UCHWAŁA NR LXXIV/407/23
RADY GMINY BĘDZINO

z dnia 29 marca 2023 r.

w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021–2030

Na podstawie art. 10g ust. 1 i ust. 8 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2023 r., poz. 40) w związku z art. 3 pkt. 3 i art. 9 pkt. 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057, z późn. zm.), **Rada Gminy Będzino uchwala się co następuje:**

§ 1. Przyjmuje się do realizacji Strategię Rozwoju Ponadlokalnego dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030 wraz z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030, stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Będzino.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczacy Rady Gminy
Będzino

Andrzej Nożykowski

KKBOF

2021 2030

Wspólnie robimy więcej

STRATEGIA ROZWOJU PONADLOKALNEGO

dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030



Luty 2023

Zamawiający:

Gmina Miasto Koszalin

ul. Rynek Staromiejski 6-7

75–007 Koszalin

Autorzy dokumentu:

Konsorcjum firm:

ResPublic sp. z o.o. (lider Konsorcjum)

Fundacja Kultury Przestrzeni "Zobaczyć Na Nowo"

Instytut Badawczy IPC sp. z o.o.

Kompleksowe Usługi Doradcze Maciej Gabory

Szanowni Państwo,



z prawdziwą przyjemnością oddajemy w Państwa ręce dokumenty strategiczne wypracowane wspólnie przez 23 samorządy Koszalińsko – Kołobrzesko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (KKBOF).

W pracach nad:

- Strategią Rozwoju Ponadlokalnego dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030,
- Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030

brały udział Gminy: Będzino, Białogard, Miasto Białogard, Biesiekierz, Bobolice, Dygowo, Gościno, Karlino, Kołobrzeg, Miasto Kołobrzeg, Miasto Koszalin (miasto na prawach powiatu), Manowo, Mielno, Polanów, Rymań, Sianów, Siemyśl, Świeszyno, Tychowo, Ustronie Morskie oraz Powiaty: Białogardzki, Kołobrzeski i Koszaliński, które podjęły decyzję o wyznaczeniu wspólnej wizji rozwoju oraz określiły kierunki działań, których realizacja będzie do tego prowadzić.

Pragnę wyrazić wdzięczność wszystkim osobom zaangażowanym w trwające prawie rok prace nad tymi dokumentami. W szczególności dziękuję przedstawicielom gmin i powiatów za ich udział i aktywność podczas spotkań, warsztatów, a także późniejszych żmudnych prac nad przygotowaniem opracowań. Dzięki temu zaangażowaniu wypracowane dokumenty są odzwierciedleniem realnych potrzeb i oczekiwań mieszkańców naszego Obszaru oraz stanowią nie tylko ambitną, ale też atrakcyjną propozycję jego rozwoju.

Za wkład pracy dziękuję również mieszkańcom, przedstawicielom organizacji pozarządowych, instytucji publicznych oraz firm, a także wszystkim osobom, które, uczestnicząc w różnorodnych formach współpracy, przyczyniły się do powstania tak ważnych dla nas wszystkich dokumentów.

Duża przestrzeń terytorialna oraz zróżnicowanie społeczne, gospodarcze i środowiskowe KKBOF stanowią spore wyzwanie. Dlatego mam nadzieję, że prezentowane dokumenty pozwolą na bardziej spójne i efektywne zarządzanie całym Obszarem. Dzięki nim w sposób bardziej bezpieczny i skuteczny dążymy do poprawy życia jego mieszkańców. Wspólna praca pokazała nam również, jak ważnym wyzwaniem wciąż pozostaje budowanie tożsamości mieszkańców naszego regionu. Zgodnie z zapisami opracowanych dokumentów strategicznych, kluczowe dla najbliższej przyszłości będzie efektywne korzystanie ze zidentyfikowanych potencjałów, przy jednoczesnym utrzymaniu współpracy i zaangażowania wszystkich stron. Dlatego wszystkim partnerom KKBOF i sobie życzę konsekwencji oraz skuteczności we wdrażaniu zapisów Strategii rozwoju ponadlokalnego dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego, natomiast Państwu – mieszkańcom naszego Obszaru - życzę wielu korzyści płynących z wprowadzania jej w życie.

Piotr Jedliński

Prezydent Koszalina

Spis treści

I. Wprowadzenie 9
1. Wstęp 9
2. Obszar wsparcia Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF 9
3. Interesariusze Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla KKBOF 10
II. Wnioski z diagnozy 11
1. Podsumowanie w obszarze społecznym 12
1.1. Czynniki SWOT 13
1.2. Wnioski obszarowe w sferze społecznej KKBOF 14
2. Podsumowanie diagnozy w obszarze infrastrukturalnym, przestrzennym i środowiskowym 28
2.1. Problemy KKBOF w sferze infrastrukturalnej, przestrzennej, środowiskowej 28
2.2. Czynniki SWOT 29
2.3. Wnioski obszarowe w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska KKBOF 30
3. Podsumowanie diagnozy w obszarze gospodarczym 44
3.1. Problemy KKBOF w sferze gospodarczej 44
3.2. Czynniki SWOT 45
3.3. Wnioski obszarowe w sferze gospodarczej KKBOF 47
4. Kluczowe wnioski z diagnozy- podsumowanie 54
III. Strategia rozwoju KKBOF 60
1. Struktura logiczna Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF 61
2. Misja i wizja Koszalińsko- Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego 62
2.1. Misja 62
2.2. Wizja 62
3. Cele strategiczne i kierunki działań 63
3.1. Struktura obszarów i celów 63
3.2. Cele strategiczne, kierunki działań i wiązki projektów Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF w sferze społecznej 76
3.3. Cele, kierunki działań i wiązki projektów Strategii Rozwoju Ponadlokalnej KKBOF w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska 80
3.4. Cele strategiczne, kierunki działań i wiązki projektów Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF w sferze gospodarczej 85
IV. Zarządzanie przestrzenią na obszarze KKBOF 98
1. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej 98
1.1. Założenia 98

1.2. Położenie i części składowe obszaru w kraju i regionie 100
1.3. Obszary i ośrodki o kluczowych funkcjach dla rozwoju obszaru 100
1.4. Elementy sieci osadniczej 104
1.5. Zasoby przyrodnicze 108
1.6. Dziedzictwo kulturowe 109
1.7. Powiązania funkcjonalne i infrastrukturalne 109
1.8. Obszary z potencjałem rozwojowym 111
1.9. Potencjalne obszary problemowe oraz konflikty przestrzenne 112
2. Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej na obszarze KKBOF 113
2.1. Zasady zagospodarowania obszarów cennych przyrodniczo i korytarzy ekologicznych113
2.2. Warunki i zasady tworzenia nowej zabudowy mieszkaniowej oraz zagospodarowania i korzystania z terenów intensywnej urbanizacji 113
2.3. Warunki i zasady tworzenia terenów lokalizacji inwestycji związanych z aktywnością gospodarczą 114
2.4. Warunki i zasady tworzenia terenów lokalizacji inwestycji związanych z realizacją funkcji turystycznych, rekreacyjnych i sportowych 115
2.5. Zasady i kierunki rozwoju transportu 116
3. Obszary strategicznej interwencji 117
3.1. Obszary strategicznej interwencji określone w strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego 117
3.2. Obszary strategicznej interwencji wskazane wtórnie 119
3.3. Lokalizacja kluczowych działań strategii 126
V. Zarządzanie realizacją Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF. 127
1. Organizacja i system wdrażania Strategii. 127
1.1. Poziomy wdrażania Strategii 127
1.2. Współpraca z partnerami przy realizacji Strategii 128
2. Monitoring i ewaluacja Strategii 128
3. Finansowanie realizacji Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF 131
3.1. Ramy finansowe i źródła finansowania 131
3.2. Wytyczne i harmonogram do sporządzania dokumentów wykonawczych 132
4. Ocena Spójności dokumentu Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla KKBOF z dokumentami wyższego szczebla 134
VI. Załączniki 141
Załącznik 1. Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Koszalińsko – Kołobrzesko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030 141
Załącznik 2. Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko 141
VII. Wykaz skrótów i pojęć stosowanych w dokumencie 141



CZĘŚĆ I:
DIAGNOSTYCZNA

I. Wprowadzenie

1. Wstęp

W procesie opracowania Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla Koszalińsko – Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030 wraz z załącznikiem Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030 (SUMP KKBOF), która w dalszej części dokumentu będzie określana mianem Strategii zostały przyjęte następujące założenia prac:

1) Zachowanie zasad zrównoważonego rozwoju, które w swojej istocie w sposób całościowy ujmują podmiot w relacji z otoczeniem w trzech sferach: społecznej, gospodarczej oraz infrastrukturalnej.

2) W opracowaniu diagnozy wykorzystano: dostępne publicznie dane, analizy i badania zewnętrzne, w tym będące w posiadaniu Zamawiającego, wykonane do momentu rozpoczęcia prac nad Strategią oraz badania i analizy przeprowadzone przez Wykonawcę w trakcie prac nad Strategią. Bardzo ważnym źródłem informacji były również spotkania warsztatowe i konsultacyjne z interesariuszami oraz comiesięczne spotkania Grupy roboczej.

3) Prace prowadzone były z udziałem głównych Interesariuszy Strategii: przedstawicieli 20 samorządów gminnych i 3 powiatów tworzących Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny oraz partnerów z sektora publicznego, prywatnego i pozarządowego, którzy wraz z ekspertami Wykonawcy uczestniczyli w pracach nad opracowaniem Strategii.

4) Podczas spotkań bezpośrednich stosowano metody, techniki i narzędzia umożliwiające:
   - skuteczną komunikację w grupach pracujących nad opracowaniem Strategii i zorientowanych na osiąganie zaplanowanych wyników pracy w określonym czasie,
   - prowadzenie dyskusji, zbieranie opinii i wniosków w czasie otwartych publicznych konsultacji z reprezentantami głównych interesariuszy powiatu,
   - w czasie pracy zostały wykorzystane multimedialne i wizualne techniki moderacji.

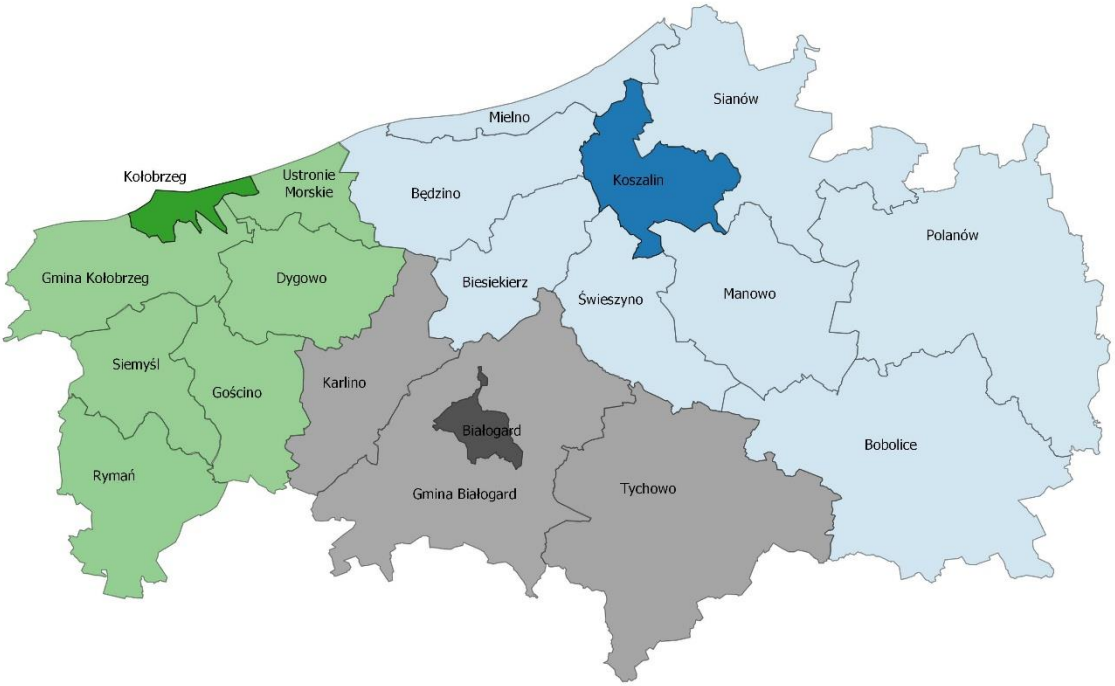
5) Uzyskanie spójności opracowywanej Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla KKBOF z innymi ważnymi dla rozwoju dokumentami strategicznymi.

Przyjęcie partycypacyjnego sposobu opracowania Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF pozwoliło uzyskać większą identyfikację uczestników z zapisami dokumentu.

2. Obszar wsparcia Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF

Opracowaniem Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla KKBOF wraz z załącznikiem Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030 (SUMP KKBOF) został objęty obszar 23 jednostek samorządu terytorialnego. Obszar Funkcjonalny tworzy 20 gmin: Gmina Będzino, Gmina Białogard, Miasto Białogard, Gmina Biesiekierz, Gmina Bobolice, Gmina Dygowo, Gmina Gościno, Gmina Karlino, Gmina Kołobrzeg, Gmina Miasto Kołobrzeg, Gmina Miasto Koszalin, Gmina Manowo, Gmina Mielno, Gmina Polanów, Gmina Rymań, Gmina Sianów, Gmina Siemyśl, Gmina Świeszyno, Gmina Tychowo, Gmina Ustronie Morskie oraz 3 powiaty: Powiat Białogardzki, Powiat Koszaliński, Powiat Kołobrzeski.

Mapa 1. Gminy tworzące Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny.



Źródło: opracowanie własne.

Według danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (BDL GUS), w 2020 r. obszar zamieszkiwany był przez 296 135 mieszkańców, oraz zajmował powierzchnię 3 321 km^2, co stanowiło 14,5% całej powierzchni województwa. Gęstość zaludnienia na obszarze KKBOF wynosiła w 2020 r. 81 os./km^2.

3. Interesariusze Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla KKBOF

Podstawową zasadą przy tworzeniu dokumentów strategicznych jest połączenie w procesie ich tworzenia podejścia partycypacyjno-eksperckiego. W celu realizacji skutecznych działań partycypacyjnych ważna jest identyfikacja kluczowych grup interesariuszy. W opracowaniu dokumentu uczestniczyli:

1. Przedstawiciele **20 samorządów gminnych**, w tym Koszalina, będącego jednocześnie powiatem grodzkim oraz **3 powiatowych** (ziemskich) objętych opracowaniem; Grupa robocza w ramach porozumienia samorządów (min. 23 osób).
2. Przedstawiciele **samorządu województwa**.
3. Przedstawiciele **jednostek organizacyjnych** poszczególnych szczebli **JST, spółek JST** objętych opracowaniem, w tym osoby odpowiedzialne za transport, planowanie strategiczne i przestrzenne, edukację, bezpieczeństwo ruchu i ochronę środowiska.
4. Przedstawiciele **przewoźników i zarządców infrastruktury** (samorządowych, rządowych i prywatnych), operatorzy komunikacji miejskiej, podmiejskiej i międzymiastowej.
5. Przedstawiciele różnych **stowarzyszeń, lokalnych grup działania, organizacji pozarządowych, lokalnych środowisk naukowych**.

6. Przedstawiciele **firm i pracodawców** (w tym, w szczególności, parków przemysłowych, stref ekonomicznych, inkubatorów przedsiębiorczości, deweloperów budynków mieszkalnych).
7. **Mieszkańcy** gmin objętych opracowaniem, w tym:
   - młodzież (M),
   - osoby w wieku produkcyjnym (P),
   - seniorzy (S),
   - liderzy opinii (np. księża, przedstawiciele rad osiedli, sołectw) (L).

Udział powyższych grup interesariuszy miał kluczowe znaczenie w procesie tworzenia dokumentu. Poszczególne grupy były włączane w prace na kolejnych etapach tworzenia i konsultowania poszczególnych części, jak i całego dokumentu.

II. Wnioski z diagnozy

Na podstawie przeprowadzonych warsztatów diagnostycznych, badań jakościowych (IDI i FGI), badań ilościowych (PAPI i CAWI) oraz analizy desk research, zostały opracowane wnioski z diagnozy zawierające: zidentyfikowane główne problemy, wyzwania i wnioski obszarowe oraz czynniki SWOT w trzech sferach: społecznej, infrastrukturalno- przestrzenno- środowiskowej i gospodarczej.

Zawarte w niniejszym rozdziale problemy, wyzwania i wnioski oraz czynniki SWOT mają kluczowe znaczenie dla przyszłego, zrównoważonego rozwoju Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. Poniżej prezentowane są problemy w sferze społecznej, gospodarczej i infrastrukturalno-przestrzenno-środowiskowej, które należy rozumieć jako nieakceptowaną sytuację uniemożliwiającą utrzymanie pożądanego stanu lub osiągnięcie zamierzonych celów. Problemy mogą wynikać także z negatywnych skutków oddziaływania wewnętrznych i zewnętrznych czynników.

Na podstawie przeprowadzonych analiz zidentyfikowane zostały również czynniki sprzyjające rozwojowi Obszaru: mocne strony i szanse oraz niesprzyjające rozwojowi Obszaru: słabości i zagrożenia w otoczeniu KKBOF. Identyfikacja dokonana została odrębnie dla czynników rozwojowych wewnętrznych (mocne strony i słabości), odnoszących się do KKBOF (na które podmioty samorządowe KKBOF w dużym stopniu mogą wpływać) oraz czynników rozwojowych zewnętrznych (szanse i zagrożenia) odnoszących się do otoczenia KKBOF (na które podmioty samorządowe KKBOF nie mogą wpływać lub mogą wpływać tylko w bardzo ograniczonym stopniu).

Podsumowując analiza SWOT została przeprowadzona w podziale na cztery grupy czynników obejmujących:

- **Mocne strony KKBOF**, tj. uwarunkowania wewnętrzne (endogeniczne), czyli elementy rzeczywistości mających pozytywny charakter z punktu widzenia jego przyszłego rozwoju.
- **Słabe strony KKBOF,** tj. uwarunkowań wewnętrznych o negatywnym charakterze.
- **Szanse w otoczeniu KKBOF**, tj. uwarunkowania zewnętrzne (egzogeniczne) sprzyjające rozwojowi. Jako szanse uwzględnione zostały te zagadnienia, których źródła leżą poza obszarem KKBOF lub poza zakresem kompetencji władz publicznych działających na jego obszarze.
- **Zagrożenia strony KKBOF**, tj. uwarunkowania zewnętrzne (egzogeniczne) niesprzyjające rozwojowi. Jako zagrożenia uwzględnione zostały te zagadnienia, których źródła leżą poza obszarem KKBOF lub poza zakresem kompetencji władz publicznych działających na jego obszarze.

Wyniki analizy SWOT prezentowane są odrębnie dla każdej z trzech sfer: społecznej, infrastruktury, przestrzeni i środowiska oraz gospodarczej.

1. Podsumowanie w obszarze społecznym

Problemy KKBOF w sferze społecznej

Problemy w poszczególnych sferach, w tym sferze społecznej zostały sformułowane na podstawie wyników przeprowadzonych warsztatów, spotkań oraz opracowanej diagnozy, zostały one także skonsultowane z interesariuszami dokumentu Strategii. Poniżej prezentowane problemy zostały zintegrowane oraz pogrupowane tematycznie.

Tabela 1. Problemy KKBOF w sferze społecznej.

Sfera społeczna
Kapitał społeczny
1. Zbyt niski poziom współpracy i komunikacji pomiędzy instytucjami publicznymi na terenie KKBOF utrudniający koordynację rozwoju Obszaru. 2. Dominująca roszczeniowa postawa społeczna i niewystarczające zaangażowanie mieszkańców w życie społeczne. 3. Niski poziom zaufania i odpowiedzialności społecznej oraz wykorzystania istniejącego potencjału kapitału społecznego (ludzi aktywnych, chętnych do udziału w przedsięwzięciach, inicjatywach) w środowiskach lokalnych. 4. Niewykorzystany potencjał współpracy NGO z instytucjami samorządowymi na rzecz zaspokajania potrzeb społecznych, brakuje osób w sposób ciągły koordynujących działania. 5. Skutki społeczne i ekonomiczne depopulacji, obserwowane głównie w pasie południowym KKBOF, spowodowane w dużej mierze przez odpływ migracyjny młodych Polaków (zewnętrzny oraz do większych miast). 6. Skutki społeczne ruchu migracyjnego uchodźców.
Pomoc społeczna, niepełnosprawność i ochrona zdrowia
7. Nierozwinięta kompleksowa współpraca instytucjonalna na rzecz klientów pomocy społecznej. 8. Niewystarczające zaplecze infrastrukturalne i wsparcie dla usamodzielnienia Podmiotów Ekonomii Społecznej. 9. Niska aktywność mieszkańców zmierzająca do rozwiązania swoich problemów, zaspokajania potrzeb w aspekcie własnego zdrowia. 10. Niewystarczający poziom świadomości potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz bariery zawodowe, komunikacyjno-transportowe i architektoniczne utrudniające włączanie osób z niepełnosprawnościami w życie społeczno-gospodarcze. 11. Wzrost liczby osób z niepełnosprawnością w stopniu znacznym i umiarkowanym. 12. Rosnąca liczba dzieci kierowanych do pieczy zastępczej, coraz mniej osób zainteresowanych tworzeniem rodzinnych form pieczy zastępczej. 13. Rosnąca liczba osób starszych, wzrastające potrzeby socjalne, pomocy społecznej i opieki zdrowotnej oraz niewystarczający poziom integracji międzypokoleniowej. 14. Wzrost liczby osób z zaburzeniami, w kryzysie psychicznym (w tym dzieci) oraz niska dostępność i słaby przepływ informacji na temat wsparcia psychologiczno-psychiatrycznego dla dzieci i młodzieży. 15. Brak spójnego i zintegrowanego systemu wsparcia psychologiczno-psychiatrycznego dla dzieci i młodzieży oraz brak szpitala/ oddziału psychiatrycznego dla dzieci. 16. Niewystarczająca dostępność usług z zakresu ochrony zdrowia (np. psycholog, psychiatra, geriatra, rehabilitant) oraz niski poziom wiedzy u pacjentów na temat dostępnych usług ochrony zdrowia. 17. Ograniczony, niewystarczający dostęp do wyspecjalizowanej kadry w szczególności do lekarzy specjalistów oraz braki w obsadzie zespołów ratownictwa medycznego. 18. Niewystarczająca liczba miejsc w przedszkolach publicznych. 19. Nierównomierne rozmieszczanie szkół ponadpodstawowych w stosunku do potrzeb.

20. Sieć szkół podstawowych na terenie KKBOF jest zróżnicowana, często nie jest dostosowana do zachodzących zmian demograficznych i rozwoju poszczególnych obszarów, w szczególności wschodniej części KKBOF, co powoduje dla dużej części uczniów utrudniony dostęp do nauki. 21. Niskie wyniki uczniów w egzaminach zewnętrznych. 22. Niewystarczający poziom wiedzy ekonomicznej, w tym z zakresu przedsiębiorczości, u mieszkańców obszaru KKBOF.
Kultura, dziedzictwo kulturowe, sport i rekreacja
23. Niski poziom uczestnictwa w kulturze w szczególności wśród ludzi młodych oraz nisko oceniana przez mieszkańców oferta kulturalna i rozrywkowa na terenie KKBOF. 24. Niewystarczająca wymiana informacji w regionie odnośnie działań kulturalnych i sportowych. 25. Utrudniony dostęp do oferty kulturalnej dla mieszkańców mniejszych miejscowości. 26. Utrudniony dostęp do ścieżek finansowania na remonty obiektów zabytkowych (wyłącznie na zabytki rejestrowe). 27. Niewystarczająca liczba imprez prestiżowych - cyklicznych o zasięgu ogólnopolskim. 28. Słabe/niewystarczające zdiagnozowanie potrzeb społecznych w zakresie sportu i rekreacji. 29. Niewielkie zainteresowanie mieszkańców, a w szczególności młodzieży ofertą sportowo-rekreacyjną,
Bezpieczeństwo publiczne
30. Niewystarczające przygotowanie społeczeństwa do odpowiedniego reagowania w przypadku kryzysowych sytuacji wywołanych klęskami żywiołowymi i katastrofami. 31. Niski poziom przygotowania społeczeństwa do reagowania w nagłych sytuacjach i konieczności udzielenia pomocy przedmedycznej ratowania życia i zdrowia mieszkańców.

Źródło: opracowanie własne.

1.1. Czynniki SWOT

Poniżej prezentowane są czynniki uwarunkowań rozwojowych (analiza SWOT) dla KKBOF w sferze społecznej

Tabela 2. Analiza SWOT w sferze społecznej.

Mocne strony KKBOF	Słabe strony KKBOF
Partnerstwo ZIT, współpraca międzysektorowa, innowacyjność, otwartość na zmiany.	Niski poziom tożsamości regionalnej, mała znajomość regionu u mieszkańców.
Aktywnie działające NGO i ich liderzy.	Spadek aktywności mieszkańców (w tym zinstytucjonalizowanej) w życiu społecznym, słabo rozwinięty wolontariat i kultura wolontarystyczna.
Aktywne pozyskiwanie środków zewnętrznych na terenie KKBOF, w tym przez jednostki ochrony zdrowia.	Zjawiska depopulacyjne wynikające z niskich wskaźników urodzeń, oraz kurczącej się populacji kobiet w wieku rozrodczym.
Istniejąca infrastruktura medyczna i uzdrowiskowa.	Koncentracja negatywnych zjawisk społecznych zarówno na obszarach miejskich i wiejskich, powiązane z degradacją funkcjonalno-przestrzenną oraz techniczną, wskazującą na potrzebę kontynuowania procesów rewitalizacji.
Działalność wyższej szkoły zawodowej kształcącej kadry medyczne.	Mała liczba specjalistów w zakresie ochrony zdrowia i nadmiernie wydłużone terminy świadczenia usług medycznych.
Potencjał edukacji na poziomie wyższym, ulokowany w Koszalinie.	Małe zainteresowanie wykonywaniem zawodów medycznych na obszarze KKBOF u młodzieży z tego regionu.

Bogata oferta edukacyjna oraz spełniająca potrzeby nowoczesna baza dydaktyczna.	Niski poziom profesjonalizacji dużej części NGO.
Dostępna szeroka oferta sportowo-rekreacyjna oraz rozwijająca się infrastruktura sportowa i rekreacyjna, ścieżki rowerowe, piesze, spływy kajakowe o charakterze lokalnym.	Nie w pełni wykorzystany potencjał zasobów dziedzictwa kulturowego. Zaniedbana i niedoinwestowana część zabytków.
Atrakcyjna oferta spędzania czasu wolnego dla seniorów, w tym bogata oferta Uniwersytetów Trzeciego Wieku.	Niezoptymalizowany sposób wykorzystania infrastruktury sportowo- rekreacyjnej oraz rosnące koszty utrzymania infrastruktury sportowej.
Marki lokalne i regionalne, np. Re: Generacja, Kultura Jamneńska.	Niewystarczająca sieć monitoringu w części miast i gmin na obszarze KKBOF.
Zasoby dziedzictwa kulturowego, zarówno w odniesieniu do przestrzeni miejskich, przemysłowych, obszarów wiejskich oraz związanych z funkcją turystyczno-uzdrowiskową. Przebieg historycznych szlaków kulturowych oraz duża liczba zabytków.	
Funkcjonujące cykliczne imprezy lokalne i regionalne.	
Szanse w otoczeniu KKBOF	**Zagrożenia w otoczeniu KKBOF**
Nowa perspektywa finansowa, możliwość pozyskiwania środków zewnętrznych, w tym na współpracę subregionalną.	Nieczytelne, chwiejne prawo i częste zmiany polityczne. Kadencyjność działań i dokumentów, nie realizowanie w pełni przyjętych planów i strategii.
Powstające nowe narzędzia budowania kultury społeczeństwa obywatelskiego typu Urban Labs.	Rozwiązania systemowe często nieadekwatne do potrzeb oraz biurokratyzacja proceduralna i instytucjonalna oraz akcyjne podejście do rozwiązywania problemów społecznych zamiast stałych rozwiązań systemowych.
Szybkie zmiany technologiczne ułatwiające funkcjonowanie we wszystkich obszarach życia społecznego i indywidualnego.	Nowe zadania i wytyczne rządowe nieuwzględniające możliwości JST (zasoby ludzkie i finansowe).
Wymagania krajowe dotyczące tworzenia programów wsparcia seniorów i osób z niepełnosprawnością.	Zbyt duża biurokratyzacja w służbie zdrowia i pomocy społecznej, obciążenie pracowników dodatkowymi zadaniami.
Sieciowanie ofert kulturalnych i sportowych wśród samorządów Partnerstwa KKBOF.	Niedostatek specjalistów w służbie zdrowia z powodu ograniczeń finansowych.
Wykorzystanie akwenów wodnych do działań sportowo-rekreacyjnych.	Niewystarczająco sprawny system kształcenia i wprowadzenia do pracy lekarzy, pielęgniarek, fizjoterapeutów.
Trendy migracyjne.	Niewystarczające rozwiązania systemowe w zakresie przyjmowania migrantów i uchodźców.

Źródło: opracowanie własne.

1.2. Wnioski obszarowe w sferze społecznej KKBOF

Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny (KKBOF) według danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego w 2020 r. zamieszkiwany był przez 269 135 mieszkańców.

Największym miastem KKBOF jest Koszalin, który w 2020 roku liczył 106 152 mieszkańców. Drugim pod względem liczby mieszkańców ośrodkiem miejskim jest Kołobrzeg liczący 44 491 mieszkańców, a trzecim Białogard liczący 23 243 mieszkańców. Pod względem powierzchni największymi gminami KKBOF są Gminy: Białogard, Tychowo, Polanów i Bobolice, charakteryzujące się jednak bardzo niską gęstością zaludnienia.

Tabela 3. Ludność, powierzchnia i gęstość zaludnienia KKBOF (stan na 31.12.2020 r.).

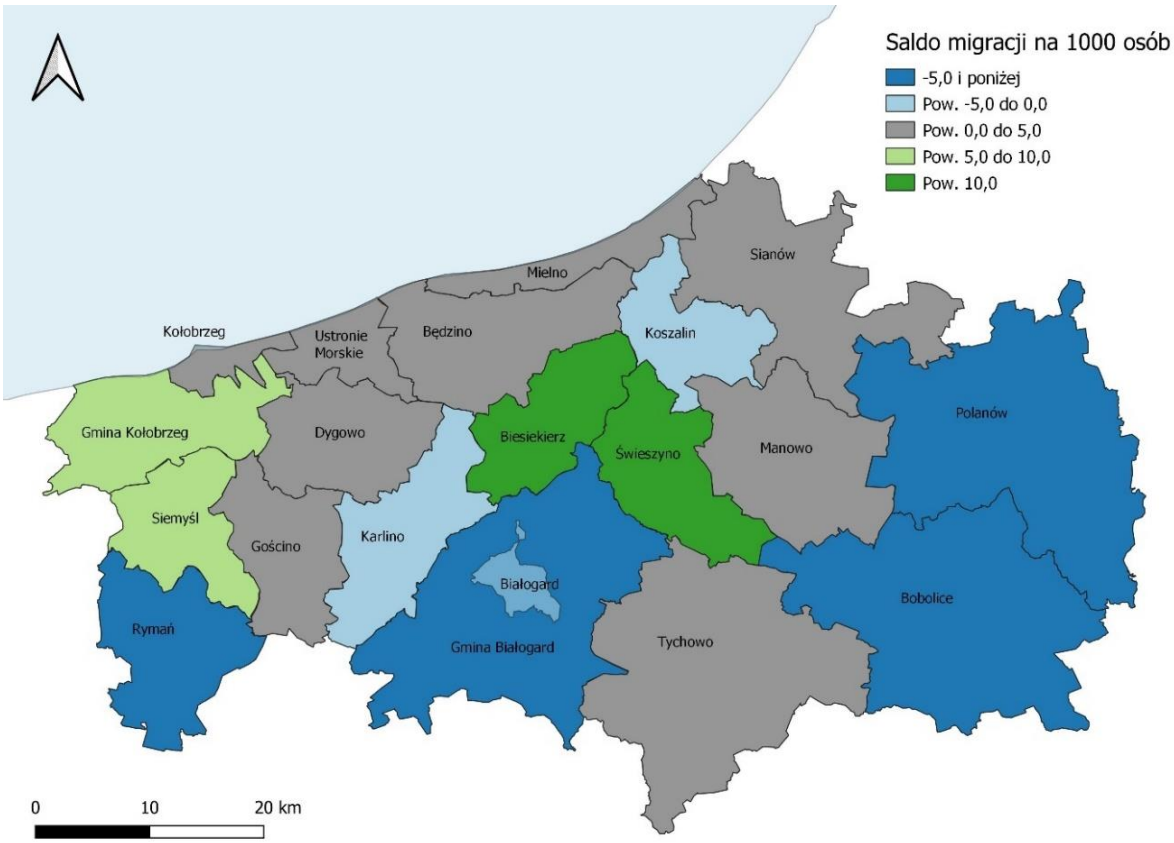
Jednostka terytorialna	Ludność	Powierzchnia	Gęstość zaludnienia
	os.	km²	os./km²
Polska	38 088 564	312 705	122
Zachodniopomorskie	1 661 073	22 905	74
KKBOF	296 135	3 321	90
Powiat białogardzki	45 695	845	56
Powiat kołobrzeski	77 880	725	109
Powiat koszaliński	66 408	1 653	40
Będzino	8 545	166	52
Białogard	7 353	328	23
Biesiekierz	7 386	116	62
Bobolice	8 460	368	24
Dygowo	5 437	129	44
Gościno	5 237	116	44
Karlino	8 714	141	64
Kołobrzeg	11 300	144	76
Manowo	6 829	188	37
Miasto Białogard	23 243	26	931
Miasto Kołobrzeg	44 491	26	1 800
Miasto Koszalin	106 152	98	1 080
Mielno	4 858	62	79
Polanów	8 316	393	22
Rymań	3 738	146	27
Sianów	13 992	227	61
Siemyśl	3 920	107	36
Świeszyno	8 022	133	58
Tychowo	6 385	350	19
Ustronie Morskie	3 757	57	63

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Obszar KKBOF stanowił układ bardzo dynamiczny pod względem demograficznym. Było to związane przede wszystkim ze zmianami struktury demograficznej w odniesieniu do wieku ludności, jak też z migracjami, w tym przede wszystkim w ujęciu wewnętrznym.

Rozwój funkcji mieszkaniowych w sąsiedztwie miast widoczny był z największą dynamiką pod Koszalinem, jak też w sąsiedztwie Kołobrzegu. Skalę tych zmian obrazuje m. in. wskaźnik salda migracji. Największe dodatnie średnioroczne saldo migracji dla okresu od 2010 do 2020 roku notowano w Gminach: Biesiekierz (18,42) i Świeszyno (17,3). Ujemne saldo migracji cechowało w szczególności Gminy: Bobolice (- 7,83), Rymań (-6,18), Polanów (-6,18), Tychowo (-5,52) oraz Białogard (-5,3). Te dane wskazują na istotne zróżnicowanie procesów osadniczych, a tym samym potencjałów rozwojowych.

Mapa 2. Migracje w ujęciu średniorocznym w KKBOF (2020/2010).



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Należy podkreślić, iż przemieszczanie się ludności na tereny podmiejskie miało charakter częściowo pozorny. Poza zmianą miejsca zamieszkania o kilka kilometrów, nowi mieszkańcy nadal korzystają z infrastruktury i usług publicznych zlokalizowanych w miastach. Niemniej jednak napływ ludności do gmin podmiejskich stanowi również wyzwanie dla tych gmin, gdyż pomimo korzyści związanych m. in. z podatkami, nakłada obowiązki rozwoju odpowiedniej infrastruktury technicznej i społecznej. Zagadnienia problemowe dotyczą również kwestii kształtowania styku dwóch jednostek terytorialnych (planowanie przestrzenne), tak aby wykorzystać jednak atuty synergii działań. Widoczne jest to m.im. w przestrzeni podmiejskiej Koszalina (przyłączenie terenów podmiejskich do miasta) oraz w Kołobrzegu (brak terenów do inwestowania w mieście).

Na obszarze KKBOF występuje duża dynamika rozwoju w zakresie budownictwa mieszkaniowego. Występowała w szczególności na terenach podmiejskich oraz w pasie nadmorskim. Od 2010 roku odnotowano wzrost liczby budynków mieszkalnych o 22,4%. Była to dynamika większa od notowanej w skali województwa zachodniopomorskiego (17,9%) oraz kraju (13,1%). Najwyższy przyrost budynków mieszkalnych na obszarze KKBOF odnotowano w Gminie Biesiekierz (+70,4%), a następnie w Gminie Świeszyno (+66,8%).

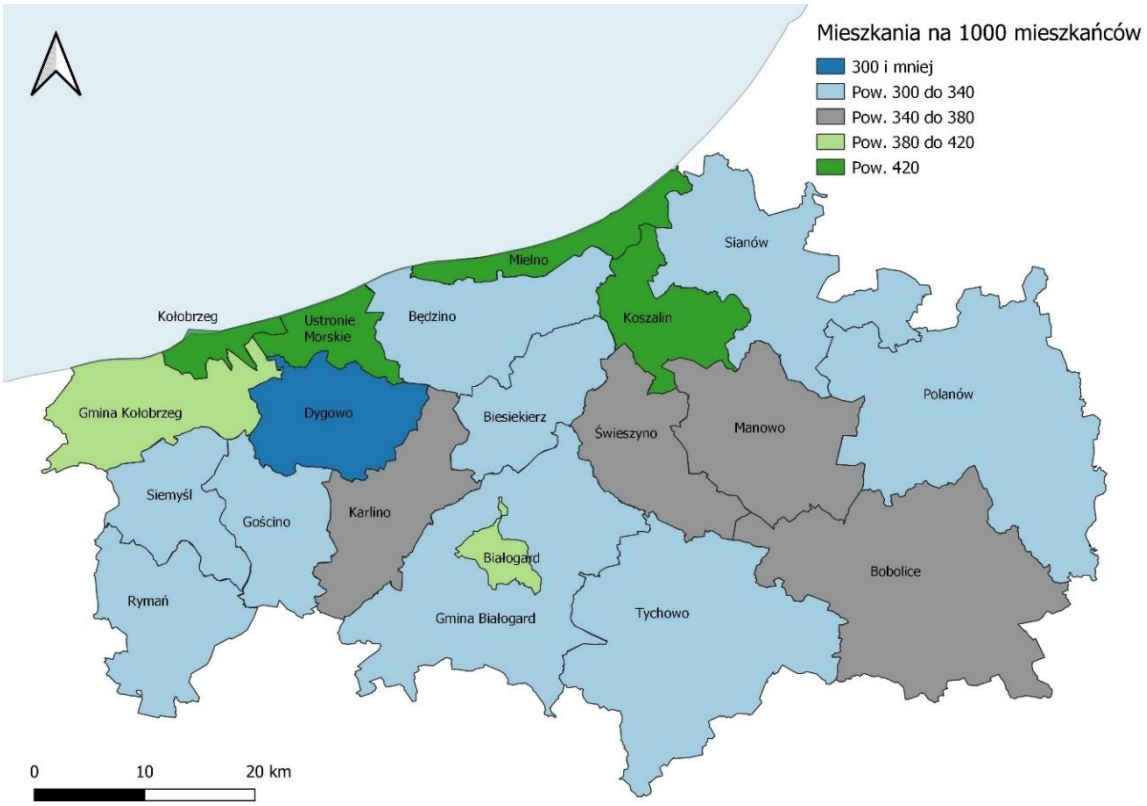
Narodowy Program Mieszkaniowy zakłada osiągnięcie do 2030 wyniku 435 mieszkań w przeliczeniu na 1000 mieszkańców. W 2020 roku wskaźnik ten wynosił dla Polski 392,4 i był niższy od wskaźnika dla województwa zachodniopomorskiego (401,1). Stosunkowo wysokie nasycenie mieszkaniami na obszarze KKBOF dotyczyło Gmin: Mielno (791,4), Ustronie Morskie (512,9), Miasta Kołobrzegu (563,9) i Koszalina (448,6), gdzie wskaźnik mieszkań w przeliczeniu na 1000 mieszkańców był wyższy od wartości, którą zakłada Narodowy Program Mieszkaniowy.

Warto zwrócić przy tym uwagę na rosnące ceny mieszkań, co może być istotną barierą w realizacji lokalnych i ponadlokalnych polityk rozwoju, w tym celów odnoszących się do tworzenia warunków do rozwoju i dobrego startu młodych osób. Oceniając potencjał rozwoju funkcji mieszkaniowej na obszarze

KKBOF warto zauważyć, iż największa potencjalna dostępność do mieszkań występowała w Koszalinie. Jednak w przypadku pasa nadmorskiego dostępność do zasobów mieszkaniowych jest pozorna. Wysokie wskaźniki związane są z istniejącą ofertą noclegową przeznaczoną na funkcje turystyczne. Co więcej, w miejscowościach turystycznych widoczna jest gentryfikacja przestrzeni, czyli zmiana jej charakteru, co skutkuje wypieraniem mieszkańców, w tym osób młodych, kosztem funkcji turystycznej i rezydencjonalnej.

W kontekście dostępności do mieszkań należy zwrócić uwagę także na dostępność do miejsc pracy. Największa liczba miejsc pracy na obszarze KKBOF znajduje się na terenie Miasta Koszalina oraz gmin pasa nadmorskiego. Wydaje się zatem, że to Koszalin posiada najlepsze warunki do rozwoju funkcji mieszkaniowej. Jednocześnie atutami mniejszych ośrodków miejskich oraz obszarów wiejskich mogą być ceny nieruchomości. Atrakcyjność zamieszkania kształtować będzie ponadto poprawiający się dostęp do rynku pracy, m.in. wskutek rozwoju dróg ekspresowych, jak też komunikacji publicznej.

Mapa 3. Mieszkania na 1000 mieszkańców w KKBOF w 2020 roku.

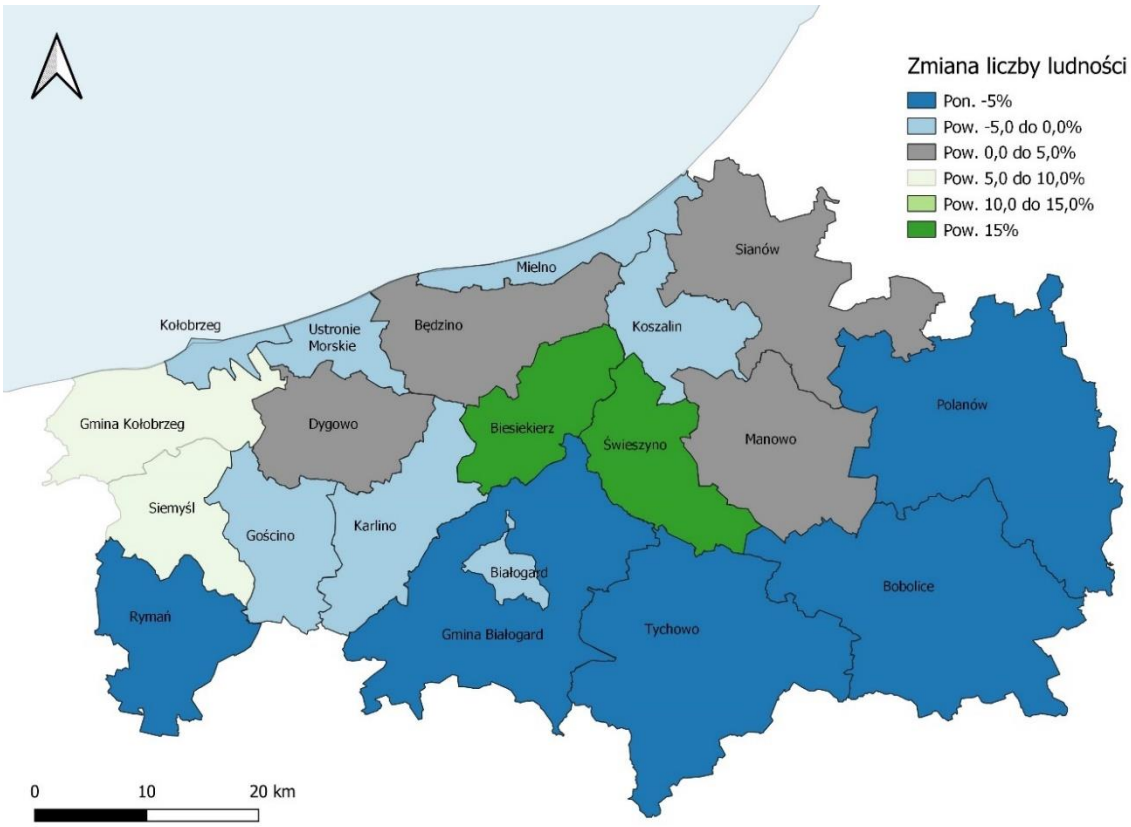


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Opisując uwarunkowania demograficzne należy zauważyć, iż w przestrzeni wybranych gmin, głównie pasa południowego KKBOF, widoczne były zjawiska depopulacji. Były one spowodowane głównie przez odpływ migracyjny, a w nadchodzącej dekadzie pogłębiane będą coraz mocniej przez zjawiska naturalne (przewaga zgonów nad urodzeniami). Depopulacja wybranych przestrzeni obszaru KKBOF będzie miała istotny wpływ na procesy społeczne oraz ekonomiczne wybranych gmin. Widoczny będzie m. in. deficyt osób na lokalnym rynku pracy, deficyt w zakresie dostępności do usług publicznych. Zajdzie konieczność reorganizacji systemu edukacji, świadczenia usług społecznych, kultury, sportu.

W okresie od 2010 do 2020 znaczny spadek liczby mieszkańców dotyczył Gmin: Bobolice (-9,92%), Polanów (-7,29%), Białogard (-6,02%), Tychowo (-5,09%) i Rymań (-5,88%). Stabilną liczbą mieszkańców charakteryzowały się Gminy Dygowo (+0,45 %), Będzino (+1,97%) i Sianów (+ 1,25%). W Gminie Biesiekierz liczba mieszkańców zwiększyła się o 19,92%, a w Gminie Świeszyno o 19,42%.

Mapa 4. Zmiana liczby ludności KKBOF (2010/2020).



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Szczególnym wymiarem polityki demograficznej wydaje się być przełamanie impasu niskiej dzietności. Gdyż niskie wskaźniki urodzeń pogłębiać będą niekorzystne zjawiska demograficzne w dłuższej perspektywie czasu, wykraczającej daleko poza 2030 rok. Pewnej szansy na zapełnienie luki demograficznej, w tym kadrowej na rynku pracy, należy postrzegać w migrantach i uchodźcach, w szczególności osób z Ukrainy, być może również Białorusi i innych krajów. Niemniej jednak te zjawiska obarczone są dużym ryzykiem prognozowania, co związane jest przede wszystkim z sytuacją polityczną na Wschodzie Europy. Niezależnie od prognoz związanych z sytuacją w Ukrainie, kluczowe będą działania na rzecz integracji społecznej migrantów i uchodźców. Tę integrację społeczną należy traktować jako proces kompleksowy, obejmujący zagadnienia zarówno ekonomiczne (rynek pracy, dostępność mieszkań), jak też socjalno-kulturowe (język, kultura, integracja z lokalnymi społecznościami).

Zmiany demograficzne związane są ponadto z dużą dynamiką przyrostu ludności w wieku poprodukcyjnym, przy jednoczesnym spadku liczby osób aktywnych na rynku pracy. Te zjawiska w istotny sposób wpływać będą zarówno na sferę socjalną i sposób organizacji pomocy społecznej, jak też wymiar rynku pracy. Przede wszystkim rosnąć będą potrzeby systemu pomocy społecznej w zakresie wybranych usług, m. in. opiekuńczych, zdrowotnych, ale też związanych z codzienną aktywnością seniorów (np. kultura, sport, bezpieczeństwo publiczne).

