszarem wdrażania efektywnych rozwiązań w komunikacji i transporcie.

Powyższa wizja realizowana jest poprzez dwa główne cele strategiczne na poziomie MOF S-U:

Cel strategiczny 1.	Atrakcyjny i konkurencyjny system komunikacji zbiorowej
Cel strategiczny 2.	Integracja różnych sektorów transportu i komunikacji na obszarze MOF S-U

Cele strategiczne

Tabela 11 Matryca logiczna Planu Transportowego

Wymiar	Cel strategiczny Planu Transportowego	Cel szczegółowy Planu Transportowego	Analiza problemowa
Komunikacja zbiorowa	Cel strategiczny 1. Atrakcyjny i konkurencyjny system komunikacji zbiorowej	Cel szczegółowy 1.1 Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury miejskiego transportu zbiorowego	• Wciąż zbyt niska atrakcyjność oferty przewozowej • Brak wystarczającej bazy jednostek taboru zero i niskoemisyjnego • Wykluczenie komunikacyjne w zakresie transportu zbiorowego, zwłaszcza miejscowości peryferyjnych MOF S-U • Brak integracji biletowej na poziomie MOF S-U • Brak powiązań infrastruktury transportu zbiorowego
		Cel szczegółowy 1.2 Budowa spójnej infrastruktury przesiadkowej i parkingowej	
		Cel szczegółowy 1.3 Zwiększenie atrakcyjności oferty transportu zbiorowego	
		Cel szczegółowy 1.4 Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań cyfrowych	
Powiązania transportowe	Cel strategiczny 2. Integracja różnych sektorów transportu i komunikacji na obszarze MOF S-U	Cel szczegółowy 2.1 Tworzenie uwarunkowań instytucjonalnych dla integracji różnych gałęzi transportu	• Brak integracji transportu kołowego i kolejowego na poziomie rozkładów jazdy • Brak dostatecznej liczby ładowarek dla samochodów elektrycznych • Brak dostatecznej liczby dróg rowerowych i ich integracji • Wysoka liczba wypadków i zdarzeń drogowych
		Cel szczegółowy 2.2 Budowa rozbudowa infrastruktury transportu rowerowego i UTO	
		Cel szczegółowy 2.3 Poprawa bezpieczeństwa i sprawności ruchu drogowego	
		Cel szczegółowy 2.4 Przeniesienie ruchu tranzytowego poza obszary centralne miast	
		Cel szczegółowy 2.5 Wdrażanie elektromobilności	
		Cel szczegółowy 2.6 Rozwój transportu kolejowego i morskiego jako alternatyw dla transportu kołowego	

Źródło: Opracowanie własne

V.6 Koncepcja dotycząca planów mobilności na obszarze MOF S-U

Rozdział odnosi się do podstawowych działań i założeń, jakie powinien spełniać system transportowy, którego głównym celem jest zwiększenie dostępności obszaru funkcjonalnego oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności i transportu.

V.6.1 Rekomendowany model funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej

Kluczowym wyzwaniem stojącym przed samorządami z obszaru MOF S-U jest przede wszystkim rozbudowa zintegrowanej sieci transportu publicznego: autobusowego i kolejowego dostarczającej pasażerom wysokiej jakości usług komunikacyjnych z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju.

Rekomendacje sformułowane zostały w oparciu o **5 elementarnych aspektów** charakteryzujących rynek transportu i komunikacji na obszarze MOF S-U:

I. Integracja różnych sektorów transportu i komunikacji

Obszar funkcjonalny wyróżnia się tym, że znajduje się na peryferiach województwa pomorskiego. Jest jednocześnie terenem nadmorskim, przyciągającym licznych turystów w sezonie letnim. MOF S-U jest stosunkowo duży i ma znaczący potencjał rozwojowy, lecz peryferyjność obszaru przez lata powodowała, że nie był on traktowany wystarczająco priorytetowo w zakresie inwestycji komunikacyjnych. W efekcie pojawił się problem rozwojowy – niewykorzystany potencjał gospodarczy i turystyczny czy problemy z dojazdem do i z terenu MOF S-U. Kluczowym wyzwaniem inwestycyjnym będzie zatem rozwój połączeń komunikacyjnych, drogowych, rowerowych oraz rozwój transportu kolejowego.

Podmioty uczestniczące:

- Samorządy MOF S-U
- Województwo Pomorskie

II. Rozbudowa portu w Ustce

Szansą na rozwój MOF S-U jest dostęp do Morza Bałtyckiego. Port morski w Ustce powinien zostać zmodernizowany i powiększony. Stanie się on wówczas bramą na rozwój handlu i przyspieszy rozwój gospodarczy obszaru, co w sposób bezpośredni przyczyni się do poprawy na rynku pracy. Rozbudowa portu w Ustce postrzegana jest jako potencjał rozwojowy całego obszaru.

Podmioty uczestniczące:

- Zarząd Portu Morskiego w Ustce Sp. z o.o.
- Gmina Miasto Ustka
- Urząd Morski w Gdyni

III. Rozwój oferty transportu publicznego

Polityka rozwoju komunikacji zbiorowej powinna łączyć ze sobą aspekt dostępności transportowej obszaru dla mieszkańców – dojazdy do szkół, pracy, instytucji, ułatwienie przemieszczania się po obszarze MOF S-U, możliwość ograniczenia ruchu samochodowego, a także rozwój transportu w wymiarze turystycznym.

Podmioty uczestniczące:

- Samorządy MOF S-U
- Województwo Pomorskie
- Przewoźnicy i organizatorzy transportu

IV. Konieczność rozwoju elektromobilności

W obliczu systematycznie zwiększającego się zapotrzebowania na samochody elektryczne, rośnie proporcjonalnie potrzeba tworzenia infrastruktury do sprawnej oraz bezpiecznej obsługi. Możliwość szybkiego i bezpiecznego ładowania aut w dowolnym czasie i miejscu staje się coraz rzadziej wyzwaniem, a częściej obowiązującym standardem. Dlatego oprócz punktów ładowania elektrobusów należy rozwinąć sieć punktów ładowania samochodów elektrycznych, z których będą mogli korzystać mieszkańcy i przyjezdni (punkty ładowania samochodów osobowych). W zakresie rozwoju ekologicznych form transportu, niezwykle ważna jest również sukcesywna wymiana taboru transportu zbiorowego na niskoemisyjny i zeroemisyjny. Autobusy elektryczne to także o wiele wygodniejszy pojazd niż jego odpowiednik napędzany silnikiem diesla. Ponadto porusza się niezwykle cicho, płynnie i nie emituje żadnych spalin. Oprócz zakupu pojazdów o napędzie elektrycznym, zasadna jest także inwestycja w pojazdy zasilane gazem CNG oraz rozbudowę instalacji tankowania pojazdów sprężonym gazem ziemnym CNG (jako dywersyfikacja form zasilania pojazdów transportu zbiorowego).

Podmioty uczestniczące:

- Samorządy MOF S-U
- Województwo Pomorskie
- Przewoźnicy i organizatorzy transportu
- Przedsiębiorcy prywatni

V. Rozwój systemu ścieżek rowerowych

Funkcjonowanie komunikacji publicznej zgodnie z modelem systemu nowoczesnej i niskoemisyjnej komunikacji powinien być połączony z systemem transportu rowerowego nakierowanego na wykorzystanie roweru, jako środka transportu w poruszaniu się po miastach lub dojazdu do środków komunikacji publicznej (autobusowej i kolejowej). Obecnie na terenu MOF rower w niewielkim stopniu jest wykorzystywany, jako alternatywny środek transportu w dojazdach do pracy, szkół lub do punktów przesiadkowych. Najczęściej wykorzystywany jest do celów rekreacyjnych głównie z braku odpowiedniej infrastruktury. Konieczne jest podjęcie działań nakierowanych na budowę dróg rowerowych, systemów parkingów typu bike&ride oraz rozwój systemu rowerów miejskich a także urządzeń transportu osobistego (UTO). Rekomendowany jest rozwój ścieżek rowerowych w oparciu o założenia zawarte w Regionalnym Planie Transportowym dla Województwa Pomorskiego 2030. Działania te będę odzwierciedlenie realizacji Celu Szczegółowego 1. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ ZBIOROWA I AKTYWNA, Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji.

Podmioty uczestniczące:

- Samorządy MOF S-U
- Województwo Pomorskie

Podsumowując, konieczna jest współpraca jednostek zarządzających infrastrukturą drogową i ruchem drogowym oraz systemem komunikacji zbiorowej, która powinna obejmować **wspólne działania zmierzające do integracji wszystkich środków transportu** w zależności od długości i celu odbywanej podróży. Organizatorzy komunikacji drogowej i kolejowej powinni przyjąć rozwiązania umożliwiające **wprowadzenie wspólnych biletów** dla całej organizowanej przez nich sieci komunikacyjnej na obszarze MOF. Planowane jest wdrożenie systemu FALA, który będzie największym i najnowocześniejszym systemem poboru opłat za przejazdy

transportem publicznym w Polsce. Obejmie swoim zasięgiem sieć kolejową i komunikację miejską w całym województwie pomorskim (jego techniczne określenie to Platforma Zintegrowanych Usług Mobilności). Utworzony zostanie system, w którym znajdą się m.in. konta pasażerów, informacje o cenach biletów, trasach przejazdów autobusów, tramwajów, trolejbusów i pociągów, rozkładach jazdy. System będzie zawierał aplikację bilingową, która pozwoli rozliczyć pasażera za przejazdy na danej trasie na podstawie identyfikowania go w różnych środkach komunikacji. Identyfikacja ta będzie wymagała od pasażera „zameldowania się" w pojeździe lub na przystanku kolejowym na specjalnym czytniku (walidatorze). Ważnym elementem systemu będzie też aplikacja mobilna, która umożliwi zaplanowanie trasy oraz pełne rozliczenie kosztów przejazdu różnymi środkami lokomocji. Istotą pomorskiego systemu będzie zintegrowanie wszystkich środków publicznego transportu zbiorowego z obszaru całego województwa pomorskiego.

Konieczne są nakłady inwestycyjne na **budowę infrastruktury przesiadkowej** (w tym przede wszystkim parkingi oraz przystanki). Obecna infrastruktura przesiadkowa na terenie MOF wymaga modernizacji ze względu na lokalizację.

Rozkłady jazdy powinny uwzględniać zarówno dynamikę przepływów pasażerskich, jak i **synchronizację pomiędzy transportem autobusowym i kolejowym**, przy czym synchronizacja obejmować powinna zarówno kolejowe przewozy regionalne jak też dalekobieżne. Aby umożliwić zmiany rozkładów jazdy i ich synchronizację wymagane jest ustalenie dostępności infrastruktury przystankowej oraz dworców dla organizatorów i operatorów na terenie Słupska, Ustki i pozostałych gmin MOF. Według przyjętych planów, początkowo synchronizacja będzie odbywała się na węźle transportowym w Słupsku.

W zakresie modernizacji cyfrowej rekomenduje się by na stronach internetowych organizatorów powstał **jednolity system publikowania rozkładów**, umożliwiający wyszukanie połączenia zarówno według linii/relacji, jak i według przystanków, również z wykorzystaniem interaktywnej mapy sieci komunikacyjnej. Należy rozważyć utworzenie systemu nowoczesnego powiadamiania podróżnych za pomocą aplikacji lub powiadomień. System lub aplikacja powinien umożliwiać bieżące informacje o czasie przyjazdu autobusu uwzględniające miejsce, w którym dany autobus się znajduje i aktualną sytuację na drogach. Dodatkowo pożądane jest publikowanie bieżących informacji o opóźnieniach/ utrudnieniach na monitorach LCD na przystankach i w pojazdach. Kolejnym ważnym aspektem jest

wprowadzenie możliwości zakupu wszystkich rodzajów biletu przez internet lub za pomocą **urządzeń mobilnych**. Rozwijając system płatności za przejazd należy umożliwić pasażerom płatność bezdotykową za pomocą kart płatniczych oraz za pomocą smartfonów z nadajnikiem NFC.

V.6.2 Najważniejsze działania inwestycyjne planowane do realizacji

Dostępność komunikacyjna jest jednym z ważniejszych elementów prawidłowego funkcjonowania obszaru funkcjonalnego. Możliwość przemieszczania się osób w obrębie MOF S-U wymaga podjęcia inwestycji w zakresie zarówno transportu drogowego, jak i kolejowego oraz ich odpowiedniego skomunikowania. Konieczne jest podjęcie działań w zakresie poprawy jakości funkcjonowania transportu publicznego.

Działania objęte instrumentem ZIT

Podmiot	Projekt
Miasto Słupsk	Rozbudowa połączeń drogowych (wyd. niekwalfikowalne), budowa dróg rowerowych, w tym Śródmiejskiego i Staromiejskiego węzła rowerowego, zakup liczników pomiaru natężenia ruchu rowerowego, zakup taboru niskoemisyjnego/zeroemisyjnego wraz z budową stacji ładowania, zapewnienie priorytetów dla transportu zbiorowego w newralgicznych ciągach komunikacyjnych, przebudowa zatok autobusowych i przystanków w celu dostosowania ich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz rozbudowa systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w mieście.
	Rozwój sieci dróg rowerowych w Mieście Słupsku poprzez: budowę ścieżki rowerowej przy ul. Poznańskiej wzdłuż DK21 oraz budowę ścieżki rowerowej wzdłuż fragmentu ul. Kaszubskiej (DW213)
Powiat Słupski	Budowa ścieżek rowerowych o charakterze transportowym w przebiegu dróg powiatowych nr 1157G, 1105G, 1130G oraz 1112G budowa elementów infrastruktury drogowej w postaci ciągów pieszo-rowerowych o nawierzchni bitumicznej oraz rozwój infrastruktury służącej obsłudze taboru zeroemisyjnego .
Miasto Ustka	Poprawa dostępu do transportowego węzła integracyjnego w Ustce : Węzeł transportowy II etap obejmujący budowę buspasa, budowę ścieżki rowerowej, ciągu pieszo - rowerowego, wykonanie infrastruktury towarzyszącej, zakup liczników pomiaru natężenia ruchu rowerowego.
Gmina Redzikowo	Rozwój infrastruktury dla transportu niezmotoryzowanego obejmujące inwestycję w drogi rowerowe, ciągi piesze i pieszo-rowerowe na odcinkach: Swochowo - Lubuczewo wzdłuż drogi wojewódzkiej 213, Kusowo- Płaszewko - Krępa Słupska wzdłuż drogi gminnej 119147G., Strzelino - Gałęzinowo wzdłuż drogi powiatowej 1111G

Podmiot	Projekt
Gmina Kobylnica	Budowa drogi dla pieszych i rowerów o charakterze transportowym na odcinku Łosino - Zajączkowo wzdłuż drogi krajowej nr 21

Uzupełniające interwencję w ramach ZIT są działania inwestycyjne ważne z punktu widzenia polityki komunikacyjnej wskazane w Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka na lata 2022-2030, dla którego przedmiotowa Strategia ZIT stanowi dokument wdrożeniowy. W opracowaniu wskazano listę przedsięwzięć przewidzianych do realizacji przez MOF Słupsk-Ustka, w odniesieniu do kierunków działań, w ramach których będą wdrażane przedsięwzięcia rozwojowe. Projekty te planowane są do realizacji w okresie obowiązywania strategii ponadlokalnej przez samorządy współtworzące MOF Słupsk-Ustka oraz partnerów społeczno-gospodarczych.