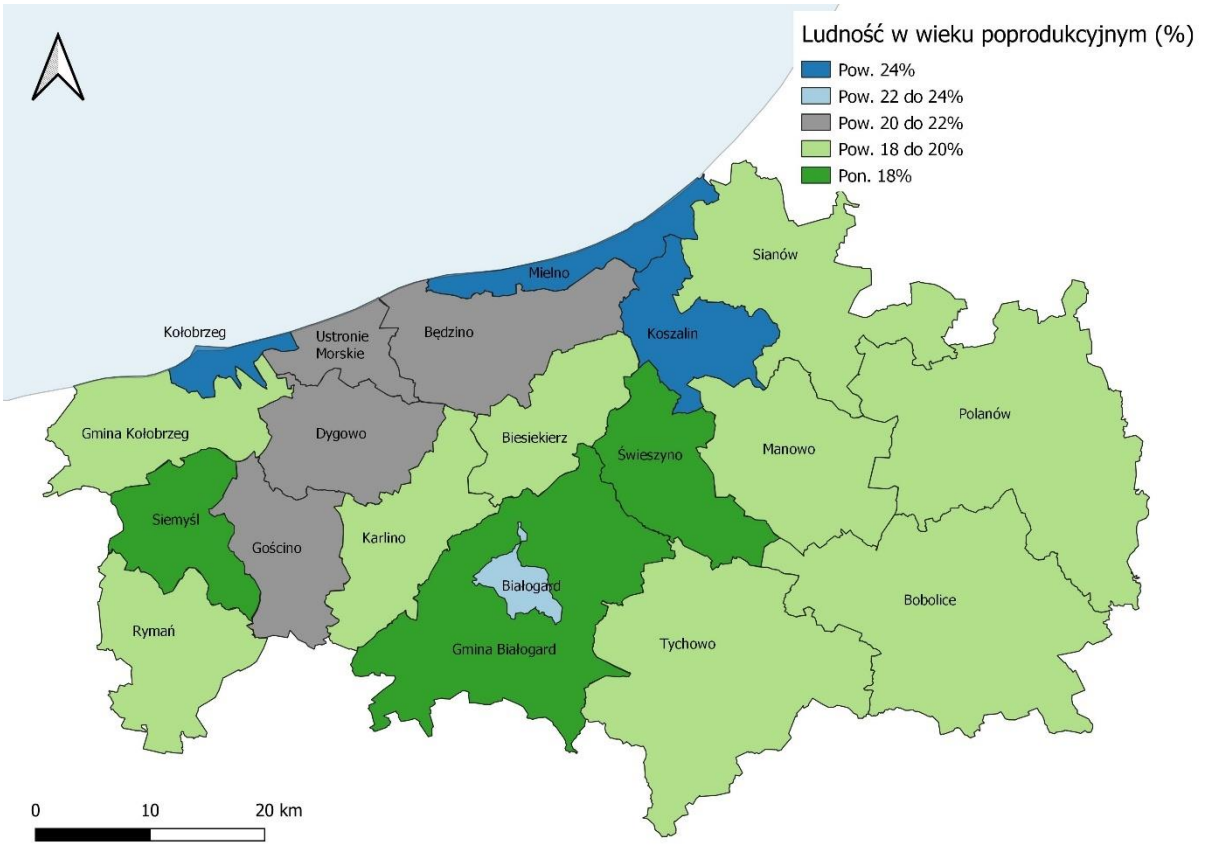
W latach 2010 – 2020 odnotowany został dość znaczący wzrost odsetka osób w wieku poprodukcyjnym. Najwyższy wzrost udziału ludności w wieku poprodukcyjnym odnotowano na obszarze Miasta Kołobrzeg (+9,4 punktu procentowego udziału ludności w wieku poprodukcyjnym), Gminy Mielno (+9,4 pkt. %) oraz Miasta Koszalina (+8,6 pkt.%). Oznacza to, że w przestrzeniach miejskich widoczna była większa dynamika zjawisk starzenia się społeczeństwa. Na taki obraz sytuacji wpływ miały m.in. zjawiska suburbanizacyjne oraz odpływ młodych mieszkańców poza granice miast. Starsi mieszkańcy są mniej mobilni, a miasta zapewniają im lepsze warunki do życia i łatwiejszy dostęp do usług publicznych. Oznacza to jednak, iż

przestrzenie miejskie w większym stopniu koncentrować będą problemy powiązane ze zjawiskiem starzejącego się społeczeństwa.

Na obszarze KKBOF w latach 2010 – 2020 odnotowane zostały bardzo znaczące spadki liczby ludności w wieku produkcyjnym. Porównując spadki udziału ludności w wieku produkcyjnym w ludności ogółem dla kraju (-4,9 punktu procentowego) i województwa (-6,3), bardzo niekorzystnie wypadały zwłaszcza Miasta: Kołobrzeg (- 8,4) i Koszalin (-9,4).

W kontekście potrzeb rynku pracy konieczne będzie poszukiwanie rozwiązań, które łagodzić będą skutki odejścia na emerytury dużej liczby doświadczonych i wykwalifikowanych pracowników, nie tylko z sektora prywatnego, ale też publicznego (np. lekarze, pielęgniarki, nauczyciele, pracownicy służb pomocy społecznej, etc.).

Mapa 5. Ludność w wieku poprodukcyjnym w KKBOF w 2020 roku.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

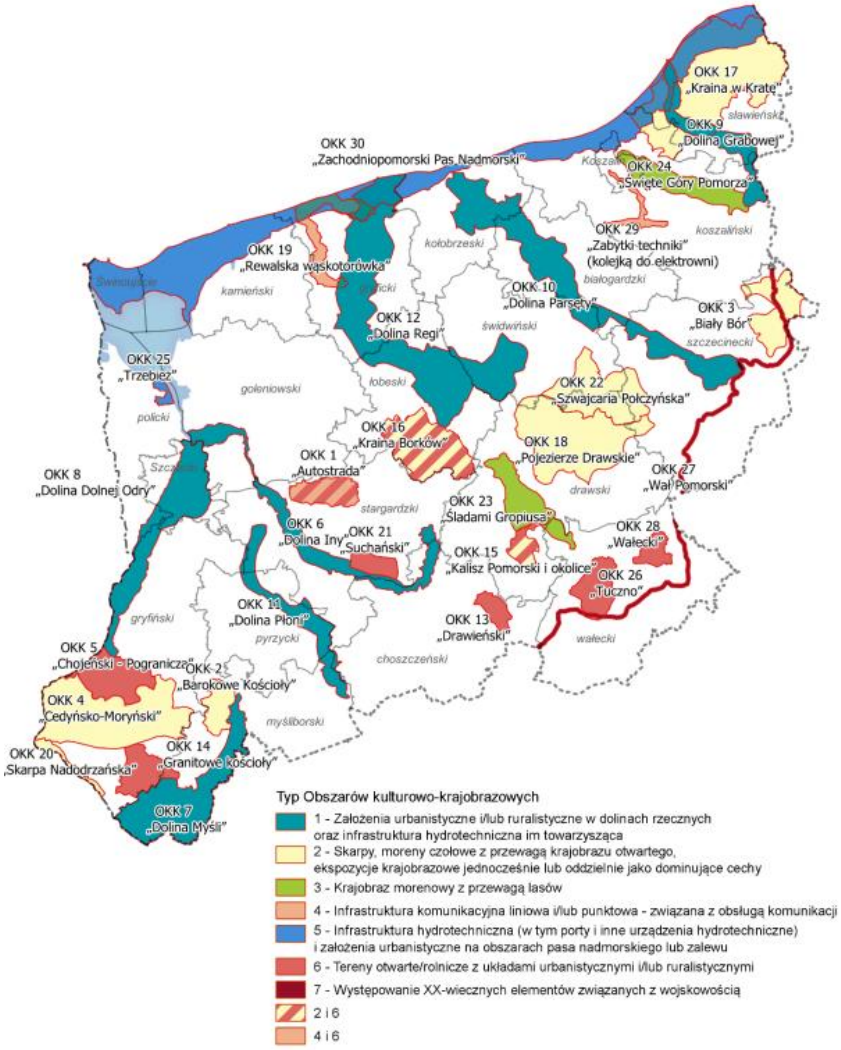
Analizując rozwój aktywności społecznej należy zwrócić uwagę także na zjawiska o charakterze negatywnym, które miały miejsce w ostatniej dekadzie. Należy podkreślić takie zjawiska jak starzenie się społeczeństwa, migracje zarobkowe mieszkańców, utrudniony lub brak dostępu do instytucji kultury dla mieszkańców mniejszych miast oraz obszarów wiejskich, zubożenie środowisk senioralnych oraz trudność w dostępie do mieszkań dla ludzi młodych. Te kwestie mogą wpływać na poziom aktywności społecznej, poczucie tożsamości, integrację społeczną. Również migrantom czy uchodźcom z reguły trudniej odnaleźć się w nowej lokalizacji. Odpływ młodych wpływa na ubożenie poszczególnych społeczności lokalnych o zasoby ludzkie. Starzenie się społeczeństwa dotyka także organizacji społecznych, klubów sportowych. Trwałość istniejących struktur społecznych może zatem być istotnie zagrożona przez zjawiska demograficzne.

Na kwestie aktywności społecznej należy spojrzeć całościowo. Samorządy tworzące KKBOF wspierają działalność organizacji pozarządowych, inwestują w rozwój infrastruktury, która sprzyja aktywnościom społecznym. Niemniej jednak kwestia aktywności społecznej to jeden z kluczowych obszarów wsparcia.

Partnerzy KKBOF w swoich strategiach rozwoju podkreślają konieczność wzmocnienia partycypacji społecznej. Nadal ważne będzie rozwijanie infrastruktury społecznej. Należy również zwrócić uwagę na fakt, że aktywność społeczna w coraz większym stopniu zależeć będzie od kondycji zdrowotnej, w tym dostępu do opieki zdrowotnej.

Dziedzictwo kulturowe może być jednym z kluczowych aspektów budowy lokalnej tożsamości, przyczyniać się do budowy więzi społecznych i wzrostu aktywności społecznej. W krajobrazie kulturowym województwa zachodniopomorskiego wyróżnia się mikroregiony o specyficznych cechach morfogenetycznych i o odrębnym ukształtowaniu kulturowym. Łącznie na terenie województwa wyznaczono 30 Obszarów Kulturowo-Krajobrazowych, z czego 6 znajduje się na obszarze KKBOF. Są to: OKK10 „Dolina Parsęty", OKK17 „Kraina w Kratę", OKK24 „Święte Góry", OKK29 „Kolejką do elektrowni" oraz OKK30 „Zachodniopomorski Pas Nadmorski". Każdy z obszarów wyróżnia się specyficznymi i niepowtarzalnymi cechami. Warto również wspomnieć o wyjątkowej w skali kraju kulturze jamneńskiej. Była ona przykładem ukształtowania się kultury w mikroskali w oparciu o długotrwałą izolację. Dziś w Jamnie znajduje się rozbudowywany skansen kultury jamneńskiej. W najbliższym sąsiedztwie Zagrody Jamneńskiej znajduje się jeden z najcenniejszych i najstarszych zabytków Koszalina, odrestaurowany kościół uhonorowany nagrodą Zabytek Zadbany 2020 – to projekt komplementarny do Zagrody, zawierający ślady kultury jamneńskiej – zdobnictwo, kolorystyka. Jest to dobry przykład eksponowania i wykorzystania potencjału dziedzictwa kulturowego. Jednocześnie oceniając zagadnienia dziedzictwa kulturowego należy zauważyć, iż z przyczyn historycznych ten potencjał nie jest szczególnie wysoki. Niemniej jednak potencjał dziedzictwa kulturowego należy postrzegać jako istotny walor i zasób. Eksponowanie i zachowanie dziedzictwa kulturowego otwierają bowiem ścieżki rozwoju, zarówno w odniesieniu do kształtowania lokalnej tożsamości, ale też wyjątkowości danych miejsc, przywiązania do tradycji. Pozwala również kształtować funkcję turystyczną, która opierać będzie się na lokalności, niepowtarzalności, wyjątkowości.

Mapa 6. Typy krajobrazów kulturowych województwa zachodniopomorskiego.



Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego.

Ważną rolę w rozwijaniu aktywności społecznej, w tym relacji społecznych, międzyludzkich, a także kondycji fizycznej odgrywa sport i rekreacja. Rozwój infrastruktury i oferty sportowej stanowi ponadto ważne uzupełnienie funkcji turystycznych, które są jedną ze specjalizacji gospodarczych KKBOF. Rozwój sportu boryka się z problemami tożsamymi z innymi dziedzinami. Są to m.in. kwestie demograficzne, w tym coraz mniejsza liczba potencjalnych osób ćwiczących (depopulacja, migracje młodych). Dotyka również wymiaru instytucjonalnego, m. in. kadr trenerskich, sposobu finansowania i sponsorowania sportu. Ważna jest także dostępność do infrastruktury, która jest wciąż niewystarczająca, pomimo licznych inwestycji w tym zakresie.

Rozmieszczenie obiektów infrastruktury sportowej na terenie KKBOF jest zróżnicowane. Miasto Koszalin oferuje zdecydowanie największą bazę obiektów. Na obszarze KKBOF wg danych GUS za 2018 rok było 16 stadionów, 168 boisk, 11 hal o wymiarach od 36 do19 m, 6 sal gimnastycznych 36-19 m, 22 korty tenisowe, 4 kryte pływalnie, 7 skate parków oraz 70 siłowni zewnętrznych.

Istotną rolę w krzewieniu aktywności fizycznej mieszkańców KKBOF pełnią lokalne kluby sportowe. Według danych GUS w 2020 roku na terenie KKBOF działało łącznie 128 klubów sportowych, a ich liczba od 2010 roku zwiększyła się o 2. Był to trend podobny do obserwowanego w skali kraju oraz województwa zachodniopomorskiego. Największa liczba klubów sportowych działała w Miastach Koszalin (40) i Kołobrzeg (23), czyli łącznie 49,2% wszystkich klubów.

Jednocześnie warto zwrócić uwagę, że pomiędzy 2010 a 2020 rokiem na obszarze KKBOF zmniejszyła się liczba osób ćwiczących w relacji do liczby mieszkańców o 4,1%. Był to trend odmienny od skali dla całego kraju, gdzie odnotowano wzrost o 18,2%.

Tabela 4. Aktywność sportowa na obszarze KKBOF w 2010 i 2020 roku.

Jednostka terytorialna	Liczba klubów sportowych			Ćwiczący na 10 tys. ludności		
	2010	2020	Zmiana %	2010	2020	Zmiana %
POLSKA	13 278	14 245	7,3	223	264	18,2
ZACHODNIOPOMORSKIE	701	740	5,6	272	272	0,0
KKBOF	126	128	1,6	259	248	-4,1

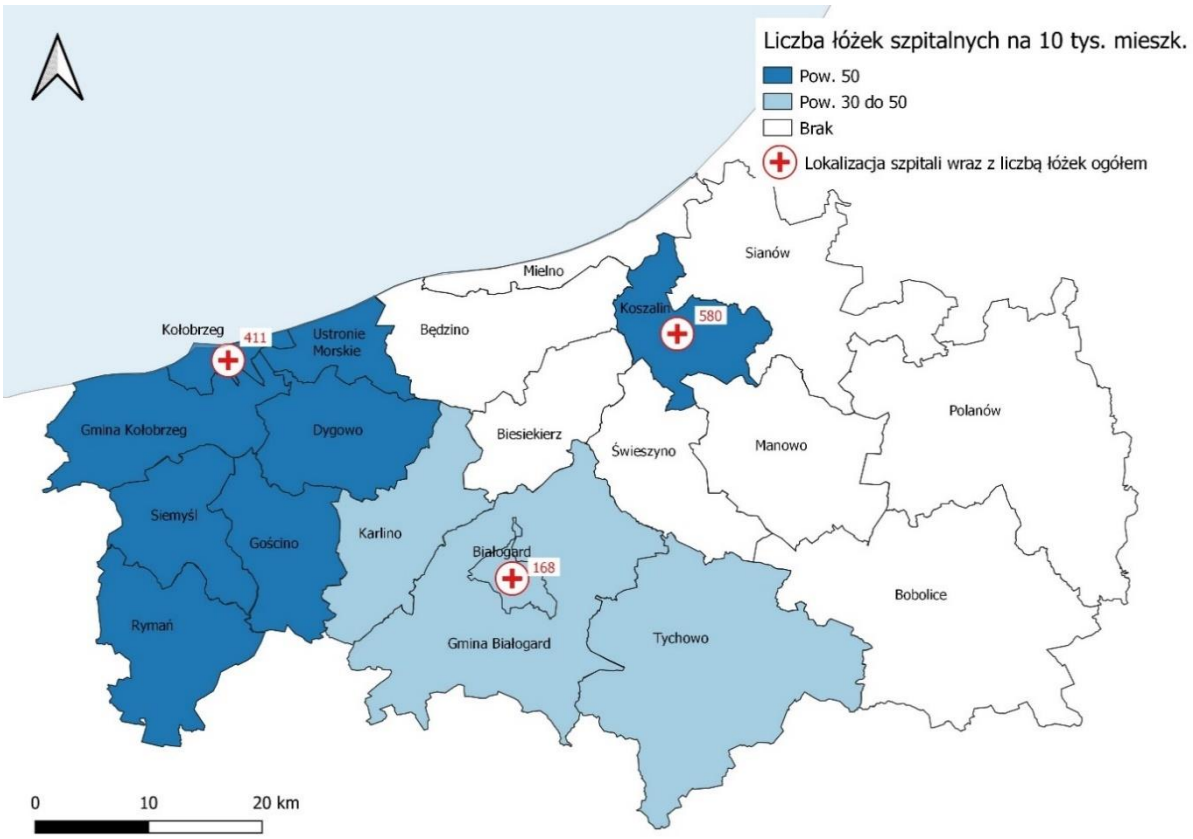
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Rozmieszczenie szpitali na obszarze KKBOF zapewnia względnie dobry dostęp do opieki zdrowotnej dla większości mieszkańców. Największą liczbą łóżek w szpitalach ogólnych charakteryzował się Koszalin. W 2020 roku było to 580 łóżek. Powiat kołobrzeski dysponował 411 łóżkami szpitalnymi, w powiecie białogardzkim było 168 łóżek. Na obszarze KKBOF funkcjonuje 1 szpitalny oddział ratunkowy w Koszalinie.

Warto dodać, iż Kołobrzeg jest największym uzdrowiskiem w Polsce; przyjmuje najliczniejszą grupę kuracjuszy, zarówno z Polski, jak i z zagranicy. Wpływa to również na dostępność opieki zdrowotnej na terenie KKBOF. We wszystkich gminach KKBOF świadczone są usługi pomocy doraźnej w ramach przychodni POZ oraz przez lekarzy rodzinnych.

Ochrona zdrowia na terenie KKBOF w kontekście dostępności kadry lekarskiej i pielęgniarskiej odzwierciedla problemy krajowe. Należy brać pod uwagę m. in. średni wiek kadr medycznych i oczekiwaną lukę kadrową, związaną ze starzeniem się społeczeństwa. Braki lekarzy specjalistów i pielęgniarek, a w szczególności zespołów ratownictwa medycznego mogą w przyszłości się nasilić.

Mapa 7. Rozmieszczenie szpitali w KKBOF w 2020 roku.

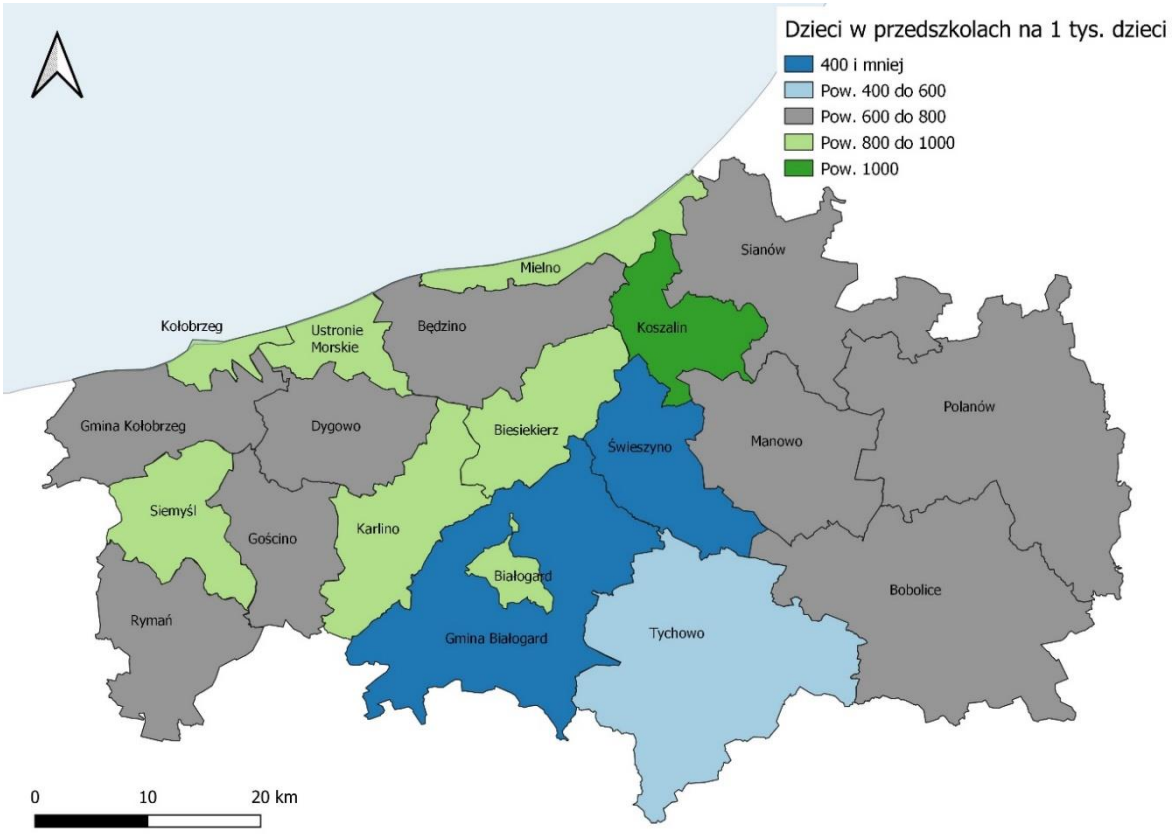


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Zagadnienia aktywności zawodowej oraz dzietności są jednymi z kluczowych dla przyszłego rozwoju KKBOF. Stąd należy zwrócić szczególną uwagę na kwestie rozwiązań, które sprzyjać będą zarówno aktywności na rynku pracy i jednocześnie wzmacniać będą atrakcyjność zamieszkania. Przykładem takiego rozwiązania jest opieka żłobkowa, która umożliwia rodzinom możliwość pozostania aktywnym na rynku pracy. Ogółem, zarówno w kraju, województwie oraz w poszczególnych gminach KKBOF dostępność do żłobków oceniana na podstawie liczby dzieci w żłobkach w relacji do liczby dzieci ogółem była niska.

Kolejną kwestią jest również dostęp do opieki przedszkolnej. W tym przypadku oferta jest zdecydowanie lepiej rozwinięta, choć problemem może być jej rozmieszczenie terytorialne, gdy uwzględni się m. in. zmiany demograficzne zachodzące w obrębie KKBOF, a także uwarunkowania przestrzenne, np. związane z dojazdami do miejsc pracy.

Mapa 8. Dzieci w placówkach wychowania przedszkolnego na 1 tys. dzieci w wieku 3-5 lat.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Na obszarze KKBOF wg danych GUS w 2020 roku były 94 szkoły podstawowe, z czego najwięcej zlokalizowanych było w Koszalinie (23). Wg danych GUS w 2020 roku na terenie KKBOF funkcjonowało łącznie 28 średnich szkół zawodowych ogółem oraz 16 liceów ogólnokształcących dla młodzieży (bez szkół specjalnych). Koszalin jest ważnym ośrodkiem akademickim KKBOF. Na terenie KKBOF działały dwie wyższe uczelnie publiczne: Politechnika Koszalińska oraz Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Koszalinie, a także uczelnia niepubliczna - Koszalińska Wyższa Szkoła Nauk Humanistycznych. Ponadto funkcjonowały Wyższe Seminarium Duchowne, Centrum Szkolenia Sił Powietrznych oraz inne, w tym filie zamiejscowych uczelni i punkty wykładowe.

Oceniając infrastrukturę oświatową (w tym, m.in. przedszkoli, szkół, burs/internatów) na terenie KKBOF, należy zauważyć, iż jest ona zróżnicowana. Cechą charakterystyczną jest to, że znaczna część obiektów wymaga modernizacji lub jest w złym stanie technicznym. Większość budynków nie jest dostępna dla osób z niepełnosprawnościami. Zmiany demograficzne oraz rozwój części obszarów KKBOF wymaga dostosowania sieci szkół lub potencjału poszczególnych obiektów do zmieniających się potrzeb (zbyt mała liczba miejsc). Dlatego należy podejmować działania mające na celu poprawę stanu infrastruktury oświatowej (w tym zapewnienie jej dostępności dla osób z niepełnosprawnościami) oraz dostosowania jej potencjału do lokalnych potrzeb. Ponadto rozwój infrastruktury szkolnictwa ponadpodstawowego powinien uwzględniać potrzeby uczniów dojeżdżających do szkół zlokalizowanych poza miejscem zamieszkania, np. tak, aby możliwe było ograniczenie zmianowości w szkołach lub zapewnienie miejsca w bursach / internatach.

Wymiar edukacji będzie mieć istotne znaczenie dla dalszego rozwoju KKBOF, w tym przy kreowaniu rozwiązań zabezpieczających kadry rynku pracy. Wyniki uczniów w egzaminach zewnętrznych w woj. zachodniopomorskim i na obszarze KKBOF są jednymi z najniższych w kraju. Dlatego należy stale i konsekwentnie podejmować działania mające na celu podnoszenie jakości edukacji publicznej na

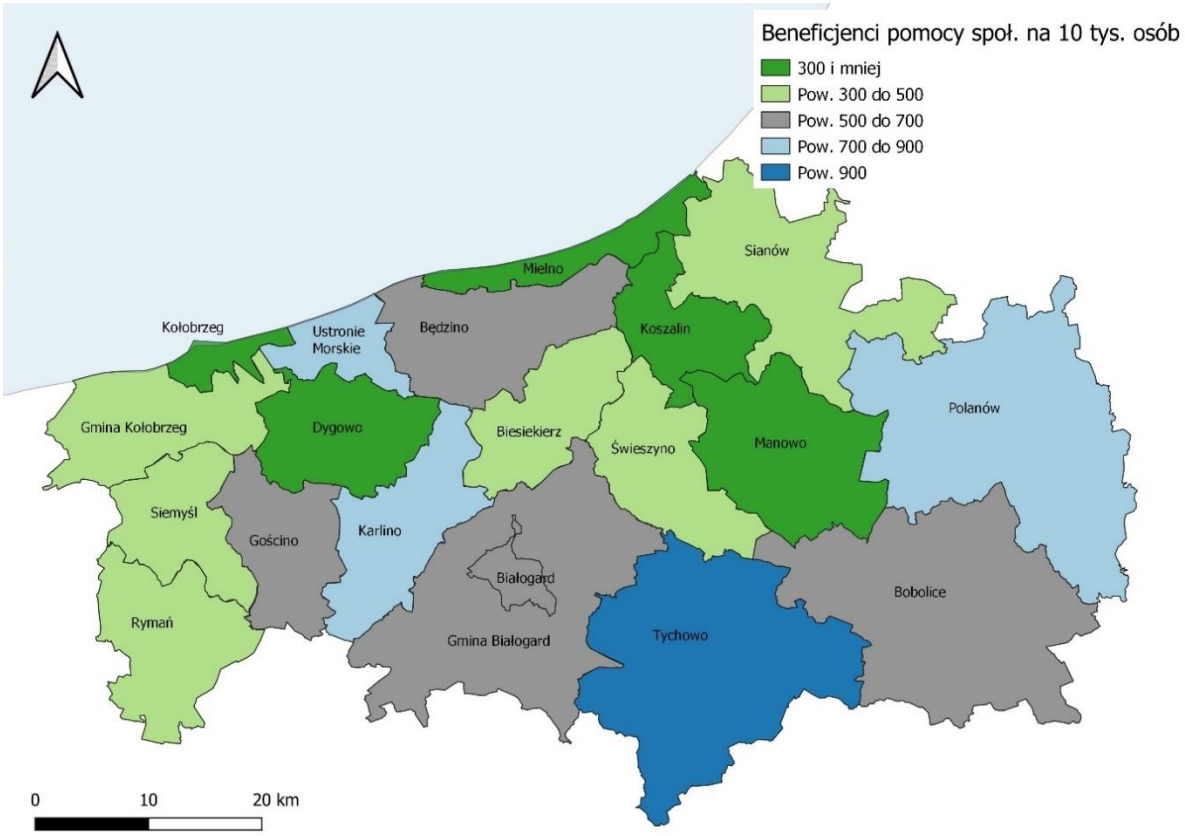
każdym szczeblu, od wychowania przedszkolnego po szkolnictwo ponadpodstawowe. Szczególną uwagę należy zwrócić na wspieranie kształcenia zawodowego, które pozwala na przygotowanie wysoko wykwalifikowanej kadry na potrzeby rozwijającej się gospodarki. Jest to szczególnie istotne mając na uwadze, że z rynku pracy odpływać będzie duża liczba osób doświadczonych, których trudno będzie zastąpić. Ponadto rozwój oferty szkolnictwa ponadpodstawowego powinien uwzględniać potrzeby uczniów dojeżdżających do szkół zlokalizowanych poza miejscem zamieszkania.

Kwestie demograficzne stanowią istotne tło dla szeregu polityk rozwoju lokalnego i ponadlokalnego na obszarze KKBOF. Jednym z ważniejszych zagadnień, które będą determinowane przez demografię jest polityka pomocy społecznej. Należy podkreślić, iż zjawiska demograficzne związane będą ze wzrostem liczby osób w wieku senioralnym, ubytkiem ludności w wieku produkcyjnym oraz malejącą liczbą osób w wieku przedprodukcyjnym. Taka sytuacja wymusza podjęcie działań zarówno na rzecz wsparcia osób starszych, wspierania aktywności ekonomicznej oraz z drugiej strony pobudzania dzietności, czy też wspierania integracji migrantów i uchodźców. Ważnym zagadnieniem będzie rozwój usług i infrastruktury dla osób z niepełnosprawnościami oraz pobudzanie ich aktywności zawodowej.

Obszar KKBOF charakteryzował się zróżnicowaniem wewnętrznym dotyczącym występowania problemów społecznych. Wynikało to z uwarunkowań historycznych, jak też zjawisk obserwowanych w ostatnich dekadach, związanych m. in. z migracjami i starzeniem się społeczeństwa. Zróżnicowanie sytuacji społecznej na obszarze KKBOF widoczne było m. in. we wskaźnikach zasięgu pomocy społecznej.

Najwyższy zasięg pomocy społecznej na terenie KKBOF dotyczył Gminy Tychowo, gdzie w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z pomocy społecznej korzystały 1 254 osoby (wg danych GUS za 2020 rok). W tym czasie średnia dla kraju wynosiła 414, a dla województwa zachodniopomorskiego 472 osoby. W Gminie Manowo odnotowano z kolei najniższą wartość wskaźnika zasięgu pomocy społecznej, gdzie z takiej pomocy korzystało tylko 214 osób w relacji do 10 tys. mieszkańców. Niskie wartości wskaźnika notowano w Koszalinie (227), Gminie Kołobrzeg (253), Gminie Dygowo (274) oraz Gminie Mielno (298). W dziesięciu gminach KKBOF wartości przekraczały średnią dla województwa zachodniopomorskiego.

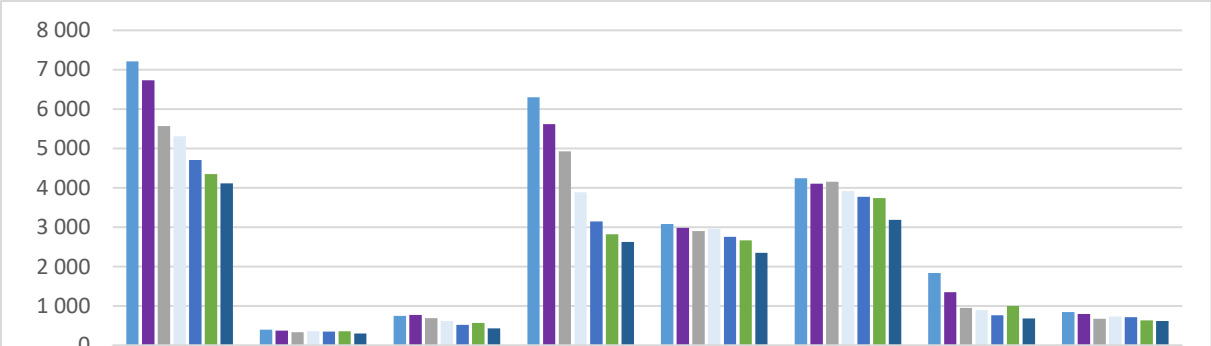
Mapa 9. Beneficjenci środowiskowej pomocy społecznej na 10 tys. ludności.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Dane nt. przyczyny przyznania pomocy społecznej na obszarze KKBOF odzwierciedlają zakres i skalę zmian społeczno-gospodarczych. Należy zwrócić uwagę na duży spadek liczby świadczeń pomocy społecznej, których przyczyną było ubóstwo i bezrobocie. Należy to wiązać m. in. z poprawą sytuacji na rynku pracy. Jednocześnie do głównych przyczyn przyznania pomocy społecznej należy zaliczyć długotrwałą chorobę i niepełnosprawność, które w znacznym stopniu związane są ze zjawiskiem starzenia się społeczeństwa. Wg danych pochodzących z Badania Aktywności Ekonomicznej Ludności (BAEL), prowadzonego przez GUS „zmianę struktury osób niepełnosprawnych według stopnia niepełnosprawności można zaobserwować porównując dane dotyczące udziału osób o określonych stopniach niepełnosprawności w populacji osób niepełnosprawnych prawnie ogółem w latach 2002 - 2018. Według BAEL udział osób niepełnosprawnych ze znacznym stopniem niepełnosprawności w 2002 roku wynosił 21,1%, z umiarkowanym – 35,1%, z lekkim – 42,7%. Natomiast w 2019 roku odsetki te wynosiły odpowiednio: 27,4%, 47,3% i 25,3%. (źródło: https://niepelnosprawni.gov.pl/).

Tabela 5. Przyczyny przyznania pomocy społecznej na obszarze KKBOF w odniesieniu do rodzin.



	Ubóstwo	Bezdomność	Potrzeba ochrony macierzyństwa	Bezrobocie	Niepełnosprawność	Długotrwała lub ciężka choroba	Bezradność w sprawach opiekuńczo-wychowawczych i prowadzenia gospodarstwa domowego	Alkoholizm
2014	7 214	398	749	6 299	3084	4243	1840	846
2015	6 733	375	772	5 622	2983	4109	1351	798
2016	5 572	336	696	4 926	2906	4156	956	675
2017	5 309	358	622	3 884	2963	3918	899	735
2018	4 708	352	520	3 151	2759	3772	771	717
2019	4 352	360	570	2 826	2671	3741	1006	636
2020	4 119	306	437	2 628	2355	3192	688	620

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Zróżnicowanie terytorialne występowania problemów społecznych na obszarze KKBOF było bardzo wyraźne. Jednocześnie wybrane przestrzenie charakteryzowały się współwystępowaniem szeregu innych niekorzystnych zjawisk, np. przestrzenno-funkcjonalnych lub środowiskowych. Są one wynikiem wielu dekad niekorzystnych przemian przestrzennych, gospodarczych i społecznych oraz deficytów finansowania rozwiązań związanych z rewitalizacją. Obszary rewitalizacji wytyczone zostały w większości gmin obszaru KKBOF. Warto dodać, iż na obszarze KKBOF występowały osiedla związane z działalnością PGR. Wyzwaniem rewitalizacji jest również przestrzeń śródmiejska Koszalina, gdzie widoczna jest potrzeba zdefiniowania przestrzeni o wysokich walorach wizerunkowych, jak też odwrócenie trendu odpływu mieszkańców. Na obszarach rewitalizacji w Koszalinie, Kołobrzegu, Białogardzie koncentrowały się zjawiska starzenia się społeczeństwa. Obszary wiejskie doświadczały problemów z dostępem do usług publicznych, często również wykluczenia komunikacyjnego. Problemy niedużych wiejskich osiedli były również pochodną przemian społeczno-gospodarczych po upadku PGR-ów. Wyzwaniem będzie wzmocnienie więzi społecznych, wzrost aktywności społecznej, a dla samorządów pozyskanie środków lub partnerów, którzy wniosą wkład materialny w rewitalizację.

2. Podsumowanie diagnozy w obszarze infrastrukturalnym, przestrzennym i środowiskowym

2.1. Problemy KKBOF w sferze infrastrukturalnej, przestrzennej, środowiskowej

Tabela 6. Problemy KKBOF w sferze infrastrukturalnej, przestrzennej, środowiskowej.

Sfera infrastruktury, przestrzeni i środowiska
Ochrona przyrody, gospodarka odpadami, stan powietrza atmosferycznego, OZE, obiekty i obszary chronione, zasoby środowiska przyrodniczego, ład przestrzenny.
1. Nierównomierny dostęp do zasobów wód podziemnych. 2. Występowanie suszy, w tym suszy rolniczej. 3. Zły stan wód Jeziora Jamno i jego dopływów, obniżenie lustra wody w jeziorze, nieuregulowana kwestia przepływu wód pomiędzy morzem a jeziorem. 4. Dewastacja terenów cennych przyrodniczo przez użytkowników przestrzeni. 5. Niedostatek specjalistycznego sprzętu do monitorowania środowiska oraz niski poziom współpracy z policją i innymi służbami w zakresie działań na rzecz ochrony środowiska. 6. Niewystarczająca dbałość części mieszkańców i podmiotów o właściwe gospodarowanie odpadami, przejawiająca się trudnościami w ich segregowaniu, tworzeniem dzikich wysypisk oraz nieuregulowanych wysypisk składowisk niebezpiecznych. 7. Punktowe zrzuty ścieków komunalnych, bytowych i przemysłowych, zanieczyszczenia dopływające do wód z różnych źródeł (wiejskich, miejskich i przemysłowych; depozyt zanieczyszczeń z atmosfery). 8. Zanieczyszczenie środowiska, w tym odpadami pochodzenia rolniczego oraz ściekami z terenów rolniczych. 9. Niewystarczająca wydolność utylizacji odpadów stałych. 10. Zanieczyszczenie powietrza przez przestarzałe systemy grzewcze oraz środki transportu (wysoki poziom niskiej emisji). 11. Niedostateczne planowanie ładu przestrzennego, niedostateczna wiedza przy procesie inwestycyjnym oraz zaburzony ład przestrzenny, w tym w pasie nadmorskim. Lokalizacja zabudowy na terenach rolniczych. Ekspansja terenów pod zabudowę, zwłaszcza na terenach chronionych prawnie. 12. Niewystarczająca współpraca ponadlokalna w zakresie uzgadniania planów zagospodarowania przestrzennego na stykach granic administracyjnych gmin.
Infrastruktura społeczna, infrastruktura techniczna, infrastruktura transportowa, komunikacja drogowa, sieć dróg rowerowych, komunikacja między gminami.
13. Zły stan techniczny wielu obiektów infrastruktury społecznej, w tym niedostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, niespełnianie aktualnych norm lub standardów, także energetycznych. 14. Nierównomierna dostępność mieszkańców do obiektów infrastruktury społecznej (brak obiektów, zbyt mała liczba miejsc, oddalenie od miejsca zamieszkania, bariery architektoniczne, itp.). 15. Niewystarczająca infrastruktura techniczna do zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych oraz niska dostępność budownictwa mieszkaniowego, w tym komunalnego (również w pasie nadmorskim). 16. Białe plamy w zakresie infrastruktury linowej i punktowej oraz zły stan znacznej części istniejącej technicznej infrastruktury linowej i punktowej: drogowej, wodnej, kanalizacyjnej, oświetleniowej, deszczowej, elektroenergetycznej, gazowej, telekomunikacyjnej, itp. 17. Niezadowalająca ilość i jakość infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej w tym sieci dróg rowerowych i szlaków turystycznych na terenie KKBOF. 18. Niewykorzystany potencjał i niezaspokojone potrzeby transportu kolejowego oraz niezadowalający stan obiektów infrastruktury kolejowej. 19. Zdegradowana infrastruktura portów i przystani. 20. Niezadowalający stan infrastruktury krytycznej.
Ruch i infrastruktura transportu samochodowego (parkingi P&R) w centrach miast obszaru KKBOF, zrównoważona mobilność miejska, struktury zarządzania mobilnością, sposoby przemieszczania się po terenach miejskich, inteligentne systemy zarządzania ruchem.
21. Brak lub niewystarczający dostęp do transportu publicznego na części obszaru KKBOF (brak skomunikowania obszarów wiejskich z centrami/miastami), niewystarczająca infrastruktura przystankowa na terenach wiejskich oraz miejsc postojowych i parkingowych w miastach. 22. Niska świadomość społeczna z korzyści wynikających z przemieszczania się transportem publicznym oraz niska atrakcyjność i konkurencyjność transportu publicznego względem transportu indywidualnego.

23. Słaba przepustowość komunikacyjna infrastruktury drogowej oraz wysokie natężenie ruchu w centrach miast (korki, zatory) oraz w pasie nadmorskim w sezonie letnim; niewystarczające działania i niska akceptacja społeczna działań na rzecz uspokojenia ruchu w centrach miast.
24. Niski poziom rozwoju transportu ekologicznego i infrastruktury na obszarze KKBOF.
25. Brak rozwiązań systemowych w zakresie integracji transportu publicznego. Niewystraczająca współpraca JST w zakresie organizacji transportu publicznego.
26. Brak kompleksowych rozwiązań ITS, w tym brak wspólnego zarządzania mobilnością i ITS, inteligentnych przystanków autobusowych (tablic świetlnych, ładowarek usb, biletomatów, aplikacji), inteligentnych parkingów

Źródło: opracowanie własne.

2.2. Czynniki SWOT

Poniżej prezentowane są czynniki uwarunkowań rozwojowych (analiza SWOT) dla KKBOF w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska.

Tabela 7. Analiza SWOT w sferze infrastruktura, przestrzeń i środowisko.

Mocne strony KKBOF	Słabe strony KKBOF
Duży potencjał Partnerstwa ZIT wspierany przychylnością władz samorządowych.	Niski priorytet ochrony środowiska w budżetach gmin.
Korzystna lokalizacja obszaru z dostępem do pasa nadmorskiego, Portu Kołobrzeskiego, terenów zielonych i dużych miast, dróg ekspresowych S6 i S11 (trasa Gdańsk-Szczecin; Poznań - miejscowości w pasie nadmorskim).	Niedostatek zielono-niebieskiej infrastruktury.
Rozwijająca się sieć dróg rowerowych na obszarze KKBOF i bogata istniejąca infrastruktura rowerowa oraz sprawny i rozwinięty system roweru miejskiego Koszalin, Kołobrzeg, Tychowo.	Zmniejszające się powierzchnie biologicznie czynne, nadmierna wycinka lasów i drzew w pasach drogowych (starodrzewia) oraz niewystarczające inwestycje w małą retencję.
Wysoka atrakcyjność obszaru KKBOF - duży potencjał inwestycyjny, w tym pod instalacje OZE (sprzyjające warunki klimatyczne).	Nadmierne występowanie niskiej emisji.
Brak uciążliwego przemysłu.	Duża ilość niewłaściwie stosowanych nawozów.
Bardzo duży potencjał przyrodniczy (parki, skwery, cieki wodne) oraz obszary chronione.	Niski poziom wiedzy części mieszkańców w zakresie nowoczesnych technologii środowiskowych oraz niedostateczna edukacja ekologiczna części mieszkańców.
	Niewydolność w zakresie wykorzystania i utylizacji odpadów w tym odpadów rolniczych.
	Niewłaściwe zachowania części mieszkańców wpływające na degradację środowiska.
	Zbyt mała liczba sieci wysokiego napięcia oraz niedostateczna inwentaryzacja i ocena stanu technicznego sieci i obiektów sieciowych oraz niedostateczne możliwości kogeneracji sieci energetycznych.
	Niedostatek miejsc spędzania wolnego czasu dla młodzieży (np. skateparków, pumptrucków).
	Niewystarczająca komunikacja pomiędzy gminami a głównymi miastami.

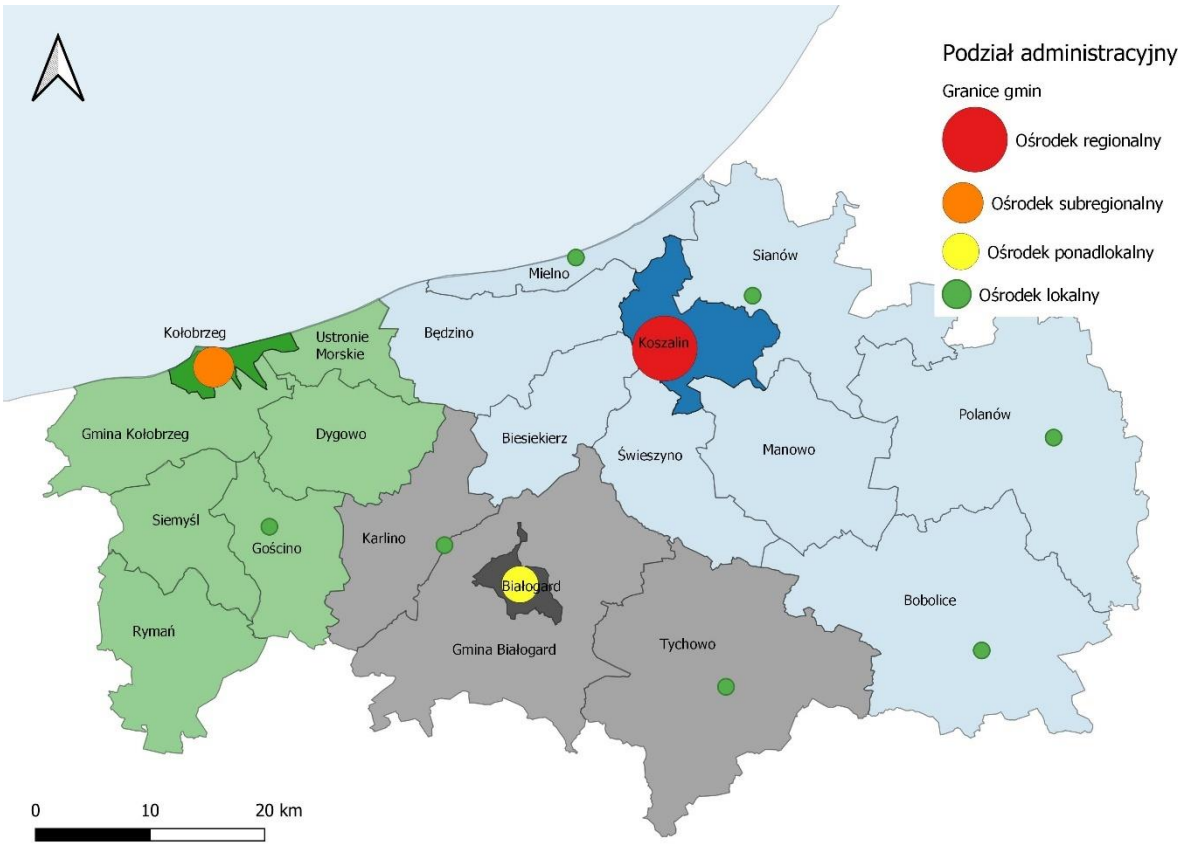
	Niewystarczająca koordynacja zarządzania drogami w tym drogami rowerowymi.
	Niski stopień pokrycia powierzchni gmin MPZP.
	Niewystarczający rozwój infrastruktury technicznej i społecznej w tym w obrębie pasa nadmorskiego gdzie nie nadąża ona za dynamicznymi procesami urbanistycznymi.
	Niezadowalający stan techniczny i funkcjonalny części obiektów użyteczności publicznej.
Szanse w otoczeniu KKBOF	**Zagrożenia w otoczeniu KKBOF**
Zewnętrzne środki finansowe, w tym z UE, m.in. na inwestycje środowiskowe.	Trudność w stosowaniu uregulowań w zakresie ochrony środowiska, gospodarowania odpadami ze względu na ich liczbę, niespójność i ich zmienność.
Wysoki priorytet ochrony środowiska w UE, sprzyjająca polityka UE na zielone inwestycje.	Wysokie koszty inwestycji w instalacje OZE.
Popularyzacja wykorzystywania odnawialnych źródeł energii.	Rosnące ceny surowców energetycznych.
Planowane i realizowane inwestycje drogowe (w tym dróg ekspresowych).	Nadmierne zwiększenie ruchu transportowego, zwłaszcza w sezonie wakacyjnym (ograniczona przepustowość infrastruktury).
Międzynarodowe trasy rowerowe.	Zagrożenia wynikające ze zmian klimatu, w tym możliwość podtopień, zniszczeń, susz, negatywne skutki zarówno dla społeczności, środowiska i gospodarki, w tym szczególnie związane z deficytem wody.
Dynamiczny rozwój technologii teleinformatycznych.	Brak spójnych i całościowych regulacji wspierających rozwój mobilności indywidualnej, w tym systemów mikromobilności.
Edukacja promobilna i transportowa.	Degradacja statusu dróg w związku z budową dróg ekspresowych (z krajowych na wojewódzkie, z wojewódzkich na powiatowe, z powiatowych na gminne).

Źródło: opracowanie własne.

2.3. Wnioski obszarowe w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska KKBOF

W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego Koszalin jest ośrodkiem regionalnym, co wynika z jego pozycji demograficznej. Kołobrzeg zaliczany jest do ośrodków subregionalnych, Białogard do ośrodków ponadlokalnych. Układ osadniczy opiera się ponadto na ośrodkach lokalnych, do których należy zaliczyć Gościno, Karlino, Tychowo, Bobolice, Polanów, Sianów oraz Mielno.

Mapa 10. Podział administracyjny KKBOF.



Źródło: opracowanie własne.

Uwarunkowania rozwoju przestrzennego KKBOF kształtuje dominująca pozycja demograficzna oraz usługowa Koszalina oraz w pewnym stopniu Kołobrzegu i Białogardu. Odległość od miast, w tym Koszalina i Kołobrzegu wpływa na kształtowanie się procesów osadniczych w sąsiednich gminach.

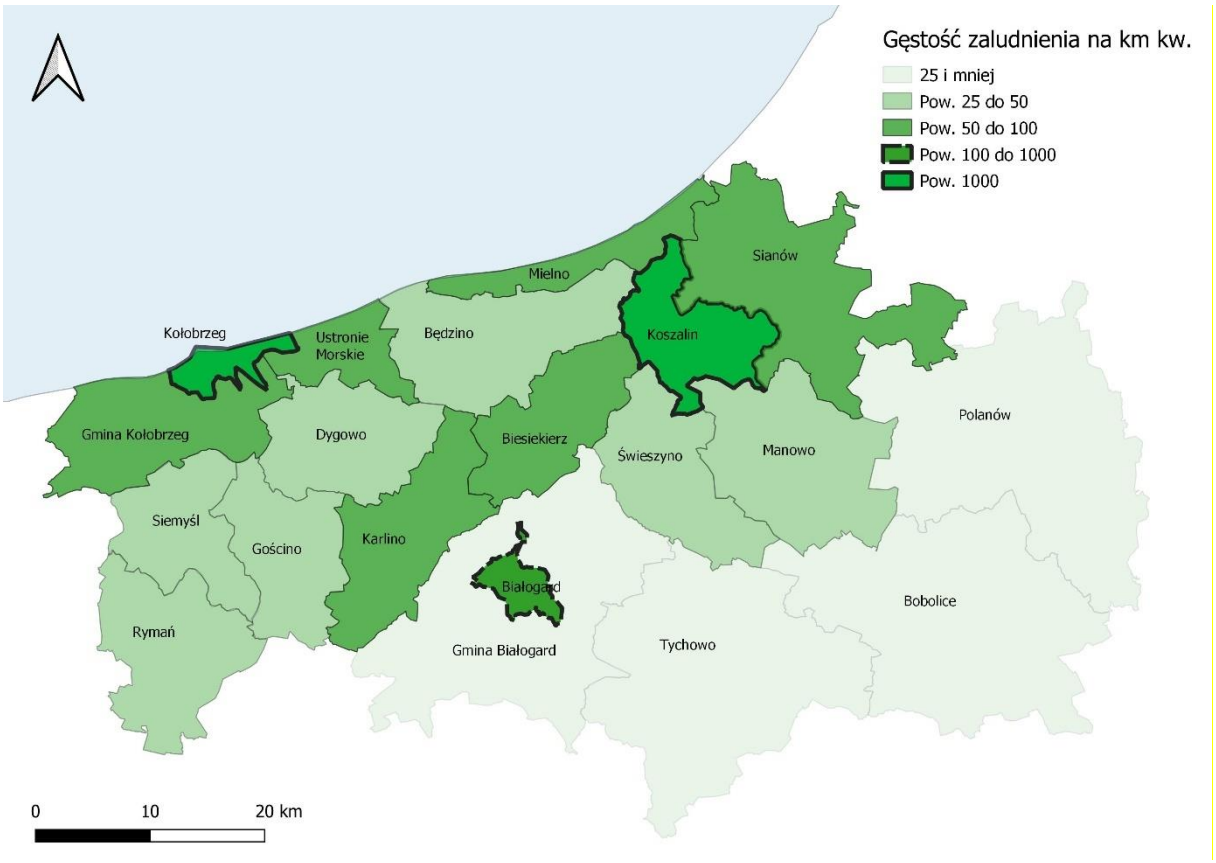
Te dynamiczne procesy urbanizacyjne, w dużym stopniu kształtowane przez bliskość miast oraz wybrzeża wpływają na zmianę charakteru przestrzeni oraz zmianę uwarunkowań funkcjonalnych. Przewiduje się, że nastąpi dalszy rozwój mieszkalnictwa oraz inwestycji gospodarczych (pomimo chwilowego spowolnienia), m. in. ze względu na ciągle niewystarczającą liczbę mieszkań, dalsze bogacenie się mieszkańców oraz ze względu na podnoszącą się atrakcyjność inwestycyjną KKBOF. Rozwój ten nie będzie równomierny, jego większą dynamikę należy oczekiwać w odniesieniu do terenów podmiejskich Koszalina i Kołobrzegu. Jednocześnie rozwój inwestycji przyczyniać się będzie do wzrostu presji na środowisko, w szczególności na terenach podmiejskich oraz w pasie nadmorskim. Należy także brać pod uwagę dalszy rozwój gospodarczy oraz rozwój funkcji TLS (transport, logistyka, spedycja) w związku z rozwojem dróg ekspresowych.

Znaczna część obszaru KKBOF charakteryzuje się rozproszeniem struktury osadniczej, jednocześnie układ osadniczy jest czytelny, zasadniczo dobrze rozmieszczony w przestrzeni KKBOF. Część północna, charakteryzuje się wyższą gęstością zaludnienia. W tej części KKBOF, oprócz rozwiniętej funkcji turystycznej pasa wybrzeża, dwóch największych Miast Koszalina i Kołobrzegu, zlokalizowany jest obszar o dużym znaczeniu dla gospodarki rolnej, prowadzonej na obszarach o korzystnych uwarunkowaniach i wysokich wskaźnikach rolniczej przestrzeni produkcyjnej.

Wskaźnik gęstości zaludnienia wskazuje na istotną koncentrację ludności w przestrzeniach miejskich KKBOF: Kołobrzegu (1800 os./km^2), Koszalina (1080) oraz Białogardu (931). Gęstość zaludnienia gmin miejsko-wiejskich i wiejskich była niska i kształtowała się pomiędzy 22 osoby na km^2 w Gminie Polanów do 79 osób na km^2 w Gminie Mielno. Oznacza to, że zdecydowanie większy potencjał demograficzny

koncentrował się w północnej części obszaru KKBOF. Takie ukształtowanie struktury osadniczej ma istotne znaczenie dla układu funkcjonalnego tego obszaru oraz wpływa na szereg aspektów rozwojowych.

Mapa 11. Gęstość zaludnienia KKBOF (stan na 31.12.2020 r.).



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

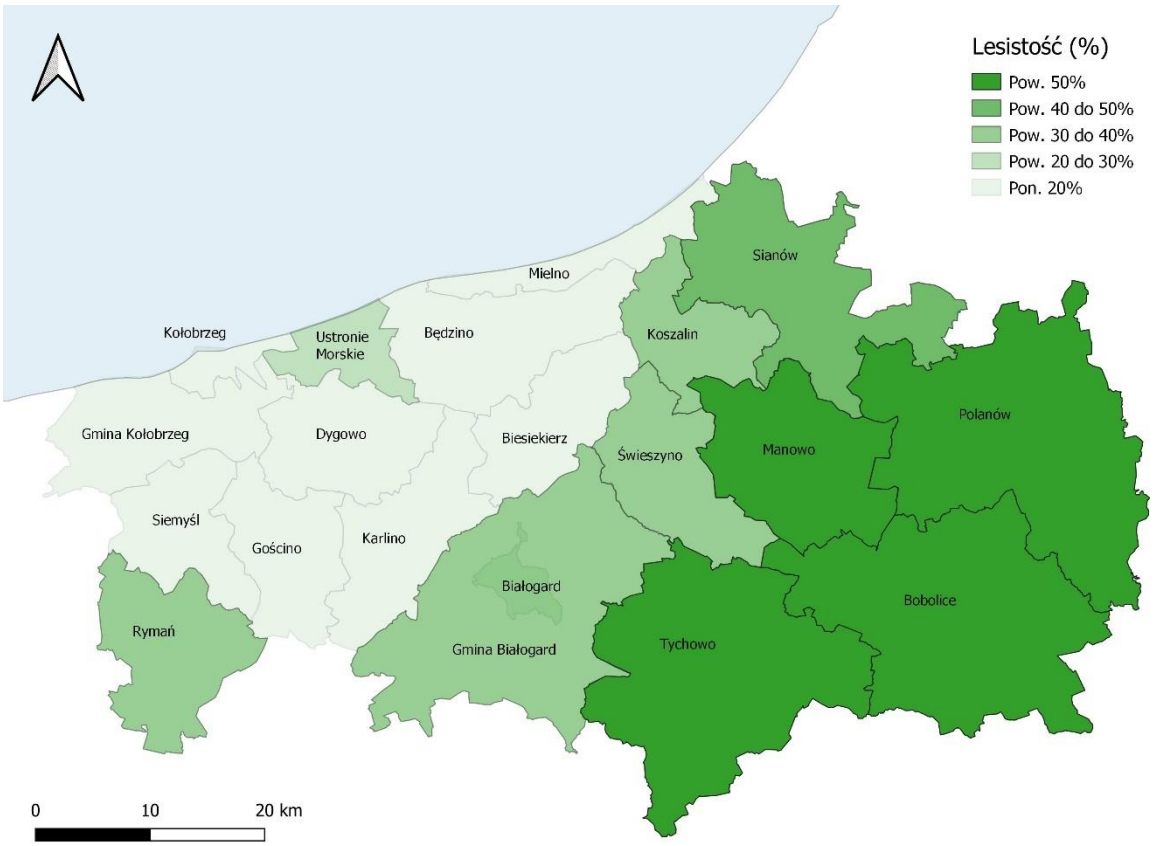
Obszar KKBOF położony jest w przeważającej części w obrębie Pobrzeża Koszalińskiego – makroregionu w środkowej części Pobrzeży Południowobałtyckich, między doliną dolnej Parsęty na zachodzie a przylądkiem Rozewie na wschodzie. Podbrzeże Koszalińskie obejmuje pas nadmorski zwany Wybrzeżem Słowińskim (z licznymi jeziorami przybrzeżnymi) oraz równiny i wysoczyzny morenowe przecięte dolinami rzek (Parsęty, Grabowej, Wieprzy, Słupi, Łupawy, Łeby) i odcinkami pradolin. Obszar o długości ok. 190 km, szerokość 25–30 km (tylko wzdłuż Parsęty do 60 km). Pobrzeże Koszalińskie jest oddzielone od przylegającego od południa Pojezierza Zachodniopomorskiego stopniem terenowym o wysokości 50–100 m.

Zachodnia cześć KKBOF położona jest w obrębie Pobrzeża Szczecińskiego, obejmującego pas wybrzeża nad Zatoką Pomorską o długości 60 km od cieśniny Dziwny po Kołobrzeg. Południowa część KKBOF położona jest w obrębie Pojezierza Zachodniopomorskiego.

Istotne znaczenie w kreowaniu rozwoju przestrzennego KKBOF odgrywają obszary chronione i układy przyrodnicze, których najważniejsze komponenty kształtują kompleksy leśne oraz rzeki pobrzeża bałtyckiego.

Wysoka lesistość w Gminach Manowo, Tychowo, Polanów, Bobolice, która przekracza 50% powierzchni każdej z tych gmin, determinuje rozwój gospodarki leśnej oraz branż z nią związanych. Jednocześnie jest to przestrzeń o wysokich walorach przyrodniczych, w których powierzchnia leśna kształtuje również wysoką odporność na niekorzystne zjawiska zmian klimatycznych i daje możliwość kształtowania funkcji turystyczno-rekreacyjnej.

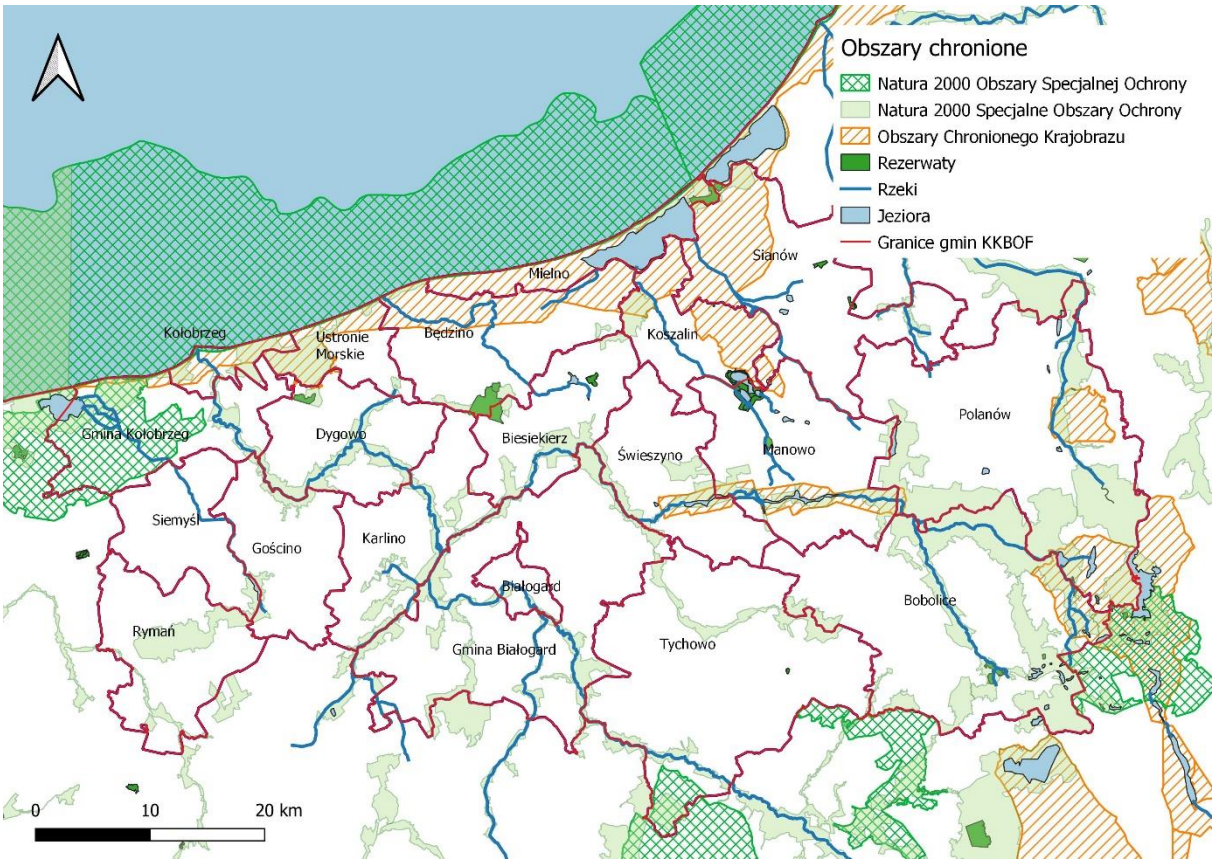
Mapa 12. Lesistość gmin KKBOF.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Do najcenniejszych przyrodniczo obszarów KKBOF należy zaliczyć duże kompleksy leśne, doliny rzeczne, jeziora, jak też pas nadmorski. Znaczna cześć tych obszarów objęta została różnymi formami ochrony przyrody. Na obszarze KKBOF ochronie podlega również krajobraz. Łącznie występują tu 4 obszary chronionego krajobrazu, w tym: Obszar Chronionego Krajobrazu Koszaliński Pas Nadmorski, Obszar Chronionego Krajobrazu Okolice Żydowo-Biały Bór, Obszar Chronionego Krajobrazu Okolice Polanowa, Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Radwi (Mostowo-Zegrze). Kształtując rozwój KKBOF należy uwzględniać potrzeby ochrony przyrody, w tym kwestie zachowania bioróżnorodności. Szczególne znaczenie ma zachowanie drożności korytarzy ekologicznych, którymi migrują zwierzęta, rośliny lub grzyby.

Mapa 13. Obszary chronione na terenie KKBOF.



Źródło: opracowanie własne.

Zagadnienia ochrony przyrody nabierają znaczenia w kontekście obserwowanej dużej dynamiki rozwoju inwestycji. Dotyczy to m. in. dużych infrastrukturalnych projektów w zakresie budowy dróg ekspresowych, rozwoju stref mieszkaniowych, w szczególności wokół Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu, jak też dużej dynamiki rozwoju funkcji turystycznej w pasie nadmorskim. Wymienione inwestycje generują znaczne zmiany w funkcjonalności danej przestrzeni. Nowe drogi ekspresowe stanowią istotną barierę dla wielu gatunków organizmów żywych. Zajęcie nowych stref pod budownictwo mieszkaniowe lub funkcje gospodarcze ingeruje w lokalne i ponadlokalne układy ekologiczne. W przypadku rozwoju funkcji turystycznej w pasie nadmorskim widoczne jest zajęcie powierzchni pod hotele, pensjonaty, parkingi etc. Wpływa to niekorzystnie na odporność tych przestrzeni na zjawiska klimatyczne, jak też przeciążenie danych przestrzeni przez nadmiar pojazdów i ludzi. Zagraża także lokalnym zasobom przyrodniczym, np. funkcji uzdrowiskowej w Kołobrzegu, konkurencyjności funkcji rekreacyjnej i turystycznej pasa nadmorskiego.

Z drugiej strony potencjał przyrodniczy umożliwia rozwój zielonej gospodarki, w tym również turystyki przyrodniczej, np. związanej z obserwacją zwierząt, przebywaniem w czystym środowisku lub aktywnej turystyki, itp.

Oceniając zagadnienia gospodarki odpadami KKBOF należy podkreślić, iż mogą one stanowić jeden z kluczowych obszarów współpracy ponadlokalnej. Jest to związane m. in. ze sposobem organizacji systemu gospodarki odpadami, w tym w zakresie odbioru, przetwarzania i składowania odpadów. Warto podkreślić, iż przed samorządami, ale także podmiotami prywatnymi i mieszkańcami stoją istotne wyzwania związane z wdrażaniem idei gospodarki odpadami opartej na obiegu zamkniętym oraz dążeniu do minimalizacji wytwarzanych i jednocześnie składowanych odpadów.

Nie bez znaczenia, dla jakości i sposobu funkcjonowania gospodarki odpadami są wciąż istniejące problemy, do których rozwiązania powinny dążyć samorządy partnerskie. Należy do nich zaliczyć m. in: niewystarczający poziom edukacji czy brak regionalnej lub lokalnych spalarni.

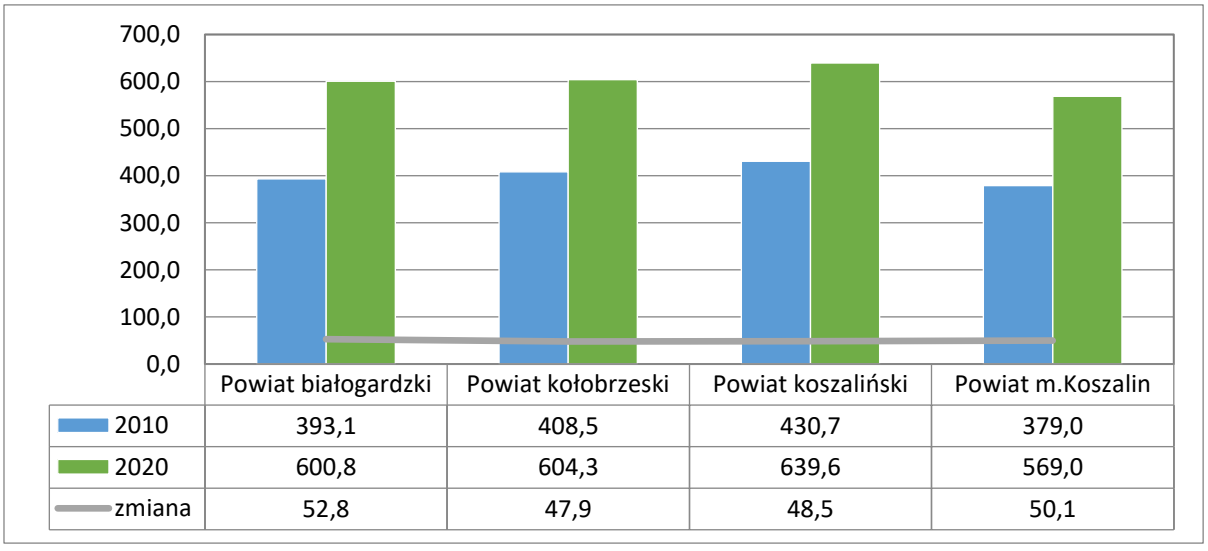
Do aktualnych zagadnień związanych z gospodarką odpadami należy zaliczyć problem występowania dzikich wysypisk odpadów. Wg danych GUS na koniec 2020 roku było to łącznie 21 dzikich wysypisk, z czego 14 zlokalizowanych było w Gminie Rymań, 3 w Gminie Tychowo, 2 w Gminie Karlino oraz po 1 w Gminach: Białogard oraz Świeszyno. Dla porównania, w 2010 roku na całym obszarze KKBOF były 73 dzikie wysypiska odpadów. Gminy systematycznie wdrażały rozwiązania poprawiające sposób funkcjonowania gospodarki odpadami, jak też działania edukacyjne, których efektem był spadek liczby dzikich wysypisk opadów.

Kolejnym ważnym aspektem działań na rzecz ochrony środowiska jest ochrona powietrza. Pomimo położenia obszaru KKBOF w korzystniejszych uwarunkowaniach klimatycznych, jak też mniejszą presją na środowisko związaną z funkcją gospodarczą w porównaniu do Polski południowej i centralnej, także tutaj zagadnienia ochrony powietrza są istotne dla kształtowania jakości życia. Problem jakości powietrza jest odczuwalny praktycznie na całym zurbanizowanym obszarze KKBOF, choć wykazuje wyraźne zróżnicowanie i ma wymiar sezonowy.

Pogorszenie jakości powietrza zauważalne jest w przestrzeniach największych ośrodków miejskich, gdzie nakładają się problemy związane z nadmiernym ruchem komunikacyjnym oraz emisją komunalną. W pasie nadmorskim obniżenie jakości powietrza zauważalne jest głównie w okresie wakacyjnym, czyli w okresie przeciążenia komunikacyjnego.

Na wzrost presji na środowisko oraz na stan jakości powietrza na obszarze KKBOF wpływ ma m. in. rosnąca liczba samochodów osobowych. Pomiędzy 2010 a 2020 rokiem liczba samochodów osobowych w relacji do liczby mieszkańców wzrosła od 47,9% w powiecie kołobrzeskim do 52,8% w powiecie białogardzkim. Największą liczbą samochodów w relacji do liczby mieszkańców charakteryzował się powiat koszaliński (639,6 na 1000 mieszkańców), najmniejszą Miasto Koszalin (569).

Wykres 1. Samochody osobowe na 1000 mieszkańców.



	Powiat białogardzki	Powiat kołobrzeski	Powiat koszaliński	Powiat m.Koszalin
2010	393,1	408,5	430,7	379,0
2020	600,8	604,3	639,6	569,0
zmiana	52,8	47,9	48,5	50,1

Źródło: BDL GUS.

Istotnym źródłem zanieczyszczeń powietrza jest emisja komunalna, która widoczna jest szczególnie w sezonach grzewczych. Problem ten dotyczy wszystkich gmin, także wiejskich, ponadto zjawisko to jest szczególnie zauważalne na obszarze terenów podmiejskich oraz centrów miast.

Poprawa stanu powietrza realizowana będzie przez kompleksowe przedsięwzięcia, z jednej strony ukierunkowane na wymianę i zastąpienie szkodliwych dla środowiska źródeł ciepła, jak też dążenie do

rozwoju niskoemisyjnej komunikacji i rozwiązań odciążających przestrzenie zurbanizowane, w szczególności centra miast z ruchu pojazdów. Nie bez znaczenia dla tych działań będzie zmiana świadomości mieszkańców, w tym również związana z wyborem komunikacji publicznej dla codziennych przemieszczeń.

Zagadnienia związane z ochroną wód powierzchniowych oraz zasobów wód podziemnych są tematem, który szczególnie łączy poszczególne samorządy tworzące KKBOF. Jakość wód powierzchniowych kształtowana jest przez kompleksowe i komplementarne działania w ujęciu całego obszaru KKBOF. Mogą to być m. in. działania związane z rozbudową infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, działania związane z małą retencją.

Do najważniejszych zagrożeń wód należy zaliczyć: zrzuty punktowe ścieków komunalnych, bytowych i przemysłowych, zanieczyszczenia dopływające do wód ze źródeł rozproszonych (spływy powierzchniowe z terenów rolniczych, miejskich i przemysłowych, depozyt zanieczyszczeń z atmosfery, małe źródła punktowe) oraz nadmierny pobór wód. Należy wspomnieć także o poważnych zagrożeniach dla życia biologicznego wód powierzchniowych związanych z zabudową hydrotechniczną (szczególnie zamykającą koryta rzeczne) oraz zagrożeniach jakie niosą ze sobą ekstremalne zjawiska pogodowe. Istotnym czynnikiem mającym wpływ na jakość wód, jest intensywność produkcji rolniczej oraz rolnicze wykorzystanie nawozów sztucznych i organicznych.

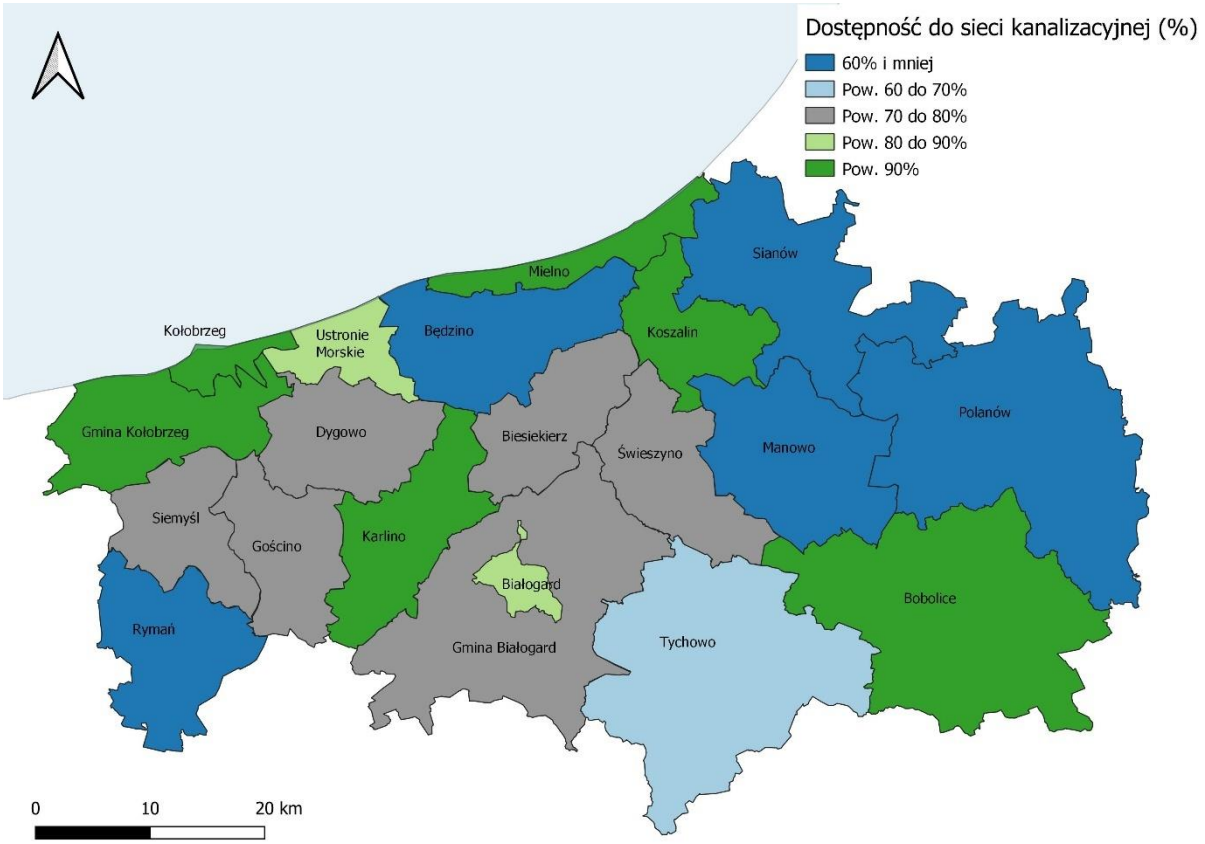
Na terenie KKBOF znajduje się około 60 jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) rzecznych, 13 JCWP jeziornych i 1 JCWP przybrzeżnych. Monitoring wód powierzchniowych w województwie zachodniopomorskim wskazał, że rzeki obszaru KKBOF charakteryzowały się zróżnicowanym stanem wód, przy przewadze umiarkowanego i dobrego potencjału ekologicznego. Jednocześnie jednolite części wód powierzchniowych obszaru KKBOF charakteryzowały się złym stanem wód, co wynikało z oceny stanu chemicznego.

Należy wskazać na nierównomierność rozwoju KKBOF w zakresie sieci kanalizacyjnej oraz wpływ, m. in. rolnictwa na jakość wód rzek i docelowo także jezior, w szczególności jeziora Jamno, ze względu na jego rozmiary oraz położenie w obszarze silnie zurbanizowanym i intensywnie wykorzystywanym rolniczo. Wg danych GUS odsetek mieszkańców korzystających z kanalizacji nie przekroczył 60% w Gminach: Rymań, Będzino, Manowo, Polanów i Sianów.

Zły stan wód rzek i jezior wpływa nie tylko na potencjał bioróżnorodności, ale także ogranicza możliwości rozwoju funkcji turystycznej i rekreacyjnej. Wpływa również na stan wód Morza Bałtyckiego.

Problematyka dostępności do zasobów wodnych na obszarze KKBOF związana jest z nierównomiernym rozmieszczeniem głównych zbiorników wód podziemnych. Zasoby wód podziemnych zlokalizowane są głównie w południowo-wschodniej części obszaru KKBOF, a jednocześnie największe potrzeby gospodarki i komunalne zlokalizowane są w północnym pasie KKBOF.

Mapa 14. Odsetek mieszkańców korzystających z kanalizacji w KKBOF w 2020 roku.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

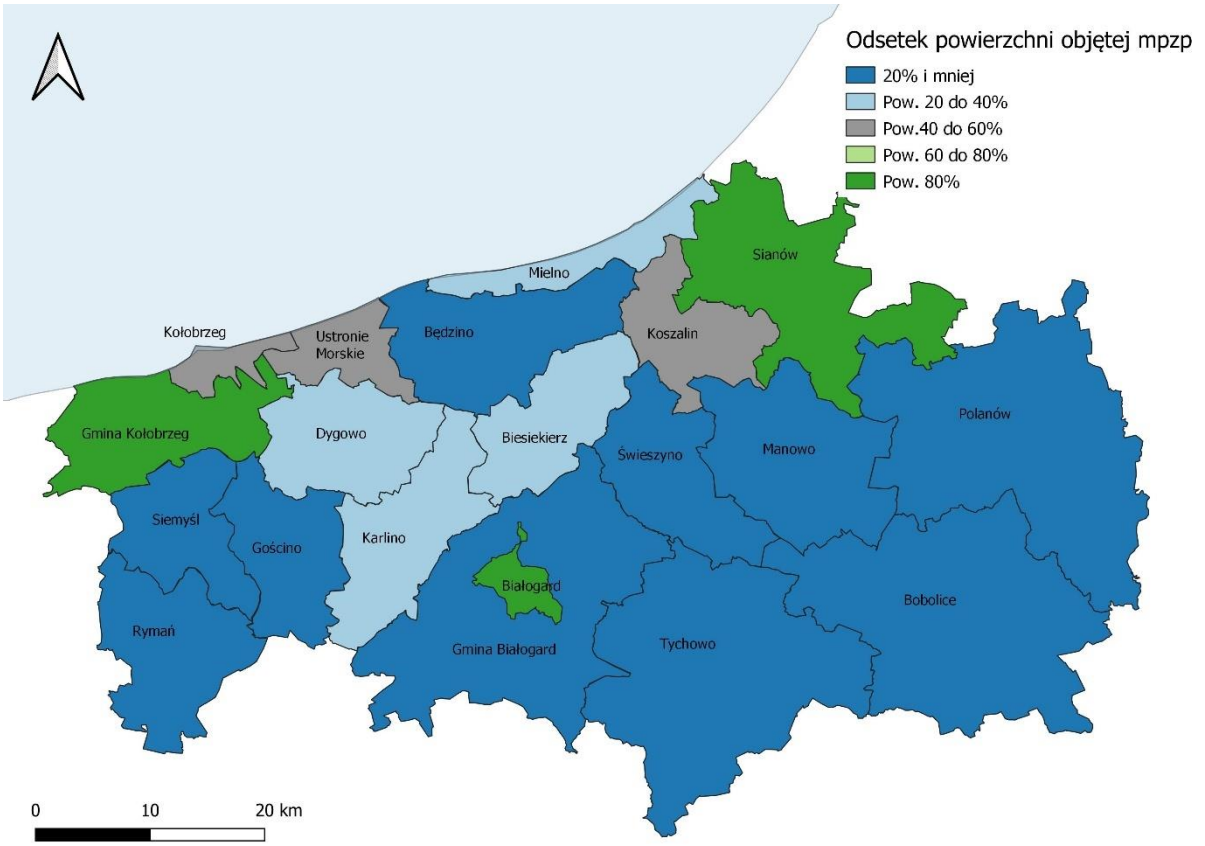
Zagadnienia gospodarki wodnej na terenie KKBOF związane są z występowaniem zagrożenia powodziowego. Obszary zagrożenia powodziowego powiązane są przede wszystkim z największymi rzekami KKBOF, tj. Parsętą oraz rzeką Radew. Do obszarów zagrożonych powodzią należy zaliczyć także tereny sąsiadujące z rzekami Uniesta, Dzierżęcinka, Czerwona, Błotnica, Liśnica i Malechowska Struga. Zgodnie z art. 166 pkt 10 ustawy Prawo wodne, planowane zagospodarowanie terenów położonych w obszarach szczególnego zagrożenia powodzią nie może naruszać ustaleń planu zarządzania ryzykiem powodziowym, stanowić zagrożenia dla ochrony zdrowia ludzi czy też utrudniać zarządzania ryzykiem powodziowym.

Dynamiczne zmiany zachodzące w strukturze przestrzennej KKBOF, związane m. in. z rozwojem funkcji mieszkaniowej, turystycznej, gospodarczej, komunikacyjnej i logistycznej, wskazują na potrzebę zapewnienia wysokiej jakości narzędzi i sposobów planowania przestrzennego. Zagadnienia dotyczące planowania przestrzennego wymagać będą dodatkowo szczególnej współpracy na poziomie KKBOF, poszczególnych gmin lub ich partnerstw. Dotyczą one bowiem wymiarów planowania rozwoju w ujęciu funkcjonalnym.

Przykładem mogą być np. procesy rozwoju funkcji mieszkaniowych na styku gmin miejskich i wiejskich. Wymaga to spójnego myślenia sąsiednich jednostek samorządu terytorialnego, m. in. w zakresie zasięgu kształtowanej zabudowy, infrastruktury technicznej, w tym drogowej i jej włączenia w istniejące rozwiązania i systemy, kształtowania dostępu do usług publicznych, rozwoju infrastruktury społecznej, zielonej. W podobny sposób należy kształtować rozwój przestrzeni produkcyjnych, bazując m. in. na atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych oraz układu komunikacyjnego. Jednocześnie planowanie przestrzenne powinno uwzględniać potencjał rozwoju danej przestrzeni, tak aby nie blokować procesów rozwojowych. Przykładem może być rozwój energetyki wiatrowej, który powinien również uwzględniać m. in. przyszłe procesy urbanizacyjne i rozwój funkcji mieszkaniowej. Należy

podkreślić, iż sama reforma systemu planowania przestrzennego będzie przeciwdziałać rozrostowi tkanki miejskiej na tereny słabo zurbanizowane o niedostatecznym wyposażeniu w infrastrukturę techniczną i społeczną, a tym samym sprzyjać będzie rozwojowi funkcjonalnych i zwartych struktur osadniczych. Zakłada się przy tym, że samorządy tworzące KKBOF powinny dążyć do systematycznego powiększania obszarów objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, co służyć będzie nie tylko lepszemu i zrównoważonemu wykorzystaniu zasobów przestrzennych, ale podnosić będzie atrakcyjność inwestycyjną. Jest to szczególnie ważne w przestrzeniach KKBOF, które m. in. dzięki rozwojowi układu komunikacyjnego staną się atrakcyjne do inwestowania jak też zamieszkania. Wg danych GUS z 2020 roku najwyższym współczynnikiem tzw. pokrycia planistycznego cechowały się Miasto Białogard (100 %), Gmina Kołobrzeg (99,7%) i Gmina Sianów (98,7%). Najmniejszy współczynnik cechował 2 Gminy: Polanów (1%) oraz Rymań (0,2%).

Mapa 15. Udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem (%).



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

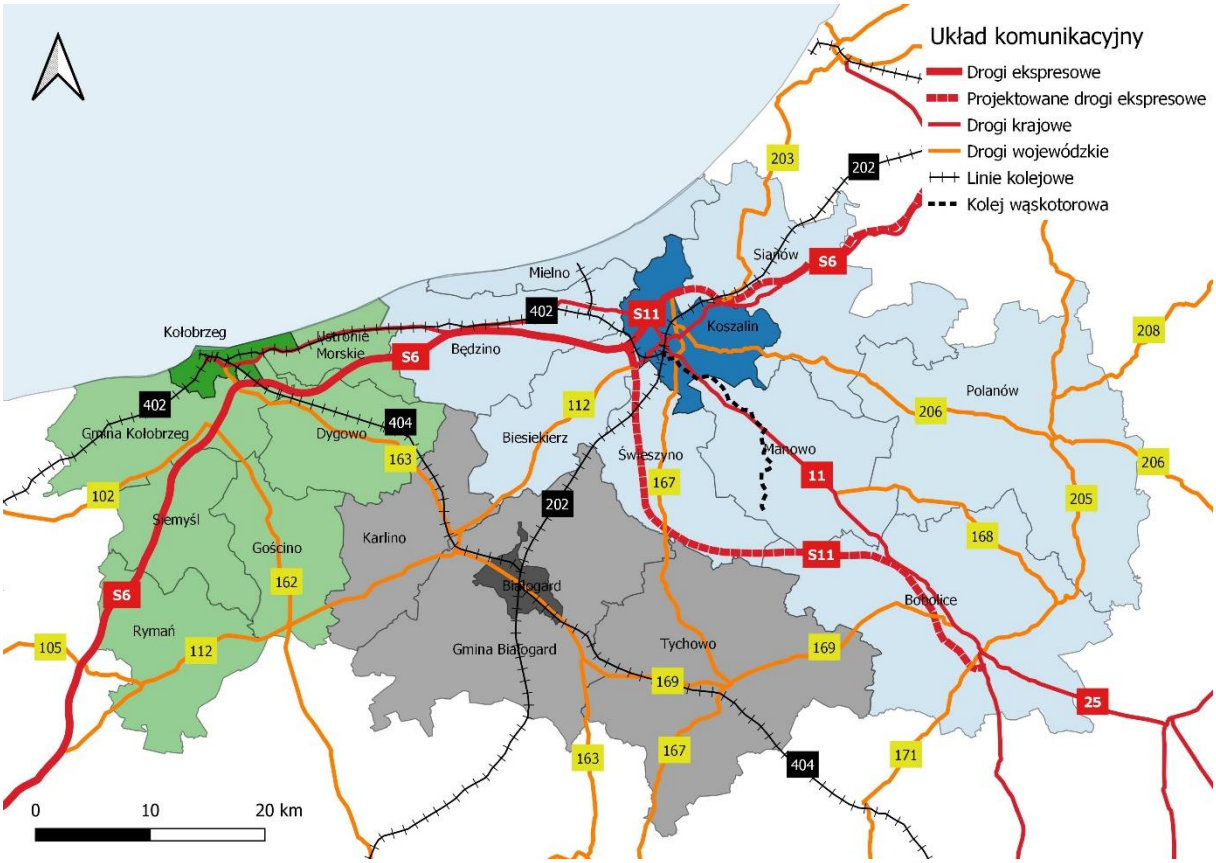
Przez lata obszar KKBOF był obszarem o jednej z najgorszych dostępności drogowej w układzie krajowym. Trwałość tego stanu wynikała m.in. z faktu, że inwestycje w sieć autostrad i dróg krajowych realizowane były w innych rejonach kraju ze znacznie większa dynamiką i priorytetem. Ukończenie drogi ekspresowej S6 oraz realizacja nowego przebiegu drogi S11 potencjalnie wpłynie na zmianę uwarunkowań komunikacyjnych północnej części województwa i tym samym drogowej dostępności obszaru KKBOF.

Sytuacja dostępności komunikacyjnej północno-wschodniej części województwa uległa już wyraźnej poprawie. Po wybudowaniu odcinka drogi ekspresowej S6 czas przejazdu ze Szczecina do Koszalina skrócił się o ok. 30 min. (ze 120 do 90 min.). Zdecydowana poprawa dostępności drogami kołowymi dla tego obszaru nastąpi po wybudowaniu drogi S11 z Koszalina do Poznania.

Oprócz drogi ekspresowej S6 podstawowy układ drogowy KKBOF opiera się na drogach krajowych nr 6, 11 oraz drogach wojewódzkich nr 102, 112, 162, 163, 167, 169, 203, 205, 206.

Przez obszar KKBOF przebiegają linie kolejowe: LK 202, 402, 404 oraz 427, które zapewniają połączenia kolejowe z najważniejszymi ośrodkami kraju i regionu. Coraz większe znaczenie dla wewnątrzregionalnego układu powiązań kolejowych odgrywa LK 402, łącząca dwa największe miasta KKBOF Koszalin i Kołobrzeg, zapewniająca łączność ze Szczecinem oraz Goleniowem (port lotniczy).

Mapa 16. Układ komunikacyjny KKBOF na tle podziału administracyjnego.



Źródło: opracowanie własne.

Oczekuje się, że kolej odgrywać może większą rolę w komunikacji publicznej na terenie KKBOF. Jednocześnie należy zauważyć, iż pomimo trwającego procesu modernizacji i remontów linii kolejowych, w wyniku długoletnich zaniedbań, stan linii kolejowych i obiektów infrastruktury kolejowej w dalszym ciągu jest niezadowalający i wymaga poprawy – zwłaszcza w miejscach o ograniczeniach prędkości przejazdu oraz ograniczonej przepustowości. Przekłada się to obecnie na spadek konkurencyjności przewozów kolejowych względem komunikacji samochodowej, zwłaszcza w kontekście rozbudowy sieci dróg ekspresowych.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego zwraca uwagę na „niewielką obsługę kolejową pasa nadmorskiego" (str. 226). Podobne spostrzeżenia znajdują się w innych opracowaniach dotyczących kolei. W dokumencie PKP PLK S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku wskazane jest zadanie: Prace na ciągu transportowym Trójmiasto Szczecin etap II: linia kolejowa nr 402 na odcinku Koszalin Goleniów. Analizowany jest nowy przebieg tej linii na odcinku pomiędzy Mścicami a Ustroniem Morskim, przez Mielno i Sarbinowo.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego wskazuje, że stacje przeładunkowe, dworce i stacje kolejowe ilustrują kondycję finansową kolei. Wg zapisów Planu jest to stan, który wymaga natychmiastowych zmian, zarówno pod względem skali, jak i jakości obsługi

pasażerów, dostępności do obiektów dworcowych, peronów, ale także rozwiązań wymagających zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miast węzłowych. Kierunek przekształceń to tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, łączących w jednym miejscu różne typy transportu publicznego oraz budowa systemów typu park & ride, bike & ride, czy kiss & ride, przynajmniej przy dworcach kolejowych zlokalizowanych w miejscowościach będących siedzibami powiatów i gmin.[1]

Dla gmin wiejskich kwestia jakości dróg lokalnych, w tym gminnych, powiatowych oraz wojewódzkich ma duże znaczenie w kontekście rozwoju społeczno-gospodarczego, m. in. ze względu na znaczne odległości, rozproszoną strukturę osadniczą, deficyty w zakresie dostępu do komunikacji publicznej.

W odniesieniu do szlaków komunikacyjnych warto wspomnieć o problemach związanych z przepustowością dróg w pasie nadmorskim w sezonie letnim. Wyrazistym przykładem problemu są m. in. Kołobrzeg i Mielno, które oprócz tego, że koncentrują dużą liczbę miejsc noclegowych, są również istotnym generatorem ruchu wewnętrznego (dojazdy do pracy, przyjazdy turystów z okolicznych miejscowości).

W układzie komunikacyjnym należy zauważyć potencjał portu w Kołobrzegu. Stanowi on okno na świat dla kontrahentów, głównie z obszaru środkowego Pomorza, Pomorza Zachodniego, północnej Wielkopolski, częściowo województwa kujawsko-pomorskiego. Potencjał rozwoju funkcji przeładunkowej jest znaczny. Możliwy jest nawet dwukrotny wzrost masy odprawianych towarów. Wymaga to podjęcia komplementarnych działań, m. in. związanych z zabezpieczeniem zaplecza magazynowanego oraz modernizacją i rozwojem infrastruktury przeładunkowej. W perspektywie najbliższych lat należy oczekiwać, że Kołobrzeg będzie portem ze stałym lub czasowym połączeniem promowym, m. in. z duńską wyspą Bornholm. Planuje się, że linię obsługiwać będzie prom pasażersko-samochodowy.

Infrastrukturę komunikacyjną na obszarze KKBOF uzupełniają: lotnisko Kołobrzeg-Bagicz, wykorzystywane sezonowo do obsługi cywilnej. Ponadto na terenie Gminy Świeszyno znajduje się lotnisko lądowisko Koszalin-Zegrze Pomorskie, które zostało przejęte przez Wojsko Polskie, jednakże nie jest obecnie wykorzystywane w ruchu cywilnym.

Dostęp do komunikacji lotniczej obszaru KKBOF zapewnia Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność. Dzięki budowie drogi ekspresowej S6 dojazd do Portu Lotniczego w Goleniowie z Kołobrzegu wynosi niecałą godzinę, z Koszalina wynosi około 70 minut.