Tabela 12 Działania z zakresu transportu i komunikacji wskazane w Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka na lata 2022-2030

WYMIAR GOSPODARCZY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
Cel strategiczny 3. Wzmocnienie potencjału gospodarczego MOF jako bipolarnego ośrodka wzrostu o subregionalnym charakterze			
Kierunek działania 11. Wzmocnienie potencjału inwestycyjnego i wspieranie rozwoju przedsiębiorczości	Przebudowa Portu Morskiego Ustka	Gmina Miasto Ustka i Urząd Morski w Gdyni	Zaplanowane działania uwzględniają rozbudowę Portu Morskiego Ustka w oparciu o koncepcje opracowane przez Urząd Morski w Gdyni.
	Przebudowa i zagospodarowanie terenu Promenady Nadmorskiej w Ustce	Gmina Miasto Ustka	Zakres rzeczowy inwestycji obejmuje wykonanie przebudowy promenady nadmorskiej w Ustce wraz z budową mola oraz nową aranżacją przestrzenną (nowe zagospodarowanie przestrzeni wokół pomnika Chopina), ciągami komunikacyjnymi (piesze, rowerowe, jezdne).
	Rozwój infrastruktury turystycznej poprzez budowę, przebudowę i renowację ogólnodostępnej infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej na terenie MOF	Samorządy z MOF S-U	Zaplanowane działania dotyczą rozwoju infrastruktury turystycznej i uwzględniają m.in. projekty takie jak: utworzenie single tracków do jazdy rowerami terenowymi, udostepnienie pola kempingowego/namiotowego, zagospodarowanie jezior i rzek oraz terenów przybrzeżnych oraz innych przestrzeni publicznych na cele turystyczne i rekreacyjne.
Kierunek działania 12. Efektywne wykorzystanie potencjału turystycznego i kulturalnego obszaru	Rozwój ścieżek rowerowych na terenie MOF Słupsk-Ustka	Samorządy z MOF S-U	Przedsięwzięcie ma na celu uzupełnieniu sieci głównych rowerowych tras transportowych wskazanych w koncepcji opracowanej przez samorządy z MOF jako nieistniejące lub o złym stanie technicznym.

WYMIAR PRZESTRZENNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
Cel strategiczny 6. Integracja i rozwój przestrzenny oraz infrastrukturalny MOF Słupsk-Ustka			
Kierunek działania 20. MOF Słupsk-Ustka dostępny komunikacyjnie i transportowo w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym	Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka	Samorządy z MOF, MZK Sp. z o.o., podmioty spoza sektora finansów publicznych	Przedsięwzięcie ma na celu rozwój infrastruktury transportu publicznego i obejmuje inwestycje w węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego, zakup taboru transportu publicznego oraz cyfryzację transportu miejskiego, w tym rozwój systemów informacji pasażerskiej, inteligentne systemy transportowe, aplikacje do planowania podróży. Zaplanowane zadania uwzględniają także rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej oraz realizację działań edukacyjnych dotyczących racjonalnych zachowań transportowych.
	Zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach wdrażania Strategii elektromobilności w Słupsku	MZK Słupsk Sp. z o.o.	Zakres przedsięwzięcia obejmuje rozwój infrastruktury transportu miejskiego poprzez zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
	Rozwój systemu wypożyczalni rowerów typu cargo	Miasto Słupsk	Przedsięwzięcie stanowi kontynuację działań podjętych w ramach realizowanego w latach 2018-2021 projektu „CoBiUM- Cargo Bikes in Urban Mobility" współfinansowanego ze środków EFRR w ramach Programu Interreg Południowy Bałtyk. Jego głównym celem jest poszerzenie już istniejącej floty rowerów cargo funkcjonującej w ramach wypożyczalni dla różnych grup odbiorców.
	Przebudowa ulic: Wiejskiej, Rybackiej, Norwida wraz z przebudową skrzyżowania ul. Kilińskiego i Kaszubskiej w Słupsku	Miasto Słupsk	Zadanie polega na przebudowie 3 kluczowych odcinków dróg Słupska: ul. Norwida, ul. Wiejskiej, ul. Rybackiej, o łącznej długości 2,4 km. Prace obejmują m.in. wykonanie nowej nawierzchni dróg, przebudowę kanalizacji deszczowej, budowę i przebudowę ciągów pieszych, parkingów, ścieżek rowerowych oraz montaż elementów małej architektury

WYMIAR PRZESTRZENNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
Cel strategiczny 6. Integracja i rozwój przestrzenny oraz infrastrukturalny MOF Słupsk-Ustka			
			i zagospodarowanie zieleni towarzyszącej.
	Program poprawy dostępności i spójności komunikacyjnej miasta Słupska i jego obszarów funkcjonalnych z nadaniem priorytetów komunikacji zbiorowej	Miasto Słupsk	Zadanie obejmuje kompleksową przebudowę ulic kluczowych dla zapewnienia sprawnej komunikacji. Zakres prac uwzględnia m.in. przebudowę infrastruktury technicznej, wprowadzenie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego zapewniających komfort i bezpieczeństwo użytkowania, zastosowanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych (np. śluzy autobusowe) zapewniających nadanie priorytetu komunikacji zbiorowej, rozwój i modernizację infrastruktury rowerowej, a także zastosowanie ponadstandardowych rozwiązań dla osób z niepełnosprawnościami. Planowane przedsięwzięcia obejmują także dostosowanie infrastruktury do wyzwań klimatycznych m.in. poprzez zastosowanie nawierzchni przepuszczalnych i zwiększenie powierzchni biologicznie czynnej.
	Budowa i przebudowa ważnych ciągów komunikacyjnych w Mieście Ustka	Gmina Miasto Ustka	Zakres przedsięwzięcia obejmuje budowę lub przebudowę ciągów komunikacyjnych w Mieście Ustka poprawiających komunikacje wewnętrzna oraz zewnętrzną.
	Budowa obwodnicy Miasta Ustka wraz z dojazdem do Portu Morskiego w Ustce	Gmina Miasto Ustka	Zakres przedsięwzięcia obejmuje budowę obwodnicy Miasta Ustka od DK21 poprzez DW203 do Portu Morskiego od strony zachodniej.
	Zwiększenie dostępności do Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego w Słupsku poprzez przebudowę drogi nr 116232G (ul. Sułkowskiego) oraz nr 116126G (ul. Łady -	Miasto Słupsk	Celem przedsięwzięcia jest zwiększenie dostępności do jedynej wysokospecjalistycznej placówki medycznej - Szpitala Wojewódzkiego w Słupsku, obsługującego mieszkańców Miasta i Powiatu Słupskiego - i obejmuje przebudowę ulicy Sułkowskiego i Łady-Cybulskiej. Zakres rzeczowy uwzględnia zagospodarowanie jezdni ulic, chodników i drogi rowerowej

WYMIAR PRZESTRZENNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
Cel strategiczny 6. Integracja i rozwój przestrzenny oraz infrastrukturalny MOF Słupsk-Ustka			
	Cybulskiego)		wraz z budową oświetlenia.
	Zwiększenie dostępności północno - wschodniego rejonu Miasta Słupska i Gminy Redzikowo poprzez stworzenie alternatywnego połączenia dla DW 213 (Słupsk - Puck) - kompleksowa przebudowa dróg: nr 116314G (ul. Lawendowej), 116173G (ul. Owocowej) oraz budowa dróg dojazdowych i oświetlenia	Miasto Słupsk	Celem przedsięwzięcia jest odciążenie niedostosowanych do natężenia ruchu dróg poprzez budowę i przebudowę dróg dojazdowych i stworzenie alternatywnych połączeń drogowych. Ponadto, w celu zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu planowana jest budowa oświetlenia.
	Zwiększenie dostępności mieszkańców osiedla Zachód i Gminy Redzikowo do DK 21 i instytucji wyższego rzędu poprzez przebudowę ulicy Banacha (116005G), Zauchy, Szpilewskiego, Grechuty wraz z budową dróg dojazdowych (Przybory, Kaczmarskiego, Ordonówny, Nalepy) i oświetlenia w ulicach Niemena, Riedla, Kiepury i Osieckiej	Miasto Słupsk	Przedsięwzięcie skupia się na poprawie skomunikowania najbardziej intensywnie rozwijającego się osiedla w Słupsku poprzez budowę i przebudowę ulic w rejonie Dzielnicy Zachód. Inwestycja jest elementem kilkuletniego planu przebudowy i modernizacji połączenia z miejscowością Bierkowo.
	Zwiększenie dostępności DK21 i DW 213 poprzez budowę bypassa w ciągu ulicy Morskiej (116151G) łączącego ulice Poniatowskiego z	Miasto Słupsk	Zaplanowana przebudowa ulicy Morskiej obejmująca docelowe zagospodarowanie jezdni, chodnika i drogi rowerowej wraz z budową oświetlenia pozwoli na usprawnienie głównego wyjazdu z Miasta Słupska do Miasta i

WYMIAR PRZESTRZENNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
Cel strategiczny 6. Integracja i rozwój przestrzenny oraz infrastrukturalny MOF Słupsk-Ustka			
	ulicą Bałtycką (I-etap Trasy Olimpijskiej)		Gminy Ustka poprzez stworzenie alternatywy dla jednego z najbardziej obciążonych skrzyżowań w mieście (Bałtycka-Poniatowskiego – Tramwajowa).
	Kontynuacja budowy ringu miejskiego w Słupsku	Miasto Słupsk, Gmina Kobylnica, GDDKiA	Realizacja przedsięwzięcia pozwoli na przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu miasta Słupska oraz zapewnienie prawidłowego rozwoju i wewnętrznej integracji Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupska poprzez budowę tzw. małej obwodnicy Słupska. W zakres zaplanowanych prac wchodzi m.in. budowa drogi jednojezdniowej, jezdni bitumicznej, chodników, drogi rowerowej, oświetlenia oraz odwodnienia. Zadanie podzielono na 4 etapy.
	Budowa i przebudowa ważnych ciągów komunikacyjnych w Gminie Redzikowo	Gmina Redzikowo	Zakres zaplanowanych prac obejmuje budowę i przebudowę ważnych ciągów komunikacyjnych, co przyczyni się do odciążenia ruchu drogowego oraz poprawy dostępności komunikacyjnej poszczególnych miejscowości na terenie gminy Redzikowo.
	Monitoring ruchu komunikacyjnego i wspólne działania planistyczne w zakresie komunikacji miejskiej i regionalnej na obszarze MOF	Samorządy MOF S-U	Zakres zaplanowanych prac obejmuje wdrażanie Porozumień dotyczących funkcjonowania komunikacji miejskiej Słupska oraz komunikacji regionalnej powiatu w określonych miejscowościach gmin z MOF, a także rozwijanie połączeń w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu części miejscowości w ramach MOF.
	Poprawa jakości i dostępności oraz bezpieczeństwa infrastruktury drogowej w celu poprawy dostępności wewnętrznej i zewnętrznej	Powiat Słupski i samorządy partnerskie	Zadanie obejmuje przebudowę sieci dróg powiatowych stanowiących dojazd do węzłów drogowych S6.

WYMIAR PRZESTRZENNY			
Kierunek działania	Nazwa zadania	Realizator	Opis przedsięwzięcia
Cel strategiczny 6. Integracja i rozwój przestrzenny oraz infrastrukturalny MOF Słupsk-Ustka			
	obszaru MOF S-U		
	Poprawa jakości transportu publicznego regionalnego w obsłudze mieszkańców powiatu słupskiego na obszarze MOF S-U	Powiat Słupski	Zadanie obejmuje sukcesywną wymianę taboru autobusowego komunikacji regionalnej na przyjazny środowisku i dostosowany dla niepełnosprawnych tabor autobusowy.
Kierunek działania 21. Prowadzenie spójnej polityki związanej z planowaniem przestrzennym i działaniami planistycznymi		Samorządy MOF S-U	Zadanie obejmuje działania polegające na przygotowywaniu planów miejscowych uwzględniających zrównoważony rozwój całego MOF, przeciwdziałających rozlewaniu się miast i realizacji polityki nastawionej na wzajemną rywalizację oraz ochronie przez zabudową terenów stanowiących naturalną kontynuację istniejących terenów zielonych w miastach i wsiach.

Źródło: Opracowanie własne

V.6.3 Komplementarność

Poniżej dokonano szczegółowego przeglądu działań i przedsięwzięć planowanych do realizacji, w oparciu o zapisy dokumentów strategicznych z zakresu transportu i komunikacji.

Głównym dokumentem kształtującym politykę transportową na obszarze województwa pomorskiego jest **Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji**. Poniżej wskazano zestawienie celów zawartych w RPS, które w największym stopniu oddziałują na obszar MOF S-U.