Kluczowym miejscem dla układu komunikacji publicznej w KKBOF są Koszalin i Kołobrzeg, które są miejscem docelowym przemieszczeń codziennych dla mieszkańców okolicznych gmin. Nadrzędnym celem w zakresie komunikacji w miastach jest utrzymanie, usprawnianie i uzupełnianie zintegrowanej sieci połączeń zarówno lokalnych jak i ponadlokalnych, pozwalającej na swobodny i zrównoważony rozwój obszaru. Transport zbiorowy powinien być oparty o system transportu niskoemisyjnego: autobusowego i kolejowego.

Na terenie KKBOF coraz ważniejszą rolę w komunikacji zaczyna odgrywać system sieci dróg i ścieżek rowerowych. Większość samorządów inwestuje systematycznie w rozwój połączeń rowerowych, dążąc do uzyskania efektu sieciowego i synergii. Jest to jednocześnie proces, który wymaga jeszcze kontynuacji. Ważną rolę integrującą powiązania rowerowe pełnić będzie sieć tras rowerowych Pomorza Zachodniego. W 2015 r. została opracowana Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego. W ramach pracy nad projektem zinwentaryzowane zostały gminne szlaki rowerowe, wały przeciwpowodziowe, nieczynne linie kolejowe oraz drogi leśne predysponowane do turystyki rowerowej o określonych parametrach przejezdności (głównie szutrowe). Efektem prac nad koncepcją było wskazanie przebiegu 12 tras, w tym czterech priorytetowych, wraz ze szczegółowym opisem stanu, rodzaju i kosztów inwestycji.

[1] Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego

Zmiany, jakie zachodzą w wymiarze komunikacji, w tym dążenia do zwiększania roli i znaczenia komunikacji publicznej, rozwój sieci połączeń kolejowych, rozwój sieci dróg rowerowych, wpisują się w założenia polityki klimatycznej.

Ścieżkę działań, które powinny być wdrażane w kontekście przewidywanych zmian klimatu wskazuje m. in. Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030. Zwraca on uwagę m. in. na kwestie zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego i dobrego stanu środowiska, adaptację do zamian klimatu w gospodarce przestrzennej i budownictwie, adaptację do zmian klimatu na obszarach wiejskich, rozwój transportu w warunkach zmian klimatu, zapewnienie zrównoważonego rozwoju regionalnego i lokalnego z uwzględnieniem zmian klimatu, stymulowanie innowacji sprzyjających adaptacji do zmian klimatu oraz kształtowanie postaw społecznych sprzyjających adaptacji do zmian klimatu.

Kwestie adaptacji do zmian klimatu to również odchodzenie od energetyki opartej na węglu, co związane jest z wdrażaniem Polityki Energetycznej Polski do 2040 roku. Dla KKBOF oznacza to transformację, tj. odchodzenie od węgla w przypadku lokalnych źródeł ogrzewania, rozwój odnawialnych źródeł energii, rozwój systemu produkcji energii opartej na rozwiązaniach rozproszonych (tzw. prosumenckich). Pomorze Zachodnie posiada szczególne kompetencje dla rozwoju w kierunki producenta energii z OZE, co jednak wymaga rozwoju infrastruktury przesyłowej. Jest to również szansa na dalszy rozwój tego sektora oraz rozwinięcie funkcji serwisowej lub obsługowej dla OZE.

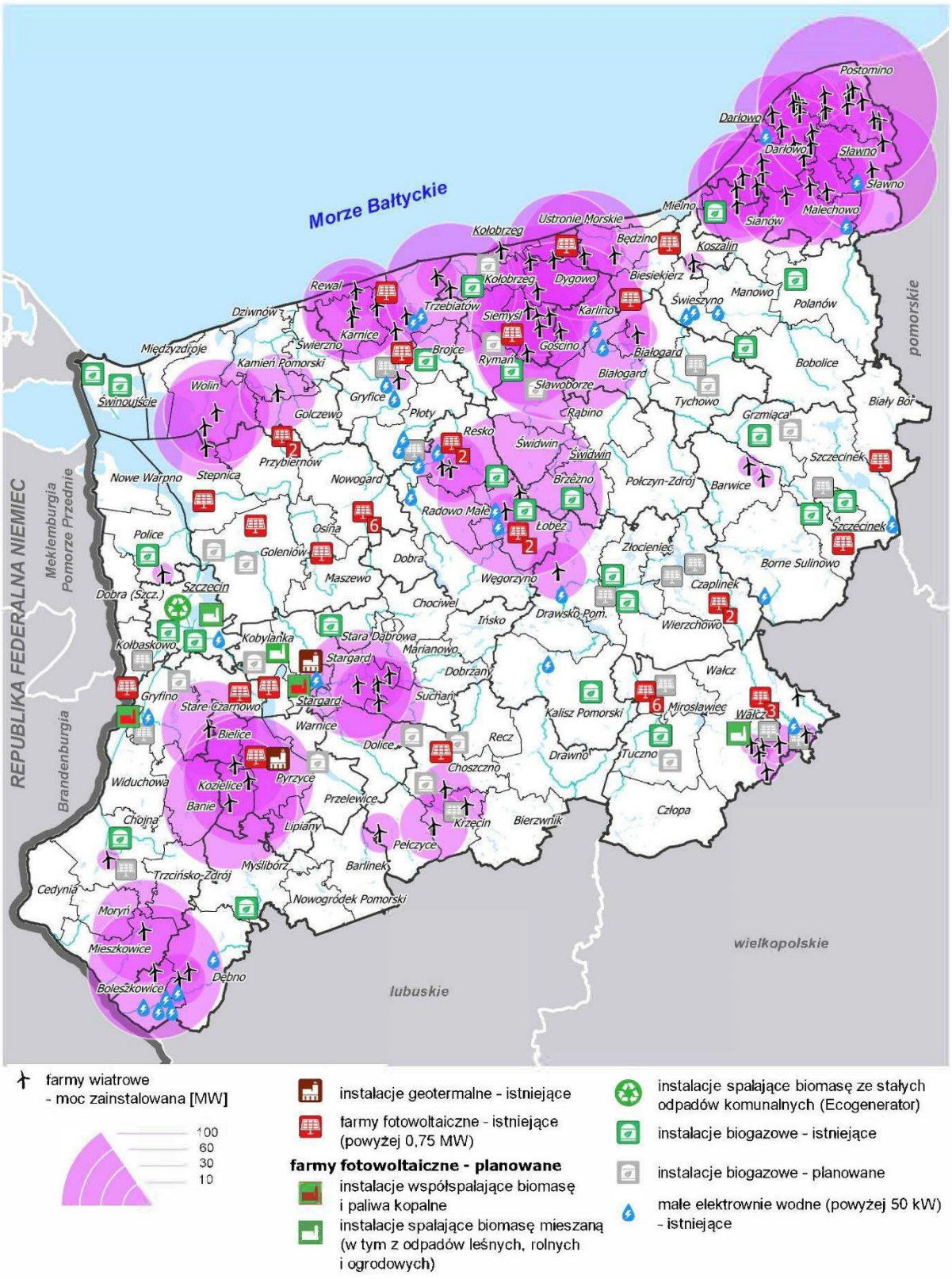
Wzrost zainteresowania generacją prosumencką z mikroźródeł na całym obszarze województwa zachodniopomorskiego wskazuje na konieczność przebudowy sieci średniego i niskiego napięcia, głównie na obszarach gmin wiejskich oraz mniejszych miast. Również przewidywany rozwój elektromobilności wiąże się z koniecznością rozbudowy sieci średniego napięcia oraz budową sieci niskiego napięcia, służących zasilaniu punktów ładowania pojazdów elektrycznych w granicach większych aglomeracji miejskich. W związku z powyższym, w celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego odbiorców komunalnych i drobnego przemysłu na obszarze województwa zachodniopomorskiego, konieczna jest budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury sieciowej średniego napięcia 15 kV i niskiego napięcia 0,4 kV, zlokalizowanej na obszarach szczególnego rozwoju generacji prosumenckiej oraz elektromobilności.

Na terenie KKBOF, a w szczególności w pasie nadmorskim, występują bardzo korzystne warunki wiatrowe dla rozwoju energetyki wiatrowej. Ponadto północna część województwa zachodniopomorskiego, w tym przestrzeń KKBOF leży w rejonie charakteryzującym się najwyższymi sumami rocznego promieniowania słonecznego, przekraczającymi 1600 h/rok (o najlepszych warunkach wykorzystania w okresie letnim), co czyni ten obszar najkorzystniejszym pod względem potencjalnej energii użytecznej.

Szczególnymi możliwościami wykorzystania terenów nieprzydatnych rolniczo na cele upraw roślin energetycznych o niskich wymaganiach glebowych i klimatycznych, dysponują gminy m. in.: Białogard, Kołobrzeg, Miasto Koszalin, Miasto Białogard, Gościno, Kołobrzeg, Będzino, Karlino. Najwyższy potencjał energetyczny biogazu z odpadów komunalnych i oczyszczalni ścieków występuje głównie w dużych Miastach: Koszalinie, Kołobrzegu.

Gospodarka morska, wraz z sektorem morskiej energetyki wiatrowej, jest na etapie dynamicznego rozwoju, co będzie miało wpływ na sytuację gospodarczą całego regionu. Jak pokazują doświadczenia innych krajów europejskich, zrównoważony rozwój gospodarki morskiej przynosi realne zyski ekonomiczne. Województwo zachodniopomorskie powoli staje się beneficjentem rozwoju morskiej energetyki wiatrowej.

Mapa 17. Odnawialne źródła energii w województwie zachodniopomorskim.



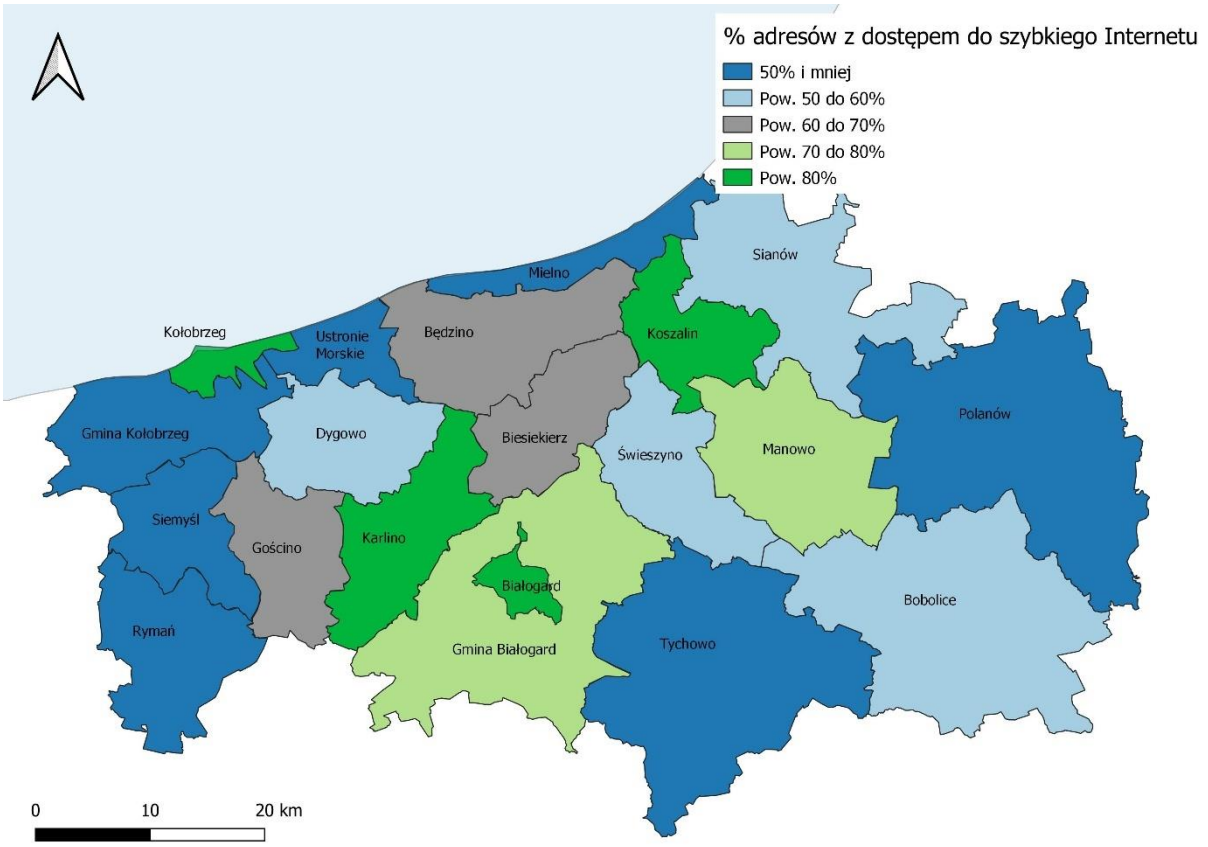
Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego.

Rozwój gospodarki opartej na wiedzy oraz społeczeństwa informacyjnego wymusza podejmowanie działań na rzecz poprawy dostępności i jakości technologii informacyjnych. Jak wynika z analizy danych Urzędu Komunikacji Elektronicznej (UKE) wg stanu na dzień 31.12.2021 r. dostęp do Internetu o przepustowości powyżej 30 Mb/s na obszarze KKBOF był zróżnicowany. Najwyższy odsetek punktów adresowych z dostępem do Internetu takich prędkości zlokalizowany był w Miastach: Koszalinie (87%), Kołobrzegu (87%) oraz Białogardzie (87%). Wysoki był także w Gminie Karlino (83%). Najniższy odsetek punktów adresowych z szybkim Internetem odnotowano w Gminach Siemyśl (20%), Polanów (30%), Rymań (34%) oraz Mielno (36%).

Rozwój dostępu do szeroko pasmowego Internetu ma znaczenie w kontekście budowy społeczeństwa informacyjnego, zwiększania zasięgu e-usług oraz szeroko rozumianej atrakcyjności osiedleńczej i inwestycyjnej oraz inkluzji społecznej (włączenia społecznego). Należy zwrócić uwagę na trendy rozwoju związane z upowszechnianiem szeregu usług publicznych, a także usług związanych z prowadzoną działalnością gospodarczą. Dostęp do sieci umożliwił m.in. realizację edukacji na różnych poziomach w okresie pandemii COVID-19.

Oprócz wspierania rozwoju dostępu do szeroko pasmowego Internetu ważne dla rozwoju KKBOF będzie inwestowanie w rozwój e-usług, wzmocnienie potencjału instytucjonalnego opierającego się na technologiach informacyjno-komunikacyjnych oraz inwestowanie w umiejętności informatyczne mieszkańców, w tym starszego pokolenia. Jest to szczególnie ważne nie tylko dla przestrzeni miejskich, ale przede wszystkim rozproszonych osiedli wiejskich. Dostęp do e-usług oraz do technologii komunikacyjno-informacyjnych może być jednym z elementów przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu.

Mapa 18. Odsetek punktów adresowych z dostępem do Internetu pow. 30 Mb/s (UKE) na terenie KKBOF.



Źródło: opracowanie własne. na podstawie danych https://mapbook.uke.gov.pl

3. Podsumowanie diagnozy w obszarze gospodarczym

3.1. Problemy KKBOF w sferze gospodarczej

Tabela 8. Problemy KKBOF w sferze gospodarczej.

Sfera gospodarcza
Gospodarka i przedsiębiorczość
1. Niski poziom współpracy i koordynacji przedsiębiorczości pomiędzy samorządami, firmami w tym przedsiębiorstwami społecznymi. 2. Monokultura branżowa, słabo rozwinięte inne branże w gminach nadmorskich poza turystyką. 3. Spowolnienie dynamiki wzrostu liczby podmiotów gospodarczych pomiędzy dekadą 2000 - 2010 a dekadą 2010 - 2020. 4. Niski poziom innowacyjności przedsiębiorstw. 5. Niewykorzystany potencjał przeładunkowy portu. 6. Małe zaangażowanie przedsiębiorców w rozwój samorządu gospodarczego. 7. Nierozwinięta konkurencyjna współpraca firm – nierozwinięte klastry, słaby lobbing przedsiębiorców. 8. Słabe wykorzystanie oferty doradztwa IOB dla firm w zakresie wsparcia rozwoju (niski stopień wykorzystania dostępnej oferty wsparcia biznesu). 9. Niewystarczająca współpraca i koordynacja działań instytucji okołobiznesowych. 10. Niewystarczająco wykorzystany i rozwijany istniejący kapitał kreatywny obszaru. 11. Niewystarczający dostęp do usług publicznych drogą elektroniczną (ciągle niski poziom rozwoju technologii i usług cyfrowych).
Rynek pracy
12. Deficyt (w wyniku depopulacji) osób na lokalnym rynku pracy/niezaspokojony popyt na pracowników - niedobór kadr, w szczególności specjalistów o najwyższych kwalifikacjach. 13. Odpływ ludzi młodych z obszaru funkcjonalnego, mała aktywność ludzi młodych w sferze gospodarczej. 14. Niska gotowość do przekwalifikowania się osób aktywnych zawodowo, zwiększający się udział osób nieaktywnych na rynku pracy w okresie powyżej roku. 15. Niewystarczająca współpraca między przedsiębiorcami a instytucjami edukacji zawodowej, w tym w zakresie kształcenia pracowników. 16. Utrudnienia związane z dojazdami do pracy transportem publicznym. 17. Niewystarczająco rozwinięta promocja OF, jako atrakcyjnego miejsca życia i pracy.
Turystyka na obszarze KKBOF
18. Niedostateczna promocja walorów przyrodniczych i turystycznych. 19. Niewystarczająco wykorzystany potencjał kulturowy i przyrodniczy do rozwoju turystyki oraz niewystarczająca wspólna oferta regionu. 20. Niewystarczająca współpraca między podmiotami branży turystycznej. 21. Niewystarczająco rozwinięta oferta turystyki poza sezonem letnim, mała liczba atrakcji całorocznych. 22. Niewykorzystany potencjał turystyczny gmin śródlądowych/południowych - niski stopień zagospodarowania turystycznego obszarów leśnych i akwenów wodnych (rzeki, jeziora). 23. Niewykorzystany potencjał w zakresie agroturystyki. Małe wsparcie dla aktywizacji agroturystyki przy słabej bazie noclegowej poza pasem nadmorskim. 24. Brak zintegrowanej, sieciowej i pakietowej oferty turystycznej. 25. Niedostatek unikalnych obiektów spędzania wolnego czasu. 26. Nierozwinięta wspólna promocja turystyczna obszaru oraz jego atrakcji (np. słaba promocja produktów regionalnych, szlaków kajakowych i turystyki wodnej). 27. Ograniczona dostępność obszaru transportem publicznym, szczególnie poza sezonem letnim. 28. Ograniczony potencjał turystyki rowerowej ze względu na niewystarczająco spójny system dróg rowerowych (luki w systemie - nieciągłości w sieci dróg rowerowych w wielu miejscach oraz różny ich standard techniczny i ich oznakowania). Niezadawalający standard dróg rowerowych (brakuje stacji postoju, zaplecza technicznego przy trasach rowerowych, parkingów, toalet i gastronomii).

Źródło: opracowanie własne.

3.2. Czynniki SWOT

Poniżej prezentowane są czynniki uwarunkowań rozwojowych (analiza SWOT) dla KKBOF w sferze gospodarczej.

Tabela 9. Analiza SWOT dla KKBOF w sferze gospodarczej.

Mocne strony KKBOF	Słabe strony KKBOF
Atrakcyjne nadmorskie położenie na szlaku komunikacyjnym Szczecin-Trójmiasto (drogi S-6 i S-11.).	Znaczne zróżnicowanie rozwoju ekonomicznego przestrzeni KKBOF, słabość i niski poziom konkurencyjności lokalnej gospodarki w wybranych gminach, której istotną rolę odgrywa m. in. rolnictwo i leśnictwo.
Korzystna struktura przestrzenno-osadnicza KKBOF, z ośrodkami miejskimi (Kołobrzeg, Koszalin, Białogard) o dobrej dostępności komunikacyjnej.	
Poprawiający się na terenie KKBOF zasięg usług komunikacyjnych, w tym poprzez dostęp do linii kolejowych oraz rozwój dróg ekspresowych.	Zróżnicowany i jednocześnie ciągle niski w wybranych przestrzeniach KKBOF dostęp do szerokopasmowego Internetu.
Względnie korzystna sytuacja gospodarcza, dostęp do rynku pracy na miejscu, rozwinięte i konkurencyjne podmioty gospodarcze, rosnący poziom wynagrodzeń i niskie wskaźniki bezrobocia.	Wysokie ceny i mała dostępność nieruchomości dla mieszkańców, w szczególności w pasie nadmorskim.
Rozwijająca się infrastruktura i oferta turystyczno-uzdrowiskowa o wysokim potencjale konkurencyjności oferty w skali kraju.	Słabo rozwinięte mechanizmy wspierania innowacji.
Atrakcyjne i czyste środowisko naturalne.	Ograniczona aktywność ekonomiczna mieszkańców związana m. in. ze starzeniem się społeczeństwa, potrzebą pogodzenia opieki nad osobami zależnymi, przy jednoczesnym kurczeniu się liczby ludności w wieku produkcyjnym, odpływem migracyjnym młodych.
Potencjał do rozwoju agroturystyki.	Niewykorzystany turystycznie potencjał przyrodniczy, kulturowy i historyczny.
Rosnąca atrakcyjność terenów inwestycyjnych w tym w korzystnej lokalizacji drogowej, w ciągu dróg ekspresowych oraz krajowych.	Negatywne skutki w środowisku przyrodniczym wynikające z nadmiaru turystów i pojazdów na terenach najbardziej atrakcyjnych dla turystów. Zagraża to np. funkcji uzdrowiskowej Kołobrzegu.
Duża przedsiębiorczość mieszkańców.	Słabe skomunikowanie z centralną częścią Polski oraz słabe połączenia komunikacyjne między częścią miejscowości obszaru funkcjonalnego. Ograniczona przepustowość dróg, powodująca zwiększoną kongestię na głównych drogach dojazdowych nad morze w sezonie letnim. *„Brak alternatywy w postaci dobrze rozwiniętych systemów transportu publicznego (dostosowanego również do wymagań sezonowych).”*
Potencjał do współpracy JST KKBOF – porozumienie Partnerskie 20 gmin i 3 powiatów.	Niedobór pracowników, niewykorzystany potencjał osób wykluczonych społecznie.

	Nie w pełni dostosowana oferta szkół zawodowych do potrzeb rynku pracy.
	Brak trójsektorowej (sektory: publiczny, prywatny i pozarządowy) współpracy w zakresie zmian legislacyjnych w sferze gospodarczej.
Szanse w otoczeniu KKBOF	**Zagrożenia w otoczeniu KKBOF**
Proces transformacji energetycznej/węglowej, którego skutkiem będzie rozwój innowacyjnej i zielonej gospodarki.	Drenaż zasobów ludzkich przez większe lub bardziej konkurencyjne ośrodki i regiony, skutkujący odpływem migracyjnym, w szczególności osób młodych, podążających za edukacją, pracą, ofertą mieszkaniową i wyższymi zarobkami.
Wzrost integracji funkcjonalno-przestrzennej w ramach współpracy międzyregionalnej i międzynarodowej Pomorza Zachodniego, co pozwoli na zwiększenie kontaktów handlowych, rozwój turystyki, m. in. poprzez rozwój połączeń komunikacyjnych.	Niekorzystne procesy demograficzne – zmniejszający się odsetek osób w wieku produkcyjnym.
Budowa dróg ekspresowych, poprawa dostępności komunikacyjnej (m.in. S-6, S-11, Centralny Punkt Kolejowy Kołobrzeg, Magistrala Nadbałtycka, port, dwa lotniska).	Wzrost cen/inflacja wpływająca na spadek wartości dochodów, w szczególności odczuwalna w przypadku regionów i grup społecznych o niższych wynagrodzeniach.
Dostępność zewnętrznych środków na rozwój.	Dominacja kapitału zewnętrznego nad lokalnym.
Upowszechnienie modelu pracy zdalnej.	Kryzys gospodarczy i społeczny wywołany przez różne konflikty (w tym na Ukrainie), związany z napływem migrantów i uchodźców, zerwaniem więzi i łańcuchów gospodarczych oraz drastyczny spadek turystów zagranicznych.
Pojawiający się na rynku pracy migranci (szansa na zapełnienie luki kadrowej).	Brak rozwiązań systemowych w edukacji zawodowej.
Rozwój ekonomii społecznej.	Nieprzyjazne procedury rozliczania środków wsparcia.
Zmieniające się trendy w turystyce – różnicowanie potrzeb.	Zła kondycja części sektorów w wyniku pandemii Covid-19 i związanych z nią obostrzeń.
Duża lojalność turystów – turystyka sentymentalna, powracający turyści.	
Rosnące zapotrzebowanie na krajową ofertę turystyczną.	
Zainteresowanie ofertą KKBOF turystów z zagranicy, zwłaszcza z Niemiec i krajów skandynawskich.	
Rozwój OZE, w tym również rozwinięcie funkcji serwisowej lub obsługowej dla OZE oraz możliwości rozwoju farm morskich i lądowych.	

Źródło: opracowanie własne.

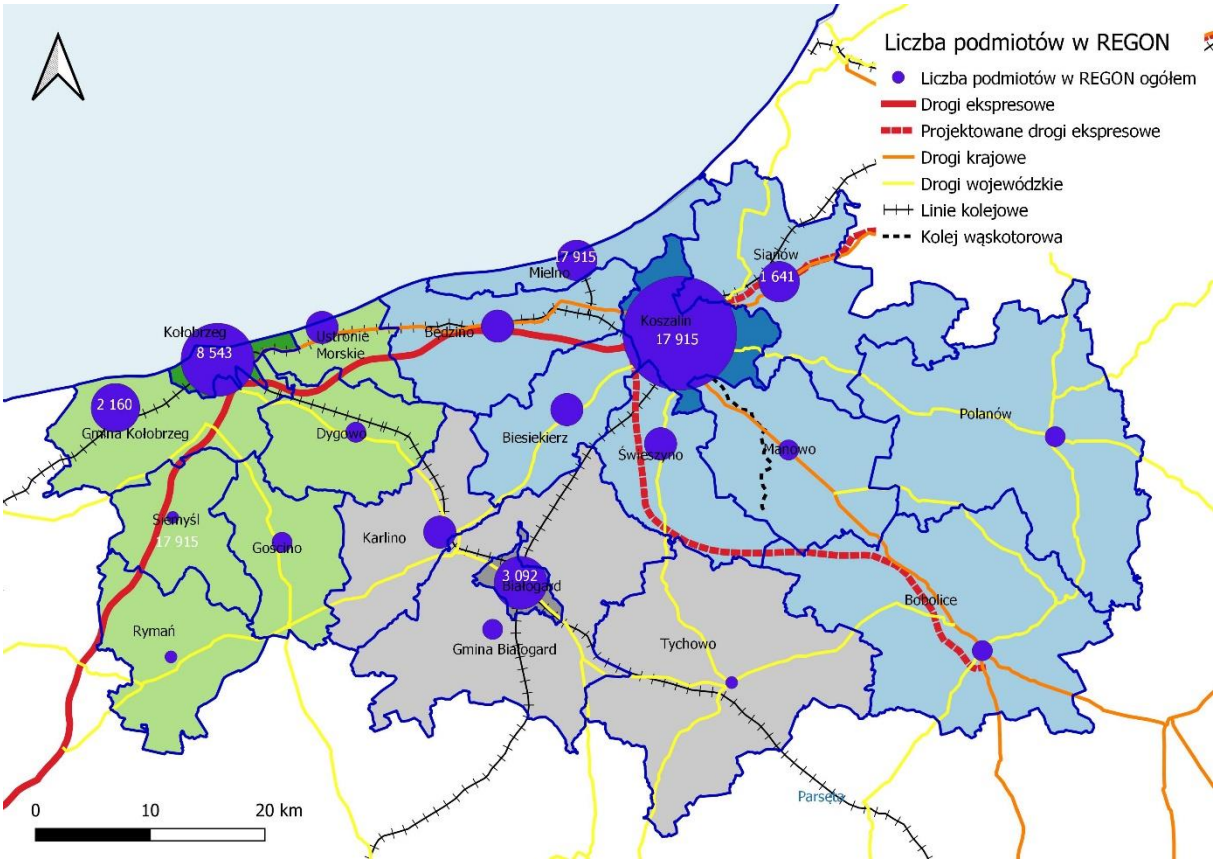
3.3. Wnioski obszarowe w sferze gospodarczej KKBOF

Obszar cechuje się zróżnicowaniem funkcji gospodarczych. Głównym ośrodkiem koncentracji funkcji gospodarczych jest Miasto Koszalin skupiające liczne przedsiębiorstwa produkcyjne i usługowe, w tym te o znaczeniu międzynarodowym. Potencjał gospodarczy koncentruje się ponadto w Kołobrzegu, Białogardzie i w pasie nadmorskim, zdominowanym przez funkcję turystyczną. W pozostałych gminach dominuje gospodarka rolna, leśna, widoczny jest rozwój energetyki odnawialnej.

Na obszarze KKBOF wg danych GUS w 2020 roku było 1 249 podmiotów publicznych oraz 43 522 podmioty prywatne. Liczba podmiotów publicznych spadła od 2010 roku o 8%, a liczba podmiotów prywatnych wzrosła o 1,2%.

Podmioty publiczne oraz prywatne z obszaru KKBOF koncentrowały się w Koszalinie. Na 1249 podmiotów publicznych z obszaru KKBOF 503 zlokalizowanych było w mieście rdzeniowym. Z 43 522 podmiotów prywatnych 17 215 miało swoją siedzibę w Koszalinie.

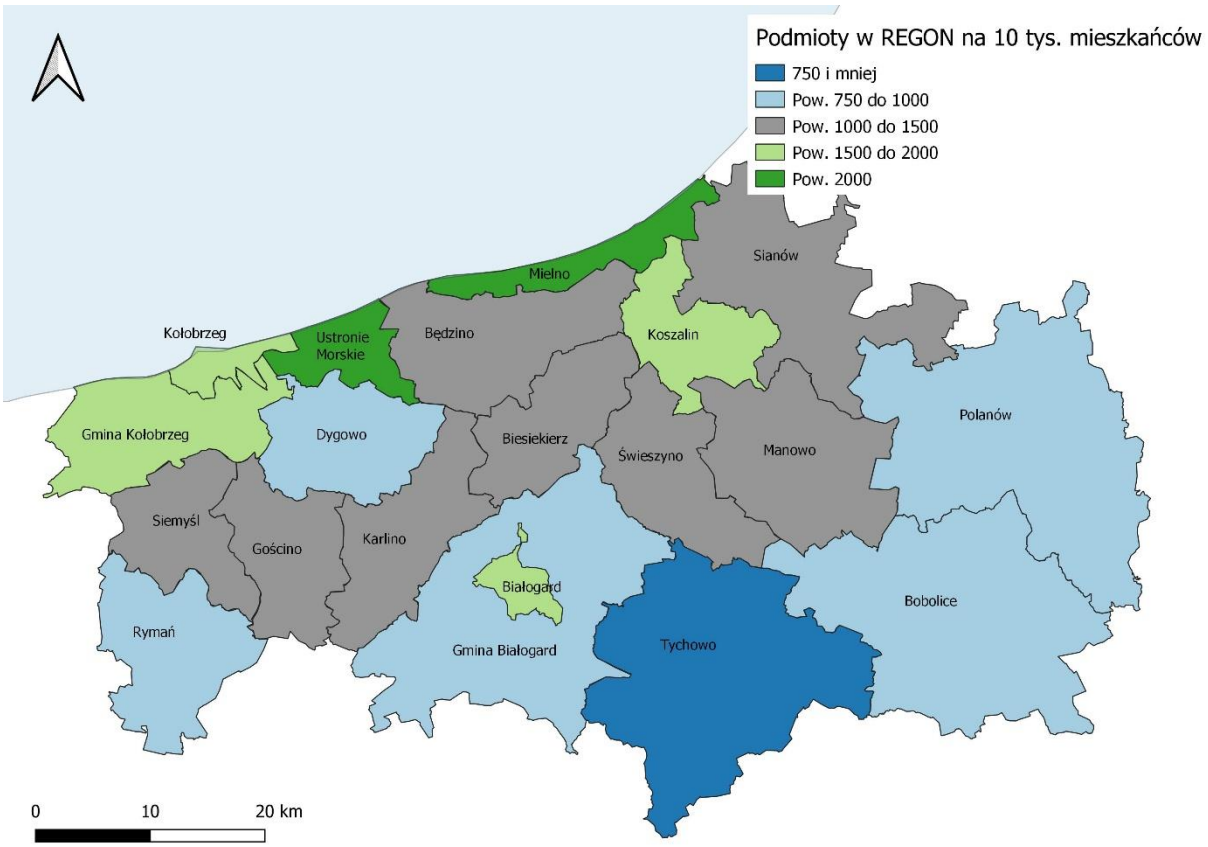
Mapa 19. Liczba podmiotów w rejestrze REGON na obszarze KKBOF.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Obszarem o najniższym nasyceniu podmiotami ujętymi w REGON w relacji do liczby mieszkańców były gminy: Tychowo (677 podmiotów na 10 tys. mieszkańców), Polanów (854 podmioty), Białogard (868), Bobolice (877), Rymań (973) i Dygowo (983). Najwyższym nasyceniem charakteryzowały się gminy pasa nadmorskiego, w tym gmina Mielno (3 237) a następnie Ustronie Morskie (2 826), co związane jest z dominującą funkcją turystyczną tego obszaru.

Mapa 20. Liczba podmiotów w rejestrze REGON na 10 tys. mieszkańców.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Specjalizację gospodarczą KKBOF w 2020 roku wg liczby podmiotów gospodarczych w poszczególnych sekcjach tworzyły podmioty zajmujące się: handlem hurtowym i detalicznym, naprawą pojazdów samochodowych, włączając motocykle (sekcja G, 8 925 podmiotów) oraz budownictwem (sekcja F, 5 911 podmiotów). Kolejne miejsca zajmowały: działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi (sekcja I, 4 672 podmioty), działalność związana z obsługą rynku nieruchomości (sekcja L, 3 545 podmiotów), działalność profesjonalna, naukowa i techniczna (sekcja M, 3 414 podmiotów), opieka zdrowotna i pomoc społeczna (sekcja Q, 3 103 podmioty), przetwórstwo przemysłowe (sekcja C, 3 010 podmiotów), pozostała działalność usługowa i gospodarstwa domowe (sekcja SiT 2 832 podmioty) oraz handel i gospodarka magazynowa (sekcja H, 2 700 podmiotów).

Zestawienie danych z 2010 oraz 2020 roku wskazuje, jakie branże na terenie KKBOF się rozwijały, a w jakich stwierdzono spadek liczby podmiotów.

W analizowanych latach widoczny był silny wzrost liczby podmiotów związanych z informacją i komunikacją (sekcja J, wzrost o 30,5 %), działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca (sekcja N, wzrost o 25,8%), działalność związana z obsługą rynku nieruchomości (sekcja L, wzrost o 25, 5%), związana z edukacją (sekcja P, wzrost o 24,8%) oraz z budownictwem (sekcja F, wzrost o 20,7 %).

Mając na względzie dynamikę przemian gospodarczych, dane dot. liczby podmiotów ujętych w REGON oraz analizę danych dot. zmian w strukturze gospodarczej (podmioty wg PKD), zmiany aktywności gospodarczej na terenie KKBOF można charakteryzować w następujący sposób:

- Nastąpiło spowolnienie w rozwoju liczby podmiotów gospodarczych pomiędzy dekadą 2000 a 2010 oraz dekadą 2010 a 2020.

- Istotny wpływ na rozwój aktywności gospodarczej miały procesy urbanizacyjne (przenoszenie działalności gospodarczych).
- Nastąpił znaczny rozwój w zakresie działalności w sekcji J – Informacja i komunikacja, który związany był z Koszalinem. Wzrost ten widoczny był również w Białogardzie.
- Kołobrzeg był miejscem istotnego wzrostu działalności związanych z obsługą nieruchomości oraz opieką zdrowotną. Cechował się przy tym stałym spadkiem liczby podmiotów gospodarczych w wybranych sekcjach.

Potencjał rozwoju aktywności gospodarczej obszaru KKBOF tkwi w możliwościach rozwoju innowacyjnych przedsiębiorców. Na terenie KKBOF działają już innowacyjne i prężnie rozwijające się firmy, choć ten potencjał jest stosunkowo słabo rozpoznany. Posiadane atuty do kreowania innowacyjnej gospodarki to, oprócz przedsiębiorców, także uczelnie wyższe i instytucje otoczenia biznesu. Konkurencyjność gospodarki w obrębie KKBOF będzie rosnąć dzięki poprawie dostępności komunikacyjnej. Można oczekiwać m. in. rozwoju działalności związanych z transportem, spedycją i logistyką.

Atrakcyjność inwestycyjna KKBOF związana jest nie tylko z jego lokalizacją, ale również z potencjałem demograficznym, dostępnością terenów inwestycyjnych, działalnością instytucji otoczenia biznesu oraz opiera się na rozwiniętej już funkcji przemysłowej. Instytucje otoczenia biznesu koncentrują się w największym ośrodku – Koszalinie.

W kontekście kreowania rozwoju gospodarczego KKBOF niewątpliwie mocną stroną jest względna bliskość siebie największych ośrodków miejskich: Koszalina, Kołobrzegu oraz Białogardu. Stwarza to możliwości kreowania rozwoju w oparciu o wzajemne relacje i interakcje, np. mieszkanie i pracę, zaplecze do inwestowania i magazynowania, rozwój turystyki, dostępność kultury, opieki zdrowotnej, etc. Dostępność tych ośrodków względem siebie zdecydowanie się poprawiła dzięki budowie drogi ekspresowej S6. Wzajemne relacje w obrębie KKBOF wspierane będą przez dalszy rozwój połączeń drogowych i kolejowych.

W 2020 roku najwięksi pracodawcy z obszaru KKBOF funkcjonowali w Koszalinie, Kołobrzegu i Białogardzie. Miasto Koszalin skupiało 39,7% mikroprzedsiębiorstw i 38,7% podmiotów zatrudniających od 10 do 49 pracowników. W grupie średnich firm (50-249 zatrudnionych) udział Miasta Koszalina osiągnął w 2020 roku 42,5% całego KKBOF.

Najwyższy udział Koszalina dotyczył dużych firm zatrudniających 250-999 pracowników (69,2%) oraz zatrudniających 1000 i więcej (75%, tj. 3 z 4), a jedna tej wielkości firma do 2021 roku działała w Ustroniu Morskim. Warto podkreślić, iż Koszalin razem z Kołobrzegiem koncentrował 23 z 26 przedsiębiorstw zatrudniających od 250 do 999 pracowników. Miasta: Koszalin (93) razem z Kołobrzegiem (54) i Białogardem (17) koncentrowały także aż 164 na 219 firm zatrudniające od 50 do 249 pracowników. Ważnym miejscem lokalizacji działalności gospodarczych na obszarze KKBOF są również Gminy Kołobrzeg, Mielno, Ustronie Morskie i Sianów oraz Świeszyno. Powyższe dane te świadczą o bardzo silnej koncentracji potencjału gospodarczego w 3 miastach KKBOF.

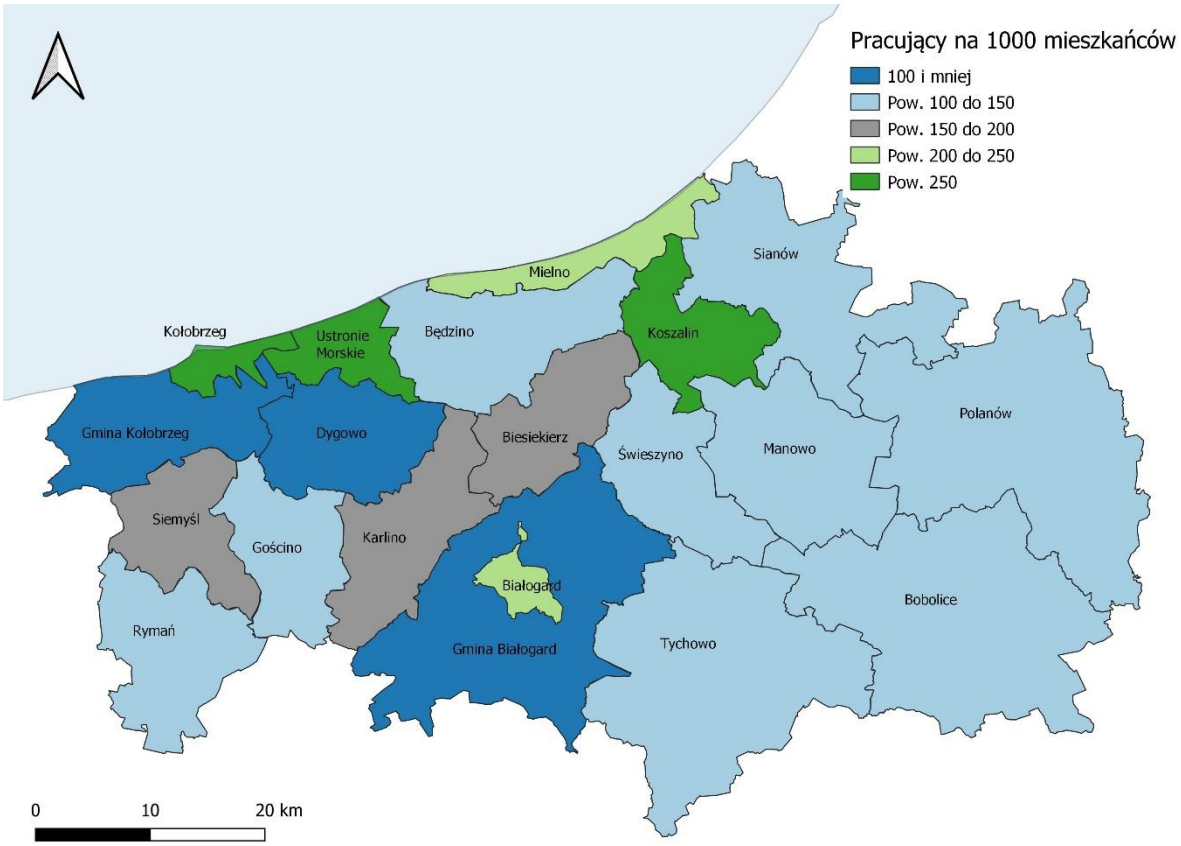
Rozmieszczenie funkcji gospodarczych na terenie KKBOF widoczne było we wskaźniku osób pracujących na 1000 mieszkańców.

Najwyższą wartość wskaźnik liczby osób pracujących w relacji do 1000 mieszkańców na obszarze KKBOF w 2020 roku osiągnął Koszalin (328), następnie Gmina Ustronie Morskie (277), Miasto Kołobrzeg (251), Gmina Mielno (239) oraz Miasto Białogard (204). Relatywnie niski potencjał rynku pracy posiadają Gminy Białogard (57), Dygowo (70) i Kołobrzeg (83).

Analizując zmiany wartości wskaźnika osób pracujących na 1000 mieszkańców pomiędzy 2010 a 2020 rokiem warto zwrócić uwagę na spadek wskaźnika dla 7 gmin, w tym szczególnie w Miastach: Białogard (-8,9%), Kołobrzeg (-2,7%) oraz największy w Gminie Dygowo (-14,6%). Jednocześnie należy podkreślić dynamikę rozwoju nowych miejsc pracy – największą w Gminie Świeszyno (+105,4%) oraz znaczną

dynamikę w Gminach Karlino (+37,6%), Gościno (+33,6%), Siemyśl (+ 33,3%), Ustronie Morskie (+35,1%) oraz Mielno (+33,5%).

Mapa 21. Osoby pracujące na 1000 mieszkańców w KKBOF w 2020 roku.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

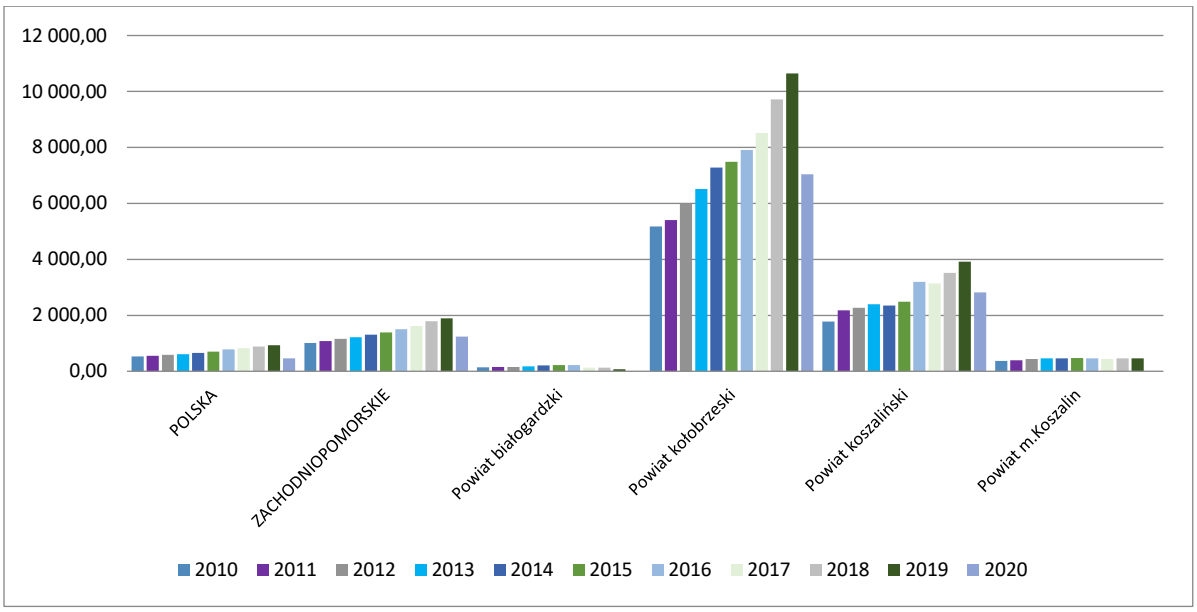
Oceniając zagadnienia rynku pracy można wskazać przynajmniej dwa kluczowe zjawiska, które wpływać będą na przyszłość konkurencyjności gospodarki KKBOF. Po pierwsze należy zwrócić uwagę na kwestie demografii i starzenia się społeczeństwa. Z rynku pracy odchodzi i będzie odchodzić duża liczba doświadczonych pracowników, których będzie bardzo trudno zastąpić w krótkim czasie. Wymusza to poszukiwanie rozwiązań łagodzących szok odpływu kadr z rynku pracy, zarówno w kontekście usług publicznych, jak też działalności przedsiębiorstw prywatnych. Ważne będzie poszukiwanie i przyciąganie pracowników spoza kraju, ale również tworzenie warunków do aktywności na rynku pracy przez osoby starsze lub do tej pory nieaktywne na rynku pracy, np. kobiety wychowujące dzieci, opiekunowie osób zależnych, osoby z niepełnosprawnościami.

Po drugie rozwój konkurencyjności gospodarki opierać się będzie na rozwoju innowacyjności. W tym kontekście ważna jest jakość kadr, ale też potencjał kooperacyjny i intelektualny oraz organizacyjny do wdrażania innowacji. W tym przypadku należy podkreślić szczególny potencjał największych ośrodków miejskich KKBOF, w tym Koszalina, gdzie zlokalizowane są instytucje otoczenia biznesu, największe firmy, uczelnie wyższe oraz przede wszystkim kapitał ludzki.

Oceniając potencjał gospodarczy obszaru KKBOF należy podkreślić duże znaczenie sektora turystycznego. Poziom wykorzystania potencjału turystycznego KKBOF widoczny jest w danych dotyczących następujących parametrów sektora turystycznego: liczby miejsc noclegowych na 1000 ludności, liczby miejsc noclegowych całorocznych na 1000 ludności, turystów korzystających z noclegów na 1000 ludności, liczby udzielonych noclegów na 1000 ludności. Wszystkie wskazane mierniki i wskaźniki przez cały okres lat 2010 – 2020 były na znacząco wyższych poziomach w dwóch z czterech

powiatów KKBOF: powiecie kołobrzeskim i koszalińskim w porównaniu ze średnią dla kraju i województwa (uwaga: GUS podaje dane w ujęciu powiatowym). Świadczy to o relatywnie wysokim poziomie rozwoju funkcji turystycznych we wszystkich analizowanych zakresach dla powiatów koszalińskiego i kołobrzeskiego. Warto również zwrócić uwagę na znacznie wyższą dynamikę wzrostu liczby turystów korzystających z noclegów w skali tychże powiatów na tle danych dla kraju, jak też dla województwa zachodniopomorskiego.