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
Cel Szczegółowy 1. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ ZBIOROWA I AKTYWNA		
Priorytet 1.1. ZINTEGROWANY SYSTEM INFRASTRUKTURY TRANSPORTU ZBIOROWEGO I MOBILNOŚCI AKTYWNEJ		
Działanie 1.1.1. Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury kolejowej dla regionalnego transportu zbiorowego	1. współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez samorząd województwa we współpracy z jst; 2. wdrożenie systemu transportu zamawianego obsługującego linie dowozowe o węzłów integracyjnych i ośrodków powiatowych; 3. prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat; 4. dopasowanie połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze lokalnym (autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego) do organizacji przewozów kolejowych (linie i połączenia dowozowe);	Wszystkie oczekiwania względem samorządów są zasadne, z zastrzeżeniem konieczności określenia warunków współfinansowania przez jst organizacji przewozów pasażerskich. Zadanie częściowo w realizacji w związku z przystąpieniem Miasta Słupska do zintegrowanego biletu wojewódzkiego (system FALA). Dzięki włączeniu się w system nastąpi zwiększenie dostępności regionalnego transportu kolejowego poprzez jego integrację z transportem lokalnym. Ponadto w ramach działania prowadzone są analizy lokalnych potrzeb przewozowych przez samorządy odpowiadające za

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
		organizację transportu zbiorowego, a połączenia komunikacji miejskiej i regionalnej organizowanej przez jst z MOF S-U ustalane są z uwzględnieniem organizacji przewozów kolejowych. Dzięki budowie węzłów transportowych w Słupsku i Ustce nastąpi integracja komunikacji miejskiej, regionalnej i ponadregionalnej z użyciem różnych środków transportu.
Działanie 1.1.2. Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury miejskiego transportu zbiorowego	1. prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat; 2. tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego w miastach; prowadzenie polityki parkingowej moderującej popyt na indywidualny transport samochodowy; 3. wykonywanie ocen wpływu planowanych funkcji na potrzeby transportowe (wprowadzenie do praktyki planistycznej i projektowej, konieczności wykonywania ocen wpływu planowanych funkcji (inwestycji) na zapotrzebowanie na transport i opracowania zasad (koncepcji) racjonalnej obsługi transportowej analizowanego obszaru);	Wszystkie oczekiwania względem samorządów są zasadne i w miarę możliwości sukcesywnie realizowane. Samorządy miejskie realizują politykę wprowadzania stref ruchu uspokojonego i ograniczonego (w szczególności na terenach zwartej zabudowy mieszkaniowej). Ponadto realizowane są działania na rzecz promocji i zwiększania konkurencyjności transportu zbiorowego (dostosowywanie oferty komunikacji miejskiej i regionalnej do oczekiwań mieszkańców MOF S-U, budowa zintegrowanych węzłów transportowych), a w obszarze transportu indywidualnego inwestycje w ścieżki rowerowe, parkingi bike and ride itp. Samorządy powiatowe (M. Słupsk i Powiat Słupski) politykę transportową, w tym inwestycje w tym obszarze realizują w oparciu o dokumenty planistyczne, m.in. Plany

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
		zrównoważonego transportu zbiorowego.
Działanie 1.1.3. Budowa i przebudowa węzłów integracyjnych i przystanków	1. organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych; prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat; 2. tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego w miastach; 3. prowadzenie polityki parkingowej moderującej popyt na indywidualny transport samochodowy; 4. wykonywanie ocen wpływu planowanych funkcji na potrzeby transportowe (wprowadzenie do praktyki planistycznej i projektowej, konieczności wykonywania ocen wpływu planowanych funkcji (inwestycji) na zapotrzebowanie na transport i opracowania zasad (koncepcji) racjonalnej obsługi transportowej analizowanego obszaru); 5. przeprowadzenie kompleksowej analizy stanu technicznego, bezpieczeństwa oraz potrzeb w zakresie wyposażenia przystanków publicznego transportu zbiorowego innych niż kolejowych;	Wszystkie oczekiwania względem samorządów są zasadne i w miarę możliwości sukcesywnie realizowane. W szczególności poprzez politykę wprowadzania stref ruchu uspokojonego i ograniczonego, działania na rzecz promocji i zwiększania konkurencyjności transportu zbiorowego (dostosowywanie oferty komunikacji miejskiej i regionalnej do oczekiwań mieszkańców MOF S-U, budowa węzłów przesiadkowych i integracyjnych, wprowadzanie dodatkowych przystanków komunikacji wraz z postępem urbanizacji, cykliczna wymiana wiat przystankowych na nowoczesne i komfortowe dla podróżujących komunikacją zbiorową, rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na terenie miasta Słupska itp.)
Działanie 1.1.4. Budowa i przebudowa przystani żeglugi pasażerskiej	1. budowa, przebudowa i remonty dróg powiatowych i gminnych prowadzących do przystani żeglugi pasażerskiej; 2. uwzględnienie przystani żeglugi pasażerskiej w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej; 3. organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych; 4. prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat;	Wszystkie oczekiwania względem samorządów są zasadne i sukcesywnie wdrażane. Prowadzone przez samorządy kampanie promujące transport zbiorowy, edukacja ekologiczna mają na celu zmianę postaw i zachowań transportowych, zwiększanie świadomości zmian klimatycznych i współodpowiedzialności za nie, organizowanie dnia bez samochodu przez

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
		m. Słupsk w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Rozwoju i Zrównoważonego Transportu i zapewnianie w ten dzień bezpłatnej komunikacji, wdrożenie systemu ulg i zwolnień z opłat w komunikacji miejskiej w ramach karty mieszkańca Miasta Słupska, zapewnianie bezpłatnej komunikacji miejskiej dla mieszkańców (Ustka), nawiązywanie współpracy międzygminnej w obszarze transportu zbiorowego.
Działanie 1.1.5. Budowa rozbudowa infrastruktury transportu rowerowego i UTO	1. upowszechnienie praktyki tworzenia planów i koncepcji strategicznych, dedykowanych bezpośrednio mobilności rowerowej (opartych o rozpoznanie kluczowych potrzeb oraz priorytetów realizacyjnych infrastruktury systemu transportu rowerowego), poprzedzających projekty i działania wykonawcze; 2. organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych; 3. uwzględnianie potrzeb transportu rowerowego w projektowaniu i realizacji inwestycji w ciągu dróg; 4. podjęcie systemowego badania ruchu rowerowego, w ramach lokalnych badań potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat; 5. podjęcie systemowych działań promocyjnych i edukacyjnych, skierowanych do uczestników ruchu, mających na celu wskazanie korzyści płynących z wykorzystania roweru jako codziennego środka transportu; 6. wyznaczanie tras rowerowych o charakterze transportowym w planowaniu zagospodarowania przestrzennego gmin w zgodności z planami i koncepcjami strategicznymi w skali powiatowej i regionalnej; 7. realizacja działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	Wszystkie oczekiwania względem samorządów są zasadne i sukcesywnie wdrażane. Wszystkie samorządy MOF Słupsk - Ustka zaangażowane były w tworzenie RPS z zakresu mobilności, w szczególności w obszarze wyznaczenia tras rowerowych o charakterze transportowym. Konieczność wdrażania kolejnych działań w obszarze mobilności rowerowej wskazana została w licznych dokumentach planistycznych i strategicznych jst z MOF S-U, w tym Strategii ponadlokalnej i Strategii ZIT. Samorządy posiadają bogate doświadczenie w realizacji projektów opartych na wspólnej budowie sieci dróg rowerowych łączących miejscowości, w szczególności te wyznaczające granice poszczególnych jst. Projektowane

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
	poprzez m.in. wdrażanie stref uspokajania ruchu, poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów; 8. promocja mobilności aktywnej (pieszej, rowerowej, UTO); 9. współpraca w zakresie wyznaczania, uzgadniania przebiegów i realizacji tras rowerowych o znaczeniu transportowym w przygranicznych miejskich obszarach funkcjonalnych	i sukcesywnie wdrażane są inwestycje w rozwój sieci tras rowerowych, ciągów pieszo - rowerowych, inwestycji w obszarze podnoszenia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Prowadzone są systematyczne działania promujące mobilność pieszą i rowerową. W mieście Słupsk funkcjonuje system roweru miejskiego.
Priorytet 1.2. WYSOKA JAKOŚĆ USŁUG MOBILNOŚCI PASAŻERSKIEJ		
Działanie 1.2.1. Zakup i modernizacja taboru do organizacji regionalnych i metropolitalnych przewozów Kolejowych	1. współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez samorząd województwa we współpracy z jst;	Zasadne są dalsze działania w zakresie wspierania samorządu województwa w obszarze rozwoju przewozów regionalnych, zwiększania ich częstotliwości na odcinku Gdańsk - Słupsk -Ustka.
Działanie 1.2.2. Zakup taboru do organizacji regionalnych i wewnątrzpowiatowych przewozów drogowych i szynowych innych niż kolej	1. wdrożenie systemu transportu zamawianego obsługującego linie dowozowe do węzłów integracyjnych i ośrodków powiatowych; 2. prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat; 3. tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego, zwłaszcza w strefach śródmiejskich ośrodków rdzeniowych w miejskich obszarach funkcjonalnych; 4. prowadzenie polityki parkingowej moderującej popyt na indywidualny transport samochodowy; 5. dopasowanie połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze lokalnym (autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego) do organizacji przewozów kolejowych (linie i połączenia dowozowe);	Wszystkie oczekiwania względem samorządów są zasadne i w miarę możliwości sukcesywnie realizowane. Dzięki współpracy jst realizowane będą połączenia do węzłów integracyjnych w Słupsku i Ustce. Dzięki budowie węzła transportowego w Słupsku istniejący system dynamicznej informacji pasażerskiej uwzględniać będzie wszystkie linie korzystające z infrastruktury węzła. Jak wspomniano wcześniej samorządy realizują

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
		oczekiwania samorządu województwa poprzez politykę wprowadzania stref ruchu uspokojonego i ograniczonego, działania na rzecz promocji i zwiększania konkurencyjności transportu zbiorowego (dostosowywanie oferty komunikacji miejskiej i regionalnej do oczekiwań mieszkańców MOF S-U, budowa węzłów przesiadkowych i integracyjnych, wprowadzanie dodatkowych przystanków komunikacji wraz z postępem urbanizacji, cykliczna wymiana wiat przystankowych na nowoczesne i komfortowe dla podróżujących komunikacją zbiorową, rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na terenie miasta Słupska itp.)
Działanie 1.2.3. Zakup floty pasażerskiej obsługującej połączenia żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej	1. budowa, przebudowa i remonty dróg prowadzących do przystani żeglugi pasażerskiej; 2. uwzględnienie przystani żeglugi pasażerskiej w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej; 3. organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych; 4. prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat;	Wszystkie oczekiwania względem samorządów są zasadne i sukcesywnie wdrażane. W szczególności poprzez budowę, przebudowę sieci dróg prowadzących do portu w Ustce, organizowanie wcześniej wspomnianych kompleksowych działań na rzecz promowania systemu transportu zbiorowego i rowerowego.
Działanie 1.2.4. Zwiększenie atrakcyjności oferty transportu zbiorowego	1. współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez samorząd województwa we współpracy z jst; 2. organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych;	Realizacja działań przez samorządy jst w obszarze zwiększania atrakcyjności oferty transportu zbiorowego prowadzona jest systematycznie i w oparciu o współpracę z samorządem

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
		województwa pomorskiego
Działanie 1.2.5. Wdrażanie Inteligentnych Systemów Transportowych w transporcie zbiorowym	1. prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat; 2. dopasowanie połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze lokalnym (autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego) do organizacji przewozów kolejowych (linie i połączenia dowozowe);	Wszystkie oczekiwania względem samorządów są zasadne i w miarę możliwości realizowane. Miasto Słupsk oraz Ustka wybudowały zintegrowane węzły transportowe i pozostają w ścisłej współpracy z organizatorami przewozów i przewoźnikami w celu dopasowania połączeń do potrzeb użytkowników. Planowane są dalsze działania w zakresie rozwoju systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, inteligentnego sterowania ruchem, tworzenie systemu priorytetów dla transportu zbiorowego.
Cel Szczegółowy 2. ZRÓWNOWAŻONA SIEĆ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ		
Priorytet 2.1. SPÓJNY I DOSTĘPNY SYSTEM INFRASTRUTURY DROGOWEJ		
Działanie 2.1.1. Przebudowa i rozbudowa dróg publicznych powiązanych z węzłami sieci TEN-T	1. przebudowa dróg powiatowych dowiązujących się do projektowanych i budowanych węzłów drogowych w ciągu drogi ekspresowej nr S6 (Powiat Słupski): → nr 1187G (Potęgowo – Czerwieniec – Laska – DK 6), → nr 1179G (Pobłocie DW nr 213 – Głuszynko - Potęgowo - DK nr 6), → nr 1142G (Bobrowniki – Grapice - do DP nr 1179G), → nr 1139G (DW nr 213 Wielka Wieś – Damnica – Mianowice – DK nr 6), → nr 1135G (DW nr 213 Żelkowo - Damnica), 2. zaliczenie do dróg powiatowych wybranych odcinków drogi krajowej nr 6 po wybudowaniu drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Słupsk) - tj. odcinków: → granica województwa – węzeł „Sycewice”, → węzeł „Leśnice” - Lębork – węzeł „Strzebielino”;	Wszystkie oczekiwania względem samorządów są zasadne i w miarę możliwości sukcesywnie realizowane w głównej mierze dzięki dostępności programów rządowych na realizację inwestycji w drogi powiatowe i wojewódzkie, w tym programów dedykowanych Ziemi Słupskiej (Program na rzecz zwiększania szans rozwojowych Ziemi Słupskiej na lata 2019-2026)

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
	3. zaliczenie do dróg wojewódzkich wybranych odcinków dróg powiatowych po wybudowaniu drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Słupsk) jako wiążących projektowany węzeł drogowy „Bobrowniki" z drogami wojewódzką nr 213 i obecną drogą krajową nr 6, jako nowym odcinkiem drogi wojewódzkiej nr 211 (Słupsk - Nowa Dąbrowa) – tj. odcinków: → drogi nr 1139G (droga nr 213) Główczyce – Wielka Wieś – droga S6 węzeł „Bobrowniki", → drogi nr 1140G droga S6 węzeł „Bobrowniki" – Łebień – Stara Dąbrowa (droga nr 6); 4. przebudowa odcinków dróg wojewódzkich w miastach na prawach powiatów;	
Działanie 2.1.2. Budowa nowych odcinków dróg łączących węzły drogowe w sieci TEN-T	1. zaliczenie do dróg powiatowych wybranych odcinków drogi krajowej nr 6 po wybudowaniu drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Słupsk) - tj. odcinków: → granica województwa – węzeł „Sycewice", → węzeł „Leśnice" - Lębork – węzeł „Strzebielino"; 2. zaliczenie do dróg wojewódzkich wybranych odcinków dróg powiatowych po wybudowaniu drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Słupsk) jako wiążących projektowany węzeł drogowy „Bobrowniki" z drogami wojewódzką nr 213 i obecną drogą krajową nr 6 (jako nowym odcinkiem drogi wojewódzkiej nr 211 (Słupsk - Nowa Dąbrowa) – tj. odcinków: → drogi nr 1139G (droga nr 213) Główczyce – Wielka Wieś – droga S6 węzeł „Bobrowniki", → drogi nr 1140G droga S6 węzeł „Bobrowniki" – Łebień – Stara Dąbrowa (droga nr 6);	Działania oparte na współpracy jst z Powiatu Słupskiego, w tym MOF S-U z samorządem województwa, w tym Zarządem Dróg Wojewódzkich. Niewątpliwą szansą rozwojową dla MOF jest dokończenie budowy drogi ekspresowej S6 (Gdańsk - Słupsk).
Priorytet 2.2. BEZPIECZEŃSTWO I SPRAWNOŚĆ RUCHU DROGOWEGO		
Działanie 2.2.1. Przeniesienie ruchu tranzytowego poza obszary centralne miast	1. zaliczenie do dróg powiatowych odcinka drogi krajowej nr 21 po wybudowaniu Obwodnicy Słupska i Kobylnicy - tj. odcinka: → węzeł „Słupsk Północ" – węzeł „Słupsk Południe"; 2. ustalenie nowego przebiegu dróg wojewódzkich w miastach po wybudowaniu pozostałych obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich planowanych do realizacji w perspektywie roku 2030;	Wszystkie wskazane oczekiwania względem samorządów są zasadne i będą w miarę możliwości sukcesywnie wdrażane. Wdrożenie szeregu inwestycji w obszarze transportu wskazanych m.in. w przyjętej do realizacji Strategii