Wykres 2. Turyści korzystający z noclegów na 1000 ludności w KKBOF od 2010 do 2020 r[2].



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Zasadniczymi elementami zagospodarowania turystycznego są: baza noclegowa i gastronomiczna, infrastruktura komunikacyjna, obiekty kulturalne i rozrywkowo-sportowe, instytucje związane z obsługą ruchu turystycznego. Struktura bazy noclegowej oraz czasowy rozkład ruchu turystycznego wskazują na czasowo-przestrzenną koncentrację ruchu turystycznego. Oznacza to, że rozbudowana infrastruktura, służąca obsłudze ruchu turystycznego w pełni letniego sezonu, przez większość roku jest słabiej wykorzystana.

Jednocześnie na rozwój turystyki na obszarze KKBOF należy spojrzeć minimum w dwojaki sposób. Niezaprzeczalnym potencjałem turystycznym, który stanowi podstawę gospodarki, dysponuje nadmorska część obszaru KKBOF. Poszczególne miejscowości z tej części obszaru KKBOF są znanymi w skali kraju destynacjami turystycznymi, a liczba noclegów udzielanych w ciągu roku bije rekordy w porównaniu do innych regionów i miejsc w Polsce. Pandemia COVID-19 wykazała jednak, że monokultura turystyczna może stanowić istotne zagrożenie dla stabilności ekonomicznej przedsiębiorców, mieszkańców i wreszcie samorządów. Stąd myślenie m. in. o dywersyfikacji gospodarczej, czego przykładem jest m. in. Kołobrzeg. Wyzwania rozwoju turystki w pasie nadmorskim wskazują ponadto na potrzebę różnicowania atrakcyjności pobytowej, m. in. w kierunku rozwoju turystyki doznań, rozwoju produktów lokalnych, ekologicznych a także przyciągania turystów poza sezonem. Gminy pasa nadmorskiego nadal łączyć będzie potrzeba rozwoju powiązań komunikacyjnych, w tym usprawnienia komunikacji publicznej, która pozwoli odciążyć nadmorskie kurorty z nadmiaru samochodów. Ważne będzie także sieciowanie istniejących szlaków turystycznych, w tym szlaków rowerowych.

Pozostała część obszaru KKBOF, posiada liczne atuty dla rozwoju funkcji turystycznej, które jednak zbyt słabo funkcjonują w świadomości zbiorowej. Dzięki odpowiednim działaniom atuty te mogą jednak

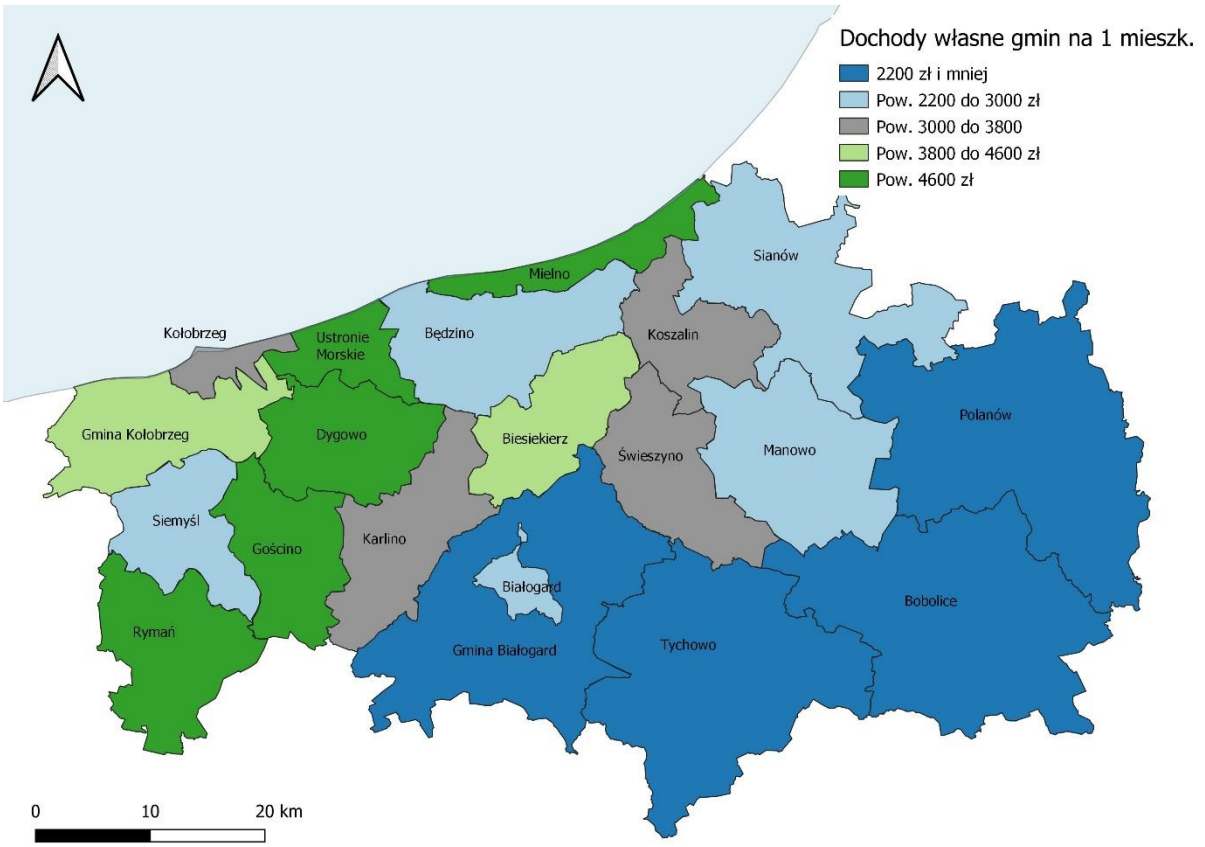
[2] Uwaga: dla Koszalina i powiatu białogardzkiego GUS dla 2020 roku podał wartość zero.

stanowić podstawę do bardziej dynamicznego rozwoju funkcji turystycznej poza pasem nadmorskim. Przestrzeń KKBOF dysponuje przede wszystkim unikalnymi walorami przyrodniczymi oraz potencjałem dziedzictwa kulturowego. Umożliwia to rozwój turystyki aktywnej, w tym m. in. wodnej, rowerowej, pieszej oraz turystyki doznań. Bliskość miejsc turystycznych wybrzeża może być atutem w kontekście sprzedaży tej oferty. Z kolei bogata oferta turystyczna całego regionu będzie istotnym czynnikiem dla bardziej optymalnego wykorzystania infrastruktury turystycznej pasa nadmorskiego (wydłużenie sezonu, turystyka całoroczna). Wszystkie gminy KKBOF powinny kreować i rozwijać sieciową ofertę turystyczną, bazując na swoich atrakcjach, łącząc je w pakiety tematyczne. Przykładem wiodących atrakcji turystycznych obszaru KKBOF, położonych poza wybrzeżem Bałtyku mogą być: Zagroda Jamneńska w Koszalinie, Koszalińska Kolej Wąskotorowa, zabytki Białogardu, Święta Góra Polanowska czy też Leśny Kompleks Promocyjny Lasy Środkowopomorskie.

Zróżnicowanie warunków przyrodniczych bardzo istotnie wpływa na kształtowanie się funkcji gospodarczych. Przykładem jest nie tylko rozwój turystyki na obszarze KKBOF, ale także rozwój rolnictwa oraz gospodarki leśnej. Warunki do rozwoju rolnictwa są wyraźnie lepsze w pasie północnym KKBOF, który charakteryzuje się m. in. lepszymi glebami i względnie łagodniejszym klimatem, w porównaniu do południowego pasa obszaru KKBOF. Dostępność otwartych przestrzeni rolniczych, z niskim udziałem lasów, sprzyja rozwojowi odnawialnych źródeł energii opartych na energetyce wiatrowej**.** Należy oczekiwać dalszych zmian w zakresie roli i funkcji rolnictwa. Poprzednie lata ugruntowały poziom rozwoju rolnictwa, m. in. poprzez znaczne inwestycje w sprzęt techniczny, powiększanie areału przeciętnego gospodarstwa rolnego. Województwo Zachodniopomorskie należy do regionów w kraju o największej średniej powierzchni gospodarstwa rolnego, wynoszącej wg danych Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa z 2021 32,58 ha, wobec średniej krajowej wynoszącej 11,20 ha. Europejski Zielony Ład zakłada wzmocnienie roli rolnictwa w kreowaniu polityki ekologicznej, w tym przeciwdziałaniu utraty różnorodności biologicznej.

Pozytywne zmiany gospodarcze w kraju wpływały w dużym stopniu na wzrost dochodów gmin, w tym dochodów własnych. Dochody własne są dobrym indykatorem wykorzystania wewnętrznego potencjału rozwojowego poszczególnych samorządów. Najwyższym poziomem dochodów własnych w 2020 roku na obszarze KKBOF charakteryzowały się dwie Gminy: Mielno (8,42 tys. zł na mieszkańca) oraz Ustronie Morskie (8,01 tys. zł). W sumie 11 gmin osiągnęło wyższe od średniej krajowej (3,17 tys. zł) dochody własne na mieszkańca. Najniższymi dochodami własnymi w przeliczeniu na mieszkańca charakteryzowała się Gmina Białogard (1,99 tys. zł). Najwyższy wzrost dochodów własnych widoczny był w Gminie Dygowo (486,1% wobec 2010 roku).

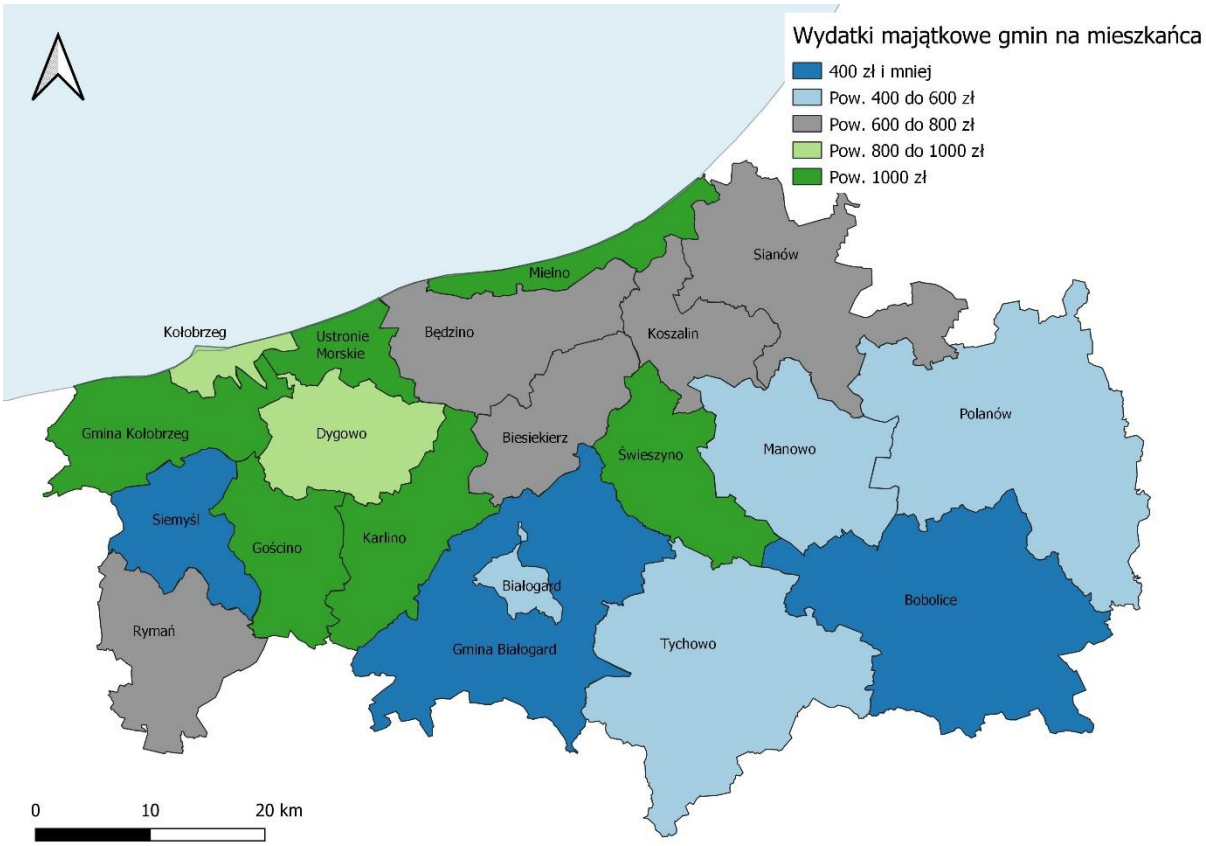
Mapa 22. Dochody własne na mieszkańca gmin KKBOF w 2020 roku.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Do zagrożeń finansowania rozwoju lokalnego należy zaliczyć inflację, zmiany podatkowe a także wzrost kosztów bieżących. W poszczególnych samorządach KKBOF widoczne były istotne różnice w potencjale finansowania wydatków inwestycyjnych. Potencjał ten w istotny sposób kształtowany był przez demografię i dochody z podatku PIT. Kolejnym ważnym źródłem dochodów własnych były podatki od nieruchomości. Średnioroczne wydatki majątkowe gmin KKBOF dla okresu pomiędzy 2010 a 2020 rokiem najwyższe były w Gminach Mielno (1821,8 zł na mieszkańca) i Ustronie Morskie (1609,1 zł). W sumie 8 gmin KKBOF nie przekroczyło wartości średniej dla kraju (796,5 zł). Najniższe wydatki majątkowe dotyczyły Gmin: Białogard (242,8 zł zł), Siemyśl (304,5 zł) oraz Bobolice (376,5 zł). Wyludnianie się części gmin KKBOF oraz starzenie się społeczeństwa niesie zagrożenie spadku realnych dochodów samorządów – wskazujący na proces związany z ubywaniem ludności na terenie KKBOF.

Mapa 23. Średnioroczne wydatki majątkowe na mieszkańca gmin w zł.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

4. Kluczowe wnioski z diagnozy- podsumowanie

W kontekście problemów i potencjałów rozwojowych należy wyróżnić następujące wnioski, które są kluczowe z perspektywy zrównoważonego rozwoju KKBOF.

1. Potencjał rozwoju KKBOF kształtować będzie w dużym stopniu funkcja oraz koncentracja usług w największych ośrodkach miejskich, w szczególności w Koszalinie, Kołobrzegu oraz Białogardzie. Istotne znaczenie dla zrównoważonego rozwoju związane będzie ze wzmocnieniem posiadanych potencjałów rozwojowych także pozostałych samorządów, rozwijając przy tym powiązania funkcjonalno-przestrzenne wewnątrz i poza obszarem KKBOF.

- Koszalin pełni ważną rolę w strukturze przestrzennej województwa zachodniopomorskiego. Zaliczany jest do ośrodka koncentracji działalności gospodarczej, usług społecznych, w tym kultury i nauki. Miasto koncentruje na tle obszaru KKBOF znaczny potencjał demograficzny, w tym również duży na tle KKBOF potencjał do rozwoju innowacyjnych branż gospodarczych. W przestrzeni podmiejskiej Koszalina zachodzą dynamiczne procesy urbanizacyjne.
- Gminy pasa nadmorskiego są dobrze rozwiniętą destynacją turystyczną. Kołobrzeg na tym tle pełni szczególną rolę, posiadając status największego w Polsce uzdrowiska. Coraz większe znaczenie mają również inne branże gospodarki, w tym powiązane z funkcją miasta portowego.
- Istotne znaczenie dla kreowania rozwoju KKBOF ma postępująca integracja przestrzenna, związana z rozbudową układów komunikacyjnych. Inwestowanie w infrastrukturę

komunikacyjną „przybliża” poszczególne jednostki osadnicze do siebie. Ma to kluczowe znaczenie w kontekście dostępności do rynku pracy oraz usług, które zlokalizowane są w największych miastach. Musi iść jednak za tym równoczesny rozwój systemów transportu publicznego dostosowany do faktycznego zapotrzebowania mieszkańców.

- Pozostałe gminy wchodzące w skład KKBOF powinny stanowić względem największych ośrodków miejskich funkcję komplementarną, właściwą dla posiadanych przez nie potencjałów rozwojowych. Kluczowe wydaje się wzmocnienie posiadanych zasobów, w tym inwestowanie w jakość usług oraz podnoszenie atrakcyjności inwestowania i rozwijania funkcji gospodarczych, np. turystycznej.
- Rozwój KKBOF powinien uwzględniać szczególne uwarunkowania lokalizacyjne i przestrzenne, w szczególności mieć na uwadze dysproporcje rozwojowe widoczne pomiędzy pasem gmin zlokalizowanych w północnej i południowej części KKBOF. Istotne będzie nie tylko wzmacnianie potencjałów silniejszych jednostek terytorialnych, np. w zakresie rozwoju innowacyjnej gospodarki, ale również wyrównywanie szans rozwoju słabiej rozwiniętych gmin.

2. Na terenie KKBOF widoczna była znaczna dynamika przemian społecznych oraz związanych z rozwojem infrastruktury społecznej i technicznej. Widoczne to było w szczególny sposób w wymiarze demografii, zarówno w odniesieniu do zmian liczby ludności, jak też struktury wiekowej poszczególnych gmin tworzących KKBOF. Oznacza to potrzebę kreowania rozwiązań z zakresu polityki społecznej oraz moderowanie rozwoju usług publicznych, które dostosowane będą do lokalnych potrzeb.

- Zmiany społeczne o charakterze pozytywnym, jakie zaszły w ostatniej dekadzie, to przede wszystkim wzrost aktywności społecznej mieszkańców, rozwój oferty kulturalnej, podniesienie jakości kształcenia, rozbudowa sieci wsparcia dla osób zależnych. Jednocześnie w przyszłych planach rozwoju trudno nie uwzględnić wymiaru demograficznego. Prognozy demograficzne wskazują, że duża część gmin z KKBOF nadal będzie się wyludniać. Dotyczy to w szczególności gmin z południowo-wschodniej części KKBOF, w szczególności Gmin: Białogard, Bobolice, Polanów, Rymań, Tychowo.
- Na obszarze KKBOF istotnie zmniejszy się liczba ludności w wieku produkcyjnym, a zwiększy liczby ludności w wieku poprodukcyjnym. Największy odsetek ludności w wieku senioralnym mieszkać będzie w największych miastach KKBOF: w Koszalinie, Kołobrzegu oraz w Gminie Mielno.
- Duża dynamika zmian demograficznych wskazuje na potrzebę inwestowania w politykę senioralną, w tym rozwiązania socjalne, opiekę zdrowotną, jak też rozwiązania pozwalające wykorzystać potencjał aktywności osób starszych.
- Zmniejszanie się liczby ludności w wieku produkcyjnym wywierać będzie znaczącą presję na rynek pracy, w tym również wpływać będzie na dostępność i jakość usług publicznych.
- Oprócz zjawisk depopulacyjnych w przestrzeni KKBOF zachodziły i zachodzić będą zjawiska urbanizacyjne, które występują w szczególny sposób w sąsiedztwie Koszalina i Kołobrzegu. Dużą presją urbanizacyjną objęte są gminy pasa nadmorskiego, choć w tym przypadku presja ta związana jest z rozwojem funkcji turystycznej. Duży wzrost liczby mieszkańców terenów podmiejskich stanowi wyzwanie dla polityki rozwoju, m. in. ze względu na dostosowanie oferty usług publicznych, transportu oraz ze względu na kwestie ochrony środowiska.
- Prognozowany spadek liczby mieszkańców Polski oraz na terenie KKBOF wskazuje na potrzebę podniesienia atrakcyjności zamieszkania i możliwości rozwoju dla osób młodych, które docelowo wzmacniać będą potencjał demograficzny. W tym przypadku kluczowe wydaje się być

inwestowanie w rozwój gospodarczy, w tym innowacyjne branże, jak też rozwijanie dostępnej cenowo oferty mieszkaniowej dla młodych.

3. KKBOF należy do obszarów rozwiniętych pod względem gospodarczym, z perspektywami rozwoju innowacyjnej i konkurencyjnej gospodarki. Charakteryzuje się również atutami dla rozwoju lub wzmocnienia istniejących funkcji gospodarczych, także na obszarach gmin słabiej rozwiniętych. Jednocześnie do szczególnych wyzwań rozwoju gospodarczego należy zaliczyć dostosowanie się do zmian demograficznych i wyrównywanie szans rozwojowych w układach terytorialnych.

- KKBOF posiada wewnętrzne potencjały, które sprzyjać mogą rozwojowi innowacyjnych branż gospodarki. Należy podkreślić znaczną różnorodność branż gospodarczych, działalność instytucji otoczenia biznesu oraz rozwiniętą ofertę kształcenia, w tym poziomu wyższego. Potencjał konkurencyjności i atrakcyjności do inwestowania wzmacnia postępująca rozbudowa układów komunikacyjnych. Ma ona znaczenie także do poprawy dostępności do rynku pracy, co nie jest bez znaczenia w przypadku spadku liczby osób w wieku produkcyjnym.
- Potencjał do inwestowania i rozwoju aktywności gospodarczej, podobnie jak potencjał demograficzny, jest zróżnicowany na obszarze KKBOF. Jest on zdecydowanie wyższy w sąsiedztwie dużych ośrodków miejskich. Kształtuje go także dostępność komunikacyjna, w tym bliskość układów komunikacyjnych opartych na drogach ekspresowych. Rozbudowa dróg ekspresowych może stworzyć nowe szanse rozwoju, w szczególności dla gmin z pasa południowo-wschodniej części KKBOF. Rozwój logistyki może być jedną z dynamiczniej rozwijających się branż gospodarki, wykorzystując przy tym potencjał multimodalności (np. Port w Kołobrzegu).
- Ważną specjalizacją gospodarczą KKBOF jest turystyka. Stanowi ona podstawę gospodarki pasa nadmorskiego, koncentrującego bardzo duży ruch turystyczny. Gminy pasa nadmorskiego muszą rozwiązać szereg problemów, które pozwolą im podtrzymać potencjał konkurencyjności gospodarki turystycznej. Ważne są inwestycje w infrastrukturę i rozwiązania komunikacyjne, które usprawnią dojazd do ośrodków turystycznych, przy jednoczesnym poszukiwaniu rozwiązań podnoszących jakość życia mieszkańców.
- KKBOF to przestrzeń o znaczących walorach przyrodniczych, które umożliwiają rozwój nowych form turystyki oraz oferty turystycznej w sposób zrównoważony terytorialnie. Ten potencjał stanowi szansę na aktywizację gospodarczą gmin słabiej rozwiniętych, w tym z pasa południowego KKBOF. Ważne oprócz działań promocyjnych, będzie wspieranie rozwoju infrastruktury komunikacyjnej i turystycznej np. tras rowerowych, które pozwolą budować ofertę turystyczną, np. w oparciu o turystykę aktywną, przyrodniczą. Potencjał rozwoju turystyki związany jest również z dziedzictwem kulturowym.
- Dostępność terenów inwestycyjnych, jak też poprawiający się dostęp do dróg ekspresowych, krajowych, zjazdów i obwodnic generuje szanse na rozwój aktywności gospodarczej dla wybranych samorządów. Oznacza to konieczność moderowania zrównoważonych procesów rozwojowych, w tym również w zakresie rozwoju lokalnych specjalizacji gospodarczych i mniejszych działalności, w tym również w gminach o niższej atrakcyjności inwestycyjnej. W ten sposób zwiększać będzie się również potencjał dochodów podatkowych samorządów.
- Nie bez znaczenia dla rozwoju gospodarczego będą inwestycje w edukację wszystkich poziomów, które wspierać będą docelowo konkurencyjność gospodarki oraz zwiększać będą szanse na start młodym osobom. Jest to szczególnie istotne w kontekście prognozowanych deficytów kadr na rynku pracy.

- Prognozowane deficyty rynku pracy oznaczają konieczność wdrażania rozwiązań sprzyjających aktywności zawodowej, w tym również osób nieaktywnych lub mających trudności z wejściem na rynek pracy. Szansy dla poprawy sytuacji na rynku pracy należy postrzegać także w integracji społecznej, kulturalnej i tym samym zawodowej migrantów przybywających do Polski.
- Nie można wykluczyć pogorszenia sytuacji na rynku pracy oraz spadku aktywności gospodarczej, co może być związane również z sytuacją polityczną w Europie i na Świecie. W tym kontekście ważne będzie wspieranie przedsiębiorców i utrzymywanie z nimi stałej komunikacji oraz współpracy, która pozwoli w sposób partnerski wypracować mechanizmy przeciwdziałania zjawiskom kryzysowym.

4. W wymiarze środowiskowym oczekiwana jest dalsza ewolucja w kierunku rozwoju gospodarki niskoemisyjnej, przystosowanej do zmian i kryzysu klimatycznego.

- Aktualny stan środowiska na terenie KKBOF należy ocenić pozytywnie i uznać, że stanowi on atut rozwojowy tego obszaru. Jednocześnie na obszarze KKBOF wciąż występują problemy związane z ochroną środowiska, które powinny zostać rozwiązane. Zaliczyć do nich należy m. in. kwestie jakości powietrza. Problemy z jakością powietrza koncentrują się m. in. w centrach miast, w szczególności w Koszalinie i Kołobrzegu. Związane jest to z brakiem rozwiązań, które odciążać będą centra miast z ruchu pojazdów. Istotne dla zagadnień związanych z jakością środowiska będzie wspieranie i rozwijanie mobilności miejskiej opartej na nisko emisyjnych rozwiązaniach, w tym zwiększenie roli komunikacji publicznej w codziennych przejazdach. Na obszarze KKBOF widoczny jest brak przygotowania na zmiany klimatyczne (susze, nawalne deszcze). Problem dotyczy również dostępu do zasobów wodnych, co związane jest m. in. z hydrologiczną suszą. Nie bez znaczenia dla dostępu do zasobów wodnych jest również stan wód. Dla części samorządów z obszaru KKBOF wyzwaniem strategicznym są inwestycje w infrastrukturę wodno-kanalizacyjną. Wyzwanie to związane jest z dużym kosztem realizacji takich inwestycji, w stosunku do zdolności budżetowych gmin.
- Gospodarkę odpadami na obszarze KKBOF czeka ewolucja w kierunku rozwiązań minimalizujących wytwarzanie odpadów, jak też zwiększających poziom odzysku odpadów. Ewolucja dotyczyć będzie także wdrażania rozwiązań opartych na idei gospodarki o obiegu zamkniętym.
- Na terenie KKBOF notuje się niski odsetek powierzchni objętych ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Brak takich planów powoduje, że trudno moderować jest procesy urbanizacyjne, w szczególności na terenach podmiejskich.
- Istotny potencjał do rozwoju na obszarze KKBOF związany jest z odnawialnymi źródłami energii. Rozwiązania takie wspierać będą dodatkowo potencjał dochodów własnych samorządów (generowanych np. dzięki lokalizacji na terenie gmin instalacji wytwarzających energię z OZE), jak też budować będą wizerunek regionu ekologicznego, samowystarczalnego energetycznie.

5. Partnerzy samorządowi muszą ze sobą współpracować, aby lepiej wykorzystywać swoje atuty rozwojowe i wspólnie rozwiązywać problemy w układach funkcjonalnych.

- Wybrane obszary tematyczne rozwoju wymagają szczególnej koordynacji działań i pogłębionej współpracy partnerów samorządowych. Kluczowe wydają się być m. in. zagadnienia komunikacji publicznej. Partnerzy powinni również konsultować i uzgadniać ze sobą koncepcje rozwoju gospodarczego, np. poprzez lokowanie i rozwój terenów inwestycyjnych, rozwój turystyki. Ważnym tematem współpracy powinny być również aspekty społecznej, np. związane

z dostępnością do opieki zdrowotnej, zabezpieczeniem potrzeb socjalnych, edukacją. Należy podkreślić, że kontekst tej współpracy opiera się na dużej dynamice przemian oraz kluczowych dla rozwoju KKBOF inwestycjach komunikacyjnych, jak też dużej dynamice przemian społeczno-demograficznych.

- W kreowaniu rozwoju należy uwzględniać głos partnerów społecznych i biznesowych. Oznacza to wzmocnienie narzędzi partycypacji społecznej oraz udziału społeczeństwa w realizacji działań rozwojowych. Coraz większe znaczenie będą mieć rozwiązania oparte na nowoczesnych technologiach. Samorządy i instytucje publiczne powinny rozwijać i wdrażać paletę e-usług i rozwiązań inteligentnych opartych na idei SMART. Jednocześnie ważna dla spójności społecznej i konkurencyjności gospodarczej będzie poprawa dostępu do szeroko pasmowego internetu.



CZĘŚĆ II:
STRATEGICZNA

III. Strategia rozwoju KKBOF

Cele strategiczne oraz kierunki działań i wiązki projektów Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF zostały wypracowane na podstawie podsumowania wyników diagnozy opisanych powyżej oraz wyników spotkań warsztatowych z udziałem głównych interesariuszy:



– Przedstawicieli 20 samorządów gminnych, w tym Koszalina, będącego jednocześnie powiatem grodzkim oraz 3 powiatowych (ziemskich) objętych opracowaniem (Grupa robocza w ramach porozumienia samorządów).

– Przedstawicieli samorządu województwa.

– Przedstawicieli jednostek organizacyjnych poszczególnych szczebli JST, spółek JST objętych opracowaniem.

– Przedstawicieli przewoźników i zarządców infrastruktury (samorządowych, rządowych i prywatnych), operatorzy komunikacji miejskiej, podmiejskiej i międzymiastowej.

– Przedstawicieli różnych stowarzyszeń, lokalnych grup działania, organizacji pozarządowych, lokalnych środowisk naukowych.

– Przedstawicieli firm i pracodawców.

– Mieszkańców gmin objętych opracowaniem.

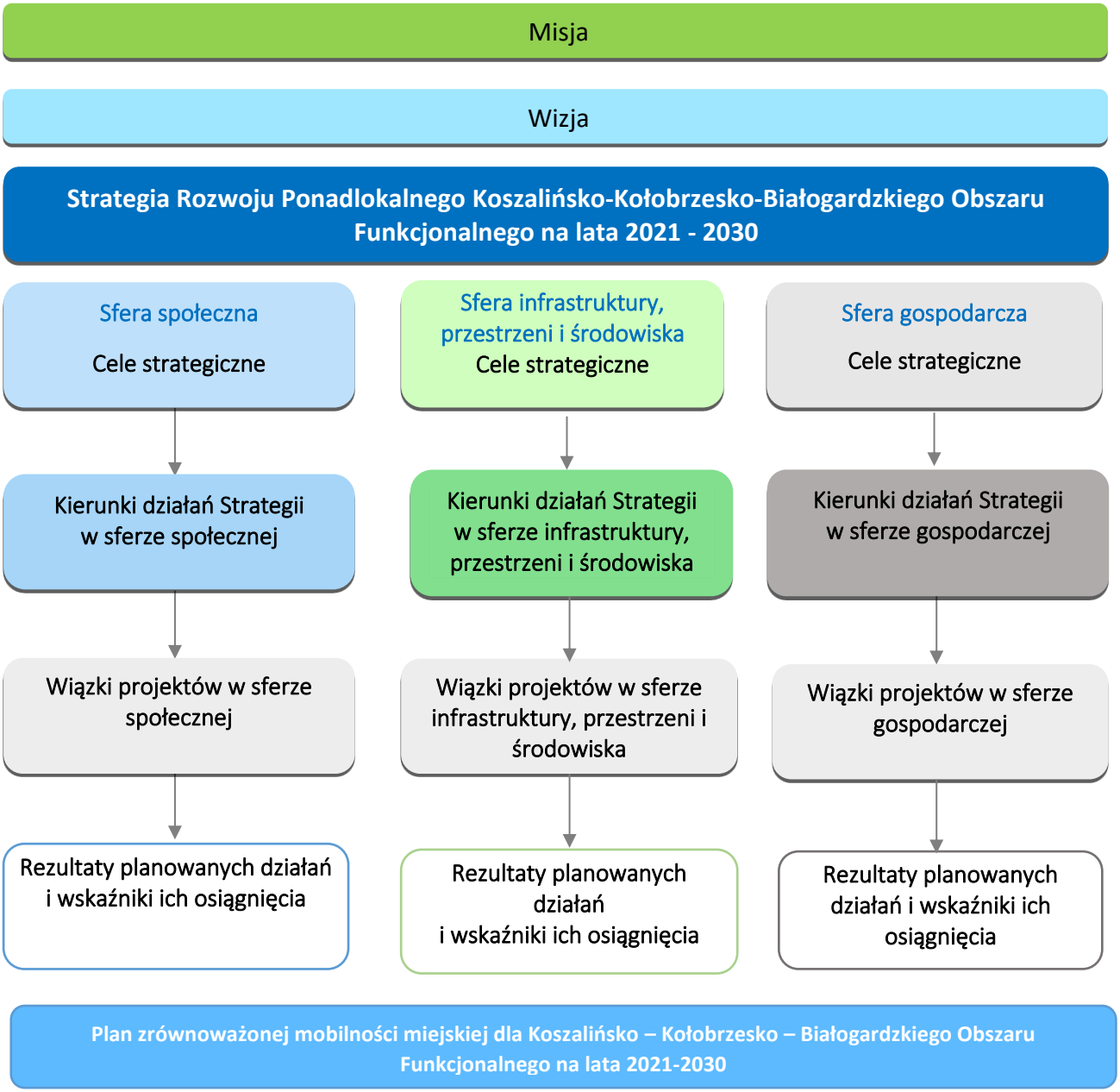
Wszystkie kierunki działań wypracowane w ramach prac nas Strategią Rozwoju Ponadlokalnego znajdują swoje uzasadnienie w problemach jakie zostały zdiagnozowane na obszarze KKBOF, a podjęte w ramach tych kierunków działania i inwestycje znacząco przyczynią się do lepszego rozwoju obszaru w trzech sferach: społecznej, infrastrukturalnej i gospodarczej.

1. Struktura logiczna Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF

Misja, wizja, cele i kierunki działań Strategii są przedstawione w formie drzewa prezentującego strukturę logiczną Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla KKBOF, odrębnie w trzech sferach: gospodarczej, społecznej oraz infrastrukturalnej, środowiskowej i przestrzennej.

Dla każdej sfery zostały opracowane cele strategiczne, które określają rezultaty o zasadniczym znaczeniu w długiej perspektywie czasu oraz kierunkują działania na rzecz rozwoju KKBOF. Cele strategiczne związane są z decyzjami dotyczącymi utrzymania lub zmiany wykorzystania zasobów i potencjałów KKBOF. Cele strategiczne są dalej dekomponowane na kierunki działań. W każdym z trzech obszarów wskazane zostały również wiązki kluczowych projektów.

Schemat 1. Struktura logiczna Strategii Ponadlokalnej KKBOF.



2. Misja i wizja Koszalińsko- Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego

2.1. Misja



Jesteśmy zintegrowanym społecznie, gospodarczo i przestrzennie nadmorskim obszarem ukierunkowanym na poprawę warunków życia i dostępu do usług obecnych i przyszłych mieszkańców, przy jednoczesnym zachowaniu wysokich walorów* unikalnego *środowiska przyrodniczego.

2.2. Wizja

Wizja stanowi projekcję pożądanego stanu, do którego powinny doprowadzić działania podjęte w ramach realizacji celów strategicznych i kierunków działań Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla KKBOF.

KKBOF w 2030 roku:



- To obszar dobrze skomunikowany wewnętrznie i zewnętrznie, a mieszkańcy chętnie korzystają z transportu publicznego i rozwiązań mikromobilnościowych;



- To obszar wykorzystujący potencjał dziedzictwa kulturowego, jako jednego z ważniejszych walorów obszaru;



- To obszar wyróżniający się wysoką jakością środowiska oraz walorów przyrodniczych;



- To obszar, na którym mieszkańcy mają dostęp do wysokiej jakości usług kształcenia na każdym etapie edukacji;



- To obszar posiadający bardzo dobrze rozwiniętą infrastrukturę i różnorodną ofertę turystyczną;



- To obszar rozwinięty gospodarczo, innowacyjny oraz przyjazny inwestorom i przedsiębiorcom.

3. Cele strategiczne i kierunki działań

3.1. Struktura obszarów i celów

Wizja i Misja zostały zdekomponowane na cele strategiczne odrębnie w każdej z trzech sfer. W tabeli poniżej zaprezentowane zostały wszystkie cele strategiczne. Koordynatorem realizacji tych celów będzie Lider Partnerstwa wraz ze wszystkimi partnerami Porozumienia.

Tabela 10. Struktura obszarów i celów.

Sfera społeczna	Sfera infrastruktury, przestrzeni i środowiska	Sfera gospodarcza
Cel strategiczny 1: Rozwinięte sieci współpracy w ramach KKBOF. **Cel strategiczny 2:** Dobrostan, lepsza jakość życia oraz możliwości rozwoju mieszkańców KKBOF.	**Cel strategiczny 3:** Zwiększony stopień integracji przestrzennej i zachowania zasobów naturalnych oraz dziedzictwa kulturowego obszaru KKBOF. **Cel strategiczny 4:** Rozwinięta infrastruktura obszaru z wykorzystaniem technologii informacyjno- komunikacyjnych (smart city) dla potrzeb społecznych i gospodarczych. **Cel strategiczny 5:** Zrównoważona mobilność mieszkańców i użytkowników obszaru KKBOF.	**Cel strategiczny 6:** Zrównoważony rozwój gospodarczy KKBOF spójny z potencjałami lokalnymi.
Kierunki działań do celu strategicznego 1: Rozwinięte sieci współpracy w ramach KKBOF.	**Kierunki działań do celu strategicznego 3: Zwiększony stopień integracji przestrzennej i zachowania zasobów naturalnych obszaru KKBOF.**	**Kierunki do celu strategicznego 6: Zrównoważony i zróżnicowany rozwój gospodarczy KKBOF spójny z potencjałami lokalnymi.**
1.1. Zwiększanie aktywności i partycypacji społecznej oraz wzmacnianie partnerstw międzysamorządowych.	3.1. Utrzymywanie w dobrym stanie zasobów naturalnych i walorów przyrodniczych obszaru KKBOF.	6.1. Rozwijanie i wspieranie innowacyjności przedsiębiorstw oraz kreatywności i przedsiębiorczości mieszkańców.
1.2. Podnoszenie jakości edukacji przedszkolnej, podstawowej i ponadpodstawowej, budowanie kompleksowej i komplementarnej oferty edukacyjnej.	3.2. Uporządkowanie ładu przestrzennego - zwiększenie dostępności, atrakcyjności i przyjazności przestrzeni publicznej oraz zachowanie i wykorzystanie dziedzictwa kulturowego.	6.2. Rozwijanie kreatywnej współpracy środowiska turystycznego i okołoturystycznego – w tworzeniu oferty turystycznej.
1.3. Budowanie tożsamości regionu z wykorzystaniem lokalnych zasobów naturalnych i dziedzictwa kulturowego.	3.3. Wdrażanie systemu gospodarki o obiegu zamkniętym.	6.3. Wspieranie różnych form turystyki.
1.4. Wzmacnianie integracji społecznej, rozwój efektywnej sieci współpracy.	**Kierunki działań Strategii Ponadlokalnej KKBOF do celu strategicznego 4: Rozwinięta infrastruktura obszaru z wykorzystaniem technologii**	

	informacyjno- komunikacyjnych (smart city) dla potrzeb społecznych i gospodarczych.	
Kierunki działań Strategii Ponadlokalnej KKBOF do celu strategicznego 2: Dobrostan, lepsza jakość życia oraz możliwości rozwoju mieszkańców KKBOF.	4.1. Wspieranie działań służących poprawie efektywności energetycznej.	
2.1. Zwiększanie dostępności i jakości usług społecznych i ochrony zdrowia.	4.2. Rozwijanie infrastruktury sieciowej i punktowej oraz inwestycje w odnawialne źródła energii.	
2.2. Promowanie szerokiej i dostępnej oferty sportowo-rekreacyjnej o zwiększonej funkcjonalności.	4.3. Poprawa stanu i dostępności infrastruktury społecznej.	
2.3. Wzmacnianie bezpieczeństwa oraz edukacja w zakresie bezpieczeństwa na terenie KKBOF.	4.4. Poprawa stanu infrastruktury transportowej na rzecz zwiększenia jej dostępności i bezpieczeństwa.	
	4.5. Poprawa jakości i dostępności publicznej infrastruktury turystycznej.	
	Kierunki działań Strategii Ponadlokalnej KKBOF do celu strategicznego 5: Zrównoważona mobilność mieszkańców i użytkowników obszaru KKBOF.	
	5.1. Rozwijanie i promowanie mobilności na obszarze KKBOF.	
	5.2. Rozwijanie transportu ekologicznego.	
	5.3. Tworzenie zintegrowanych, inteligentnych systemów zarządzania transportem.	

Źródło: opracowanie własne.

Tabele poniżej prezentują problemy wypracowane w diagnozie zestawione z celami strategicznymi i kierunkami działań w podziale na trzy sfery. Takie powiązanie przyczynia się do zachowania spójności logicznej dokumentu Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF.

Tabela 11. Powiązanie problemów ze sfery społecznej zdiagnozowanych w ramach prac diagnostycznych nad Strategią Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF z kierunkami działań w ramach poszczególnych celów strategicznych.

Cele i problemy - sfera społeczna	
Cele strategiczne w sferze społecznej: **Cel strategiczny 1**. Rozwinięte sieci współpracy w ramach KKBOF	**Powiązanie problemów z celami strategicznymi i kierunkami działań.**
Kierunki działań Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla KKBOF	**Zakres tematyczny problemu, nr i treść problemu**
1.1. Zwiększanie aktywności i partycypacji społecznej oraz wzmacnianie partnerstw międzysamorządowych.	**Kapitał społeczny** 1. Zbyt niski poziom współpracy i komunikacji pomiędzy instytucjami publicznymi na terenie KKBOF utrudniający koordynację rozwoju Obszaru. 2. Dominująca roszczeniowa postawa społeczna i niewystarczające zaangażowanie mieszkańców w życie społeczne. 3. Niski poziom zaufania i odpowiedzialności społecznej oraz wykorzystania istniejącego potencjału kapitału społecznego (ludzi aktywnych, chętnych do udziału w przedsięwzięciach, inicjatywach) w środowiskach lokalnych. 4. Niewykorzystany potencjał współpracy NGO z instytucjami samorządowymi na rzecz zaspokajania potrzeb społecznych, brakuje osób w sposób ciągły koordynujących działania.
1.2. Podnoszenie jakości edukacji przedszkolnej, podstawowej i ponadpodstawowej, budowanie kompleksowej i komplementarnej oferty edukacyjnej.	**Pomoc społeczna, niepełnosprawność i ochrona zdrowia** 18. Niewystarczająca liczba miejsc w przedszkolach publicznych. 19. Nierównomierne rozmieszczanie szkół ponadpodstawowych w stosunku do potrzeb. 20. Sieć szkół podstawowych na terenie KKBOF jest zróżnicowana, często nie jest dostosowana do zachodzących zmian demograficznych i rozwoju poszczególnych obszarów, w szczególności wschodniej części KKBOF, co powoduje dla dużej części uczniów utrudniony dostęp do nauki. 21. Niskie wyniki uczniów w egzaminach zewnętrznych. 22. Niewystarczający poziom wiedzy ekonomicznej, w tym z zakresu przedsiębiorczości, u mieszkańców obszaru KKBOF.
1.3. Budowanie tożsamości regionu z wykorzystaniem lokalnych zasobów naturalnych i dziedzictwa kulturowego.	**Kapitał społeczny** 5. Skutki społeczne i ekonomiczne depopulacji, obserwowane głównie w pasie południowym KKBOF, spowodowane w dużej mierze przez odpływ migracyjny młodych Polaków (zewnętrzny oraz do większych miast). 6. Skutki społeczne ruchu migracyjnego uchodźców.
1.4. Wzmacnianie integracji społecznej, rozwój efektywnej sieci współpracy.	**Kapitał społeczny** 1. Zbyt niski poziom współpracy i komunikacji pomiędzy instytucjami publicznymi na terenie KKBOF utrudniający koordynację rozwoju Obszaru. 2. Dominująca roszczeniowa postawa społeczna i niewystarczające zaangażowanie mieszkańców w życie społeczne.

	3. Niski poziom zaufania i odpowiedzialności społecznej oraz wykorzystania istniejącego potencjału kapitału społecznego (ludzi aktywnych, chętnych do udziału w przedsięwzięciach, inicjatywach) w środowiskach lokalnych. 4. Niewykorzystany potencjał współpracy NGO z instytucjami samorządowymi na rzecz zaspokajania potrzeb społecznych, brakuje osób w sposób ciągły koordynujących działania. **Pomoc społeczna, niepełnosprawność i ochrona zdrowia** 13. Rosnąca liczba osób starszych, wzrastające potrzeby socjalne, pomocy społecznej i opieki zdrowotnej oraz niewystarczający poziom integracji międzypokoleniowej.
Cel strategiczny 2. Dobrostan, lepsza jakość życia oraz możliwości rozwoju mieszkańców KKBOF.	**Powiązanie problemów z celami strategicznymi i kierunkami działań.**
Kierunki działań Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla KKBOF	**Zakres tematyczny problemu, nr i treść problemu**
2.1. Zwiększanie dostępności i jakości usług społecznych i ochrony zdrowia.	**Pomoc społeczna, niepełnosprawność i ochrona zdrowia** 7. Nierozwinięta kompleksowa współpraca instytucjonalna na rzecz klientów pomocy społecznej. 8. Niewystarczające zaplecze infrastrukturalne i wsparcie dla usamodzielnienia Podmiotów Ekonomii Społecznej. 9. Niska aktywność mieszkańców zmierzająca do rozwiązania swoich problemów, zaspokajania potrzeb w aspekcie własnego zdrowia. 10. Niski poziom tolerancji wobec osób z niepełnosprawnościami oraz bariery zawodowe, komunikacyjno-transportowe i architektoniczne utrudniające włączanie osób z niepełnosprawnościami w życie społeczno-gospodarcze. 11. Wzrost liczby osób z niepełnosprawnością w stopniu znacznym i umiarkowanym. 12. Rosnąca liczba dzieci kierowanych do pieczy zastępczej, coraz mniej osób zainteresowanych tworzeniem rodzinnych form pieczy zastępczej. 13. Rosnąca liczba osób starszych, wzrastające potrzeby socjalne, pomocy społecznej i opieki zdrowotnej oraz niewystarczający poziom integracji międzypokoleniowej. 14. Wzrost liczby osób z zaburzeniami, w kryzysie psychicznym (w tym dzieci) oraz niska dostępność i słaby przepływ informacji na temat wsparcia psychologiczno-psychiatrycznego dla dzieci i młodzieży. 15. Brak spójnego i zintegrowanego systemu wsparcia psychologiczno-psychiatrycznego dla dzieci i młodzieży oraz brak szpitala/ oddziału psychiatrycznego dla dzieci. 16. Niewystarczająca dostępność usług z zakresu ochrony zdrowia (np. psycholog, psychiatra, geriatra, rehabilitant) oraz niski poziom wiedzy u pacjentów na temat dostępnych usług ochrony zdrowia.