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
	3. tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego w miastach posiadających obwodnice; 4. realizacja działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym pieszych i rowerzystów; 5. różnicowanie wysokości opłat za parkowanie w miastach w zależności od klasy ekologicznej pojazdu w miastach posiadających obwodnice; 6. wykonywanie ocen wpływu planowanych funkcji na potrzeby transportowe (wprowadzenie do praktyki planistycznej i projektowej, konieczności wykonywania ocen wpływu planowanych funkcji (inwestycji) na zapotrzebowanie na transport i opracowania zasad (koncepcji) racjonalnej obsługi transportowej analizowanego obszaru);	ponadlokalnej - Strategii Rozwoju MOF S-U 2022-2030 przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Stały monitoring zapotrzebowania na transport, prowadzenie racjonalnej polityki parkingowej, tworzenie stref uspakajania ruchu na terenach zwartej zabudowy (w szczególności w obszarach centralnych miast MOF) pozwoli realizować wskazane przez samorząd województwa oczekiwania.
Działanie 2.2.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych dróg	1. obniżenie kategorii wybranych dróg wojewódzkich do kategorii dróg powiatowych, zgodnie z Planem rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021 – 2030+; 2. obniżenie kategorii wybranych dróg wojewódzkich do kategorii dróg gminnych, zgodnie z Planem rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021 – 2030+; 3. promocja bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym w ramach programów BRD (np. Gambit Pomorski, programy miejskie); 4. realizacja działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez m.in. wdrażanie stref uspokajania ruchu, poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów;	Część działań do realizacji przez jst MOF s-U w oparciu o ścisłą współpracę z samorządem województwa pomorskiego i zależnych od jego decyzji. Prowadzenie spójnej polityki przestrzennej poprzez uzgadnianie m.in. dokumentów planistycznych i strategicznych, a także wspomniane wcześniej działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu pozwolą sukcesywnie realizować oczekiwania wobec samorządów z MOF S-U.
Działanie 2.2.3. Wdrażanie Inteligentnych Systemów Transportowych w ruchu drogowym	1. zaangażowanie jst w zakresie współfinansowania inwestycji w zakresie ITS; 2. udział w sporządzeniu i aktualizacji Transportowego Modelu Symulacyjnego dla Województwa Pomorskiego w celu spójnego prognozowania obciążenia układu drogowego i koordynacji działań na drogach; 3. współudział w pozyskiwaniu, gromadzeniu i przetwarzaniu danych o mobilności, w tym w czasie rzeczywistym (np. typu BIG DATA); 4. realizacja działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	Działania w pełni zasadne, częściowo w realizacji. Samorządy deklarują pełną otwartość na współpracę w gromadzeniu danych o mobilności i prognozowaniu obciążenia układu drogowego.

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
	poprzez m.in. wdrażanie stref uspokajania ruchu, poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów;	
Działanie 2.2.4. Rozbudowa ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych	1. sporządzanie planów elektromobilności dla powiatów/miejskich obszarów funkcjonalnych; 2. zabezpieczenie rezerw terenowych pod rozwój funkcji gospodarczych, w tym lokalizację infrastruktury paliw alternatywnych przy projektowanych węzłach drogowych na sieci TEN-T; 3. wprowadzanie stref czystego transportu na podstawie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych;	Działania sukcesywnie realizowane. Miasto Słupsk opracowało Strategię elektromobilności i w ramach działań w niej przewidzianych realizuje m.in. zakup zeroemisyjnych autobusów elektrycznych. Jednym z działań rozważanych do realizacji ujętych w Strategii jest także wprowadzanie stref czystego transportu.
Cel Szczegółowy 3. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ TOWAROWA		
Priorytet 3.1. KONKURENCYJNE WĘZŁY TRANSPORTU INTERMODALNEGO		
Działanie 3.1.1. Rozwój terminali intermodalnych i centrów logistycznych	1. planowanie przestrzenne lokalne – tworzenie w studiach uwarunkowań i kierunkach zagospodarowania przestrzennego gmin oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego rezerw terenowych pod rozwój centrów logistycznych; 2. rozwój centrów logistycznych w pierwszej kolejności na obszarach poprzemysłowych, pokolejowych i innych; 3. wdrażanie rozwiązań innowacyjnych w zakresie zarządzania miejskim transportem towarowym (miejska logistyka towarowa);	Działania w pełni zasadne, częściowo w realizacji. Realizacja inwestycji w uzbrojenie stref przemysłowych przez samorządy - Miasto Słupsk i Gminę Redzikowo umożliwią budowę i rozwój centrów logistycznych. Niewątpliwie do realizacji działania przyczyni się dokończenie budowy drogi ekspresowej S6, przy której zlokalizowane są rozległe tereny inwestycyjne częściowo uzbrojone i planowane do uzbrojenia w niedalekiej przyszłości. Warto również wskazać podejmowane przez władze samorządowe działania na rzecz rozwoju terenów portowych, jako obszarów inwestycyjnych i centrów logistycznych. Rozwój tych obszarów zależy od poprawy

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
		połączenia lądowego portu morskiego ze Słupską Strefą Ekonomiczną, w tym Podstrefą SSE Redzikowo i Wieszyno oraz drogą ekspresową S6 należącą do kompleksowej sieci drogowej TEN-T który będzie stanowił zaplecze dla realizowanych tam funkcji (w zakresie pozyskiwania surowców i komponentów do budowy i funkcjonowania).
Działanie 3.1.2. Rozwój portów morskich o znaczeniu regionalnym i ich adaptacja do nowych funkcji	1. określenie polityki przejścia portów morskich o własności komunalnej na paliwa alternatywne w operacjach lądowych związanych z obsługą statków na terenach portów morskich; 2. rozwój układu drogowego powiatowego prowadzącego do regionalnych portów morskich oraz poprawiających warunki funkcjonowania ruchu wewnątrzmiejskiego w miastach portowych; 3. uwzględnianie potrzeb rozwoju układu drogowo-kolejowego prowadzącego do regionalnych portów morskich w planowaniu zagospodarowania przestrzennego terenów okołoportowych w Helu, Łebie, Ustce i Władysławowie;	Działania w pełni zasadne, w miarę możliwości realizowane i uwzględniane w dokumentach planistycznych samorządów. Aktualnie trwa proces uzgadniania Planu Zagospodarowania Przestrzennego Akwenów Portu Morskiego w Ustce w którym wskazano nowe funkcje portu: pozyskiwanie energii odnawialnej. Rozwój nowych funkcji portu i układu drogowo-kolejowego prowadzącego do regionalnych portów morskich wiąże się jednak z koniecznością poszukiwania wsparcia ze środków zewnętrznych dla inwestycji drogowych.
Priorytet 3.2. SPRAWNA INFRASTRUKTURA LINIOWA TRANSPORTU INTERMODALNEGO		
Działanie 3.2.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury Kolejowego Korytarza Towarowego	1. wprowadzenie działań zachęcających do podejmowania nauki w sektorze kolejowym, w tym promocja zawodów kolejowych oraz promocja kształcenia pracowników kolejowych (kształcenie ustawiczne, kursy doszkalające, podnoszenie kwalifikacji zawodowych); 2. uwzględnianie potrzeb rozwoju infrastruktury transportowej o znaczeniu	Działanie mniej zasadne z uwagi na duże koszty transportu kolejowego towarów w kontekście odległości np. centrów logistycznych jakim jest Port w Ustce do zlokalizowanych firm na obszarze MOF

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
	ponadlokalnym w planowaniu zagospodarowania przestrzennego rozległych terenów inwestycyjnych, 3. stworzenie trwałych platform transferu wiedzy pomiędzy zainteresowanymi podmiotami: nadawcami ładunków, spedytorami, zarządcami infrastruktury, samorządami oraz sferą nauki i przemysłem działającymi na rzecz rozwiązań technicznych i organizacyjnych w transporcie intermodalnym;	Słupsk-Ustka. Jednak w przypadku obsługi firm znajdujących się w większej odległości od centrów logistycznych w pełni zasadne. Rozwój infrastruktury transportowej ma duże znaczenie w kontekście obsługi funkcji militarnej portu w Ustce. Z kolei udział samorządów w transferze wiedzy jest niezbędny w kontekście wspierania rozwoju lokalnej infrastruktury portowej i transportowej doprowadzającej do centrów logistycznych.
Działanie 3.2.2. Dowiązanie terminali intermodalnych i centrów logistycznych do systemu transportowego regionu	1. rozwój sieci dróg powiatowych do węzłów intermodalnych, centrów logistycznych i powierzchni magazynowych jako uzupełniających do sieci dróg krajowych i wojewódzkich; 2. uwzględnianie potrzeb rozwoju infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadlokalnym w planowaniu zagospodarowania przestrzennego terenów okołoportowych w Helu, Łebie, Ustce i Władysławowie;	Działania zasadne, w miarę możliwości realizowane i uwzględniane w dokumentach planistycznych samorządów oraz zamierzeniach inwestycyjnych ,które planowane są do realizacji na podstawie Decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Miasto Ustka posiada koncepcję i wstępną dokumentację na budowę obwodnicy miasta, która jest kluczowa w rozwoju Portu w Ustce (planowana kategoria drogi krajowej 21). Rozwój sieci dróg powiatowych nieuchronnie wiąże się jednak z koniecznością poszukiwania wsparcia ze środków zewnętrznych dla inwestycji drogowych.
Cel Szczegółowy 1. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ ZBIOROWA I AKTYWNA		

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
Priorytet 1.1. ZINTEGROWANY SYSTEM INFRASTRUKTURY TRANSPORTU ZBIOROWEGO I MOBILNOŚCI AKTYWNEJ		
Działanie 1.1.1. Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury kolejowej dla regionalnego transportu zbiorowego	1. współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez samorząd województwa we współpracy z jst; 2. wdrożenie systemu transportu zamawianego obsługującego linie dowozowe o węzłów integracyjnych i ośrodków powiatowych; 3. prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat; 4. dopasowanie połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze lokalnym (autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego) do organizacji przewozów kolejowych (linie i połączenia dowozowe);	Wszystkie oczekiwania względem samorządów są zasadne, z zastrzeżeniem konieczności określenia warunków współfinansowania przez jst organizacji przewozów pasażerskich. Zadanie częściowo w realizacji w związku z przystąpieniem Miasta Słupska do zintegrowanego biletu wojewódzkiego (system FALA). Dzięki włączeniu się w system nastąpi zwiększenie dostępności regionalnego transportu kolejowego poprzez jego integrację z transportem lokalnym. Ponadto w ramach działania prowadzone są analizy lokalnych potrzeb przewozowych przez samorządy odpowiadające za organizację transportu zbiorowego, a połączenia komunikacji miejskiej i regionalnej organizowanej przez jst z MOF S-U ustalane są z uwzględnieniem organizacji przewozów kolejowych. Dzięki budowie węzłów transportowych w Słupsku i Ustce nastąpi integracja komunikacji miejskiej, regionalnej i ponadregionalnej z użyciem różnych środków transportu.
Działanie 1.1.2. Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury miejskiego	1. prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat;	Wszystkie oczekiwania względem samorządów są zasadne i w miarę możliwości sukcesywnie realizowane. Samorządy miejskie realizują politykę

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
transportu zbiorowego	2. tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego w miastach; prowadzenie polityki parkingowej moderującej popyt na indywidualny transport samochodowy; 3. wykonywanie ocen wpływu planowanych funkcji na potrzeby transportowe (wprowadzenie do praktyki planistycznej i projektowej, konieczności wykonywania ocen wpływu planowanych funkcji (inwestycji) na zapotrzebowanie na transport i opracowania zasad (koncepcji) racjonalnej obsługi transportowej analizowanego obszaru);	wprowadzania stref ruchu uspokojonego i ograniczonego (w szczególności na terenach zwartej zabudowy mieszkaniowej). Ponadto realizowane są działania na rzecz promocji i zwiększania konkurencyjności transportu zbiorowego (dostosowywanie oferty komunikacji miejskiej i regionalnej do oczekiwań mieszkańców MOF S-U, budowa zintegrowanych węzłów transportowych), a w obszarze transportu indywidualnego inwestycje w ścieżki rowerowe, parkingi bike and ride itp. Samorządy powiatowe (M. Słupsk i Powiat Słupski) politykę transportową, w tym inwestycje w tym obszarze realizują w oparciu o dokumenty planistyczne, m.in. Plany zrównoważonego transportu zbiorowego.
Działanie 1.1.3. Budowa i przebudowa węzłów integracyjnych i przystanków	1. organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych; prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat; 2. tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego w miastach; 3. prowadzenie polityki parkingowej moderującej popyt na indywidualny transport samochodowy; 4. wykonywanie ocen wpływu planowanych funkcji na potrzeby transportowe (wprowadzenie do praktyki planistycznej i projektowej, konieczności wykonywania ocen wpływu planowanych funkcji (inwestycji) na zapotrzebowanie na transport i opracowania zasad (koncepcji) racjonalnej obsługi transportowej analizowanego obszaru);	Wszystkie oczekiwania względem samorządów są zasadne i w miarę możliwości sukcesywnie realizowane. W szczególności poprzez politykę wprowadzania stref ruchu uspokojonego i ograniczonego, działania na rzecz promocji i zwiększania konkurencyjności transportu zbiorowego (dostosowywanie oferty komunikacji miejskiej i regionalnej do oczekiwań mieszkańców MOF S-U, budowa węzłów przesiadkowych i integracyjnych, wprowadzanie dodatkowych przystanków komunikacji

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
	5. przeprowadzenie kompleksowej analizy stanu technicznego, bezpieczeństwa oraz potrzeb w zakresie wyposażenia przystanków publicznego transportu zbiorowego innych niż kolejowych;	wraz z postępem urbanizacji, cykliczna wymiana wiat przystankowych na nowoczesne i komfortowe dla podróżujących komunikacją zbiorową, rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na terenie miasta Słupska itp.)
Działanie 1.1.4. Budowa i przebudowa przystani żeglugi pasażerskiej	1. budowa, przebudowa i remonty dróg powiatowych i gminnych prowadzących do przystani żeglugi pasażerskiej; 2. uwzględnienie przystani żeglugi pasażerskiej w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej; 3. organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych; 4. prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat;	Wszystkie oczekiwania względem samorządów są zasadne i sukcesywnie wdrażane. Prowadzone przez samorządy kampanie promujące transport zbiorowy, edukacja ekologiczna mają na celu zmianę postaw i zachowań transportowych, zwiększanie świadomości zmian klimatycznych i współodpowiedzialności za nie, organizowanie dnia bez samochodu przez m. Słupsk w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Rozwoju i Zrównoważonego Transportu i zapewnianie w ten dzień bezpłatnej komunikacji, wdrożenie systemu ulg i zwolnień z opłat w komunikacji miejskiej w ramach karty mieszkańca Miasta Słupska, zapewnianie bezpłatnej komunikacji miejskiej dla mieszkańców (Ustka), nawiązywanie współpracy międzygminnej w obszarze transportu zbiorowego.