		17.Ograniczony, niewystarczający dostęp do wyspecjalizowanej kadry w szczególności do lekarzy specjalistów oraz braki w obsadzie zespołów ratownictwa medycznego.
2.2.	Promowanie szerokiej i dostępnej oferty sportowo-rekreacyjnej o zwiększonej funkcjonalności.	Kultura, dziedzictwo kulturowe, sport i rekreacja 25. Niewystarczająca wymiana informacji w regionie odnośnie działań kulturalnych i sportowych. 29. Niewystarczająca liczba imprez prestiżowych - cyklicznych o zasięgu ogólnopolskim. 30. Słabe/niewystarczające zdiagnozowanie potrzeb społecznych w zakresie sportu i rekreacji. 31. Zbyt wąski zakres odbiorców oferty sportowo - rekreacyjnej, w szczególności niewystarczająca liczba młodzieży chętnej do uprawiania sportu.
2.3.	Wzmacnianie bezpieczeństwa oraz edukacja w zakresie bezpieczeństwa na terenie KKBOF.	Bezpieczeństwo publiczne 32. Niewystarczające przygotowanie społeczeństwa do odpowiedniego reagowania w przypadku kryzysowych sytuacji wywołanych klęskami żywiołowymi i katastrofami. 33. Niski poziom przygotowania społeczeństwa do reagowania w nagłych sytuacjach i konieczności udzielenia pomocy przedmedycznej ratowania życia i zdrowia mieszkańców.

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 12. Powiązanie problemów ze sfery infrastrukturalnej, przestrzeni i środowiska zdiagnozowanych w ramach prac diagnostycznych nad Strategią Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF z kierunkami działań w ramach poszczególnych celów strategicznych.

Cele i problemy – sfera infrastruktury, przestrzeni i środowiska	
Cel strategiczny w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska: **Cel strategiczny 3**. Zwiększony stopień integracji przestrzennej i zachowania zasobów naturalnych obszaru KKBOF.	**Powiązanie problemów z celami strategicznymi i kierunkami działań.**
Kierunki działań Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla KKBOF	**Zakres tematyczny problemu, nr i treść problemu**
3.1 Utrzymywanie w dobrym stanie zasobów naturalnych i walorów przyrodniczych obszaru KKBOF.	**Ochrona przyrody, gospodarka odpadami, stan powietrza atmosferycznego, OZE, obiekty i obszary chronione, zasoby środowiska przyrodniczego, ład przestrzenny.** 1. Nierównomierny dostęp do zasobów wód podziemnych. 2. Występowanie suszy, w tym suszy rolniczej. 3. Zły stan wód Jeziora Jamno i jego dopływów, obniżenie lustra wody w jeziorze, nieuregulowana kwestia przepływu wód pomiędzy morzem a jeziorem. 4. Dewastacja terenów cennych przyrodniczo przez użytkowników przestrzeni. 5. Niedostatek specjalistycznego sprzętu do monitorowania środowiska oraz niski poziom współpracy z policją i innymi służbami w zakresie działań na rzecz ochrony środowiska. 7. Punktowe zrzuty ścieków komunalnych, bytowych i przemysłowych, zanieczyszczenia dopływające do wód z różnych źródeł (wiejskich, miejskich i przemysłowych; depozyt zanieczyszczeń z atmosfery). 8. Zanieczyszczenie środowiska, w tym odpadami pochodzenia rolniczego oraz ściekami z terenów rolniczych. 10. Zanieczyszczenie powietrza przez przestarzałe systemy grzewcze oraz środki transportu (wysoki poziom niskiej emisji).
3.2 Uporządkowanie ładu przestrzennego - zwiększenie dostępności, atrakcyjności i przyjazności przestrzeni publicznej.	**Ochrona przyrody, gospodarka odpadami, stan powietrza atmosferycznego, OZE, obiekty i obszary chronione, zasoby środowiska przyrodniczego, ład przestrzenny.** 11. Niedostateczne planowanie ładu przestrzennego na etapie projektowania inwestycji, niedostateczna wiedza przy procesie inwestycyjnym oraz zaburzony ład przestrzenny, w tym w pasie nadmorskim. Lokalizacja zabudowy na terenach rolniczych. Ekspansja terenów pod zabudowę, zwłaszcza na terenach chronionych prawnie. 12. Niewystarczająca współpraca ponadlokalna w zakresie uzgadniania planów zagospodarowania przestrzennego na stykach granic administracyjnych gmin.
3.3 Wdrażanie systemu gospodarki o obiegu zamkniętym.	**Ochrona przyrody, gospodarka odpadami, stan powietrza atmosferycznego, OZE, obiekty i obszary chronione, zasoby środowiska przyrodniczego, ład przestrzenny.**

	5. Niedostatek specjalistycznego sprzętu do monitorowania środowiska oraz niski poziom współpracy z policją i innymi służbami w zakresie działań na rzecz ochrony środowiska. 6. Niewystarczająca dbałość części mieszkańców i podmiotów o właściwe gospodarowanie odpadami, przejawiająca się trudnościami w ich segregowaniu, tworzeniem dzikich wysypisk oraz nieuregulowanych wysypisk składowisk niebezpiecznych. 7. Punktowe zrzuty ścieków komunalnych, bytowych i przemysłowych, zanieczyszczenia dopływające do wód z różnych źródeł (wiejskich, miejskich i przemysłowych; depozyt zanieczyszczeń z atmosfery). 9. Niewystarczająca wydolność utylizacji odpadów stałych. **Infrastruktura społeczna, infrastruktura techniczna, infrastruktura transportowa, komunikacja drogowa, sieć dróg rowerowych, komunikacja między gminami.** 15. Niewystarczająca infrastruktura techniczna do zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych oraz niska dostępność budownictwa mieszkaniowego, w tym komunalnego (również w pasie nadmorskim). 16. Białe plamy w zakresie infrastruktury linowej i punktowej oraz zły stan znacznej części istniejącej technicznej infrastruktury linowej i punktowej: drogowej, wodnej, kanalizacyjnej, oświetleniowej, deszczowej, elektroenergetycznej, gazowej, telekomunikacyjnej, itp.
Cel strategiczny w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska: **Cel strategiczny 4.** Rozwinięta infrastruktura obszaru z wykorzystaniem technologii informacyjno-komunikacyjnych (smart city) dla potrzeb społecznych i gospodarczych.	**Powiązanie problemów z celami strategicznymi i kierunkami działań.**
Kierunki działań Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla KKBOF	**Zakres tematyczny problemu, nr i treść problemu**
4.1 Wspieranie działań służących poprawie efektywności energetycznej.	**Ochrona przyrody, gospodarka odpadami, stan powietrza atmosferycznego, OZE, obiekty i obszary chronione, zasoby środowiska przyrodniczego, ład przestrzenny.** 10. Zanieczyszczenie powietrza przez przestarzałe systemy grzewcze oraz środki transportu (wysoki poziom niskiej emisji). **Infrastruktura społeczna, infrastruktura techniczna, infrastruktura transportowa, komunikacja drogowa, sieć dróg rowerowych, komunikacja między gminami.** 13. Zły stan techniczny wielu obiektów infrastruktury społecznej, w tym niedostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, niespełnianie aktualnych norm lub standardów, także energetycznych.
4.2 Rozwijanie infrastruktury sieciowej i punktowej oraz inwestycje w odnawialne źródła energii.	**Infrastruktura społeczna, infrastruktura techniczna, infrastruktura transportowa, komunikacja drogowa, sieć dróg rowerowych, komunikacja między gminami.**

		15. Niewystarczająca infrastruktura techniczna do zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych oraz niska dostępność budownictwa mieszkaniowego, w tym komunalnego (również w pasie nadmorskim). 16. Białe plamy w zakresie infrastruktury linowej i punktowej oraz zły stan znacznej części istniejącej technicznej infrastruktury linowej i punktowej: drogowej, wodnej, kanalizacyjnej, oświetleniowej, deszczowej, elektroenergetycznej, gazowej, telekomunikacyjnej, itp. 17. Niezadowalająca ilość i jakość infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej w tym sieci dróg rowerowych i szlaków turystycznych na terenie KKBOF. 18 Niewykorzystany potencjał i niezaspokojone potrzeby transportu kolejowego oraz niezadowalający stan obiektów infrastruktury kolejowej.
4.3	Poprawa stanu i dostępności infrastruktury społecznej.	**Infrastruktura społeczna, infrastruktura techniczna, infrastruktura transportowa, komunikacja drogowa, sieć dróg rowerowych, komunikacja między gminami.** 13. Zły stan techniczny wielu obiektów infrastruktury społecznej, w tym niedostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, niespełnianie aktualnych norm lub standardów, także energetycznych. 14. Nierównomierna dostępność mieszkańców obszaru do obiektów infrastruktury społecznej (brak obiektów, zbyt mała liczba miejsc, oddalenie od miejsca zamieszkania, bariery architektoniczne, itp.). 15. Niewystarczająca infrastruktura techniczna do zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych oraz niska dostępność budownictwa mieszkaniowego, w tym komunalnego (również w pasie nadmorskim).
4.4	Poprawa stanu infrastruktury transportowej na rzecz zwiększenia jej dostępności i bezpieczeństwa.	**Infrastruktura społeczna, infrastruktura techniczna, infrastruktura transportowa, komunikacja drogowa, sieć dróg rowerowych, komunikacja między gminami.** 16. Białe plamy w zakresie infrastruktury linowej i punktowej oraz zły stan znacznej części istniejącej technicznej infrastruktury linowej i punktowej: drogowej, wodnej, kanalizacyjnej, oświetleniowej, deszczowej, elektroenergetycznej, gazowej, telekomunikacyjnej, itp. 17. Niezadowalająca ilość i jakość infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej w tym sieci dróg rowerowych i szlaków turystycznych na terenie KKBOF. 18. Niewykorzystany potencjał i niezaspokojone potrzeby transportu kolejowego oraz niezadowalający stan obiektów infrastruktury kolejowej. 19. Zdegradowana infrastruktura portów i przystani. 20. Niezadowalający stan infrastruktury krytycznej. **Ruch i infrastruktura transportu samochodowego (parkingi P&R) w centrach miast obszaru KKBOF, zrównoważona mobilność miejska, struktury zarządzania mobilnością, sposoby**

	przemieszczania się po terenach miejskich, inteligentne systemy zarządzania ruchem. 23. Słaba przepustowość komunikacyjna infrastruktury drogowej oraz wysokie natężenie ruchu w centrach, w miastach (korki, zatory) oraz w pasie nadmorskim w sezonie letnim; niewystarczające działania i niska akceptacja społeczna działań na rzecz uspokojenia ruchu w centrach miast. 24. Niski poziom rozwoju transportu ekologicznego i infrastruktury na obszarze KKBOF. 25. Brak rozwiązań systemowych w zakresie integracji transportu publicznego. Niewystraczająca współpraca JST w zakresie organizacji transportu publicznego. 26. Brak kompleksowych rozwiązań ITS, w tym brak wspólnego zarządzania mobilnością i ITS, inteligentnych przystanków autobusowych (tablic świetlnych, ładowarek usb, biletomatów, aplikacji), inteligentnych parkingów.
4.5 Poprawa jakości i dostępności publicznej infrastruktury turystycznej.	17. Niezadowalająca ilość i jakość infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej w tym sieci dróg rowerowych i szlaków turystycznych na terenie KKBOF.
Cel strategiczny w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska: **Cel strategiczny 5.** Zrównoważona mobilność mieszkańców i użytkowników obszaru KKBOF.	**Powiązanie problemów z celami strategicznymi i kierunkami działań.**
Kierunki działań Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla KKBOF	**Zakres tematyczny problemu, nr i treść problemu**
5.1 Rozwijanie i promowanie mobilności na obszarze KKBOF.	**Ruch i infrastruktura transportu samochodowego (parkingi P&R) w centrach miast obszaru KKBOF, zrównoważona mobilność miejska, struktury zarządzania mobilnością, sposoby przemieszczania się po terenach miejskich, inteligentne systemy zarządzania ruchem.** 21. Brak lub niewystarczający dostęp do transportu publicznego na części obszaru KKBOF (brak skomunikowania obszarów wiejskich z centrami/miastami), niezadawalający stan techniczny przystanków na terenach wiejskich (brak zadaszeń, tabliczek rozkładowych, ławek, utwardzenia nawierzchni przystankowych) oraz miejsc postojowych i parkingowych w miastach. 22. Niska świadomość społeczna z korzyści wynikających z przemieszczania się transportem publicznym oraz niska atrakcyjność i konkurencyjność transportu publicznego względem transportu indywidualnego. 23. Słaba przepustowość komunikacyjna infrastruktury drogowej oraz wysokie natężenie ruchu w centrach, w miastach (korki, zatory) oraz w pasie nadmorskim w sezonie letnim; niewystarczające działania i niska akceptacja społeczna działań na rzecz uspokojenia ruchu w centrach miast. 24. Niski poziom rozwoju transportu ekologicznego i infrastruktury na obszarze KKBOF.

		25. Brak rozwiązań systemowych w zakresie integracji transportu publicznego. Niewystraczająca współpraca JST w zakresie organizacji transportu publicznego. 26. Brak kompleksowych rozwiązań ITS, w tym brak wspólnego zarządzania mobilnością i ITS, inteligentnych przystanków autobusowych (tablic świetlnych, ładowarek usb, biletomatów, aplikacji), inteligentnych parkingów.
5.2	Rozwijanie transportu ekologicznego.	**Ruch i infrastruktura transportu samochodowego (parkingi P&R) w centrach miast obszaru KKBOF, zrównoważona mobilność miejska, struktury zarządzania mobilnością, sposoby przemieszczania się po terenach miejskich, inteligentne systemy zarządzania ruchem.** 21. Brak lub niewystarczający dostęp do transportu publicznego na części obszaru KKBOF (brak skomunikowania obszarów wiejskich z centrami/miastami), niewystarczająca infrastruktura przystankowa na terenach wiejskich oraz miejsc postojowych i parkingowych w miastach. 22. Niska świadomość społeczna z korzyści wynikających z przemieszczania się transportem publicznym oraz niska atrakcyjność i konkurencyjność transportu. 24. Niski poziom rozwoju transportu ekologicznego i infrastruktury na obszarze KKBOF. 25. Brak rozwiązań systemowych w zakresie integracji transportu publicznego. Niewystraczająca współpraca JST w zakresie organizacji transportu publicznego. 26. Brak kompleksowych rozwiązań ITS, w tym brak wspólnego zarządzania mobilnością i ITS, inteligentnych przystanków autobusowych (tablic świetlnych, ładowarek usb, biletomatów, aplikacji), inteligentnych parkingów.
5.3	Tworzenie zintegrowanych, inteligentnych systemów zarządzania transportem.	**Ruch i infrastruktura transportu samochodowego (parkingi P&R) w centrach miast obszaru KKBOF, zrównoważona mobilność miejska, struktury zarządzania mobilnością, sposoby przemieszczania się po terenach miejskich, inteligentne systemy zarządzania ruchem.** 24. Niski poziom rozwoju transportu ekologicznego i infrastruktury na obszarze KKBOF. 25. Brak rozwiązań systemowych w zakresie integracji transportu publicznego. Niewystraczająca współpraca JST w zakresie organizacji transportu publicznego. 26. Brak kompleksowych rozwiązań ITS, w tym brak wspólnego zarządzania mobilnością i ITS, inteligentnych przystanków autobusowych (tablic świetlnych, ładowarek usb, biletomatów, aplikacji), inteligentnych parkingów.

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 13. Powiązanie problemów ze sfery infrastrukturalnej, przestrzeni i środowiska zdiagnozowanych w ramach prac diagnostycznych nad Strategią Rozwoju Ponadlokalnego KKBO z kierunkami działań w ramach poszczególnych celów strategicznych.

Cele i problemy – sfera gospodarcza	
Cel strategiczny w sferze gospodarczej: **Cel strategiczny 6.** Zrównoważony rozwój gospodarczy KKBOF spójny potencjałami lokalnymi.	**Powiazanie problemów z celami strategicznymi i kierunkami działań.**
Kierunki działań Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla KKBOF	**Zakres tematyczny problemu, nr i treść problemu**
6.1 Rozwijanie i wspieranie innowacyjności przedsiębiorstw oraz kreatywności i przedsiębiorczości mieszkańców.	**Gospodarka i przedsiębiorczość.** 1. Niski poziom współpracy i koordynacji przedsiębiorczości pomiędzy samorządami, firmami w tym przedsiębiorstwami społecznymi. 2. Monokultura branżowa, słabo rozwinięte inne branże w gminach nadmorskich poza turystyką. 3. Spowolnienie dynamiki wzrostu liczby podmiotów gospodarczych pomiędzy dekadą 2000 - 2010 a dekadą 2010 - 2020. 4. Niski poziom innowacyjności przedsiębiorstw. 6. Małe zaangażowanie przedsiębiorców w rozwój samorządu gospodarczego. 7. Nierozwinięta konkurencyjna współpraca firm – nierozwinięte klastry, słaby lobbing przedsiębiorców. 8. Słabe wykorzystanie oferty doradztwa IOB dla firm w zakresie wsparcia rozwoju (niski stopień wykorzystania dostępnej oferty wsparcia biznesu). 9. Niewystarczająca współpraca i koordynacja działań instytucji okołobiznesowych. 10. Niewystarczająco wykorzystany i rozwijany istniejący kapitał kreatywny obszaru. **Rynek pracy** 12. Deficyt (w wyniku depopulacji) osób na lokalnym rynku pracy/niezaspokojony popyt na pracowników - niedobór kadr, w szczególności specjalistów o najwyższych kwalifikacjach. 13. Odpływ ludzi młodych z obszaru funkcjonalnego, mała aktywność ludzi młodych w sferze gospodarczej. 14. Niska gotowość do przekwalifikowania się osób aktywnych zawodowo, zwiększający się udział osób nieaktywnych na rynku pracy w okresie powyżej roku. 15. Niewystarczająca współpraca między przedsiębiorcami a instytucjami edukacji zawodowej, w tym w zakresie kształcenia pracowników. 16. Utrudnienia związane z dojazdami do pracy transportem publicznym. 17. Niewystarczająco rozwinięta promocja OF, jako atrakcyjnego miejsca życia i pracy.

6.2	Rozwijanie kreatywnej współpracy środowiska turystycznego i okołoturystycznego w tworzeniu oferty turystycznej.	Turystyka na obszarze KKBOF. 19. Niewystarczająco wykorzystany potencjał kulturowy i przyrodniczy do rozwoju turystyki oraz niewystarczająca wspólna oferta regionu. 20. Niewystarczająca współpraca podmiotów działających w branży turystycznej, branży z JST oraz pomiędzy JST. 21. Niewystarczająco rozwinięta oferta turystyki poza sezonem letnim, mała liczba atrakcji całorocznych. 22. Niewykorzystany potencjał turystyczny gmin śródlądowych/południowych - niski stopień zagospodarowania turystycznego obszarów leśnych i akwenów wodnych (rzeki, jeziora). 23. Niewykorzystany potencjał w zakresie agroturystyki. Małe wsparcie dla aktywizacji agroturystyki przy słabej bazie noclegowej poza pasem nadmorskim. 24. Brakuje zintegrowanej, sieciowej i pakietowej oferty turystycznej. 26. Nierozwinięta wspólna promocja turystyczna obszaru oraz jego atrakcji (np. słaba promocja produktów regionalnych, szlaków kajakowych i turystyki wodnej).
6.3	Wspieranie różnych form turystyki.	Turystyka na obszarze KKBOF. 18. Niedostateczna promocja walorów przyrodniczych i turystycznych. 19. Niewystarczająco wykorzystany potencjał kulturowy i przyrodniczy do rozwoju turystyki oraz niewystarczająca wspólna oferta regionu. 21. Niewystarczająco rozwinięta oferta turystyki poza sezonem letnim, mała liczba atrakcji całorocznych. 22. Niewykorzystany potencjał turystyczny gmin śródlądowych/południowych - niski stopień zagospodarowania turystycznego obszarów leśnych i akwenów wodnych (rzeki, jeziora). 23. Niewykorzystany potencjał w zakresie agroturystyki. Małe wsparcie dla aktywizacji agroturystyki przy słabej bazie noclegowej poza pasem nadmorskim. 25. Niedostatek unikalnych, obiektów spędzania wolnego czasu. 26. Nierozwinięta wspólna promocja turystyczna obszaru oraz jego atrakcji (np. słaba promocja produktów regionalnych, szlaków kajakowych i turystyki wodnej). 27. Ograniczona dostępność obszaru transportem publicznym, szczególnie poza sezonem letnim. 27. Ograniczona dostępność obszaru transportem publicznym, szczególnie poza sezonem letnim. 28. Ograniczona dostępność szlakami rowerowymi ze względu na niewystarczająco spójny system dróg rowerowych (luki w systemie - nieciągłości w sieci dróg rowerowych w wielu miejscach oraz różny ich standard techniczny i ich oznakowania). Niezadawalający standard dróg rowerowych (brakuje stacji postoju, zaplecza technicznego przy trasach rowerowych, parkingów, toalet i gastronomii).

Źródło: opracowanie własne.


Cel strategiczny 1:
Rozwinięte sieci współpracy w ramach KKBOF
Cel strategiczny 2:
Dobrostan, lepsza jakość życia oraz możliwości rozwoju mieszkańców KKBOF.

3.2. Cele strategiczne, kierunki działań i wiązki projektów Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF w sferze społecznej

Poniżej prezentowane są kierunki działań i wiązki projektów w ramach celu „Rozwinięte sieci współpracy w ramach KKBOF". Zostały one wypracowane podczas spotkań warsztatowych w Koszalinie, Kołobrzegu i Białogardzie, a następnie skonsultowane podczas spotkań roboczych oraz konsultacji społecznych

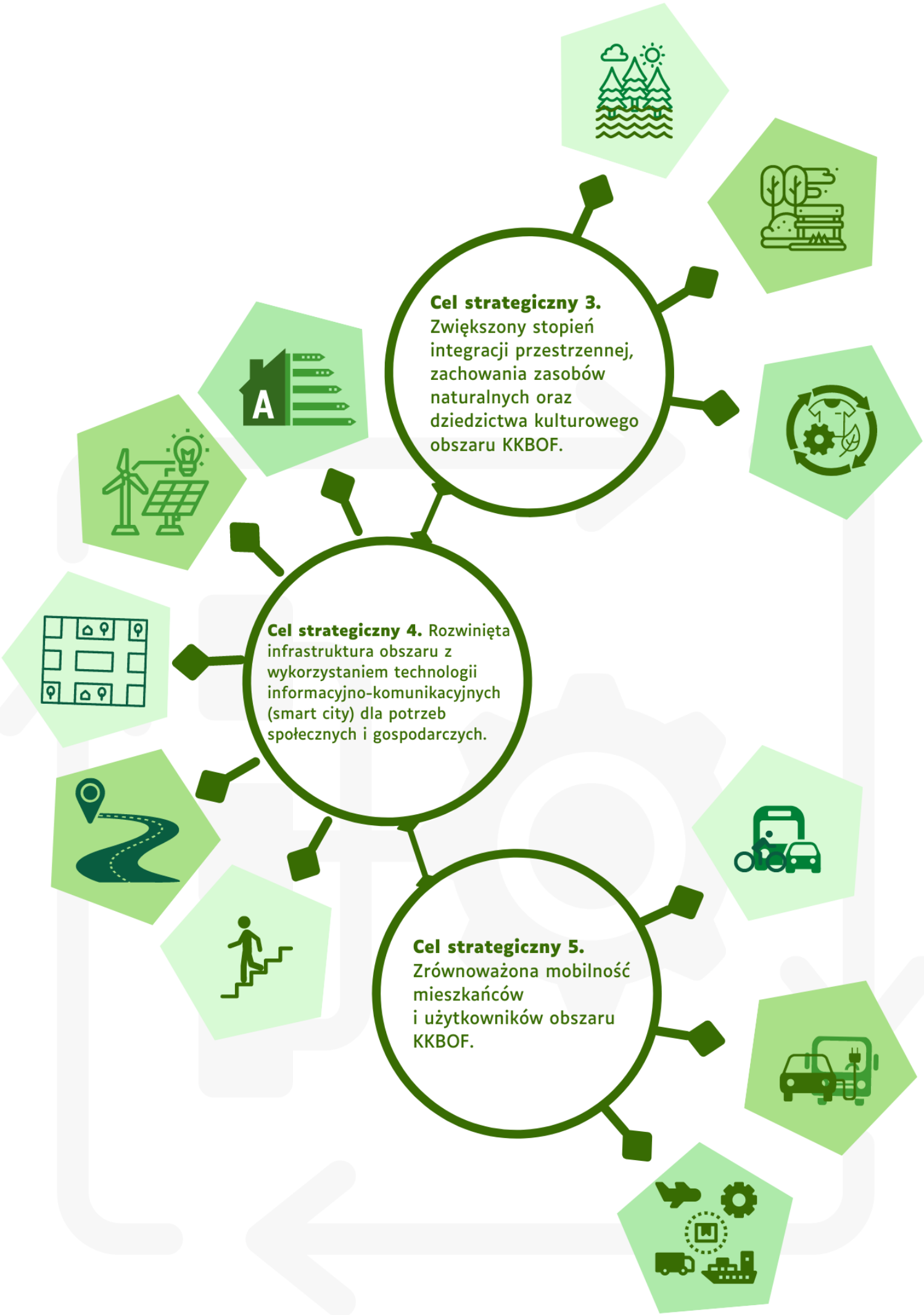
Tabela 14. Cele strategiczne, kierunki działań i wiązki projektów Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF w sferze społecznej.

Cele strategiczne w sferze społecznej: **Cel strategiczny 1**. Rozwinięte sieci współpracy w ramach KKBOF	
Kierunki działań **Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF**	**Wiązki projektów w kierunkach działań**
1.1. Zwiększanie aktywności i partycypacji społecznej oraz wzmacnianie partnerstw międzysamorządowych. 	1.1.1 Miejsca aktywności społecznej (np. Urban Labs, centra integracji obywatelskiej, oraz aktywności NGO). 1.1.2 Szkolenia i wzmacnianie kompetencji liderów, w tym lokalnych organizacji pozarządowych np. w ramach Szkoły Liderów. 1.1.3 Projekty wsparcia NGO m.in. przez system grantów aktywizujących organizacje pozarządowe. 1.1.4 Integracja partnerów w ramach wzmacniania współpracy JST.
1.2. Podnoszenie jakości edukacji przedszkolnej, podstawowej i ponadpodstawowej, budowanie kompleksowej i komplementarnej oferty edukacyjnej. 	1.2.1 Projekty podnoszenia kwalifikacji i kompetencji pracowników instytucji edukacji. 1.2.2 Doposażenie sal dydaktycznych, w tym w sprzęt TIK. 1.2.3 Projekty w zakresie podnoszenia jakości edukacji przedszkolnej, podstawowej i ponadpodstawowej. 1.2.4 Projekty podnoszenia jakości kształcenia zawodowego w powiązaniu z potrzebami lokalnego rynku pracy. 1.2.5 Dostępność jednostek oświatowych dla osób z niepełnosprawnościami.
1.3. Budowanie tożsamości regionu z wykorzystaniem lokalnych zasobów naturalnych i dziedzictwa kulturowego. 	1.3.1 Projekty budowania i rozwijania tożsamości regionalnej, w tym tworzenia wspólnej marki. 1.3.2 Produkty regionalne, m.in. sportowe, rekreacyjne, kulturalne i kulinarne. 1.3.3 Projekty edukacji kulturalnej mieszkańców KKBOF.
1.4. Wzmacnianie integracji społecznej, rozwój efektywnej sieci współpracy. 	1.4.1 Centra Usług Wspólnych. 1.4.2 Projekty wsparcia DPS oraz deinstytucjonalizacji usług społecznych. 1.4.3 Projekty wspierania rodzinnych form pieczy zastępczej. 1.4.4 Rozwinięte Centra Usług Społecznych. 1.4.5 Skoordynowane usługi społeczne w KKBOF. 1.4.6 Promocja i edukacja na rzecz zatrudniania osób z niepełnosprawnościami i szczególnymi potrzebami.

	1.4.7 Zwiększone zasoby lokalowe na rzecz zaspokajania potrzeb rodzin wieloproblemowych, z różnorodnymi potrzebami.
Cel strategiczny 2. Dobrostan, lepsza jakość życia oraz możliwości rozwoju mieszkańców KKBOF.	
Kierunki działań Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF	**Wiązki projektów w kierunkach działań**
2.1. Zwiększanie dostępności i jakości usług społecznych i ochrony zdrowia. 	2.1.1 Mobilne usługi społeczne i zdrowotne. 2.1.2 Zwiększony poziom przygotowania społeczeństwa do reagowania w nagłych sytuacjach i konieczności udzielenia pomocy przedmedycznej ratowania życia i zdrowia mieszkańców. 2.1.3 Kampanie edukacyjne w obszarze społecznym, w tym zdrowotnym. 2.1.4 Projekty utrzymania i podnoszenia kwalifikacji kadr w pomocy społecznej i ochronie zdrowia. 2.1.5 Wyposażanie jednostek służby zdrowia w nowoczesny sprzęt i technologię oraz transfer wiedzy i kapitału ludzkiego w zakresie tych technologii. 2.1.6 Rozwinięte Technologie Informacyjno-Komunikacyjne (TIK) w podnoszeniu jakości życia mieszkańców w tym osób ze szczególnymi potrzebami. 2.1.7 Zwiększony zakres świadczenia usług opiekuńczych i asystenckich oraz wspieranie osób z otępieniem starczym i chorobą Alzheimera. 2.1.8 Oferty zintegrowanych programów społecznych na rzecz osób z niepełnosprawnościami i wykluczonych społecznie oraz emigrantów/ uchodźców. 2.1.9 Projekty profilaktyki uzależnień (w szczególności behawioralnych). 2.1.10 Spójny i zintegrowany system wsparcia psychologiczno-psychiatrycznego szczególnie dla dzieci i młodzieży. 2.1.11 Projekty na rzecz przeciwdziałania wykluczeniu cyfrowemu.
2.2. Promowanie szerokiej i dostępnej oferty sportowo-rekreacyjnej o zwiększonej funkcjonalności. 	2.2.1 Międzypokoleniowa przestrzeń sportowa i rekreacyjna dostosowana do potrzeb różnych grup wiekowych, w tym m.in. Plac Trzech Pokoleń dla każdej gminy/ osiedla. 2.2.2 Promocja zdrowego stylu życia poprzez działania interdyscyplinarne oparte na współpracy różnych instytucji. 2.2.3 Projekty promujące szeroko rozumianą aktywność fizyczną, rekreację i sport dla różnych grup społecznych. 2.2.4 Projekty zwiększające dostęp do informacji o ofercie sportowo- rekreacyjnej (dotyczącej m.in. imprez oraz oferty stałej) na obszarze KKBOF.

2.3.	Wzmacnianie bezpieczeństwa oraz edukacja w zakresie bezpieczeństwa na terenie KKBOF.		2.3.1 Projekty na rzecz sieciowania współpracy służb pomocy kryzysowej. 2.3.2 Edukacja społeczeństwa w zakresie zagrożeń kryzysowych. Doposażenie i usprawnienie pracy Powiatowych i Gminnych Centrów Zarządzania Kryzysowego oraz Ochotniczej Straży Pożarnej (projekty usprawniające pracę poszczególnych jednostek). 2.3.3 Promocja edukacji na rzecz bezpieczeństwa w tym akcje medialne, eventy, akcje społeczne, pokazy. 2.3.4 Projekty na rzecz zwiększenia cyberbezpieczeństwa.

Źródło: opracowanie własne.


Cel strategiczny 3. Zwiększony stopień integracji przestrzennej, zachowania zasobów naturalnych oraz dziedzictwa kulturowego obszaru KKBOF.
Cel strategiczny 4. Rozwinięta infrastruktura obszaru z wykorzystaniem technologii informacyjno-komunikacyjnych (smart city) dla potrzeb społecznych i gospodarczych.
Cel strategiczny 5. Zrównoważona mobilność mieszkańców i użytkowników obszaru KKBOF.

3.3. Cele, kierunki działań i wiązki projektów Strategii Rozwoju Ponadlokalnej KKBOF w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska

Poniżej prezentowane są kierunki działań i wiązki projektów do trzech celów strategicznych, które zostały wypracowane podczas spotkań warsztatowych w Koszalinie, Kołobrzegu i Białogardzie, a następnie skonsultowane podczas spotkań roboczych oraz konsultacji społecznych.

Tabela 15. Cele, kierunki działań i wiązki projektów Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska.

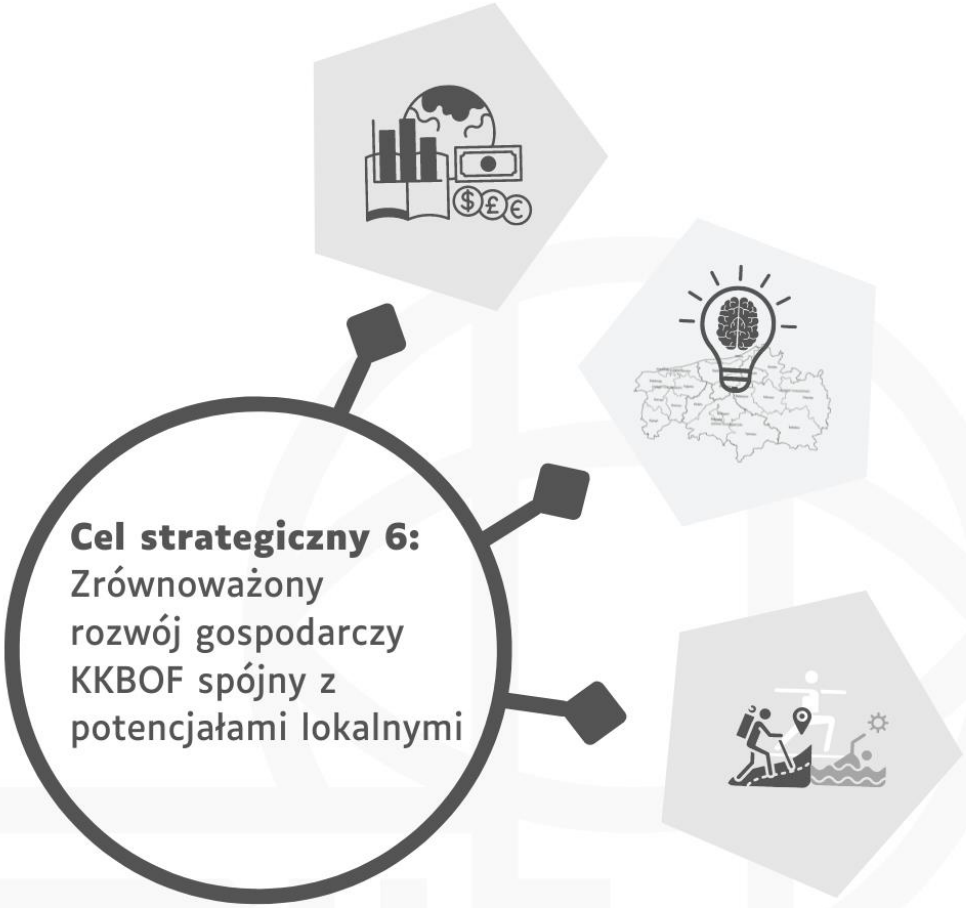
Cel strategiczny w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska Cel strategiczny 3. Zwiększony stopień integracji przestrzennej i zachowania zasobów naturalnych oraz dziedzictwa kulturowego obszaru KKBOF.	
Kierunki działań Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF	**Wiązki projektów w kierunkach działań**
3.1 Utrzymywanie w dobrym stanie zasobów naturalnych i walorów przyrodniczych obszaru KKBOF. 	3.1.1 Projekty na rzecz redukcji niskiej emisji, tj. emisji pyłów i szkodliwych gazów na wysokości do 40 m pochodzących z domowych pieców grzewczych i lokalnych kotłowni węglowych oraz z transportu spalinowego. 3.1.2 Renaturyzacja i utrzymanie zbiorników wodnych. 3.1.3 Projekty doposażenia w sprzęt do monitorowania środowiska. 3.1.4 Zrewitalizowane zbiorniki i cieki wodne, w tym jeziora Jamno oraz zwiększony stopnień zagospodarowania akwenów wodnych. 3.1.5 Projekty na rzecz utrzymania istniejących i tworzenia nowych terenów atrakcyjnych przyrodniczo. 3.1.6 Ograniczony ruch samochodowy w obrębie terenów cennych przyrodniczo - realizacja ciągów pieszo-rowerowych. 3.1.7 Projekty utrzymania dziedzictwa przyrodniczego. 3.1.8 Promocja terenów cennych przyrodniczo. 3.1.9 Edukacja ekologiczna społeczeństwa w tym w zakresie ochrony gruntów rolnych. 3.1.10 Konsultacje społeczne w zakresie ochrony gruntów rolnych. 3.1.11 Właściwa gospodarka melioracyjna na terenach rolniczych.
3.2 Uporządkowanie ładu przestrzennego - zwiększenie dostępności, atrakcyjności i przyjazności przestrzeni publicznej, oraz zachowanie i wykorzystanie dziedzictwa kulturowego. 	3.2.1 Opracowane i zaktualizowane dokumenty planistyczne JST. 3.2.2 Likwidacja barier architektonicznych, cyfrowych i komunikacyjnych dla osób ze szczególnymi potrzebami. 3.2.3 Poprawa jakości terenów publicznych poprzez rozwój infrastruktury rekreacyjnej. 3.2.4 Zachowanie i wykorzystanie zasobów kulturowych na rzecz rozwoju obszaru KKBOF, w szczególności turystyki.

3.3	Wdrażanie systemu gospodarki o obiegu zamkniętym. 	3.3.1 3.3.2 3.3.3 3.3.4 3.3.5 3.3.6 3.3.7 3.3.8 3.3.9	Projekty na rzecz racjonalizowania gospodarki odpadami w zakresie odbioru, przetwarzania i składowania odpadów, w tym tworzenia warunków rozwojowych dla podmiotów przetwarzających odpady. Projekty segregacji odpadów komunalnych w gospodarstwach domowych. Projekty likwidacji dzikich wysypisk i miejsc składowania odpadów niebezpiecznych. Projekty likwidacji produktów zawierających azbest. Projekty w zakresie termicznego przekształcania odpadów. Rozbudowa i modernizacja istniejących PSZOK na terenie KKBOF. Racjonalne gospodarowanie zasobami wodnymi. Projekty modernizacji i budowy kompostowni oraz związane z tym projekty miękkie: edukacyjne i promocyjne. Promocja systemu obiegu zamkniętego wody.
Cel strategiczny w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska **Cel strategiczny 4.** Rozwinięta infrastruktura obszaru z wykorzystaniem technologii informacyjno-komunikacyjnych (smart city) dla potrzeb społecznych i gospodarczych.			
Kierunki działań Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF		**Wiązki projektów w kierunkach działań**	
4.1	Wspieranie działań służących poprawie efektywności energetycznej. 	4.1.1 4.1.2 4.1.3	Poprawa efektywności energetycznej systemu ciepłownictwa w zakresie produkcji, przemysłu i dystrybucji. Modernizacja energetyczna obiektów użyteczności publicznej. Modernizacja energetyczna mieszkalnych budynków wielorodzinnych.
4.2	Rozwijanie infrastruktury sieciowej i punktowej oraz inwestycje w odnawialne źródła energii. 	4.2.1 4.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.5 4.2.6 4.2.7 4.2.8	Budowa i modernizacja sieci elektroenergetycznych (w tym sieci niskiego napięcia) oraz gazowych. Projekty inteligentnych systemów oświetleniowych. Budowa i modernizacja sieci kanalizacji deszczowej. Inwestycje w zakresie retencji. Budowa sieci telekomunikacyjnych i teletechnicznych zwiększenie dostępu do sieci internetu szerokopasmowego oraz wysokiej jakości cyfrowych usług komercyjnych i publicznych. Budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury wodociągowej i kanalizacji ściekowej. Inwestycje w odnawialne źródła energii. Budowa i rozbudowa i modernizacja infrastruktury krytycznej, w tym budowa, rozbudowa instalacji i systemów oraz zakup urządzeń i wyposażenia służących poprawie bezpieczeństwa publicznego

			(w tym systemy powiadamiania dźwiękowego, zestawy łączności i inne niezbędne do funkcjonowania szeroko rozumianej obrony cywilnej/ bezpieczeństwa publicznego).
4.3	Poprawa stanu i dostępności infrastruktury społecznej. 	4.3.1 4.3.2 4.3.3	Budowa mieszkań komunalnych oraz mieszkań na wynajem (tzw. mieszkania dla rozwoju). Budowa, rozbudowa, modernizacja i adaptacja obiektów użyteczności publicznej na potrzeby m.in. żłobków, przedszkoli, placówek oświatowych, obiektów ochrony zdrowia, miejsc opieki seniorów (DDS, DPS). Dostępność infrastruktury obsługi turystów, w tym infrastruktury sanitarnej.
4.4	Poprawa stanu infrastruktury transportowej na rzecz zwiększenia jej dostępności i bezpieczeństwa. 	4.4.1 4.4.2 4.4.3 4.4.4 4.4.5 4.4.6 4.4.7 4.4.8 4.4.9	Budowa, przebudowa, remonty i modernizacja dróg rowerowych. Budowa zintegrowanej spójnej sieci ścieżek rowerowych między gminami i podmiotami KKBOF z uwzględnieniem w szczególności małych miejscowości, w tym infrastruktury (np. wiaty, przystanki, bike&ride, aplikacje, hulajnogi, wypożyczalnie rowerów, centra przesiadkowe, itp.). Budowa, przebudowa, remonty i modernizacja dróg lokalnych (m. in. gminnych i powiatowych). Budowa, przebudowa, remonty i modernizacja ciągów pieszych i pieszo-rowerowych, w tym m.in. likwidacja blokad komunikacyjnych utrudniających użytkownikom ciągów komunikacyjnych, sprawne przemieszczanie się. Bezkolizyjne, bezpieczne przejścia dla pieszych dostosowane do grup ze specjalnymi potrzebami. Budowa parkingów i miejsc postojowych (w tym parkingów wielopoziomowych/ buforowych) wraz z infrastrukturą obsługi technicznej. Inwestycje w poprawę stanu technicznego obiektów inżynierskich drogowych (w tym wiaduktów, mostów, przepustów, itp.). Budowa infrastruktury transportowej ponadlokalnej (rozwój połączeń z drogami ekspresowymi). Projekty infrastruktury transportu śródlądowego.
4.5	Poprawa jakości i dostępności publicznej infrastruktury turystycznej. 	4.5.1 4.5.2	Modernizacja i rozbudowa infrastruktury plaż: np. promenad, przejść na plażę, sanitariatów, itp. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury szlaków turystycznych (rowerowych, pieszych, kajakowych i in.).

		4.5.3	Modernizacja i rozbudowa infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej związanej z punktowymi zasobami naturalnymi i kulturowymi obszaru KKBOF.
Cel strategiczny w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska **Cel strategiczny 5.** Zrównoważona mobilność mieszkańców i użytkowników obszaru KKBOF.			
Kierunki działań Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF		**Wiązki projektów w kierunkach działań**	
5.1	Rozwijanie i promowanie mobilności na obszarze KKBOF. 	5.1.1 5.1.2 5.1.3 5.1.4	Kampanie edukacyjne i promocyjne w zakresie mobilności. System informacji pasażerskiej dla całego obszaru KKBOF w formie elektronicznej i infrastruktury w terenie. Mapa szlaków turystycznych i transportu publicznego zintegrowanego w ramach KKBOF. Alternatywne formy transportu np. ,,Autobus na telefon", car sharing, MaaS.
5.2	Rozwijanie transportu ekologicznego. 	5.2.1 5.2.2 5.2.3 5.2.4	Tabor komunikacji miejskiej- zakup taboru niskoemisyjnego, zeroemisyjnego na potrzeby usług społecznych, komunalnych i publicznych (np. samochody, busy elektryczne, stacje ładowania elektryków, motorki elektryczne). System roweru ponadgminnego i transportu indywidualnego zeroemisyjnego i niskoemisyjnego. Przewóz transportem publicznym rowerów, wózków z osprzętem, itp. Infrastruktura zaplecza transportu zbiorowego.
5.3	Tworzenie zintegrowanych, inteligentnych systemów zarządzania transportem. 	5.3.1 5.3.2 5.3.3 5.3.4 5.3.5 5.3.6 5.3.7 5.3.8	Spójny system komunikacji regionalnej dla obszaru funkcjonalnego w tym synchronizacja rozkładów jazdy. Koncepcja wspólnego systemu transportu publicznego dla całego obszaru KKBOF. Zintegrowany system inwestycji transportowych w KKBOF (zakupy autobusów, elektronicznych tabliczek rozkładowych, itp.). Aplikacja mobilna, w tym mobilna karta miejska. Modernizacja parkingów poprzez montaż czujników o liczbie miejsc dostępnych oraz wdrażanie aplikacji parkingowych z informacją o dostępności miejsc. Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Rozbudowa i modernizacja systemów monitoringu na obszarze KKBOF. Ujednolicenie standardu zbierania i zarządzania danymi transportowymi na obszarze KKBOF.

Źródło: opracowanie własne.


Cel strategiczny 6:
Zrównoważony rozwój gospodarczy KKBOF spójny z potencjałami lokalnymi

3.4. Cele strategiczne, kierunki działań i wiązki projektów Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF w sferze gospodarczej

Poniżej prezentowane są kierunki działań i wiązki projektów do celu strategicznego Strategii Ponadlokalnej KKBOF w sferze gospodarczej.

Tabela 16. Cele strategiczne, kierunki działań i wiązki projektów Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF w sferze gospodarczej.

Cel strategiczny w sferze gospodarczej: **Cel strategiczny 6. Zrównoważony rozwój gospodarczy KKBOF spójny z potencjałami lokalnymi.**	
Kierunki działań **Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF**	**Wiązki projektów w kierunkach działań**
6.1 Rozwijanie i wspieranie innowacyjności przedsiębiorstw oraz kreatywności i przedsiębiorczości mieszkańców. 	6.1.1 Promocja rozwoju zielonej gospodarki na bazie istniejącego potencjału przyrodniczego. 6.1.2 Projekty na rzecz rozwoju sektorów gospodarki zgodnych z Inteligentnymi specjalizacjami regionu, w tym wsparcie rozwoju gospodarki innowacyjnej i o obiegu zamkniętym. 6.1.3 Infrastruktura techniczna niezbędna dla rozwoju przedsiębiorczości, w tym dla mikroprzedsiębiorstw. 6.1.4 Projekty na rzecz wspierania aktywności gospodarczej ludzi młodych - ułatwienie komunikacji z partnerami krajowymi i zagranicznymi, powołanie budżetu młodych obywateli na realizację innowacyjnych pomysłów. 6.1.5 Budowa potencjału akademickiego regionu w oparciu o wiedzę praktyczną, uczenie się w działaniu, w terenie. 6.1.6 Prowadzenie kampanii informacyjno-promocyjnych na rzecz rozwijania na wszystkich szczeblach edukacji wiedzy i praktyki w zakresie przedsiębiorczości i wyboru zawodu. 6.1.7 Projekty podnoszenia kompetencji pracowników. 6.1.8 Projekty na rzecz wspierania rozwoju organizacyjnego i ekonomizacji NGO. 6.1.9 Przygotowanie terenów inwestycyjnych. 6.1.10 Projekty na rzecz tworzenia przedsiębiorstw społecznych. 6.1.11 Cykliczne wydarzenia gospodarcze (fora lokalne i subregionalne). 6.1.12 Promocja gospodarcza KKBOF jako atrakcyjnego miejsca pracy i życia oraz prowadzenia biznesu. 6.1.13 Projekty na rzecz wspierania rozwoju wielofunkcyjnego portu morskiego w Kołobrzegu.

		6.1.14	Wspieranie rentowności i konkurencyjności gałęzi rolnictwa oraz zrównoważonej gospodarki leśnej.
		6.1.15	Projekty na rzecz wsparcia przedsiębiorców w zakresie realizacji programów i działań proekologicznych.
6.2	Rozwijanie kreatywnej współpracy środowiska turystycznego i okołoturystycznego w tworzeniu oferty turystycznej. 	6.2.1	Udostępnienie miejsc kultu religijnego zwłaszcza kościołów turystom.
		6.2.2	Projekty na rzecz wspierania branży turystycznej w szczególności poza pasem nadmorskim, w tym wdrażania niskonakładowych produktów i atrakcji regionalnych.
		6.2.3	Projekty na rzecz tworzenia w pasie nadmorskim i na zapleczu pasa nadmorskiego komercyjnych, atrakcji turystycznych.
		6.2.4	Projekty przygotowania terenów inwestycyjnych dla funkcji i atrakcji turystycznych.
		6.2.5	Wspólny kalendarz wydarzeń.
		6.2.6	Projekty włączania uczelni do prac nad rozwijaniem turystyki (identyfikacja potencjałów rozwojowych turystyki, badanie ruchu i preferencji turystów).
6.3	Wspieranie różnych form turystyki. 	6.3.1	Zintegrowana, pakietowa i całoroczna oferta turystyczna.
		6.3.2	Oferta czasu wolnego/weekendowa w tym turystyki kwalifikowanej.
		6.3.3	Projekty na rzecz wykorzystania potencjału uzdrowiskowego.
		6.3.4	Projekty na rzecz rozwoju infrastruktury i oferty agroturystycznej w tym oferty zagród edukacyjnych.
		6.3.5	Turystyczna, regionalna aplikacja mobilna.