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
Działanie 1.1.5. Budowa rozbudowa infrastruktury transportu rowerowego i UTO	1. upowszechnienie praktyki tworzenia planów i koncepcji strategicznych, dedykowanych bezpośrednio mobilności rowerowej (opartych o rozpoznanie kluczowych potrzeb oraz priorytetów realizacyjnych infrastruktury systemu transportu rowerowego), poprzedzających projekty i działania wykonawcze; 2. organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych; 3. uwzględnianie potrzeb transportu rowerowego w projektowaniu i realizacji inwestycji w ciągu dróg; 4. podjęcie systemowego badania ruchu rowerowego, w ramach lokalnych badań potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat; 5. podjęcie systemowych działań promocyjnych i edukacyjnych, skierowanych do uczestników ruchu, mających na celu wskazanie korzyści płynących z wykorzystania roweru jako codziennego środka transportu; 6. wyznaczanie tras rowerowych o charakterze transportowym w planowaniu zagospodarowania przestrzennego gmin w zgodności z planami i koncepcjami strategicznymi w skali powiatowej i regionalnej; 7. realizacja działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez m.in. wdrażanie stref uspokajania ruchu, poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów; 8. promocja mobilności aktywnej (pieszej, rowerowej, UTO); 9. współpraca w zakresie wyznaczania, uzgadniania przebiegów i realizacji tras rowerowych o znaczeniu transportowym w przygranicznych miejskich obszarach funkcjonalnych	Wszystkie oczekiwania względem samorządów są zasadne i sukcesywnie wdrażane. Wszystkie samorządy MOF Słupsk - Ustka zaangażowane były w tworzenie RPS z zakresu mobilności, w szczególności w obszarze wyznaczenia tras rowerowych o charakterze transportowym. Konieczność wdrażania kolejnych działań w obszarze mobilności rowerowej wskazana została w licznych dokumentach planistycznych i strategicznych jst z MOF S-U, w tym Strategii ponadlokalnej i Strategii ZIT. Samorządy posiadają bogate doświadczenie w realizacji projektów opartych na wspólnej budowie sieci dróg rowerowych łączących miejscowości, w szczególności te wyznaczające granice poszczególnych jst. Projektowane i sukcesywnie wdrażane są inwestycje w rozwój sieci tras rowerowych, ciągów pieszo - rowerowych, inwestycji w obszarze podnoszenia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Prowadzone są systematyczne działania promujące mobilność pieszą i rowerową. W mieście Słupsk funkcjonuje system roweru miejskiego.
Priorytet 1.2. WYSOKA JAKOŚĆ USŁUG MOBILNOŚCI PASAŻERSKIEJ		
Działanie 1.2.1. Zakup i modernizacja taboru do	1. współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych	Zasadne są dalsze działania w zakresie wspierania samorządu województwa

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
organizacji regionalnych i metropolitalnych przewozów Kolejowych	w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez samorząd województwa we współpracy z jst;	w obszarze rozwoju przewozów regionalnych, zwiększania ich częstotliwości na odcinku Gdańsk - Słupsk -Ustka.
Działanie 1.2.2. Zakup taboru do organizacji regionalnych i wewnątrzpowiatowych przewozów drogowych i szynowych innych niż kolej	1. wdrożenie systemu transportu zamawianego obsługującego linie dowozowe do węzłów integracyjnych i ośrodków powiatowych; 2. prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat; 3. tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego, zwłaszcza w strefach śródmiejskich ośrodków rdzeniowych w miejskich obszarach funkcjonalnych; 4. prowadzenie polityki parkingowej moderującej popyt na indywidualny transport samochodowy; 5. dopasowanie połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze lokalnym (autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego) do organizacji przewozów kolejowych (linie i połączenia dowozowe);	Wszystkie oczekiwania względem samorządów są zasadne i w miarę możliwości sukcesywnie realizowane. Dzięki współpracy jst realizowane będą połączenia do węzłów integracyjnych w Słupsku i Ustce. Dzięki budowie węzła transportowego w Słupsku istniejący system dynamicznej informacji pasażerskiej uwzględniać będzie wszystkie linie korzystające z infrastruktury węzła. Jak wspomniano wcześniej samorządy realizują oczekiwania samorządu województwa poprzez politykę wprowadzania stref ruchu uspokojonego i ograniczonego, działania na rzecz promocji i zwiększania konkurencyjności transportu zbiorowego (dostosowywanie oferty komunikacji miejskiej i regionalnej do oczekiwań mieszkańców MOF S-U, budowa węzłów przesiadkowych i integracyjnych, wprowadzanie dodatkowych przystanków komunikacji wraz z postępem urbanizacji, cykliczna wymiana wiat przystankowych na nowoczesne i komfortowe dla podróżujących komunikacją zbiorową, rozwój systemu dynamicznej informacji

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
		pasażerskiej na terenie miasta Słupska itp.)
Działanie 1.2.3. Zakup floty pasażerskiej obsługującej połączenia żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej	1. budowa, przebudowa i remonty dróg prowadzących do przystani żeglugi pasażerskiej; 2. uwzględnienie przystani żeglugi pasażerskiej w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej; 3. organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych; 4. prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat;	Wszystkie oczekiwania względem samorządów są zasadne i sukcesywnie wdrażane. W szczególności poprzez budowę, przebudowę sieci dróg prowadzących do portu w Ustce, organizowanie wcześniej wspomnianych kompleksowych działań na rzecz promowania systemu transportu zbiorowego i rowerowego.
Działanie 1.2.4. Zwiększenie atrakcyjności oferty transportu zbiorowego	1. współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez samorząd województwa we współpracy z jst; 2. organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych;	Realizacja działań przez samorządy jst w obszarze zwiększania atrakcyjności oferty transportu zbiorowego prowadzona jest systematycznie i w oparciu o współpracę z samorządem województwa pomorskiego
Działanie 1.2.5. Wdrażanie Inteligentnych Systemów Transportowych w transporcie zbiorowym	1. prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat; 2. dopasowanie połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze lokalnym (autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego) do organizacji przewozów kolejowych (linie i połączenia dowozowe);	Wszystkie oczekiwania względem samorządów są zasadne i w miarę możliwości realizowane. Miasto Słupsk oraz Ustka wybudowały zintegrowane węzły transportowe i pozostają w ścisłej współpracy z organizatorami przewozów i przewoźnikami w celu dopasowania połączeń do potrzeb użytkowników. Planowane są dalsze działania w zakresie rozwoju systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, inteligentnego sterowania ruchem, tworzenie systemu priorytetów dla transportu zbiorowego.

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
Cel Szczegółowy 2. ZRÓWNOWAŻONA SIEĆ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ		
Priorytet 2.1. SPÓJNY I DOSTĘPNY SYSTEM INFRASTRUTURY DROGOWEJ		
Działanie 2.1.1. Przebudowa i rozbudowa dróg publicznych powiązanych z węzłami sieci TEN-T	1. przebudowa dróg powiatowych dowiązujących się do projektowanych i budowanych węzłów drogowych w ciągu drogi ekspresowej nr S6 (Powiat Słupski): → nr 1187G (Potęgowo – Czerwieniec – Laska – DK 6), → nr 1179G (Pobłocie DW nr 213 – Głuszynko - Potęgowo - DK nr 6), → nr 1142G (Bobrowniki – Grapice - do DP nr 1179G), → nr 1139G (DW nr 213 Wielka Wieś – Damnica – Mianowice – DK nr 6), → nr 1135G (DW nr 213 Żelkowo - Damnica), 2. zaliczenie do dróg powiatowych wybranych odcinków drogi krajowej nr 6 po wybudowaniu drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Słupsk) - tj. odcinków: → granica województwa – węzeł „Sycewice”, → węzeł „Leśnice” - Lębork – węzeł „Strzebielino”; 3. zaliczenie do dróg wojewódzkich wybranych odcinków dróg powiatowych po wybudowaniu drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Słupsk) jako wiążących projektowany węzeł drogowy „Bobrowniki” z drogami wojewódzką nr 213 i obecną drogą krajową nr 6, jako nowym odcinkiem drogi wojewódzkiej nr 211 (Słupsk - Nowa Dąbrowa) – tj. odcinków: → drogi nr 1139G (droga nr 213) Główczyce – Wielka Wieś – droga S6 węzeł „Bobrowniki”, → drogi nr 1140G droga S6 węzeł „Bobrowniki” – Łebień – Stara Dąbrowa (droga nr 6); 4. przebudowa odcinków dróg wojewódzkich w miastach na prawach powiatów;	Wszystkie oczekiwania względem samorządów są zasadne i w miarę możliwości sukcesywnie realizowane w głównej mierze dzięki dostępności programów rządowych na realizację inwestycji w drogi powiatowe i wojewódzkie, w tym programów dedykowanych Ziemi Słupskiej (Program na rzecz zwiększania szans rozwojowych Ziemi Słupskiej na lata 2019-2026)
Działanie 2.1.2. Budowa nowych odcinków dróg łączących węzły drogowe w sieci TEN-T	1. zaliczenie do dróg powiatowych wybranych odcinków drogi krajowej nr 6 po wybudowaniu drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Słupsk) - tj. odcinków: → granica województwa – węzeł „Sycewice”, → węzeł „Leśnice” - Lębork – węzeł „Strzebielino”;	Działania oparte na współpracy jst z Powiatu Słupskiego, w tym MOF S-U z samorządem województwa, w tym Zarządem Dróg Wojewódzkich.

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
	2. zaliczenie do dróg wojewódzkich wybranych odcinków dróg powiatowych po wybudowaniu drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Słupsk) jako wiążących projektowany węzeł drogowy „Bobrowniki" z drogami wojewódzką nr 213 i obecną drogą krajową nr 6 (jako nowym odcinkiem drogi wojewódzkiej nr 211 (Słupsk - Nowa Dąbrowa) – tj. odcinków: → drogi nr 1139G (droga nr 213) Główczyce – Wielka Wieś – droga S6 węzeł „Bobrowniki", → drogi nr 1140G droga S6 węzeł „Bobrowniki" – Łebień – Stara Dąbrowa (droga nr 6);	Niewątpliwą szansą rozwojową dla MOF jest dokończenie budowy drogi ekspresowej S6 (Gdańsk - Słupsk).
Priorytet 2.2. BEZPIECZEŃSTWO I SPRAWNOŚĆ RUCHU DROGOWEGO		
Działanie 2.2.1. Przeniesienie ruchu tranzytowego poza obszary centralne miast	1. zaliczenie do dróg powiatowych odcinka drogi krajowej nr 21 po wybudowaniu Obwodnicy Słupska i Kobylnicy - tj. odcinka: → węzeł „Słupsk Północ" – węzeł „Słupsk Południe"; 2. ustalenie nowego przebiegu dróg wojewódzkich w miastach po wybudowaniu pozostałych obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich planowanych do realizacji w perspektywie roku 2030; 3. tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego w miastach posiadających obwodnice; 4. realizacja działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym pieszych i rowerzystów; 5. różnicowanie wysokości opłat za parkowanie w miastach w zależności od klasy ekologicznej pojazdu w miastach posiadających obwodnice; 6. wykonywanie ocen wpływu planowanych funkcji na potrzeby transportowe (wprowadzenie do praktyki planistycznej i projektowej, konieczności wykonywania ocen wpływu planowanych funkcji (inwestycji) na zapotrzebowanie na transport i opracowania zasad (koncepcji) racjonalnej obsługi transportowej analizowanego obszaru);	Wszystkie wskazane oczekiwania względem samorządów są zasadne i będą w miarę możliwości sukcesywnie wdrażane. Wdrożenie szeregu inwestycji w obszarze transportu wskazanych m.in. w przyjętej do realizacji Strategii ponadlokalnej - Strategii Rozwoju MOF S-U 2022-2030 przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Stały monitoring zapotrzebowania na transport, prowadzenie racjonalnej polityki parkingowej, tworzenie stref uspakajania ruchu na terenach zwartej zabudowy (w szczególności w obszarach centralnych miast MOF) pozwoli realizować wskazane przez samorząd województwa oczekiwania.
Działanie 2.2.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych dróg	1. obniżenie kategorii wybranych dróg wojewódzkich do kategorii dróg powiatowych, zgodnie z Planem rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021 – 2030+; 2. obniżenie kategorii wybranych dróg wojewódzkich do kategorii dróg	Część działań do realizacji przez jst MOF s-U w oparciu o ścisłą współpracę z samorządem województwa pomorskiego i zależnych od jego decyzji. Prowadzenie

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
	gminnych, zgodnie z Planem rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021 – 2030+; 3. promocja bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym w ramach programów BRD (np. Gambit Pomorski, programy miejskie); 4. realizacja działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez m.in. wdrażanie stref uspokajania ruchu, poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów;	spójnej polityki przestrzennej poprzez uzgadnianie m.in. dokumentów planistycznych i strategicznych, a także wspomniane wcześniej działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu pozwolą sukcesywnie realizować oczekiwania wobec samorządów z MOF S-U.
Działanie 2.2.3. Wdrażanie Inteligentnych Systemów Transportowych w ruchu drogowym	1. zaangażowanie jst w zakresie współfinansowania inwestycji w zakresie ITS; 2. udział w sporządzeniu i aktualizacji Transportowego Modelu Symulacyjnego dla Województwa Pomorskiego w celu spójnego prognozowania obciążenia układu drogowego i koordynacji działań na drogach; 3. współudział w pozyskiwaniu, gromadzeniu i przetwarzaniu danych o mobilności, w tym w czasie rzeczywistym (np. typu BIG DATA); 4. realizacja działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez m.in. wdrażanie stref uspokajania ruchu, poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów;	Działania w pełni zasadne, częściowo w realizacji. Samorządy deklarują pełną otwartość na współpracę w gromadzeniu danych o mobilności i prognozowaniu obciążenia układu drogowego.
Działanie 2.2.4. Rozbudowa ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych	1. sporządzanie planów elektromobilności dla powiatów/miejskich obszarów funkcjonalnych; 2. zabezpieczenie rezerw terenowych pod rozwój funkcji gospodarczych, w tym lokalizację infrastruktury paliw alternatywnych przy projektowanych węzłach drogowych na sieci TEN-T; 3. wprowadzanie stref czystego transportu na podstawie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych;	Działania sukcesywnie realizowane. Miasto Słupsk opracowało Strategię elektromobilności i w ramach działań w niej przewidzianych realizuje m.in. zakup zeroemisyjnych autobusów elektrycznych. Jednym z działań rozważanych do realizacji ujętych w Strategii jest także wprowadzanie stref czystego transportu.
Cel Szczegółowy 3. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ TOWAROWA		
Priorytet 3.1. KONKURENCYJNE WĘZŁY TRANSPORTU INTERMODALNEGO		

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
Działanie 3.1.1. Rozwój terminali intermodalnych i centrów logistycznych	1. planowanie przestrzenne lokalne – tworzenie w studiach uwarunkowań i kierunkach zagospodarowania przestrzennego gmin oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego rezerw terenowych pod rozwój centrów logistycznych; 2. rozwój centrów logistycznych w pierwszej kolejności na obszarach poprzemysłowych, pokolejowych i innych; 3. wdrażanie rozwiązań innowacyjnych w zakresie zarządzania miejskim transportem towarowym (miejska logistyka towarowa);	Działania w pełni zasadne, częściowo w realizacji. Realizacja inwestycji w uzbrojenie stref przemysłowych przez samorządy - Miasto Słupsk i Gminę Redzikowo umożliwią budowę i rozwój centrów logistycznych. Niewątpliwie do realizacji działania przyczyni się dokończenie budowy drogi ekspresowej S6, przy której zlokalizowane są rozległe tereny inwestycyjne częściowo uzbrojone i planowane do uzbrojenia w niedalekiej przyszłości. Warto również wskazać podejmowane przez władze samorządowe działania na rzecz rozwoju terenów portowych, jako obszarów inwestycyjnych i centrów logistycznych. Rozwój tych obszarów zależy od poprawy połączenia lądowego portu morskiego ze Słupską Strefą Ekonomiczną, w tym Podstrefą SSE Redzikowo i Wieszyno oraz drogą ekspresową S6 należącą do kompleksowej sieci drogowej TEN-T który będzie stanowił zaplecze dla realizowanych tam funkcji (w zakresie pozyskiwania surowców i komponentów do budowy i funkcjonowania).
Działanie 3.1.2. Rozwój portów morskich o znaczeniu regionalnym i ich adaptacja do nowych funkcji	1. określenie polityki przejścia portów morskich o własności komunalnej na paliwa alternatywne w operacjach lądowych związanych z obsługą statków na terenach portów morskich; 2. rozwój układu drogowego powiatowego prowadzącego do regionalnych portów morskich oraz poprawiających warunki funkcjonowania ruchu	Działania w pełni zasadne, w miarę możliwości realizowane i uwzględniane w dokumentach planistycznych samorządów. Aktualnie trwa proces uzgadniania Planu Zagospodarowania

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
	wewnątrzmiejskiego w miastach portowych; 3. uwzględnianie potrzeb rozwoju układu drogowo-kolejowego prowadzącego do regionalnych portów morskich w planowaniu zagospodarowania przestrzennego terenów okołoportowych w Helu, Łebie, Ustce i Władysławowie;	Przestrzennego Akwenów Portu Morskiego w Ustce w którym wskazano nowe funkcje portu: pozyskiwanie energii odnawialnej. Rozwój nowych funkcji portu i układu drogowo-kolejowego prowadzącego do regionalnych portów morskich wiąże się jednak z koniecznością poszukiwania wsparcia ze środków zewnętrznych dla inwestycji drogowych.
Priorytet 3.2. SPRAWNA INFRASTRUKTURA LINIOWA TRANSPORTU INTERMODALNEGO		
Działanie 3.2.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury Kolejowego Korytarza Towarowego	1. wprowadzenie działań zachęcających do podejmowania nauki w sektorze kolejowym, w tym promocja zawodów kolejowych oraz promocja kształcenia pracowników kolejowych (kształcenie ustawiczne, kursy doszkalające, podnoszenie kwalifikacji zawodowych); 2. uwzględnianie potrzeb rozwoju infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadlokalnym w planowaniu zagospodarowania przestrzennego rozległych terenów inwestycyjnych, 3. stworzenie trwałych platform transferu wiedzy pomiędzy zainteresowanymi podmiotami: nadawcami ładunków, spedytorami, zarządcami infrastruktury, samorządami oraz sferą nauki i przemysłem działającymi na rzecz rozwiązań technicznych i organizacyjnych w transporcie intermodalnym;	Działanie mniej zasadne z uwagi na duże koszty transportu kolejowego towarów w kontekście odległości np. centrów logistycznych jakim jest Port w Ustce do zlokalizowanych firm na obszarze MOF Słupsk-Ustka. Jednak w przypadku obsługi firm znajdujących się w większej odległości od centrów logistycznych w pełni zasadne. Rozwój infrastruktury transportowej ma duże znaczenie w kontekście obsługi funkcji militarnej portu w Ustce. Z kolei udział samorządów w transferze wiedzy jest niezbędny w kontekście wspierania rozwoju lokalnej infrastruktury portowej i transportowej doprowadzającej do centrów logistycznych.

Działanie	Oczekiwania wobec samorządów gminnych i powiatowych MOF S-U	Uwagi
Działanie 3.2.2. Dowiązanie terminali intermodalnych i centrów logistycznych do systemu transportowego regionu	1. rozwój sieci dróg powiatowych do węzłów intermodalnych, centrów logistycznych i powierzchni magazynowych jako uzupełniających do sieci dróg krajowych i wojewódzkich; 2. uwzględnianie potrzeb rozwoju infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadlokalnym w planowaniu zagospodarowania przestrzennego terenów okołoportowych w Helu, Łebie, Ustce i Władysławowie;	Działania zasadne, w miarę możliwości realizowane i uwzględniane w dokumentach planistycznych samorządów oraz zamierzeniach inwestycyjnych ,które planowane są do realizacji na podstawie Decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Miasto Ustka posiada koncepcję i wstępną dokumentację na budowę obwodnicy miasta, która jest kluczowa w rozwoju Portu w Ustce (planowana kategoria drogi krajowej 21). Rozwój sieci dróg powiatowych nieuchronnie wiąże się jednak z ‘ koniecznością poszukiwania wsparcia ze środków zewnętrznych dla inwestycji drogowych.

W dokumencie wewnętrznym powiatu słupskiego - Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Słupskiego wskazano na potrzebę ograniczania transportu indywidualnego na rzecz komunikacji zbiorowej poprzez kształtowanie atrakcyjnej z punktu widzenia mieszkańców oferty przewozowej. Wzrost dostępności komunikacji publicznej (nowe linie, większa ilość przystanków, częstość kursowania) zwiększa popyt na usługi transportowe. Z tego względu kluczowa jest poprawa jakości transportu publicznego poprzez zwiększenie liczby kursów, podwyższenie standardu taboru i usług oraz oferowanie transportu w dogodnych dla mieszkańców godzinach. Brak podjęcia stosownych działań będzie skutkowało dalszym zwiększaniem się udziału indywidualnego transportu samochodowego i kumulacją problemów z tego wynikających takich jak: zanieczyszczenie powietrza emisją pochodzącą z samochodów i ścierającej się nawierzchni dróg, zwiększony poziom hałasu przy głównych drogach, brak wystarczającej liczby parkingów oraz zatłoczenie głównych tras komunikacyjnych, szczególnie w miastach. Ponadto brak atrakcyjnej oferty przewozowej skutkuje wykluczeniem komunikacyjnym części mieszkańców, w szczególności obszarów wiejskich.

Oprócz rozwoju oferty przewozowej MOF S-U ważną kwestią jest poprawienie jakości dróg – w tym budowa nowych połączeń i modernizacja tych istniejących, co przyczyni się do poprawy przepustowości głównych tras komunikacyjnych. W celu integracji różnych środków transportu konieczna jest także rozbudowa sieci ścieżek rowerowych, które obecnie są dość rozproszone i znajdują się głównie na obszarach miejskich. Zintegrowana sieć ścieżek rowerowych zachęci mieszkańców do częstszego korzystania z transportu rowerowego oraz będzie magnesem dla turystów odwiedzających obszar MOF S-U, ponadto przyczyni się do zwiększenia spójności i integracji obszaru.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Słupskiego[63], wskazuje na kilka działań mających polepszyć jakość transportu, m.in.:

1. modernizację węzłów integracyjnych i przystanków przesiadkowych – które zostaną dostosowane do wymogów obowiązujących planów transportowych,
2. wprowadzenie jednolitego nazewnictwa i oznakowania wszystkich przystanków – jest ważne z punktu tworzenia spójnego systemu przewozowego,

[63] Dokument wewnętrzny powiatu słupskiego.

3. uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej w skali całego obszaru – także w internecie,
4. koordynację rozkładów jazdy różnych organizatorów i przewoźników,
5. oprawę jakości przystanków – zwiększającą komfort oczekiwania pasażerów na przystankach,
6. stworzenie atrakcyjnej oferty przewozowej – zapewnienie odpowiedniej częstości kursowania i połączeń zgodnych z oczekiwaniami mieszkańców obszaru.

Podobnym dokumentem obejmującym część MOF S-U jest Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2021-2027 dla Miasta Słupska i gmin, które zawarły z Miastem Słupsk porozumienie w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego, określający determinanty kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego, wśród których znajdują się:

1. plany transportowe wyższego szczebla, w tym założenia rozwoju systemu komunikacyjnego,
2. prognozy popytu na transport zbiorowy,
3. uwarunkowania społeczne i gospodarcze,
4. uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne scharakteryzowane w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gmin,
5. kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta Słupsk i innych gmin,
6. zamierzenia inwestycyjne zaplanowane w najbliższym horyzoncie finansowania,
7. preferencje komunikacyjne mieszkańców.

Wśród kierunków rozwoju wyróżnionych w dokumencie wskazuje się m.in.:

1. osiągnięcie i utrzymanie wysokiego poziomu udziału transportu zbiorowego w transporcie ogółem,
2. zachęcenie mieszkańców do użytkowania transportu zbiorowego poprzez np. uprzywilejowanie pojazdów komunikacji miejskiej w przestrzeni miasta (np. buspasy),
3. modernizacja przystanków autobusowych, dostosowanie ich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz wyposażenie w system dynamicznej informacji pasażerskiej,
4. likwidacja uciążliwości i utrudnień w ruchu pieszym – np. Poprzez tworzenie atrakcyjnego otoczenia ciągów pieszych, ograniczenie zajmowania przestrzeni pod

parkingi wzdłuż głównych ciągów pieszych i powiązanie ich z przystankami komunikacji zbiorowej,

5. rozwój ruchu rowerowego – w tym stworzenie kompleksowego systemu dróg rowerowych, budowa parkingów typu bike&ride, likwidacja barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
6. analiza zmian oferty przewozowej – zwiększanie ilości kursów komunikacji zbiorowej oraz obejmowanie obsługą komunikacyjną nowych terenów,
7. promocja zrównoważonego transportu miejskiego i elektromobilności.

Istotnym kierunkiem rozwoju transportu będzie także jego integracja w ramach całego publicznego transportu lokalnego i regionalnego, która będzie obejmować także przewozy inne niż drogowe (głównie kolejowe). Zintegrowany system transportu zapewni wygodną i szybszą podróż, dzięki czemu będzie konkurencyjny wobec indywidualnego transportu samochodowego. Wyżej wymieniony dokument podkreśla rolę integracji systemu transportowego na trzech poziomach:

1. infrastrukturalnym – tworzenie węzłów przesiadkowych, przystanków przesiadkowych oraz integracyjnych, co pozwoli na wygodną i szybką przesiadkę,
2. rozkładów jazdy – koordynacja połączeń przesiadkowych,
3. taryfowym – stworzenie jednej taryfy przewozowej poprzez udział w projekcie FALA.

Innym ważnym dokumentem strategicznym dotyczącym obszaru MOF S-U jest także Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Słupska na lata 2020-2035. Według analiz zawartych w wymienionej strategii, Miasto Słupsk posiada rozwiniętą sieć transportową, która wymaga uzupełnienia w zakresie dróg rowerowych oraz uspokojenia ruchu drogowego w ścisłym centrum miasta, w którym powinien dominować ruch pieszo-rowerowy. Ponadto rekomenduje rozwój transportu zbiorowego, którego udział w obecnym transporcie jest dość niski (około 25%[64]).

Natężenie ruchu samochodowego ma wpływ przede wszystkim na wzrost tzw. emisji liniowej, czyli emisji zanieczyszczeń związanych z transportem. W latach 2011-2017 nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych stężeń SO_2, NO_2, CO, PM10, PM2,5 i benzenu. W 2018 r. roczna emisja pyłu PM2,5 przekroczyła dopuszczalny poziom, zatem można podejrzewać, że

[64] Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Słupska na lata 2020-2035

w kolejnych latach emisja ta będzie ciągle wzrastać jeżeli transport przy udziale samochodów prywatnych nadal będzie rosnąć.[65]

Głównym celem strategii elektromobilności jest stworzenie odpowiednich warunków do rozwoju elektromobilności w mieście Słupsk, czego rezultatem będzie poprawa jakości życia mieszkańców, stanu środowiska naturalnego oraz rozwój zrównoważonego transportu miejskiego. W poniższej tabeli przedstawiono cele szczegółowe wraz z działaniami wyodrębnione w omawianej strategii.