Źródło: opracowanie własne.

3.5. Wskaźniki rezultatów

Zgodnie z ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju podmiot opracowujący projekt strategii jest zobowiązany do opracowania nie tylko celów i kierunków strategicznej interwencji, ale również oczekiwanych rezultatów planowanych interwencji oraz wskaźników ich osiągnięcia. Poniższa Tabela 17 prezentuje kluczowe rezultaty wraz ze wskaźnikami, ich jednostkami miary, źródłami pozyskiwania danych, opisami oraz wartością bazową i przewidywanym trendem zmian wartości wskaźnika.

Tabela 17. Zestawienie zbiorcze wskaźników.

Cel strategiczny	Kluczowe rezultaty	Nazwa wskaźnika	Jedn. miary	Źródło danych	Opis wskaźnika	Wartość bazowa	Przewidy-wany trend
Cel strategiczny 1. Rozwinięte sieci współpracy w ramach KKBOF.	Skuteczna realizacja wspólnych projektów gmin w ramach KKBOF rozwijająca tożsamość regionu.	Zintegrowane projekty rozwoju terytorialnego.	szt.	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy liczbę zintegrowanych projektów objętych wsparciem w ramach zintegrowanego rozwoju terytorialnego, które są zintegrowane same w sobie zgodnie z art. 28 CPR. Projekt uznaje się za zintegrowany sam w sobie, jeśli spełnia co najmniej jeden z następujących warunków: a) projekt obejmuje różne sektory (takie jak sektor społeczny, gospodarczy i środowiskowy), projekt integruje kilka rodzajów interesariuszy (władze publiczne, podmioty prywatne, organizacje pozarządowe), b) projekt obejmuje różne terytoria administracyjne (np. gminy) oraz c) projekt obejmuje kilka rodzajów interesariuszy (władze publiczne, podmioty prywatne, organizacje pozarządowe).	44	

	Podwyższony standard życia i rozwoju na wszystkich etapach edukacji.	Liczba uczniów szkół i placówek kształcenia zawodowego uczestniczących w stażach uczniowskich.	os.	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy liczbę uczniów szkół i placówek kształcenia zawodowego, którzy zostali objęci wsparciem w postaci staży uczniowskich, sfinansowanych w ramach programu.	423	
		Liczba podmiotów objętych wsparciem w celu zwiększenia jakości i efektywności systemu kształcenia i szkolenia.	szt.	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy liczbę podmiotów objętych wsparciem w ramach projektów ukierunkowanych na poprawę jakości, poziomu włączenia społecznego i skuteczności systemów kształcenia i szkolenia oraz ich powiązania z regionalnym rynkiem pracy. W ramach tego wskaźnika uwzględniono: Liczbę szkół i placówek systemu oświaty wyposażonych w ramach programu w sprzęt TIK do prowadzenia zajęć edukacyjnych, liczbę szkół, których pracownie przedmiotowe zostały doposażone w programie, liczbę szkół i placówek kształcenia zawodowego doposażonych w sprzęt i materiały dydaktyczne niezbędne do realizacji kształcenia zawodowego.	122	
Cel strategiczny 2. Dobrostan, lepsza jakość życia oraz możliwości rozwoju mieszkańców KKBOF.	Podwyższona jakość życia mieszkańców KKBOF.	Liczba kampanii edukacyjno-informacyjnych dotyczących TIK.	szt.	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy liczbę działań, dotyczących edukacji i informowania o technologiach informacyjno-komunikacyjnych (TIK), przeprowadzonych w celu eliminowania barier mentalnych w korzystaniu z TIK, poprzez podniesienie świadomości publicznej na temat korzyści płynących ze stosowania technologii cyfrowych.	15	
		Liczba imprez artystyczno – rozrywkowych i sportowych	szt.	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy liczbę masowych imprez organizowanych w obiektach	20	

		zorganizowanych w danym roku.			zamkniętych i na terenach otwartych ogółem.		
		Liczba placówek i stacjonarnej pomocy społecznej.	szt.	GUS	Wskaźnik mierzy liczbę stacjonarnych placówek opieki społecznej i ich filii oraz liczbę domów pomocy społecznej, filii domów pomocy społecznej, rodzinnych domów pomocy, placówek zapewniających całodobową opiekę osobom niepełnosprawnym, przewlekle chorym lub osobom w podeszłym wieku w ramach działalności gospodarczej lub statutowej, środowiskowych domów samopomocy lub innych ośrodków wsparcia dla osób z zaburzeniami psychicznymi, domów dla matek z małoletnimi dziećmi i kobiet w ciąży, noclegowni, schronisk dla bezdomnych, pozostałych.	47	
		Liczba jednostek służb ratowniczych doposażonych w sprzęt do prowadzenia akcji ratowniczych i usuwania skutków katastrof.	szt.	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy liczbę jednostek służb ratowniczych, które w ramach zrealizowanych projektów zostały doposażone w sprzęt do prowadzenia akcji ratowniczych i usuwania skutków katastrof. Jednostki służb ratowniczych – jednostki ochrony przeciwpożarowej (jednostki organizacyjne Państwowej Straży Pożarnej; jednostki organizacyjne Wojskowej Ochrony Przeciwpożarowej; zakładowa straż pożarna; zakładowa służba ratownicza; gminna zawodowa straż pożarna; powiatowa (miejska) zawodowa straż pożarna; terenowa służba ratownicza; ochotnicza straż pożarna; związek ochotniczych straży pożarnych; inne jednostki ratownicze),	58	

					inne służby, inspekcje, straże, instytucje oraz podmioty, które dobrowolnie w drodze umowy cywilnoprawnej zgodziły się współdziałać w akcjach ratowniczych, należące do Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego.		
		Inwestycje w nowe lub zmodernizowane systemy monitorowania, gotowości, ostrzegania i reagowania w kontekście klęsk żywiołowych i katastrof.	szt.	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy całkowitą wartość inwestycji w projekty wspierające rozwój lub modernizację systemów monitorowania, gotowości, ostrzegania i reagowania w kontekście klęsk żywiołowych i katastrof dotyczące zagrożeń klęskami żywiołowymi związanych z klimatem. Modernizacja powinna odnosić się przede wszystkim do nowych funkcji lub do rozbudowy istniejących systemów na poziomie krajowym i regionalnym. Wskaźnik obejmuje również inwestycje transgraniczne i ponadnarodowe w takie działania. Wskaźnik obejmuje interwencje na poziomie krajowym i regionalnym, które nie są związane z klęskami żywiołowymi i katastrofami lub które nie są objęte powiązanymi wspólnymi wskaźnikami dotyczącymi powodzi (RCO25, RCO105) lub niekontrolowanych pożarów (RCO28).	15	
Cel strategiczny 3. Podwyższony stopień integracji przestrzennej i zachowania		Liczba przeprowadzonych kampanii informacyjno-edukacyjnych kształtujących świadomość ekologiczną.	szt.	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy liczbę działań związanych z przekazywaniem wiedzy, informowaniem, edukowaniem i promowaniem w społeczeństwie ekologicznych postaw i zachowań.	72	

zasobów naturalnych oraz dziedzictwa kulturowego obszaru KKBOF.		Udział obszarów prawnie chronionych w powierzchni ogółem.	%	GUS	Wskaźnik mierzy % udział obszarów prawnie chronionych w powierzchni ogółem. Liczony jest średnią z czterech powiatów.	16,21%	
		Odpady zebrane selektywnie w relacji do ogółu odpadów w gospodarstwach domowych.	%	GUS	Wskaźnik mierzy odsetek odpadów zebranych selektywnie do ogółu odpadów zebranych z gospodarstw domowych. Wskaźnik liczony jest średnio na gminę.	43,14%	
		Liczba zlikwidowanych dzikich wysypisk i miejsc składowania odpadów niebezpiecznych.	szt.	GUS	Wskaźnik mierzony jest liczbą zlikwidowanych dzikich wysypisk i miejsc składowania odpadów niebezpiecznych.	62	
Cel strategiczny 4. Rozwinięta infrastruktura obszaru z wykorzystaniem technologii informacyjno-komunikacyjnych (smart city) dla potrzeb społecznych i gospodarczych.	Zwiększona dostępność i poprawa stanu infrastruktury społecznej, technicznej, transportowej.	Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej.	szt.	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy powierzchnię netto budynków publicznych, które osiągają lepszą charakterystykę energetyczną dzięki otrzymanemu wsparciu. Udoskonaloną charakterystykę energetyczną należy rozumieć jako poprawę klasyfikacji energetycznej budynku publicznego o co najmniej jedną klasę energetyczną i należy ją udokumentować na podstawie świadectw charakterystyki energetycznej. Klasyfikacja energetyczna, o której mowa, jest zgodna z definicją zawartą w krajowym świadectwie charakterystyki energetycznej, zgodnie z dyrektywą 2010/31/UE. Budynki publiczne definiuje się jako budynki będące własnością instytucji publicznych i budynki będące własnością organizacji non-profit. Organizacja non-profit to osoba prawna zorganizowana i działająca dla zbiorowego, publicznego lub społecznego pożytku, w przeciwieństwie	71	

					do podmiotu prowadzącego działalność gospodarczą, której celem jest generowanie zysku dla jego właścicieli. Przykłady obejmują budynki administracji publicznej, szkoły, szpitale, itp. Wskaźnik nie obejmuje: - lokali socjalnych (ponieważ są uwzględniane w RCO18), - szkół prywatnych lub szpitali prywatnych będących własnością inwestorów prywatnych. Wsparcie dla takich podmiotów prywatnych należy zgłaszać jako wsparcie dla przedsiębiorstw wykorzystując RCO01, itp.		
		Miasta z nowymi lub zmodernizowanymi cyfrowymi systemami transportu miejskiego.	szt.	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy liczbę miast z nowymi lub zmodernizowanymi cyfrowymi systemami transportu miejskiego finansowanymi w ramach projektów objętych wsparciem. Wskaźnik obejmuje systemy transportu publicznego dla pasażerów. Na potrzeby tego wskaźnika modernizacja odnosi się do integracji cyfrowych systemów transportu, przyjęcia nowych technologii oraz innych istotnych zmian do celów cyfryzacji systemu transportu miejskiego. Wyklucza się konserwację lub nieznaczne ulepszenia. Wskaźnik obejmuje również inteligentne systemy transportowe, rozumiane jako systemy, w których technologie informatyczne i komunikacyjne stosowane są w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i użytkowników, oraz w zarządzaniu ruchem i zarządzaniu mobilnością, jak również do interfejsów z innymi rodzajami transportu.	18	

		Liczba nowych/zmodernizowanych punktów świetlnych ulicznych.	szt.	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy liczbę zamontowanych nowych bądź zmodernizowanych już istniejących punktów świetlnych ulicznych będących w dyspozycji JST. Punkt świetlny stanowi kompletną oprawę oświetleniową obejmującą urządzenia służące do rozsyłania, filtrowania lub przekształcania światła wysyłanego przez źródło światła, zawierającą elementy niezbędne do mocowania i ochrony źródła światła oraz do przyłączania go do obwodu zasilającego.	10 475	
		Gospodarstwa domowe oczekujące na najem.	szt.	GUS	Wskaźnik mierzy liczbę gospodarstw domowych oczekujących na najem lokali mieszkalnych z zasobu mieszkaniowego gmin (z wyłączeniem lokali zamiennych i tymczasowych pomieszczeń).	1 788	
Cel strategiczny 5. Zrównoważona mobilność mieszkańców i użytkowników obszaru KKBOF.	Zmiana przyzwyczajeń transportowych mieszkańców KKBOF na rzecz użytkowania nisko i zeroemisyjnych środków transportu.	Liczba systemów roweru miejskiego.	szt.	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy liczbę systemów roweru miejskiego.	3	
		Wspieranie infrastruktury rowerowej.	km	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy długość nowo wybudowanej lub znacznie zmodernizowanej dedykowanej infrastruktury rowerowej w ramach projektów objętych wsparciem. Infrastruktura rowerowa obejmuje obiekty rowerowe oddzielone od dróg dla ruchu drogowego lub innych części tej samej drogi środkami konstrukcyjnymi (krawężnikami, barierkami), ulice rowerowe, tunele rowerowe, itp. W przypadku infrastruktury rowerowej z wydzielonymi jednokierunkowymi pasami (np. z każdej	48	

					strony drogi) mierzona jest długość pasa ruchu.		
		Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”.	szt.	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy liczbę stanowisk przeznaczonych do przyczepienia roweru, znajdujących się na terenie parkingu przeznaczonego do pozostawiania rowerów.	229	
	Zwiększenie dostępności transportowej i poprawa bezpieczeństwa	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego.	%	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy odsetek Mieszkańców z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego do łącznej liczby mieszkańców.	44	
		Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej do 2020 r.	szt.	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy liczbę zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej.	51	
		Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego.	szt.	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy potencjał do przewozów pasażerskich ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego finansowana w ramach projektów objętych wsparciem (potencjał przewozu pasażerów siedzących i stojących określona przez producenta). Ekologiczny tabor obejmuje niskoemisyjny lub zeroemisyjny zbiorowy transport publiczny (autobusy, trolejbusy, tramwaje, metro, itp.).	4375	

		Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.	szt.	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy liczbę wybudowanych, przebudowanych i rozbudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych zapewniających możliwość przesiadania się pomiędzy środkami transportu publicznego lub pomiędzy systemami transportu publicznego i indywidualnego.	4	
		Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w KKBOF.	l. zgonów / 1 tys. mieszk.	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy liczbę zgonów/ 1000 mieszkańców.	0,063	
	Mniejsza emisja substancji szkodliwych emitowanych przez transport	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM 2,5) na terenie Koszalina.	kg PM 2,5 (ekw.)	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy emisję zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego dla PM 2,5 w kg.	116,4	
		Cykl emisji CO^2.	CO^2 w tonach (ekw.)	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy emisję CO^2 w tonach.	230 290,07	
		Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania).	szt.	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy liczbę punktów tankowania/ładowania (nowych lub zmodernizowanych) dla ekologicznie czystych pojazdów finansowanych w ramach projektów objętych wsparciem. Punkt ładowania oznacza urządzenie, które umożliwia ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego lub wymianę akumulatora pojedynczego pojazdu elektrycznego. Punkt tankowania odnosi się do stanowiska tankowania dostarczającego paliwa alternatywnego	10	

					za pomocą instalacji stałej lub ruchomej. Paliwo alternatywne oznacza paliwo lub źródło energii, które służy, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii w transporcie i które może potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu.		
Cel strategiczny 6. Zrównoważony rozwój gospodarczy KKBOF spójny potencjałami z lokalnymi.	Zwiększona aktywność gospodarcza na obszarze KKBOF	Liczba nowo zarejestrowanych podmiotów gospodarczych.	szt.	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy liczbę podmiotów, które rozpoczęły działalność gospodarczą w danym roku.	1 658	
		Powierzchnia przygotowanych terenów inwestycyjnych.	szt.	GUS	Wskaźnik mierzy powierzchnię terenów inwestycyjnych, które w wyniku wspartych projektów zostały przygotowane do udostępnienia dla inwestorów zamierzających rozpocząć tam działalność gospodarczą. Dany teren inwestycyjny należy wykazywać we wskaźniku jeden raz, nawet jeśli w celu jego przygotowania realizowany był więcej niż jeden projekt (np. prace studyjno- koncepcyjne, niwelowanie gruntu, infrastruktura techniczna). Przy obliczaniu powierzchni terenów inwestycyjnych należy uwzględnić wyłącznie powierzchnię przeznaczoną na prowadzenie działalności gospodarczej. Część wspólna terenu inwestycyjnego (np. drogi dojazdowe do działek) nie są wliczane do wartości wskaźnika.	8,42	

		Udział liczby przedsiębiorstw wdrażających innowacje w ogólnej liczbie przedsiębiorstw na obszarze KKBOF.	%	GUS oraz własne Partnerstwa	Wskaźnik mierzy odsetek przedsiębiorstw, które w ramach pozyskanych środków z Programu Funduszy Europejskich dla Pomorza Zachodniego wprowadziły innowacje do ogólnej liczby przedsiębiorstw na obszarze KKBOF.	0,028%	
	Zwiększony potencjał turystyczny KKBOF w zakresie infrastruktury i produktów.	Obiekty turystyczne wyposażone w udogodnienia dla osób niepełnosprawnych ruchowo.	szt.	GUS	Wskaźnik mierzy liczbę obiektów wyposażonych w udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami łącznie w tym w: pochylnię wjazdową, drzwi automatycznie otwierane, windę, parking z miejscami dla osób niepełnosprawnych.	320	
		Stopień wykorzystania miejsc noclegowych ogółem.	%	GUS	Wskaźnik mierzy odsetek wykorzystanych miejsc noclegowych w stosunku do ogólnej liczby miejsc noclegowych.	26,23%	

Źródło: opracowanie własne.

IV. Zarządzanie przestrzenią na obszarze KKBOF

1. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej

1.1. Założenia

Model to celowo uproszczony sposób prezentacji rzeczywistych lub pomyślanych cech obiektu ograniczony do cech najbardziej istotnych, abstrahujący od wielu cech rzeczywistych[3].

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF nie jest planem zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego. Nie zawiera zatem strefowania obszaru pod kątem przeznaczenia. Opiera się na zasadach:

1. Selektywności funkcjonalnej – koncentracji na wybranych strategicznych elementach zagospodarowania przestrzennego.

2. Selektywności przestrzennej – ograniczającej zakres treści ustaleń przede wszystkim do istotnych z punktu widzenia całości obszaru funkcjonalnego[4].

Model przedstawia długookresową strategiczną wizję rozwoju KKBOF, wynikającą z uwarunkowań oraz oczekiwanych zmian gospodarczych, społecznych i przestrzennych będących wynikiem realizacji Strategii obszaru.

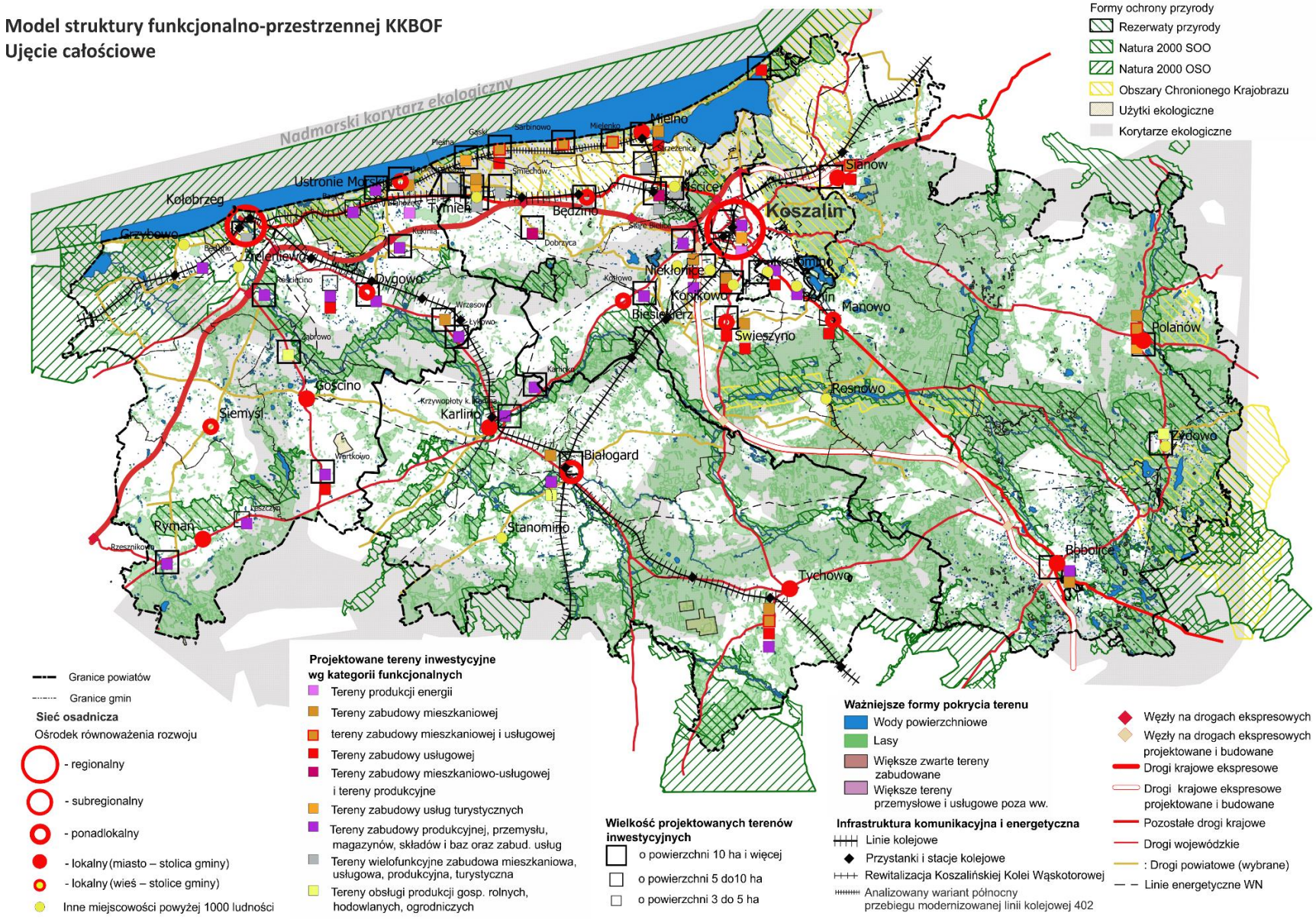
Istotą struktury są relacje (np. między terenami inwestycyjnymi a siecią osadniczą i transportową, między terenami inwestycyjnymi a korytarzami ekologicznymi jako mogące generować konflikty). Dlatego model struktury funkcjonalno-przestrzennej przedstawiono całościowo na mapie 24, aby pokazać relacje między różnymi elementami treści. Dla większej czytelności treści te, nieznacznie wzbogacone, przedstawiono też w rozbiciu na trzy mapy. Pozostałe dwie mapy znajdujące się w rozdziale ,,Obszary strategicznej interwencji" pokazują te obszary oraz kluczowe działania strategiczne.

Ze względu na zasadność zwartej treściowo (nierozbudowanej) legendy rysunków, a z drugiej strony wieloraką rolę, jaką pełnią niektóre elementy struktury przestrzennej (np. węzły osadnicze są ośrodkami edukacji i miejscami koncentracji innych usług tworzących ośrodki usługowe różnych poziomów, miejscami koncentracji ludności, nieraz też ośrodkami przemysłu, koncentracjami miejsc pracy), tekst powołujący się na poszczególne elementy rysunków, jest ich bardzo istotnym uzupełnieniem.

Przyjęto, że „Ustalenia i rekomendacje w strategii rozwoju ponadlokalnego nie powinny powtarzać dyrektyw i wytycznych wynikających z przepisów prawa powszechnie obowiązującego oraz dokumentów planistycznych poziomu krajowego i regionalnego."[5] Dalszy tekst zasadniczo nie powtarza też większości treści z diagnozy, a jedynie do niej nawiązuje w zakresie niezbędnym i syntetycznym.

[3] Malisz B., *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych,* Arkady, Warszawa 1981.
[4] Churski P., Ciesiółka P., Kołsut B., Mikuła Ł., *Strategia rozwoju ponadlokalnego. Poradnik praktyczny*, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej.
[5] Ibid., s. 40.

Mapa 24. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF- całościowy.



Źródło: opracowanie własne.

1.2. Położenie i części składowe obszaru w kraju i regionie

Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny (KKBOF) położony jest nad Morzem Bałtyckim w północno-wschodniej części województwa zachodniopomorskiego, nie obejmując powiatu sławieńskiego położonego na skraju tej części województwa. KKBOF tworzą 3 powiaty tzw. ziemskie (białogardzki, koszaliński i kołobrzeski), miasto na prawach powiatu – Koszalin oraz wszystkie 20 gmin w tych powiatach.

KKBOF zajmuje powierzchnię 3 321 km^2, co stanowi 14,5% powierzchni województwa zachodniopomorskiego. W 2020 r. obszar zamieszkiwało 299 344 mieszkańców- 17,7% mieszkańców województwa.[6]

1.3. Obszary i ośrodki o kluczowych funkcjach dla rozwoju obszaru

1.3.1. Obszary produkcji rolnej

Rolnictwo jest znaczącym segmentem gospodarczym w większości gmin obszaru, lecz poziom jego rozwoju jest zróżnicowany, w gminach południowych i wschodnich niższy ze względu na ich dużą lesistość i gorsze warunki agroekologiczne. Duże znaczenie dla gospodarki rolnej ma północna część obszaru. W niektórych gminach o ponadprzeciętnych wartościach wskaźnika waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej powierzchnia zasiewów (na użytkach o dobrej kulturze rolnej) jest poniżej średniej dla województwa, zwłaszcza w obszarach nadmorskich. Na pozostałym obszarze wykorzystanie potencjału rolniczej przestrzeni produkcyjnej jest ograniczone i zależy w dużej mierze od kondycji ekonomicznej gospodarstw rolnych. Struktura obszarowa gospodarstw jest korzystna. Przeciętna powierzchnia gospodarstwa jest znacząco większa niż średnia krajowa wynosząca 10,31 ha. Biorąc pod uwagę indywidualne gospodarstwa rolne liczące powyżej 1 ha użytków rolnych, przeciętna powierzchnia gospodarstwa w regionie wynosi 23,1 ha. W wyniku przekształceń terenów po PGR powstały duże prywatne gospodarstwa, często w formie spółek z o.o., znacznie przewyższające średnią wielkość gospodarstwa rolnego w województwie[7].

1.3.2. Obszary produkcji leśnej

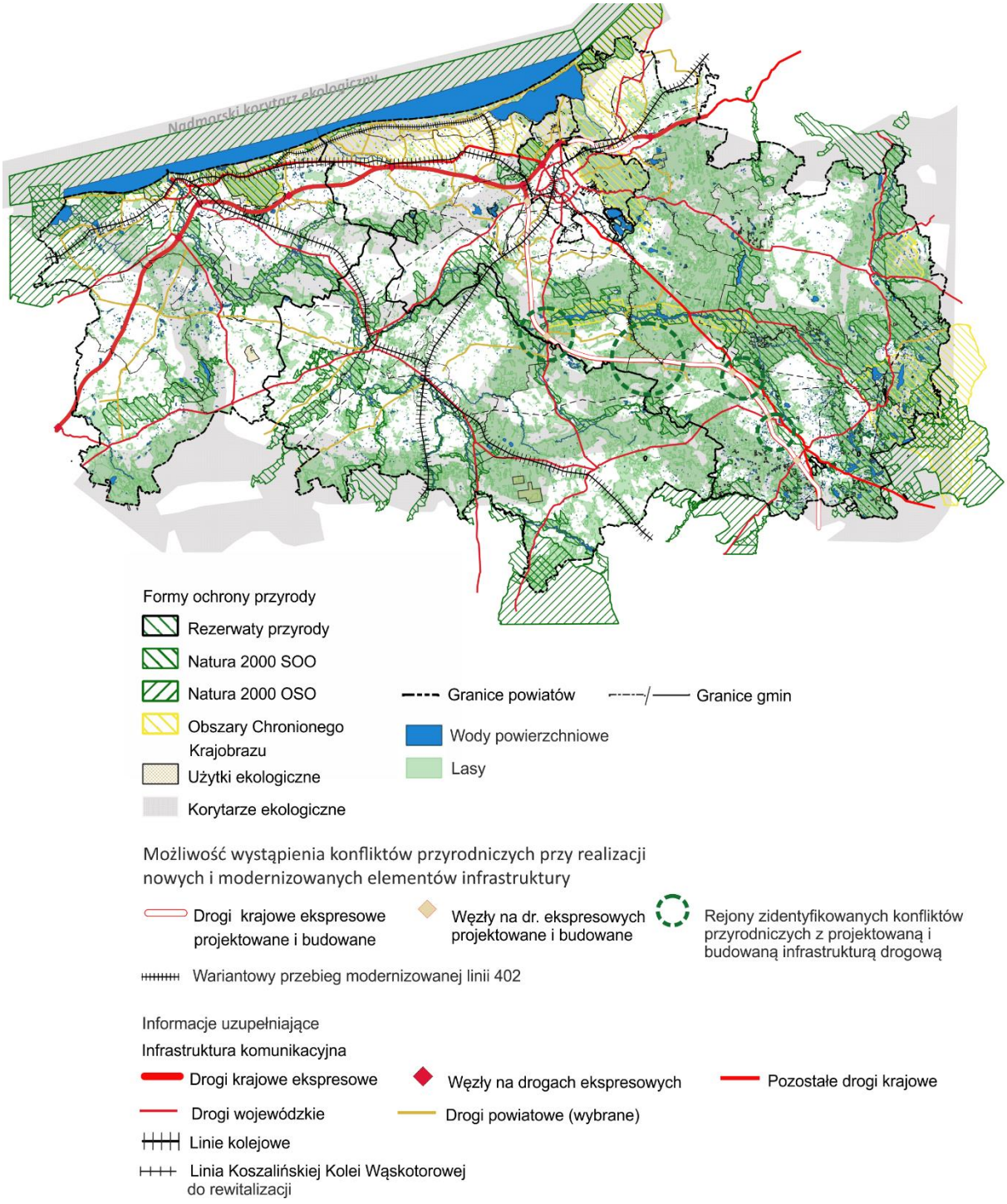
W południowo-wschodniej części obszaru duży jest udział lasów (mapa 24 i 25), stanowiących podstawę do produkcji leśnej, przemysłu drzewnego i meblarskiego. W Gminach: Manowo, Polanów, Tychowo, Bobolice udział lasów w ich powierzchni, przekracza 50%.

1.3.3. Ośrodki przemysłowe

Największym ośrodkiem przemysłowym obszaru jest Koszalin. Dobrze rozwinięty jest tam przemysł elektromaszynowy, spożywczy, drzewny i produkcja tworzyw sztucznych[8]. Kolejne ośrodki przemysłowe pod względem wielkości i znaczenia to Kołobrzeg i Białogard.

[6] Diagnoza strategiczna uwarunkowań rozwojowych Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego, maj 2022.
[7] Diagnoza …, op.cit.
[8] Diagnoza …, op.cit, s.17.

Mapa 25. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF – zasoby przyrodnicze i formy ochrony przyrody.



Źródło: opracowanie własne.

1.3.4. Ośrodki edukacji

Głównymi ośrodkami edukacji w KKBOF są miasta powiatowe (Koszalin, Kołobrzeg, Białogard), w których koncentrują się szkoły ponadpodstawowe. Szkoły takie są też w większości małych miast (z wyjątkiem Mielna i Sianowa, zapewne ze względu na bliskość Koszalina).

Największym ośrodkiem edukacji i o najwyższej randze jest Koszalin, w którym jest nie tylko największa liczba szkół ponadpodstawowych, ale i wyższe uczelnie, w tym Politechnika Koszalińska – uczelnia typowa dla miast wojewódzkich, kształcąca na 24 kierunkach na studiach I, II i III stopnia. Inne uczelnie w Koszalinie to Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa (8 kierunków na studiach I i II stopnia), niepubliczna Koszalińska Wyższa Szkoła Nauk Humanistycznych, filie zamiejscowe wyższych uczelni z innych miast, punkt wykładowy uczelni zewnętrznej, Wyższe Seminarium Duchowne oraz dwie szkoły kształcące oficerów i podoficerów dla potrzeb wojska i straży granicznej.

W Kołobrzegu znajduje się Społeczna Akademia Nauk i filia uczelni (Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny Akademii Humanistyczno-Ekonomicznej w Łodzi.

1.3.5. Obszary turystyczne

Najsilniej rozwinięte obszary turystyczne znajdują się w pasie nadmorskim (Mapa 26). Największym centrum turystycznym jest Kołobrzeg. Kołobrzeg jest też największym w Polsce uzdrowiskiem, co ma duże znaczenie ze względu na całoroczną działalność i wysoki poziom zatrudnienia. Znaczącymi ośrodkami turystycznymi są też: Ustronie Morskie, Mielno, Sarbinowo, a także Dźwirzyno, Grzybowo, Sianożęty, Gąski, Chłopy, Mielenko i Łazy. Należy też zwrócić uwagę na miejscowości o charakterze turystycznym znajdujące się poza pasem morskim, jak np. Porost, Mostowo oraz o potencjale turystycznym (gdzie funkcja ta nie jest jeszcze rozwinięta), np. Rosnowo, Żydowo, Krąg, Osieki, Podamirowo oraz osiedle Jamno – Łabusz (w granicach m. Koszalina).

Znacznie słabiej rozwinięta jest gospodarka turystyczna na pozostałych obszarach posiadających walory turystyczne (lasy, jeziora, rzeki – zwłaszcza w południowo wschodniej części obszaru) (Mapa 26).

1.3.6. Obszary chronionej przyrody i ważne przyrodniczo

Najcenniejsze przyrodniczo obszary KKBOF – kompleksy leśne i doliny rzeczne wraz z towarzyszącymi im zbiorowiskami łąkowymi – objęte są różnymi formami ochrony przyrody (Mapa 24 i 25). Jednak ochroną na mocy ustawy z 2004 r. o ochronie przyrody (bez obszarów Natura 2000) objętych jest tylko 12,8% powierzchni obszaru – znacznie mniej niż w kraju (32,3) i województwie (21,8%). W KKBOF występują 4 obszary chronionego krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Koszaliński Pas Nadmorski, Obszar Chronionego Krajobrazu Okolice Żydowo-Biały Bór, Obszar Chronionego Krajobrazu Okolice Polanowa, Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Radwi (Mostowo-Zegrze)[9].

Duże znaczenie mają korytarze ekologiczne, wiążące różne obszary przyrodnicze w spójny system. Powiązania te stwarzają warunki dla migracji różnych organizmów żywych, wymiany puli genowej[10], a ostatecznie utrzymania różnorodności biologicznej środowiska[11].

1.3.7. Tereny inwestycyjne

W KKBOF znajduje się 5 podstref Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSSE) przeznaczonych pod obiekty produkcyjne, składy i magazyny (niektóre też pod usługi):

- „Koszalin" (150 ha) – blisko węzłów na drogach ekspresowych S6 i budowanej S11,
- „Polanów" (37 ha) – w sąsiedztwie drogi wojewódzkiej 206,

[9] Diagnoza, op. cit., s. 37-38
[10] http://dip.natura2000.pl/info.php?dzial=2&kat=14&art=58
[11] Diagnoza, op. cit., s. 35

– „Laski Koszalińskie” w Gminie Biesiekierz (17,6 ha),
– „Tychów” (5 ha) – blisko węzłów dróg wojewódzkich,
– „Karlinko” w Gminie Karlino (180 ha) – w sąsiedztwie drogi wojewódzkiej 112,w odległości 3 km od centrum miasta i drogi wojewódzkiej nr 163.
– Białogardzki Park Inwestycyjny „Investpark” (prawie 30 ha) na terenie miasta Białogard.

W Bobolicach znajduje się Strefa Aktywności Gospodarczej nie należąca do SSSE, ale objęta jej patronatem (21,7 ha) – blisko węzła budowanej drogi ekspresowej S11.

Mapa 26. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF – struktury turystyczne i trasy rowerowe.



Źródło: opracowanie własne.

W studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin wykazywanych jest wiele terenów inwestycyjnych. Tylko część tych terenów jest przygotowanych do inwestowania, czyli posiada miejscowy plan zagospodarowana przestrzennego i uzbrojenie terenu. Na Mapach 24, 26 i 27 pokazano tereny tylko powyżej 3 ha. Poza terenami do zabudowy mieszkaniowej i usług z nią związanych

(omówionych dalej w rozdziale dotyczącym sieci osadniczej) są to przeważnie tereny dla działalności gospodarczych: produkcyjnej, usługowej, usług turystycznych. Tereny dla zabudowy produkcyjnej (przemysłu), składów i usług niezwiązanych z zabudową mieszkaniową zapewne znacznie przekraczają zapotrzebowanie lokalnych firm, ale trudno jest ocenić, czy i w jakim stopniu przekraczają zapotrzebowanie bardzo pożądanych dla rozwoju inwestorów zewnętrznych. Zależy to bowiem, od wielu czynników w otoczeniu, takich jak: globalna koniunktura, warunki inwestowania w Polsce, atrakcyjność konkurencyjnych terenów inwestycyjnych na innych obszarach.

Najatrakcyjniejsze tereny w KKBOF dla omawianych działalności, zwłaszcza dla inwestorów zewnętrznych, to te o dobrej dostępności transportowej, czyli w niewielkiej odległości od węzłów dróg ekspresowych, w pełni uzbrojone, z łatwym dojazdem przez potencjalnych pracowników. Tylko niektóre tereny spośród pokazanych na rysunku modelu spełniają te warunki (bardziej kompleksowo omówione w rozdziale dotyczącym zasad polityki przestrzennej). Trudno ocenić, czy i kiedy będą wykorzystane inne tereny (przy drogach wojewódzkich, oddalone od większych jednostek osadniczych), np. przez lokalnych przedsiębiorców, dla działalności bazujących na lokalnych surowcach, np. rolnych, leśnych. Trudno jest też ocenić niektóre tereny dopuszczające zbyt różne funkcje (produkcyjną, usługową, mieszkaniową, czasem też turystyczną), np. w Gminie Będzino.

Natomiast zapotrzebowanie terenów dla zabudowy turystycznej może być duże, ponieważ wciąż jest duży popyt na wypoczynek nad morzem.

Trzeba zwrócić uwagę, że niektóre tereny kolidują z uwarunkowaniami środowiska przyrodniczego – potrzebą ochrony jego wartości i cech zapewniających równowagę ekologiczną, bioróżnorodność oraz ciągłość funkcjonowania w czasie i w przestrzeni. Są to: tereny w Gminie Rymań przeznaczone na funkcje produkcyjno-składowe, a położone w korytarzu ekologicznym (30 ha w Rzesznikowo i 3-4 ha w Leszczynie) oraz szereg terenów dla usług turystyki w pasie nadmorskim położonych również w korytarzu ekologicznym i obszarze chronionego krajobrazu (dla których zasady inwestowania przedstawiono w rozdziale dotyczącym polityki przestrzennej).

1.4. Elementy sieci osadniczej

Sieć osadnicza w istotny sposób krystalizuje strukturę funkcjonalno-przestrzenną obszaru (Mapa 27). Kluczowe dla niej są trzy największe miasta, zarazem stolice powiatów tworzących KKBOF: Koszalin, Kołobrzeg i Białogard, przy czym są one zróżnicowane pod względem wielkości, znaczenia gospodarczego i wyposażenia w usługi decydującego o ich miejscu w systemie obsługi i relacjach z otoczeniem.

Największym miastem obszaru jest Koszalin (miasto na prawach powiatu, co wyróżnia go spośród pozostałych miast KKBOF), liczący w 2020 r. 106 tys. mieszkańców. Kolejne miasta (będące, tak jak Koszalin, gminami miejskimi) to: Kołobrzeg (46 tys.) i Białogard (24 tys.). W KKBOF znajduje się jeszcze 7 niewielkich miast o wielkości od 2,5 tys. mieszkańców (Gościno, Tychowo) do 6,5 tys. (Sianów). Są one stolicami gmin miejsko-wiejskich. Stolicami 8 gmin wiejskich są wsie, a gmin wiejskich Białogard i Kołobrzeg – które formalnie są poza granicami gmin wiejskich. Spośród bardzo wielu wiejskich jednostek osadniczych tylko 12, poza stolicami gmin, przekracza 1000 mieszkańców. Połowa z nich znajduje się blisko Koszalina, 2 – blisko Kołobrzegu.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego określa następująco hierarchię miast, nazywając je ośrodkami równoważenia rozwoju[12]: Koszalin – regionalnym, Kołobrzeg – subregionalnym, Białogard – ponadlokalny, a pozostałe miasta obszaru (Gościno, Karlino, Tychowo,

[12] W nawiązaniu do dawniej obowiązujących dokumentów krajowych

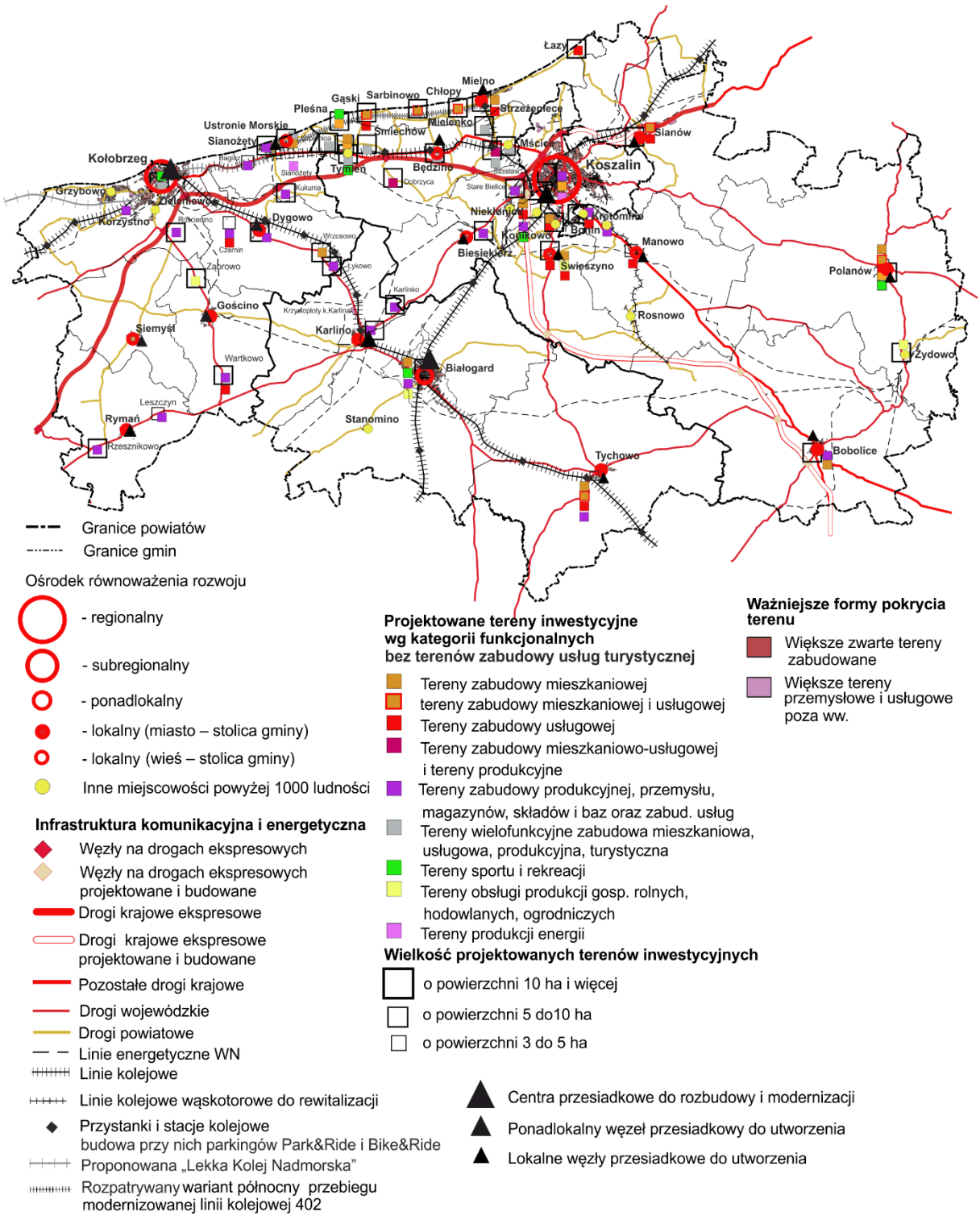
Bobolice, Polanów, Sianów i Mielno) – lokalnymi. O randze decydowało występowanie 27 rodzajów usług. Używając innego nazewnictwa, kojarzonego z poziomem obsługiwanego obszaru, hierarchię jednostek osadniczych, jako ośrodków obsługi objaśnić można następująco:

Koszalin to ośrodek podregionalny[13] z niektórymi usługami regionalnymi, czyli typowymi dla miasta wojewódzkiego. Należą do nich: filharmonia, teatr dramatyczny, szpital wielospecjalistyczny, siedziba Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich oraz Politechnika Koszalińska (pozostałe wyższe uczelnie i ich filie uznano za typowe dla ośrodków podregionalnych). Są też instytucje filialne ośrodka wojewódzkiego.

Kołobrzeg to ośrodek podregionalny, obecnie niepełny. Spośród usług typowych dla ośrodków podregionalnych są tu: szpital z kilkoma oddziałami specjalistycznymi, niewielka wyższa uczelnia i filia uczelni, aquapark. Spośród usług typowych dla wielu ośrodków podregionalnych brak kina multipleksowego. Brak też sądu okręgowego występującego w niektórych ośrodkach podregionalnych.

[13] czyli posiadający usługi (instytucje, obiekty, urządzenia) występujące tylko w kilku miejscach województwa (utożsamianego z regionem), więc nie w każdym mieście powiatowym

Mapa 27. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF – sieć osadnicza i transportowa, tereny inwestycyjne.



Źródło: opracowanie własne.

Białogard to ośrodek powiatowy, zawiera prócz władz i administracji powiatowej instytucje o urzędowej rejonizacji pokrywającej się z powiatem (urząd pracy, urząd skarbowy, oddział ZUS, sąd rejonowy) oraz usługi nieposiadające rejonizacji, ale typowe dla miast powiatowych (szkoły ponadpodstawowe, szpital,

niektóre specjalistyczne poradnie lekarskie, placówki bankowe, obiekty handlowe większe i wyspecjalizowane).

Ośrodki gminne to stolice gmin, niebędące stolicami powiatów. Jeśli są miastami, w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego zostały nazwane lokalnymi ośrodkami równoważenia rozwoju. W modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF analogicznie nazwano też wsie – stolice gmin.

Większość małych miast (z wyjątkiem Mielna i Sianowa, zapewne ze względu na bliskość Koszalina) ma zakres usług szerszy niż typowy ośrodek gminny (tab. 18). Z tego względu Bobolice, Gościno, Karlino, Manowo, Polanów i Tychowo można określić jako ośrodki gminne o rozszerzonym zasięgu obsługi.

Tabela 18. Usługi o poziomie ponadgminnym w małych miastach.

Miejscowość	LO	Szkoły średnie zawodowe	Szkoły branżowe	Hale sportowe o wymiarach od 36x19 m
Bobolice	1[14]		1	1
Gościno	1	1		
Karlino	1	1		1
Manowo	1	1		
Polanów	1			
Tychowo	1			

Źródło: Diagnoza strategiczna uwarunkowań rozwojowych Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego, maj 2022 r.

Tworzą się strefy urbanizacji (tzw. suburbanizacji) obszarów wiejskich na terenach bezleśnych wokół Koszalina i w sąsiedztwie Kołobrzegu, głównie poprzez budowę domów na obszarach wiejskich przez migrantów z tych miast. Daje to korzyści: migrującym (dzięki niższej cenie działek), sprzedającym działki oraz gminom (przyrosty podatków). Ma też wiele wad, m. in.: koszt rozbudowy i funkcjonowania infrastruktury, koszt dojazdów do pracy i usług, uszczuplanie podatków na rzecz miast (przy pozostawieniu kosztów rozbudowy infrastruktury i funkcjonowania usług publicznych, z których korzysta ludność z terenów podmiejskich. Zwiększa się ruch samochodowy w miastach (z enklaw podmiejskich najłatwiejszy, a nieraz jedyny możliwy jest dojazd samochodem. Są też i wady w sferze społecznej: osłabienie więzi społecznych, zwłaszcza wśród dzieci i młodzieży mających utrudniony kontakt z rówieśnikami poza szkołą.