Tabela 13 Cele szczegółowe Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Słupska na lata 2020-2035

Cel szczegółowy	Działanie
1. Zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza wywołanego przez pojazdy spalinowe	1.1. Sukcesywna wymiana taboru autobusowego na nisko- i zeroemisyjny. 1.2. Wdrażanie metod wsparciowych i zachęt dla inwestycji sprzyjających rozwojowi elektromobilności. 1.3. Stopniowa wymiana części samochodów wykorzystywanych do obsługi samorządu gminy jak również pojazdów komunalnych realizujących zadania publiczne na nisko- i zeroemisyjne. 1.4. Rozpoznanie możliwości wdrażania zasad car-sharing i car-pooling w drodze dialogu społecznego. 1.5. Przeprowadzenie dialogu z dostawcami systemów car-sharing w zakresie możliwości implementacji na obszarze Miasta lub częściowej partycypacji JST w tym przedsięwzięciu tak, aby systemy te stanowiły spójną formę transportu na obszarze Słupska. 1.6. Wsparcie rozwoju systemu wypożyczania samochodów miejskich, w tym elektrycznych wraz z infrastrukturą do ich zasilania. 1.7. Promocja możliwości korzystania z ogólnodostępnych usług car-sharing/car-pooling. 1.8. Wspieranie rozwoju ogólnodostępnej infrastruktury do obsługi pojazdów elektrycznych w tym przede wszystkim budowa stacji ładowania zarówno dla pojazdów MZK Słupsk oraz prywatnych. 1.9. Wdrażanie systemów zachęt do korzystania z pojazdów elektrycznych poprzez m. in. ulgi przy zakupie i ulgi w strefach parkowania.

[65] Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Słupska na lata 2020-2035

Cel szczegółowy	Działanie
2. Redukcja hałasu pochodzenia komunikacyjnego	2.1. Monitorowanie zmian poziomu hałasu wynikających z rozwoju elektromobilności w mieście. 2.2. Wprowadzenie stref niskoemisyjnych. 2.3. Stosowanie nawierzchni redukujących hałas. 2.4. Montaż ekranów akustycznych oraz innej infrastruktury dźwiękochłonnej.
3. Zwiększenie świadomości społecznej na temat zrównoważonego transportu oraz elektromobilności jako bezemisyjnej alternatywy	3.1. Inicjowanie wydarzeń, na których przedstawiane będą korzyści płynące z prowadzenia polityki zrównoważonej mobilności. 3.2. Promocja elektromobilności w Słupsku poprzez informacje medialne w przestrzeni publicznej. 3.3. Wspieranie środowisk społecznych statutowo związanych z promocją rozwiązań transportowych o charakterze zero- i niskoemisyjnym. 3.4. Rozwój i promowanie działalności gospodarczej związanej z elektromobilnością. 3.5. Informowanie mieszkańców o pozytywnym wpływie ekologicznych środków transportu na zdrowie i jakość życia. 3.6. Promocja elektrycznych rowerów towarowych w jednostkach i instytucjach miejskich oraz wśród mieszkańców/inwestorów – w związku z realizacją projektu unijnego CoBiUM – Cargo Bikes in Urban Mobility
4. Wzmacnianie roli transportu zbiorowego oraz rowerowego i pieszego jako podstawy zrównoważonego funkcjonowania miasta i obszaru funkcjonalnego	4.1. Promowanie zachowań komunikacyjnych, zgodnych z ideą zrównoważonego transportu. 4.2. Stała promocja projektów miejskich realizowanych w zakresie transportu miejskiego i rowerowego. 4.3. Promowanie przemieszczania się po mieście środkami transportu nie samochodowego. 4.4. Rozbudowa sieci tras rowerowych i pieszo-rowerowych. 4.5. Wdrożenie systemu wypożyczalni rowerów miejskich. 4.6. Rozbudowa infrastruktury rowerowej m. in. stacje napraw, stojaki rowerowe itp. 4.7. Rozwój parkingów przesiadkowych Bike&Ride. 4.8. Rozbudowa systemu dynamicznej informacji pasażerskiej docelowo obejmującego całe miasto.

Cel szczegółowy	Działanie
	4.9. Utrzymanie systemu sprzedaży e-biletów komunikacji zbiorowej. 4.10. Przystosowanie taboru komunikacji zbiorowej dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej przede wszystkim poprzez wymianę autobusów na niskopodłogowe. 4.11. Modernizacja kolejnych przystanków autobusowych poprzez wyposażenie w wiaty, ławki, odpowiednią wysokość krawężników dostosowanych do progów wejściowych autobusów. 4.12. Doposażanie obecnych i wyposażanie nowych pojazdów komunikacji miejskiej oraz przystanków w dynamiczną informację pasażerską uwzględniającą m. in. zapowiedzi głosowe linii i przystanków, a także system wizualnych zapowiedzi przystanków. 4.13. Dostosowanie infrastruktury pieszej poprzez obniżenie krawężników, montowanie powierzchni wypukłych przed wejściem na jezdnię, wyposażanie przejścia w sygnalizację świetlną i dźwiękową. 4.14. Integracja systemów transportowych miasta i obszaru funkcjonalnego oraz regionu i kraju
5. Zmniejszenie kongestii transportowej w mieście oraz problemów związanych z brakiem miejsc parkingowych	5.1. Rozwój systemu priorytetów dla komunikacji miejskiej m. in. buspasy, system zarządzania ruchem. 5.2. Uatrakcyjnienie przejazdów komunikacją miejską m. in. poprzez podniesienie standardu przewozów, wyższy komfort podróży, większą częstotliwość kursowania, czy krótszy czas podróży. 5.3. Analiza możliwości stworzenia w mieście stref uspokojonego ruchu. 5.4. Zapewnienie i rozwój właściwego stanu technicznego infrastruktury komunikacyjnej. 5.5. Rozwój efektywnych systemów zarządzania i sterowania ruchem. 5.6. Rozbudowa węzłów transportowych integrujących różne środki transportu na terenie miasta. 5.7. Rozbudowa systemu parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zgodnie z obecnymi planami UM. 5.8. Stworzenie systemu zarządzania miejscami parkingowymi. 5.9. Wydzielenie miejsc parkingowych dla pojazdów

Cel szczegółowy	Działanie
	elektrycznych. 5.10. Wprowadzenie i utrzymanie ulg oraz przywilejów dla pojazdów elektrycznych w ramach funkcjonowania strefy płatnego parkowania.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Słupska na lata 2020-2035.

Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Słupska na lata 2020-2035 proponuje kilka rozwiązań z zakresu smart city, czyli takich, które są oparte na rozwoju innowacyjnych i inteligentnych metod cyfrowych i mają na celu podniesienie jakości życia mieszkańców oraz poprawę funkcjonowania miasta. Część z nich już działa w Słupsku, a część może zostać wdrożona w przyszłości:

1. Parkingi typu Park&Ride – zlokalizowane w pobliżu przystanków autobusowych, tramwajowych czy kolejowych, umożliwiają parkowanie samochodu w bezpiecznym miejscu oraz szybką i wygodną przesiadkę na inny środek transportu,
2. Parkingi typu Bike&Ride – bezpłatne parkingi dla rowerów także zlokalizowane przy przystankach komunikacji zbiorowej,
3. Rower miejski (wypożyczalnia rowerów) – większość podróży samochodami w UE zamyka się w przedziale 5-14 km, zatem rower może stanowić rozsądną alternatywę dla samochodu osobowego,
4. Hulajnogi elektryczne – rozwiązanie zbliżone do systemu wypożyczania roweru miejskiego,
5. Skutery elektryczne – ich atutem jest brak emisji szkodliwych substancji do atmosfery,
6. System dynamicznej informacji pasażerskiej – polegającej na bieżącym informowaniu o kursowaniu transportu publicznego, w tym o spóźnieniach i nagłych awariach,
7. Zarządzanie miejscami parkingowymi – odpowiednia polityka parkingowa ma wpływ na płynność ruchu, a stopień wykorzystania miejsc i stosowane opłat na rotację pojazdów.
8. System informacji parkingowej – służy do informowania o ilości i lokalizacji dostępnych miejsc parkingowych, mogą to być interaktywne tablice informacyjne lub specjalna aplikacja na telefon. Wzmożony ruch samochodowy powoduje problemy z miejscami

parkingowymi, dlatego odpowiednie zarządzanie zasobami parkingowymi stanie się w przyszłości koniecznością,

9. Car-sharing – to system wspólnego użytkowania pojazdów, które są wypożyczane użytkownikom za opłatą, dzięki czemu jeden pojazd może zastąpić kilkanaście prywatnych samochodów co zmniejsza zatłoczenie na drogach,
10. Car-pooling – organizowanie przejazdów grupowych samochodem prywatnym za pomocą specjalnej aplikacji lub strony internetowej, dzięki czemu zwiększa się liczba osób podróżujących w jednym pojeździe, a właściciel auta oszczędza na opłatach za paliwo,
11. System sterowania ruchem – inteligentny system transportowy może zoptymalizować wykorzystanie sieci drogowej, co przekłada się na płynność i szybkość ruchu samochodowego,
12. System sterowania oświetleniem ulicznym – dopasowuje moc i natężenie światła do warunków pogodowych i natężenia ruchu ulicznego, pozwala na zmniejszenie poziomu oświetlenia poprzez dostosowanie natężenia do potrzeb użytkowników.

Część zaproponowanych rozwiązań mogłaby być wdrożona na całym obszarze MOF S-U, nie tylko w mieście Słupsku, co umożliwiłoby sprawniejszą komunikację między poszczególnymi gminami.

Szerszym dokumentem, który także dotyczy kwestii transportowych, jest Aktualizacja Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Słupska, którego głównym celem jest poprawa jakości życia mieszkańców poprzez racjonalne gospodarowanie zasobami i energią.

Tabela 14 Cele szczegółowe Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Słupska

Lp.	Cel szczegółowy
1	Redukcja emisji CO_2 w mieście Słupsku
2	Zwiększenie udziału wykorzystania energii odnawialnej na terenie miasta Słupska
3	Zwiększenie efektywności energetycznej w obiektach zlokalizowanych na terenie miasta Słupska
4	Redukcja emisji zanieczyszczeń do powietrza

Źródło: Opracowanie właśnie na podstawie aktualizacji Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Słupska.

Cel szczegółowy 1 i 4 dotyczą redukcji zanieczyszczeń, a więc związane są z transportem. Opracowanie wskazuje, że transport jest trzecim największym sektorem (po budynkach mieszkalnych i zakładach produkcyjnych) pod względem ilości emisji szkodliwych substancji[66].

W Planie gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Miasto Ustka wskazano, że emisja dotycząca transportu jest efektem rosnącej liczby samochodów prywatnych, które w większości nie spełniają aktualnych wymagań dotyczących emisji spalin oraz braku wystarczająco rozwiniętej infrastruktury do wprowadzania alternatywnych środków transportu (np. transportu rowerowego).

W Planie tym określono główny cel, jako poprawę jakości powietrza, co jest szczególnie ważne dla miasta o charakterze uzdrowiskowym, jakim jest Ustka. Ponadto wskazano cele szczegółowe, wśród których znajdują się cele odnoszące do transportu takie jak:

1. zmniejszenie zużycia energii elektrycznej poprzez wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań związanych z oświetleniem ulic,
2. poprawa jakości dróg i rozwój alternatywnej komunikacji, wpływająca na zmniejszenie zużycia paliw, a poprzez to spadek emisji substancji zanieczyszczających do środowiska.

Na jakość powietrza w Ustce negatywnie oddziałuje przede wszystkim spalanie węgla oraz odpadów zawierających szkodliwe substancje w paleniskach domowych. Innym czynnikiem negatywnie oddziaływującym na jakość powietrza jest wzmożony ruch samochodowy. Problem z emisją pochodzącą z palenisk domowych jest sezonowy – występuje głównie w sezonie grzewczym, natomiast emisja liniowa z ruchu komunikacyjnego występuje przez cały rok.

Analiza rynku komunikacji miejskiej w Mieście Ustka i Gminie Ustka przeprowadzona w 2018 r. miała na celu dostarczenie informacji na temat popytu na usługi przewozowe na terenie miasta Ustki i gminy Ustka. Analiza ta wskazuje na możliwość rozszerzenia transportu miejskiego na obszary gminy wiejskiej Ustka i ma charakter wyjściowy – na jej bazie przygotować można propozycje nowych linii komunikacyjnych i rozkładów jazdy obejmujących swoim zasięgiem większy obszar niż obecnie.

[66] Aktualizacja Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Słupska

W Programie ochrony środowiska dla Miasta Słupska na lata 2021 – 2024 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2025-2028 także podjęto kwestie transportowe. Dokument definiuje kilka obszarów interwencji wraz z celami strategicznymi, kierunkami interwencji oraz zadaniami rekomendowanymi do zrealizowania. W poniższej tabeli przedstawiono wybrane kierunki interwencji odnoszące się bezpośrednio do transportu.

Tabela 15 Wybrane kierunki interwencji zawarte w Programie ochrony środowiska dla Miasta Słupska na lata 2021 – 2024 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2025-2028

Obszar interwencji	Cel	Kierunek interwencji	Zadania
Klimat i jakość powietrza	Utrzymanie standardów jakości powietrza na dobrym poziomie poprzez stałą redukcję emisji pyłów i gazów	Redukcja zużycia energii końcowej poprzez podniesienie efektywności energetycznej Kreowanie niskoemisyjnego społeczeństwa	Stała modernizacja układu komunikacyjnego i utrzymanie czystości na drogach Dalsza rozbudowa i promocja transportu zbiorowego i rowerowego
Zagrożenia hałasem	Zminimalizowanie uciążliwego hałasu i utrzymanie jak najlepszej jakości stanu akustycznego środowiska	Ochrona mieszkańców miasta przed hałasem zagrażającym zdrowiu lub jakości życia Ograniczenie poziomu hałasu komunikacyjnego wzdłuż głównych dróg	Modernizacja ciągów komunikacyjnych Działania organizacyjne związane z utrzymaniem ruchu Wprowadzanie w mpzp zapisów dotyczących ochrony przed hałasem (w tym zasady strefowania -lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasowej, oddzielania ich obszarami zieleni oraz eliminowania zabudowy mieszkaniowej z obszarów oddziaływania hałasu komunikacyjnego Utrzymywanie stref wolnych od transportu, ograniczenie szybkości ruchu Rozwój sieci ścieżek rowerowych i promocja ekologicznego transportu w mieście

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Programu ochrony środowiska dla Miasta Słupska na lata 2021 – 2024 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2025-2028.

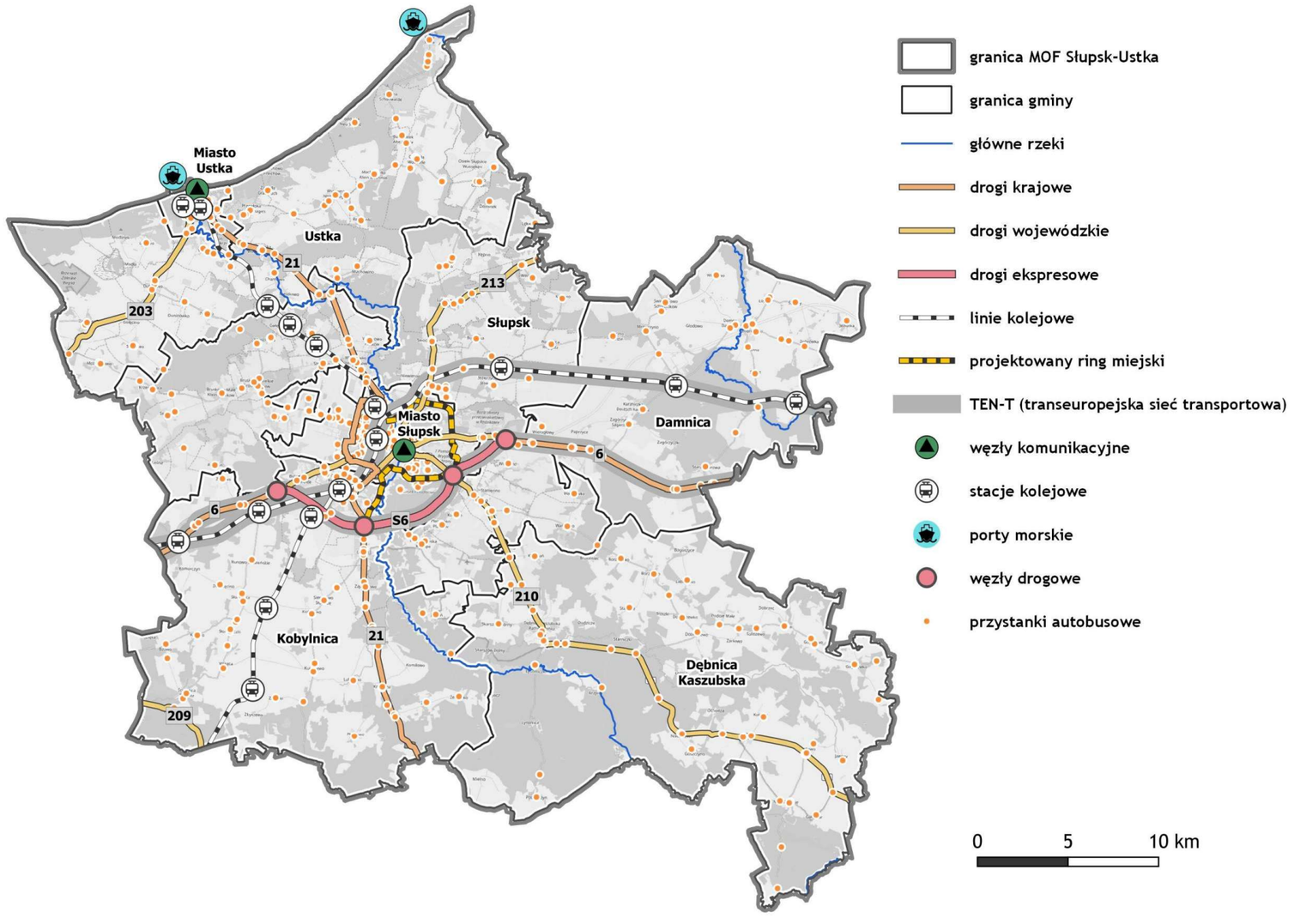
Przytoczone wcześniej dokumenty ukazują podobne cele komunikacyjne oraz problemy związane z transportem dotyczące rdzenia MOF czyli Słupska i Ustki. Jednakże problemy te

dotyczą również gmin wiejskich położonych w obszarze MOF, dla których głównym problemem jest brak alternatyw dla indywidualnego transportu samochodowego i wykluczenie komunikacyjne. Jednym z priorytetów MOF S-U powinien być zatem rozwój usług transportowych oraz integracja różnych rodzajów transportu – kolejowego, autobusowego i pieszo-rowerowego oraz stosowanie rozwiązań mających ograniczyć negatywny wpływ na środowisko. Obecnie w MOF S-U wdrażane są rozwiązania, wśród których można wskazać m.in. zakup przez Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. z siedzibą w Słupsku 8 autobusów elektrycznych i budowa stacji ładowania[67].

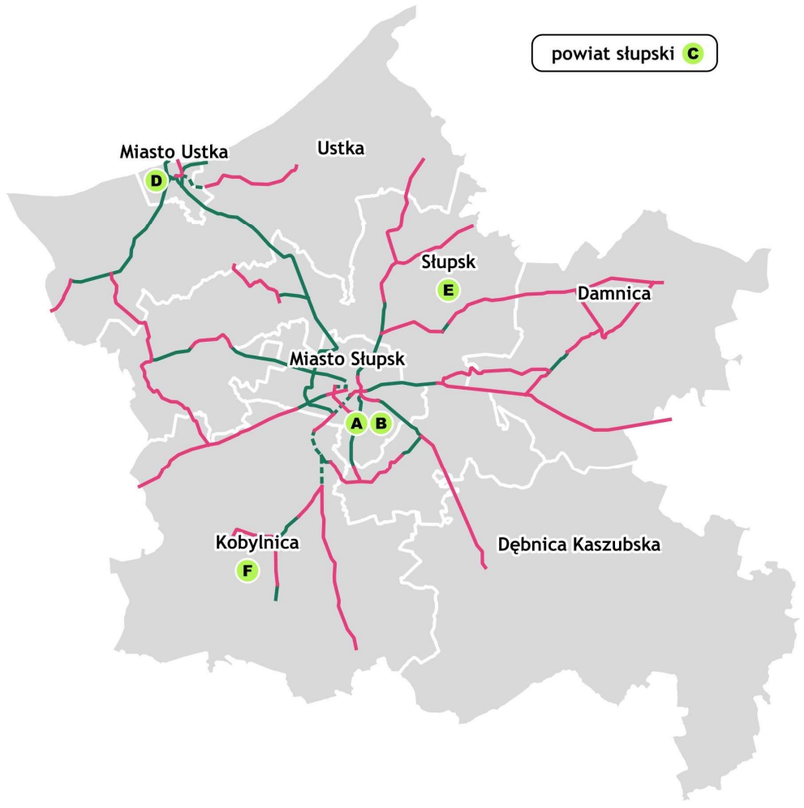
[67] Projekt pn.:„Zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach wdrażania strategii elektromobilności w Słupsku" - http://www.mzk.slupsk.pl/pl/page/projekty-unijne-i-krajowe/projekt-pn-zakup-autobusow-elektrycznych-wraz-z-infrastruktura-towarzyszaca-w-ramach-wdrazania-strategii-elektromobilnosci-w-slupsku.html

V.7 Uwarunkowania transportowe – ujęcie graficzne

Grafika 11 Uwarunkowania transportowe MOF S-U



Źródło: opracowanie własne



PRZEDSIĘWZIĘCIA OBJĘTE MECHANIZMEM ZIT DO REALIZACJI W RAMACH PROGRAMU FEP 2021-2027

PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka

- **A** Rozbudowa połączeń drogowych, budowa dróg rowerowych, w tym Śródmiejskiego i Staromiejskiego węzła rowerowego, zakup liczników pomiaru natężenia ruchu rowerowego, zakup taboru niskoemisyjnego/zeroemisyjnego wraz z budową stacji ładowania, zapewnienie priorytetów dla transportu zbiorowego w newralgicznych ciągach komunikacyjnych, przebudowa zatok autobusowych i przystanków w celu dostosowania ich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz rozbudowa systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w mieście
- **B** Rozwój sieci dróg rowerowych w Mieście Słupsku poprzez: budowę ścieżki rowerowej przy ul. Poznańskiej wzdłuż DK21 oraz budowę ścieżki rowerowej wzdłuż fragmentu ul. Kaszubskiej (DW213)
- **C** Budowa ścieżek rowerowych o charakterze transportowym w przebiegu dróg powiatowych nr 1157G, 1105G, 1130G oraz 1112G, budowa elementów infrastruktury drogowej w postaci ciągów pieszo-rowerowych o nawierzchni bitumicznej
- **D** Poprawa dostępu do transportowego węzła integracyjnego w Ustce : Węzeł transportowy II etap obejmujący budowę buspasa, budowę ścieżki rowerowej, ciągu pieszo - rowerowego, wykonanie infrastruktury towarzyszącej, zakup liczników pomiaru natężenia ruchu rowerowego
- **E** Rozwój infrastruktury dla transportu niezmotoryzowanego obejmujące inwestycję w drogi rowerowe, ciągi piesze i pieszo-rowerowe na odcinkach: Swochowo - Lubuczewo wzdłuż drogi wojewódzkiej 213, Kusowo- Płaszewko -Krępa Słupska wzdłuż drogi gminnej 119147G, Strzelino - Gałęzinowo wzdłuż drogi powiatowej 1111G
- **F** Budowa drogi dla pieszych i rowerów o charakterze transportowym na odcinku Łosino - Zajączkowo wzdłuż drogi krajowej nr 21

Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym wg Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji:

Trasy rowerowe

- istniejące
- istniejące, wymagające modernizacji
- nieistniejące, wymagające budowy lub oznakowania

Źródło: opracowanie własne

Spis tabel, grafik i wykresów

Tabela 1 Powierzchnia i liczba mieszkańców jednostek wchodzących w skład MOF S-U w 2021 r. 9
Tabela 2 Schemat organizacyjny Związku ZIT MOF S-U 106
Tabela 3 Wskaźniki monitoringu 108
Tabela 4 Plan finansowy Strategii ZIT w ramach Polityki Spójności 133
Tabela 5 Plan finansowy Strategii ZIT w ramach innych źródeł finansowania (poza Polityką Spójności) 136
Tabela 6 Struktura alokacji na instrument ZIT w ramach FEP 2021-2027 140
Tabela 7 Połączenia autobusowe z miasta Słupsk 145
Tabela 8 Liczba połączeń komunikacją publiczną w ciągu dnia roboczego do ośrodka miejskiego oraz czas dojazdu z centrum administracyjnego badanej gminy do centrum Słupska. 168
Tabela 9 Bezpieczeństwo w ruchu drogowym na obszarze MOF S-U w latach 2016-2021 173
Tabela 10 Interesariusze rynku transportowego na obszarze MOF S-U. 176
Tabela 11 Matryca logiczna Planu Transportowego 185
Tabela 12 Działania z zakresu transportu i komunikacji wskazane w Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka na lata 2022-2030 192
Tabela 13 Cele szczegółowe Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Słupska na lata 2020-2035 225
Tabela 14 Cele szczegółowe Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Słupska 229
Tabela 15 Wybrane kierunki interwencji zawarte w Programie ochrony środowiska dla Miasta Słupska na lata 2021 – 2024 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2025-2028 231

Grafika 1 Schemat systemu dynamicznej informacji pasażerskiej i nadzoru ruchu - ZIM Słupsk 154
Grafika 2 Mapa lokalizacji elektronicznych tablic informacji pasażerskiej – cz. 1 155
Grafika 3 Mapa lokalizacji elektronicznych tablic informacji pasażerskiej – cz. 2 156
Grafika 4 Mapa lokalizacji elektronicznych tablic informacji pasażerskiej – cz. 3 157
Grafika 5 Lokalizacja ładowarek dla samochodów elektrycznych na obszarze MOF S-U 159
Grafika 6 Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym MOF S-U 163
Grafika 7 Udział ludności przyjeżdżającej do pracy do gmin MOF Słupsk-Ustka w 2016 roku. 165
Grafika 8 Udział ludności wyjeżdżającej do pracy z gmin MOF Słupsk-Ustka w 2016 roku. 165
Grafika 9 Liczba połączeń komunikacją publiczną w ciągu dnia roboczego do ośrodka miejskiego oraz czas dojazdu z centrum administracyjnego badanej gminy do centrum Słupska. 168
Grafika 10 Generatory ruchu na obszarze województwa pomorskiego 170
Grafika 11 Uwarunkowania transportowe MOF S-U 233

Wykres 1 Liczba przystanków na obszarze MOF S-U 146
Wykres 2 Prognoza popytu słupskiej komunikacji miejskiej do 2030 r. 151
Wykres 3 Dane statystyczne przewoźnika PKS Słupsk 152
Wykres 4 Dane statystyczne przewoźnika NORDEXPRESS 152
Wykres 5 Długość ścieżek rowerowych przypadających na każde 100 km2 na obszarze MOF S-U [2021] 161
Wykres 6 Miejsce pracy mieszkańców MOF S-U 166
Wykres 7 Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie słupskim oraz mieście Słupsk w latach 2016-2020 171

— **usunięto:** 105
— **usunięto:** 107
— **usunięto:** 132
— **usunięto:** 135
— **usunięto:** 139
— **usunięto:** 144
— **usunięto:** 153
— **usunięto:** 154
— **usunięto:** 155
— **usunięto:** 156
— **usunięto:** 158
— **usunięto:** 162
— **usunięto:** 164
— **usunięto:** 145
— **usunięto:** 150
— **usunięto:** 151
— **usunięto:** 151
— **usunięto:** 160

Wykres 8 Łączna liczba zarejestrowanych pojazdów według kategorii w powiecie słupskim oraz mieście Słupsk w latach 2016-2020 172
Wykres 9 Ogólna ocena transportu regionalnego 179
Wykres 10 Ocena bezpieczeństwa osobistego 180
Wykres 11 Ocena poziomu cen biletów 180
Wykres 12 Ocena kierunków rozwoju 181
Wykres 13 Ocena uruchomienia linii wakacyjnych 181