Prognozy demograficzne[15] przewidują przyrosty ludności tylko w 4 gminach, głównie w otoczeniu Koszalina (gminy Biesiekierz i Świeszyno przyrosty do 2050 r. po ok. 3-3,5 tys. ludności), Kołobrzegu (Gmina Kołobrzeg do 2040 r. przyrost o ok. 800 osób) i w Gminie Siemyśl (do 2040 r. przyrost o ok. 200 osób). Prognozy mogą się oczywiście nie sprawdzić i przyrosty mogą być większe i objąć też inne gminy, zwłaszcza podmiejskie, ale jeżeli w całym KKBOF prognozuje się spadek zaludnienia o prawie 70 tys. do 2050 r., to nawet gdyby ten spadek był mniejszy, potencjał demograficzny i trendy zmian nie pozwalają na przyrosty radykalnie większe. Powyższe prognozy stanowią istotne uwarunkowania nowej urbanizacji, zwłaszcza na obszarach podmiejskich.

W dokumentach planistycznych stanowczo za dużo terenów dla zabudowy mieszkaniowej wyznaczono w Gminie Świeszyno: 320 ha na terenach objętych planami miejscowymi i 975 ha tylko w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, na razie bez planów miejscowych (Konikowo i Niekłonice). Z kolei konfrontacja wielkości zasobu terenów pod zabudowę mieszkaniową

[14] W 2020 r. w trakcie „wygaszania" (tylko 1 uczeń)
[15] Diagnoza, op. cit.

przewidzianych w dokumentach planistycznych w Gminie Będzino z realnymi możliwościami ich zagospodarowania jest trudna, ponieważ dla wielu terenów dopuszczone są różne funkcje prócz mieszkaniowej, np. działalność produkcyjna, usługi turystyki. Z powyższego wynika potrzeba weryfikacji ustaleń w dokumentach planistycznych, zwłaszcza w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin (albo w ich odpowiednikach po zmianach ustawowych) i dostosowanie do realnego zapotrzebowania oraz ustaleń i zasad polityki przestrzennej opisanych dalej. Przy wyznaczaniu terenów przeznaczonych pod zabudowę w Studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zgodnie z art. 10.2.7 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym należy zbadać możliwości rozwoju gminy wynikające z analizy ekonomicznej, środowiskowej, społecznej, demograficznej oraz możliwości finansowania infrastruktury technicznej i komunikacji.

1.5. Zasoby przyrodnicze

Warunki przyrodnicze w KKBOF są zróżnicowane, co rzutuje na rozwój funkcji gospodarczych. W części północnej są wyraźnie lepsze warunki rozwoju rolnictwa: lepsze gleby i łagodniejszy klimat. Niski udział lasów sprzyja też rozwojowi odnawialnych źródeł energii (energetyki wiatrowej).

Gleby obszaru KKBOF charakteryzują się dużym zróżnicowaniem typologicznym, różną wartością bonitacyjną i wynikającą stąd przydatnością glebowo-rolniczą. Najlepsze warunki dla rozwoju wysoko produktywnego rolnictwa są w okolicach Koszalina i w powiecie kołobrzeskim[16].

W KKBOF duży jest udział lasów (37,8%), choć mniejszy niż w całym województwie (49,3%). Duże są różnice w zalesieniu części północno-zachodniej i południowo-zachodniej obszaru (Mapy 24 i 25). Wysoka lesistość Gmin: Manowo, Tychowo, Polanów i Bobolice (ponad 50% powierzchni) predysponuje je do rozwoju gospodarki leśnej i branż z nią związanych, a także rekreacji i turystyki, zwłaszcza w pobliżu jezior i rzek. Duża powierzchnia lasów podnosi odporność na niekorzystne zjawiska zmian klimatycznych[17].

KKBOF posiada zasoby dla rozwoju różnych form produkcji energii ze źródeł odnawialnych. Są tu bardzo korzystne warunkami wiatrowe dla rozwoju energetyki wiatrowej, zwłaszcza w pasie nadmorskim. Niestety, jej rozwój został zatrzymany przez zmiany ustawowe dotyczące odległości od zabudowy mieszkaniowej. Po zniesieniu tych ograniczeń należy spodziewać się dalszego rozwoju. KKBOF charakteryzuje się najwyższymi sumami rocznego promieniowania słonecznego, przekraczającymi 1600 h/rok. Szczególnymi możliwościami wykorzystania terenów nieprzydatnych rolniczo na cele upraw roślin energetycznych o niskich wymaganiach glebowych i klimatycznych, dysponują m. in. Gminy: Białogard, Kołobrzeg, Gościno, Będzino, Karlino. Najwyższy potencjał energetyczny biogazu z odpadów komunalnych i oczyszczalni ścieków występuje głównie w dużych Miastach: Koszalinie i Kołobrzegu[18].

Ochrona środowiska, w tym wód powierzchniowych i podziemnych, jest zadaniem wspólnym całego obszaru. Na jakość wód powierzchniowych wpływają działania w skali całego obszaru ze względu na zlewnie rzek. Należy wskazać na wpływ m. in. rolnictwa oraz na nierównomierność rozwoju sieci kanalizacyjnej. Zły stan wód rzek i jezior wpływa nie tylko na potencjał bioróżnorodności, ale także ogranicza możliwości rozwoju turystyki i rekreacyjnej[19].

[16] Diagnoza, op. cit.
[17] Diagnoza, op. cit.
[18] Diagnoza, op. cit., s. 157
[19] Diagnoza, op. cit.

1.6. Dziedzictwo kulturowe

Krajobraz kulturowy jest materialnym świadectwem historii terenów, wynikiem ścierania się wpływów zachodnioeuropejskich, polskich, skandynawskich. Jego elementy stanowią o odrębności i specyfice regionu. Do najcenniejszych kościołów należą: kolegiata w Kołobrzegu oraz fary w Białogardzie, Koszalinie (obecnie katedra) i Karlinie. Białogard jest jednym z najlepiej zachowanych układów staromiejskich w województwie zachodniopomorskim. W Koszalinie i Białogardzie częściowo zachowały się miejskie mury obronne, w Białogardzie z bramami i basztami. W Kołobrzegu zachował się ratusz. Zachowały się czytelne pozostałości nowożytnych umocnień budowanych przez Szwedów i Prusaków, m.in. w Kołobrzegu. W KKBOF znajduje się prawie 40 dworów i pałaców. Warto także zauważyć, że Chłopy to miejscowość w całości wpisana do rejestru zabytków, a ochroną objęty jest tu zachowany tradycyjny układ rybackiej osady wraz z domami z XIX wieku ozdobionymi ludowymi malowidłami. Architektura kuracyjna powstała w Ustroniu Morskim, Mielnie i Kołobrzegu. Specyficzne dla obszaru nadmorskiego są obiekty w portach: ryglowe spichlerze w Karlinie, magazyny w Kołobrzegu, latarnie morskie w Kołobrzegu i Gąskach (Gmina Mielno). Zachowały się fragmenty linii kolei wąskotorowej wraz z towarzyszącą zabudową na odcinkach: Koszalin-Manowo oraz Koszalin-Rosnowo (obecnie jako atrakcja turystyczna). W KKBOF znajduje się 7 obszarów kulturowo-krajobrazowych. Reprezentują one 4 spośród 7 typów obszarów kulturowo-krajobrazowych wyznaczonych na potrzeby Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego.[20]

1.7. Powiązania funkcjonalne i infrastrukturalne

1.7.1. Powiązania funkcjonalne

Do najistotniejszych powiązań funkcjonalnych między- i ponadgminnych integrujących obszar jego części należą:

- Codzienne dojazdy do pracy, zwłaszcza do największych koncentracji miejsc pracy w największych miastach obszaru.
- Codzienne dojazdy do szkół ponadpodstawowych, głównie do miast powiatowych.
- Okazjonalne dojazdy do usług typowych dla miast powiatowych.
- Sporadyczne dojazdy do usług typowych dla miast podregionalnych (do Koszalina i Kołobrzegu) i regionalnych (do Koszalina).

W przyszłości, w miarę inwestowania na przygotowanych terenach (np. w pobliżu węzłów na drodze ekspresowej) w działalności dające zatrudnienie, pojawią się nowe kierunki dojazdów do pracy.

1.7.2. Infrastruktura transportowa

Przez KKBOF przebiegają linie kolejowe: LK 202, 402, 404 i 427 zapewniające połączenia kolejowe z najważniejszymi ośrodkami kraju i regionu. Mimo modernizacji i remontów stan infrastruktury kolejowej ocenia się jako niezadowalający, zwłaszcza w miejscach o ograniczeniach prędkości przejazdu i ograniczonej przepustowości. Skutkuje to brakiem konkurencyjności kolei względem samochodu. Analiza Urzędu Transportu Kolejowego wskazuje ograniczoną przepustowość odcinków linii 402 Koszalin – Kołobrzeg – Goleniów oraz stacji w Kołobrzegu. W ramach modernizacji analizowany jest nowy przebieg tej linii na odcinku pomiędzy Mścicami a Ustroniem Morskim, przez Mielno i Sarbinowo (Mapy 24 i 27)[21]. Potrzebę modernizację kolei uzasadnia warty podkreślenia fakt, że wszystkie trzy miasta

[20] Diagnoza, s. 71-74.
[21] Ibid.

powiatowe – główne węzły obszaru są połączone ze sobą wzajemnie czynną infrastrukturą kolejową, co stanowi potencjał do integracji transportowej obszaru opartej o kolej. Podstawowy układ drogowy KKBOF tworzą drogi krajowe nr 6, 11 i 31 oraz drogi wojewódzkie (Mapy 24 i 27). Uzupełnia je sieć dróg powiatowych i gminnych. Droga ekspresowa S6 poprawiła znacząco skomunikowanie ze Szczecinem (czas przejazdu z Koszalina do Szczecina skrócił się ze 120 do 90 minut) oraz między Kołobrzegiem i Koszalinem. Budowana droga ekspresowa S11 skróci dojazd do Poznania. Skutkiem ubocznym budowy dróg ekspresowych jest degradacja niektórych dróg niższego rzędu. W związku z tym oczekuje się w szczególności przywrócenia drogi wojewódzkiej nr 165 do Mielna i powiązanie jej bezpośrednio z węzłem drogi S6. Stan techniczny wielu dróg powiatowych, a zwłaszcza gminnych, jest niezadowalający. Niezadowalający jest też transport publiczny, zdegradowany w procesie zmian ustrojowo-własnościowych kraju, co zagraża wykluczeniem transportowym w niektórych obszarach.

Ważnym elementem infrastruktury transportowej jest port w Kołobrzegu wykorzystywany przez kontrahentów głównie ze środkowego Pomorza, Pomorza Zachodniego, Północnej Wielkopolski i częściowo województwa kujawsko-pomorskiego. Możliwy jest dwukrotny wzrost masy odprawianych towarów. Oczekuje się wznowienia połączenia promowego m. in. z duńską wyspą Bornholm[22].

Dostęp KKBOF do transportu lotniczego zapewnia Port Lotniczy Szczecin-Goleniów. Droga ekspresowa S6 umożliwia dojazd do niego z Kołobrzegu w niecałą godzinę, z Koszalina – w 70 minut. Jest też lotnisko Kołobrzeg-Bagicz, wykorzystywane sezonowo do obsługi cywilnej [23].

Rosnącą rolę w transporcie odgrywają drogi i ścieżki rowerowe, systematycznie budowane przez samorządy. Ich długość w latach 2011-2020 wzrosła z 88 do 250 km. Proces wymaga kontynuacji, w tym zapewnienia spójności układu. Prócz funkcji dojazdu do pracy i usług należy zwrócić uwagę na funkcję rekreacyjną, w tym turystyczną tego rodzaju infrastruktury (Mapa 26)[24].

1.7.3. Infrastruktura elektroenergetyczna

Przez KKBOF przebiega linia elektroenergetyczna 400 kV w kierunku północno-wschodnim od Koszalina wzdłuż wybrzeża i w kierunku południowo-zachodnim do Szczecina i Niemiec. W kierunku południowo-wschodnim od Koszalina i następnie południowym przebiega linia 220 kV. Na tym kierunku projektowana jest linia 400 kV.

W gminie Polanów jest elektrownia szczytowo-pompowa Żydowo wykorzystująca różnicę poziomów lustra wody dwóch naturalnych jezior. Funkcjonują elektrownie wiatrowe, m. in. Karścino-Pobłocie w gm. Karlino i Gościno (90 MW); Kukinia w gm. Ustronie Morskie i Dygowo (52,9 MW); Karścino-Sarbia w gm. Kołobrzeg (51 MW); Bardy w gm. Dygowo, Tymień w gm. Będzino (wszystkie po 50 MW)[25].

Konieczna jest budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury sieciowej średniego napięcia 15 kV i niskiego napięcia 0,4 kV na obszarach zainteresowania rozwojem generacji prosumenckiej oraz elektromobilności[26].

Koncepcja sieci morskich (energetyki wiatrowej na morzu) przewiduje przyłącze morsko-lądowe w rejonie Grzybowa w Gminie Kołobrzeg[27].

[22] Ibid.
[23] Ibid.
[24] Diagnoza, op. cit
[25] Diagnoza, op. cit
[26] Diagnoza, op. cit
[27] Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego

1.7.4. Sieć teleinformatyczna

Jak wynika z analizy danych Urzędu Komunikacji Elektronicznej (UKE) wg stanu na dzień 31.12.2021 r. dostęp do Internetu o przepustowości powyżej 30 Mb/s na obszarze KKBOF był zróżnicowany. Najwyższy odsetek punktów adresowych z dostępem do Internetu o powyższej przepustowości zlokalizowany był w Koszalinie (87%), Kołobrzegu (87%) oraz Białogardzie (87%). Wysoki był także w Gminie Karlino (83%),najniższy – w Gminach Siemyśl (20%), Polanów (30%), Rymań (34%) i Mielno (36%)[28].

1.7.5. Sieci kanalizacyjne

Dostęp do sieci kanalizacyjnej jest zróżnicowany, najwyższy w Kołobrzegu, gdzie z kanalizacji korzysta 99% mieszkańców. W najgorszej sytuacji są Gminy: Rymań, Będzino, Manowo, Polanów i Sianów, w których wskaźnik dostępu jest poniżej 60%[29].

1.8. Obszary z potencjałem rozwojowym

Największy potencjał rozwojowy mają główne węzły osadnicze Koszalin i Kołobrzeg – ze względu na potencjał demograficzny i związany z nim kadrowy, rozwinięty przemysł i usługi, w tym edukacyjne, a także ze względu na dostępność do drogi ekspresowej podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną.

Jako wyzwanie współczesnego rozwoju można wskazać rozwój konkurencyjności gospodarki opartej na rozwoju innowacyjności. Warunkują ją: jakość kadr, potencjał kooperacyjny, intelektualny i organizacyjny do wdrażania innowacji. Największy potencjał ma tu Koszalin, gdzie są instytucje otoczenia biznesu, największe firmy, uczelnie wyższe (zwłaszcza politechnika) oraz przede wszystkim kapitał ludzki. Rozwój innowacyjności nie jest jednak łatwy, zwłaszcza wobec braku doświadczeń w transferze wiedzy do biznesu.

Jako specyfikę Koszalina można wskazać m. in., że będzie węzłem dróg ekspresowych po ukończeniu budowy drogi szybkiego ruchu S11.

Specyfiką Kołobrzegu jest silnie rozwinięta funkcja uzdrowiskowa i turystyka nadmorska oraz port morski połączony bezpośrednio z układem drogowym i kolejowym (S-11, S-6, LK 402, LK 404).

Jako obszary z potencjałem rozwojowym można wskazać też węzły dróg ekspresowych, szczególnie tam gdzie możliwe jest przygotowanie przy dojeździe z węzłów atrakcyjnych, uzbrojonych terenów inwestycyjnych.

Szerzej potencjały rozwojowe omówione są w rozdziale dotyczącym obszarów strategicznej Interwencji. Tamże oraz przy omawianiu zasobów przyrodniczych zaprezentowane są następujące obszary z potencjałem rozwojowym:

– Pas wybrzeża – z wysokimi walorami dla turystyki nadmorskiej.

– Obszary o wysokiej lesistości w południowo-wschodnie części obszaru – potencjał dla rozwoju gospodarki leśnej i przetwórstwa drewna, a w wielu częściach tego obszaru – również turystyki.

– Obszary o najlepszych warunkach rozwoju wysokoproduktywnego rolnictwa – okolice Koszalina i powiat kołobrzeski.

[28] Diagnoza, op. cit, s. 160
[28] Diagnoza, op. cit, s. 28
[29] [29] Diagnoza, op.cit, s. 28

– Obszary z potencjałem dla rozwoju OZE – zwłaszcza energetyki wiatrowej i słoneczne.

1.9. Potencjalne obszary problemowe oraz konflikty przestrzenne

Jako obszary problemowe można wskazać:

– Gminy o najniższych dochodach własnych na mieszkańca w 2020 r. (Białogard, Bobolice, Tychowo, Polanów).

– Gminy o najniższej dostępności do sieci kanalizacyjnej w 2020 r. (Rymań, Będzino, Manowo, Polanów).

– Gminy o najniższej dostępności do Internetu o przepustowości powyżej 30 Mb/s (Gminy: Siemyśl Polanów, Rymań i Mielno (36%).

Szczególnym rodzajem problemów są konflikty przestrzenne, m. in. na styku człowiek-przyroda, w tym tereny inwestycyjne kolidujące z uwarunkowaniami środowiska przyrodniczego i potrzebą ochrony ich wartości. Są to:

– Tereny inwestycyjne w Gminie Rymań przeznaczone na funkcje produkcyjno-składowe, położone w korytarzu ekologicznym (30 ha w Rzesznikowie i 3-4 ha w Leszczynie) (Mapa24).
– Tereny dla usług turystyki w pasie nadmorskim położone w korytarzu ekologicznym na obszarze chronionego krajobrazu (dla których zasady inwestowania przedstawiono w rozdziale dotyczącym polityki przestrzennej).

Rozwiązanie konfliktu może polegać na rezygnacji z terenu inwestycyjnego albo zastosowaniu szczególnych rozwiązań projektowych minimalizujących wpływ elementów antropogenicznych na środowisko przyrodnicze.

Inne konflikty przestrzenne występują w Kołobrzegu: konflikty funkcji uzdrowiskowej z turystyczną oraz obu tych funkcji z funkcjonowaniem Miasta (m. in. nadmierny ruch samochodowy).

Konflikty człowiek – przyroda mogą też wystąpić przy modernizacji i realizacji nowych elementów infrastruktury technicznej, w tym przy budowie drogi ekspresowej S11. Szczególnym przykładem tego rodzaju konfliktów są przejścia przez lasy prowadzące do ich fragmentacji i przerwania struktur pełniących role korytarzy ekologicznych, a w efekcie do powstania barier liniowych, a w pasie drogowym – zmniejszenia powierzchni lasów. Powstałe rozcięcia w strukturze korytarzy ekologicznych można łagodzić poprzez zastosowanie rozwiązań technicznych, jakimi są przejścia dla zwierząt zwane przejściami „ekologicznymi" górnymi lub dolnymi (mosty krajobrazowe, „tunele" pod drogami). Zasadność zastosowania tego rodzaju rozwiązań musi wynikać z analiz przyrodniczych. W większości obszarów kulturowo-krajobrazowych występują pewne powszechne zagrożenia, obecne również w innych rejonach województwa oraz kraju. Są to między innymi:

– degradacja walorów obiektów wynikająca z: braku konserwacji, zaniechania użytkowania, nieprawidłowo przeprowadzanych remontów, rozbudowy,
– zmian zagospodarowania w otoczeniu – obniżających walory estetyczne i zaburzających odbiór,
– parcelacja układów osadniczych i założeń kompozycyjnych (np. dworsko-parkowych),
– wycinki drzew wzdłuż ciągów komunikacyjnych [30].

[30] Diagnoza, op. cit., s. 74-75.

2. Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej na obszarze KKBOF

2.1. Zasady zagospodarowania obszarów cennych przyrodniczo i korytarzy ekologicznych

Z punktu widzenia zagospodarowania obszarów cennych przyrodniczo najistotniejsze jest zachowanie funkcji ekologicznych dla korytarzy ekologicznych (Mapa 25). Zjawiska negatywne w tych obszarach zaznaczają się najczęściej jako niekontrolowane ich przecinanie przez coraz silniej koncentrującą się zabudowę. Jest to trudniejsze do opanowania niż nowe przeszkody liniowe, takie jak infrastruktura komunikacyjna. W efekcie prowadzi to do zawężenia lub całkowitego przecięcia terenów o funkcjach przyrodniczych.

Ustalenie:

Zabudowę należy realizować na podstawie ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Należy dążyć do objęcia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego jak największej powierzchni terenu.

Zasady:

Należy zachować jak największą liczbę i powierzchnię terenów, które odpowiadają trasom najczęstszego przemieszczania się organizmów żywych między różnymi terenami przyrodniczymi.

Należy uwzględniać konfigurację zarówno dużych, jak i lokalnych płatów ekologicznych. Wynika to z ochrony funkcji korytarzy, jak i cech powierzchniowych terenów cennych przyrodniczo, w tym ich ochrony. Ważne jest zachowanie jak największego zróżnicowania wielkości i kształtów korytarzy i płatów ekologicznych oraz, co wydaje się najważniejsze, wzajemnego układu powiązania przestrzennego, gdzie korytarze reprezentują charakter zachowania ciągłości tych struktur (a spośród wydzielonych, otrzymania korytarzy liniowych, ale i też zanikających tzw. przerywanych czy wyspowych). Powierzchnie te stanowią główne elementy integracyjne krajobrazu.

2.2. Warunki i zasady tworzenia nowej zabudowy mieszkaniowej oraz zagospodarowania i korzystania z terenów intensywnej urbanizacji

Ustalenia:

Wielkość terenów nowej zabudowy mieszkaniowej dostosować do zapotrzebowania na nowe tereny wynikającego z prognoz demograficznych i prognozowanych lub zakładanych wskaźników mieszkaniowych. W tym celu należy zweryfikować dokumenty planistyczne, zwłaszcza studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin albo przyjąć odpowiednie ustalenia w dokumentach planistycznych po zmianach ustawowych. Przy wyznaczaniu terenów przeznaczonych pod zabudowę w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy zgodnie z art. 10.2.7 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym należy zbadać możliwości rozwoju gminy wnikające z analizy ekonomicznej, środowiskowej, społecznej, demograficznej oraz możliwości finansowania infrastruktury technicznej i komunikacji. Dla gmin podmiejskich dopuszcza się prognozowanie przyrostu ludności do 10% nawet, jeśli dotychczasowe prognozy wskazywały mniejsze przyrosty albo spadki.

Zrezygnować z terenów nadmiarowych, zwłaszcza nieobjętych planami miejscowymi i niespełniających dalej wymienionych kryteriów i zasad (w tym zrezygnować z wąskich pasów zabudowy wzdłuż dróg, zwłaszcza w oddaleniu od ośrodków usługowych). Terenom wskazywanym dla zabudowy

mieszkaniowej, mieszkaniowo-usługowej i usługowej związanej z mieszkalnictwem nie przypisywać jednocześnie innych możliwych funkcji (gospodarczych, turystycznych).

Nową zabudowę mieszkaniową należy planować na obszarach o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, zwłaszcza poprzez uzupełnianie istniejącej zabudowy, a na obszarach innych, nowych – wyłącznie w sytuacji braku dostatecznej ilości terenów na obszarach wyżej wymienionych.

Zasady:

W przypadku planowania nowych obszarów, wyznaczać je w pierwszej kolejności na obszarach o najlepszych warunkach do zabudowy mieszkaniowej – spełniających jak najwięcej z następujących kryteriów:

- Dostęp pieszy 15’ (maks. 20’ – długość dojścia do 1,5 km) do szkoły podstawowej, innych usług podstawowych publicznych i komercyjnych, linii autobusowej, przystanku kolejowego (jeśli jest kolej).
- Wyposażenie w sieci infrastruktury technicznej adekwatne dla nowej, planowanej zabudowy lub możliwe do rozbudowy bez przekraczania progów (w przypadku konieczności przekraczania progów uwzględniać wielkość koniecznych nakładów w relacji do przewidywanych efektów).
- Wielkość terenu umożliwiająca realizację kompleksowych osiedli według poniższych zasad.

Nową zabudowę mieszkaniową planować w formie kompleksowych osiedli z usługami, przestrzeniami publicznymi i terenami zielonymi w ramach planów miejscowych (lub ich odpowiedników w przypadku zmian ustawowych). Może to polegać na scalaniu istniejących rozproszonych enklaw (pożądane, jeżeli umożliwiają to konkretne sytuacje przestrzenne), ewentualnie jako nowe tereny spełniające wyżej wymienione kryteria.

Rekomendacje:

Przyjmować wskaźniki: przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania na 1 osobę. – nie więcej niż 40 m^2, wskaźnik intensywności zabudowy netto (PUM/m^2 powierzchni terenu) – nie mniej niż 0,5 dla zabudowy jednorodzinnej i 1,5 dla zabudowy wielorodzinnej.

Usługi o charakterze centrotwórczym należy w miarę możliwości koncentrować, tworząc ośrodki usługowe z atrakcyjnymi przestrzeniami publicznymi.

2.3. Warunki i zasady tworzenia terenów lokalizacji inwestycji związanych z aktywnością gospodarczą

Ustalenia:

Tereny inwestycyjne dla działalności produkcyjnych (przemysłu), składów i różnego rodzaju usług niezwiązanych z zabudową mieszkaniową i turystyką mogą być lokalizowane wyłącznie poza obszarami ochrony przyrody, krajobrazu i poza korytarzami ekologicznymi.

Zasady:

Dla nowych terenów inwestycyjnych wskazanych dla działalności gospodarczych (przemysłu, składów, różnego rodzaju usług niezwiązanych z zabudową mieszkaniową) nie należy określać innych rodzajów użytkowania (zabudowy mieszkaniowej, turystycznej, rekreacyjnej).

Nowe tereny inwestycyjne dla działalności gospodarczych powinny spełniać jak najwięcej następujących kryteriów:

- w pobliżu terenów mieszkaniowych, preferując większe jednostki osadnicze i większe tereny mieszkaniowe,
- w miarę możności dostęp pieszy z większych terenów mieszkaniowych,
- możliwość dojazdu transportem publicznym,
- dostępność transportowa (preferowany dobry dostęp do węzła drogi ekspresowej),
- dojazd nie kolidujący z zabudową mieszkaniową, turystyczną i w miarę możliwości dojściami do szkół,
- brak konfliktów przestrzennych, np. z zabudową mieszkaniową lub turystyczną,
- zapewnione uzbrojenie terenu.

2.4. Warunki i zasady tworzenia terenów lokalizacji inwestycji związanych z realizacją funkcji turystycznych, rekreacyjnych i sportowych

Ustalenie:

Należy zweryfikować dokumenty planistyczne, zwłaszcza studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin (lub ich odpowiedniki po zmianach ustawowych), rezygnując z terenów nieobjętych jeszcze planami miejscowymi, które nie spełniają dalej podanych ustaleń i zasad. Z drugiej strony, należy dążyć do objęcia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego jak największej powierzchni obszarów nadających się i przeznaczonych w Studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin do zabudowy.

Uzasadnienie: Zabudowa często jest konfliktowa w stosunku do cech środowiskowych wpływających na funkcjonowanie mniejszych struktur przyrodniczych. Wprowadzenie ograniczeń pozwoliłoby na skuteczniejsze przeciwdziałanie nasilającym się zjawiskom nadmiernej zabudowy, zwłaszcza rozproszonej. Rozwój struktur terenów zabudowanych w świetle liberalizacji prawa budowlanego przyczynia się do zacierania naturalnych cech środowiska. Specyfika zjawiska wskazuje na dekoncentrację zabudowy (szczególnie na terenach atrakcyjnych turystycznie) generującą chaos funkcjonalny i strukturalny. Wprowadzenie ściślejszych zasad wykorzystania terenów może przeciwdziałać efektom zastępowania procedur planistycznych przez liberalizację przepisów budowlanych w tym kontekście.

2.4.1. Warunki i zasady dotyczące pasa nadmorskiego

Ustalenie:

Zagospodarowanie terenu na podstawie ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Dążenie do objęcia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego jak największej powierzchni obszarów.

Zasady dotyczące respektowania wartości przyrodniczych:

Istotnym warunkiem zagospodarowania terenów w otoczeniu obszarów wrażliwych przyrodniczo, takich jak lasy, a szczególnie lasy na wydmach, jest stworzenie stref buforowych pozwalających na stopniowe przejście od terenów zabudowanych do przyrodniczych. W efekcie uzyskuje się możliwość

zachowania korzystnych warunków przyrodniczych oraz jakości krajobrazu na pograniczu tych terenów i zmniejsza się poziom bezpośredniej antropopresji na nie. Problem ten jest odzwierciedleniem niekontrolowanego rozwoju suburbiów, które pozbawione są wyraźnego porządku urbanistycznego w zagospodarowaniu. Przekłada się to na potrzebę wsparcia procesów planowania przestrzennego, uwzględniających możliwości monitorowania tych terenów.

2.4.2. Warunki i zasady dotyczące pozostałych obszarów turystycznych

Ustalenie:

Zagospodarowanie na nowych terenach powinno mieć charakter zwarty i następować na podstawie planów miejscowych. Należy dążyć do objęcia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego jak największej powierzchni obszarów. Dla terenów zabudowy widocznych z jezior i ich przeciwległego brzegu powinna być wykonana wizualizacja w krajobrazie.

Rekomendacje:

Preferowanymi formami zagospodarowania i świadczenia usług związanych z bazą turystyczną powinny być:

- w pierwszej kolejności: pokoje gościnne w budynkach mieszkalnych, w tym w ramach agroturystyki (i związana z tym rozbudowa, modernizacja, itp.), udostępnianie posesji na biwakowanie, tworzenie campingów i pól biwakowych,
- w drugiej kolejności: tworzenie zespołów niewielkich domków dostosowanych do krajobrazu oraz pensjonatów dostosowanych gabarytami i formą do istniejącej zabudowy wiejskiej.

Zabudowa letniskowa indywidualna powinna być realizowana w formach zwartych, a nie rozproszonych i nie powinna być lokalizowana na najbardziej atrakcyjnych terenach, które powinny zachować charakter ogólnodostępny.

Zagospodarowanie turystyczne, rekreacyjne i sportowe nad wodami rekomenduje się ograniczyć do lokalizacji punktowych, opartych zwłaszcza o istniejące zgrupowania zabudowy; zagospodarowanie nad jeziorami rynnowymi tylko po jednej stronie.

Zmiany funkcji terenów rolnych na „turystyczne, rekreacyjne" stanowią zagrożenie dla krajobrazu. Zapotrzebowanie na grunty o innych funkcjach niż rolne lub leśne może przyczyniać się do wzmocnienia mechanizmów suburbanizacyjnych, w efekcie których na tych terenach może powstawać zabudowa mieszcząca się w zakresach zliberalizowanych przepisów budowlanych. Rekomenduje się wprowadzenie czytelnych stref o zakazie zabudowy tego rodzaju form zagospodarowania szczególnie w obszarach związanych z korytarzami ekologicznymi i wodami powierzchniowymi.

2.5. Zasady i kierunki rozwoju transportu

Ustalenia:

Należy określić w dokumentach planowania przestrzennego:

- sposoby zagospodarowania przestrzennego rozbudowywanych i modernizowanych centrów przesiadkowych w Koszalinie, Kołobrzegu i Białogardzie,
- lokalizację i sposoby zagospodarowania przestrzennego węzłów przesiadkowych: ponadlokalnego w Karlinie i lokalnych w pozostałych ośrodkach gminnych,
- lokalizację parkingów Park&Ride, Bike&Ride m. in. przy stacjach i przystankach kolejowych oraz w miejscach umożliwiających wjazd transportem publicznym do Koszalina i Kołobrzegu.

Planowanie rozwiązań przestrzennych, ułatwiających przemieszczanie się pieszych i rowerzystów.

Zasady:

Kształtowanie struktur przestrzennych przy założeniu minimalizacji transportochłonności układu przestrzennego.

Lokalizowanie zabudowy mieszkaniowej w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego, jako podstawowego środka transportu.

Dążenie do likwidacji obszarów wykluczonych komunikacyjnie poprzez rozwój transportu zbiorowego.

Rekomendacje:

Zmniejszanie liczby miejsc parkingowych przy jednoczesnym ograniczeniu czasu parkowania lub wprowadzeniu opłat parkingowych w celu równoważenia popytu i podaży miejsc parkingowych.

3. Obszary strategicznej interwencji

Obszar strategicznej interwencji (OSI) to „określony w strategii rozwoju obszar o zidentyfikowanych lub potencjalnych powiązaniach funkcjonalnych lub o szczególnych warunkach społecznych, gospodarczych lub przestrzennych, decydujących o występowaniu barier rozwoju lub trwałych, możliwych do aktywowania, potencjałów rozwojowych, do którego jest kierowana interwencja publiczna łącząca inwestycje, w szczególności gospodarcze, infrastrukturalne lub w zasoby ludzkie, finansowane z różnych źródeł, lub rozwiązania regulacyjne”[31]. W programowaniu rozwoju i podejmowaniu interwencji w stosunku do OSI przejawia się terytorialny wymiar polityki rozwoju[32].

3.1. Obszary strategicznej interwencji określone w strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego

Identyfikacja i delimitacja OSI na terenie województwa zachodniopomorskiego odbyła się na bazie obszarów funkcjonalnych wskazanych w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego. Polityka terytorialna w stosunku do OSI województwa zachodniopomorskiego jest adresowana m. in. do obszarów funkcjonalnych o znaczeniu regionalnym. Jednym z nich jest OF Koszalin-Kołobrzeg-Białogard – miejski obszar funkcjonalny ośrodka regionalnego, jakim jest Koszalin[33].

Najważniejsze cechy Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego to:

1. Drugi po Szczecińskim Obszarze Miejskim obszar koncentracji działalności gospodarczej i potencjału demograficznego z silnie rozwijającym się rynkiem turystyki, w tym uzdrowiskowej i zdrowotnej.
2. Duży potencjał zróżnicowanych usług, w tym usług wyższego rzędu.
3. Drugi po Szczecinie zachodniopomorski ośrodek akademicki w Koszalinie.
4. Obszar koncentracji przemysłu, z dużym udziałem przemysłu spożywczego i ponadprzeciętnym mineralnego.
5. Potencjał rozwojowy portu morskiego w Kołobrzegu oraz możliwości rozwoju powiązań z Wielkopolską.
6. Duży potencjał przyrodniczy obszaru.
7. Obecna struktura gospodarki i infrastruktura techniczna predysponuje obszar do rozwijania inteligentnych specjalizacji w zakresie:
   – nowoczesnego przetwórstwa rolno-spożywczego,
   – produktów opartych na technologiach informacyjnych,

[31] Ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw .
[32] Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego, s. 55.
[33] Ibid.

- multimodalnego transportu i logistyki,
- produktów inżynierii chemicznej i materiałowej.

8. Nadbałtyckie położenie, korzystne dla tworzenia relacji transbałtyckich i transnarodowych.
9. Znaczne zróżnicowanie funkcjonalne gmin.
10. Peryferyjne położenie względem Szczecina i innych miast wojewódzkich.
11. Niewydolny układ komunikacyjny pasa wybrzeża w okresie letnim.
12. Słaba dostępność komunikacyjna do ośrodków wojewódzkich (w tym jedna z najgorszych w kraju do Warszawy).
13. Koncentracja konfliktów przestrzennych.
14. Silna antropopresja na obszary cenne przyrodniczo i krajobrazowo, związana z procesem suburbanizacji i ruchem turystycznym.
15. Zagrożenia związane z prognozowanymi zmianami klimatu.
16. Niewykorzystany potencjał rozwoju gospodarki morskiej.
17. Niekorzystne procesy migracyjne i demograficzne[34].

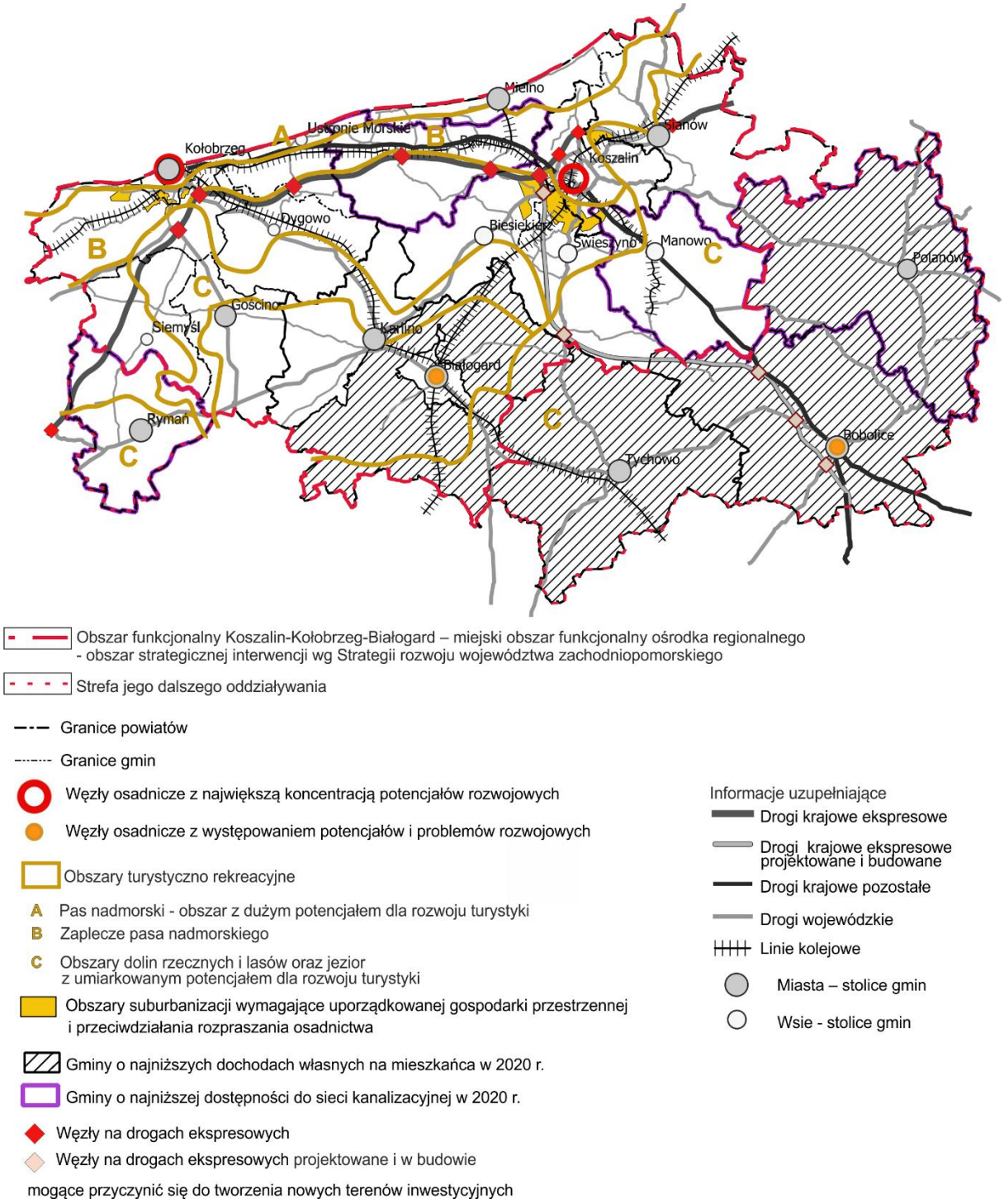
Analizy wykonane na potrzeby krajowych dokumentów planistycznych wskazują, że ośrodek regionalny – jakim jest Koszalin – znajduje się na obszarze o najgorszej dostępności transportowej do ośrodka wojewódzkiego. Działania interwencyjne powinny przebiegać w związku z tym dwutorowo. Należy wspomagać rozwój ośrodka regionalnego (w tym usług poziomu regionalnego) i subregionalnego oraz poprawiać dostępność do miasta wojewódzkiego z obszarów peryferyjnych województwa. W tym przypadku działania interwencyjne powinny polegać na rozbudowie połączeń komunikacyjnych.

[34] Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego, s.80

3.2. Obszary strategicznej interwencji wskazane wtórnie

Propozycje tych obszarów zawiera Mapa 28. Poniżej wyszczególniono potencjały rozwojowe tych obszarów i (albo) problemy i zjawiska niekorzystne oraz proponowane kierunki interwencji publicznej.

Mapa 28. Obszary strategicznej interwencji.



Źródło: opracowanie własne.

3.2.1. Węzły osadnicze z największą koncentracją potencjałów rozwojowych

Koszalin

Potencjały rozwojowe:

- Koncentracja usług poziomu powiatowego (w tym szkół ponadpodstawowych), podregionalnego i regionalnego, w tym wyższe uczelnie, a zwłaszcza Politechnika Koszalińska.
- Instytucje otoczenia biznesu.
- Ośrodek koncentracji przemysłu.
- Podstrefa Koszalin Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.
- Powstający węzeł dróg ekspresowych i węzły na nich – uatrakcyjniające tereny inwestycyjne.

Zjawiska niekorzystne:

- Suburbanizacja w otoczeniu miasta zwiększająca ruch samochodowy w mieście.
- Słaba dostępność komunikacyjna do ośrodków wojewódzkich ze względu na odległość (droga ekspresowa poprawiła jedynie dostępność do Szczecina, możliwość poprawy to modernizacja linii kolejowej w kierunku Szczecina oraz Gdańska i dalsza budowa dróg ekspresowych w kierunku Gdańska i Poznania).

Kierunki interwencji publicznej:

- Wsparcie innowacyjności, w tym rozwijanie instytucji transferu i komercjalizacji wiedzy[35] oraz finansowania typu Venture capital (ang.)[36]
- Przygotowywanie, w tym uzbrajanie i zapewnianie dostępności terenów inwestycyjnych.
- Rozwijanie szkolnictwa ponadpodstawowego, w tym zawodowego dostosowanego do potrzeb obszaru.

Kołobrzeg

Potencjały rozwojowe:

- Uzdrowisko (największe w Polsce) i największy w skali kraju obszar koncentracji ruchu turystycznego (w 2021 r. pow. kołobrzeski – 3 910 000 osobonoclegów, Warszawa – 3 200 000 osobonoclegów, Kraków, pow. tatrzański – 2 600 000 osobonoclegów).
- Wysokie walory dla rekreacji nadmorskiej i bardzo duża koncentracja bazy turystycznej.
- Wielofunkcyjny średni port morski o dużym potencjale rozwojowym z pełną infrastrukturą kolejową i drogową (czynna bocznica kolejowa, końcowy odcinek drogi ekspresowej S-11 w porcie morskim).
- W pobliżu drogi ekspresowe S-6 i S-11 i z bezpośrednią dostępnością do portu morskiego i węzłami uatrakcyjniającymi ofertę terenów inwestycyjnych.
- Bliska dostępność Portu Lotniczego w Goleniowie (niecała godzina jazdy z Kołobrzegu drogą S6).
- Lotnisko Kołobrzeg-Bagicz, wykorzystywane sezonowo do obsługi małych samolotów lotnictwa cywilnego.

Zjawiska niekorzystne:

[35] Instytucje wyspecjalizowane w transferze wiedzy i technologii z instytucji naukowo-badawczych do przedsiębiorstw. Bez takich instytucji komercjalizacja wyników badań naukowych jest bardzo trudna i często nie zachodzi.
[36] *Venture capital* (ang.) - pieniądze przeznaczone na sfinansowanie szczególnego, projektu, którego realizacja może przynieść spory zysk, lecz jest duże ryzyko niepowodzenia. Są to często kapitały zaangażowane w formie udziału w tworzenie lub rozruch małych przedsiębiorstw wprowadzających innowacje. Na podstawie: https://encyklopedia.interia.pl/geogr

- Niska przepustowość linii kolejowej 402 i stacji kolejowej Kołobrzeg oraz kolizyjność przejazdów drogowo-kolejowych na obszarze Miasta Kołobrzeg prowadząca do postępującego paraliżu komunikacyjnego miasta.
- Konflikty przestrzenne funkcji uzdrowiskowej i turystycznej z innymi funkcjami miasta (np. nadmierny ruch samochodowy) oraz nadmierna monofunkcyjność gospodarki miasta (uzdrowisko i turystyka).
- Stwarzająca ryzyko funkcjonalne nadmierna koncentracja turystycznej bazy noclegowej (wg badań samo m. Kołobrzeg – 112 000 miejsc noclegowych, miejski obszar funkcjonalny Kołobrzeg –172 000 miejsc noclegowych, w budowie kolejne 54 000 miejsc noclegowych).
- Rozbudowa infrastruktury sieciowej przestaje nadążać za gwałtowną rozbudową miasta i jego zaplecza (narastające dysfunkcje w zakresie sieci infrastruktury technicznej, transportu, energetyki, itp.).

Kierunki interwencji publicznej:

- Wzmacnianie potencjału uzdrowiskowego i turystyczno-wypoczynkowego np. poprzez lokalizację całorocznych obiektów spędzania czasu wolnego i dywersyfikację funkcjonalną miasta.
- Wspieranie przebudowy i rozbudowy linii kolejowych 402 i 404 w kierunku Kołobrzegu z pełną przebudową węzła kolejowego i przejazdów drogowo-kolejowych w kierunku bezkolizyjnych wiaduktów drogowych i kolejowych.
- Przy okazji przebudowy istniejącej linii kolejowej 402 wspieranie projektowania i budowy nowego systemu Lekkiej Kolei Nadmorskiej dla Kołobrzegu i jego zaplecza jako alternatywnego środka transportu zwłaszcza w pasie nadmorskim obszaru wokół Kołobrzegu (docelowo od Mrzeżyna przez Kołobrzeg do Mielna i Koszalina).
- Wspieranie rozwoju i inwestycji w porcie morskim (zwiększenie parametrów eksploatacyjnych portu morskiego oraz rozbudowa funkcji dla sektora offshore, przeładunków oraz połączeń promowych).
- Przygotowanie nowych terenów inwestycyjnych dla funkcji turystycznych i atrakcji turystycznych na zapleczu Miasta Kołobrzeg (dywersyfikacja funkcji).
- Wyznaczenie nowych terenów inwestycyjnych wokół Kołobrzegu dla potrzeb dywersyfikacji jego funkcji (turystyczno-uzdrowiskowych i innych, w tym rozwój nowych funkcji portu morskiego, logistyki, transportu, usług przemysłowych, sektorów nowych technologii).
- Rozwijanie szkolnictwa ponadpodstawowego, w tym zawodowego dostosowanego do potrzeb obszaru (centra doskonałości zawodowej, PWSZ).

Miejski obszar funkcjonalny Kołobrzegu (miasto i jego zaplecze) w ramach KKBOF zbliża się sumaryczną pojemnością noclegową do 0,3 mln. i powinien mieć opracowany odrębny plan rozwoju.

3.2.2. Węzły z potencjałem i problemami rozwojowymi

Białogard

Potencjały rozwojowe:

- Węzeł kolejowy.
- Koncentracja usług rangi powiatowej wraz ze szkolnictwem ponadpodstawowym, w tym zawodowym.
- Najlepiej dostępne miejsce dla mieszkańców powiatu, co predysponuje do koncentracji przyrostów miejsc pracy, co powinno skłaniać do tworzenia ofert inwestycyjnych.

Zjawiska niekorzystne:

- Wzrost odległości od drogi krajowej po zbudowaniu drogi ekspresowej S6.
- Niedostatek ofert terenów inwestycyjnych dla działalności gospodarczych (zwłaszcza dla przemysłu, składów, logistyki).

Kierunki interwencji publicznej:

- Przygotowywanie atrakcyjnych, uzbrojonych terenów inwestycyjnych dla działalności gospodarczych (zwłaszcza dla przemysłu, składów, logistyki).
- Rozwijanie szkolnictwa ponadpodstawowego, w tym zawodowego dostosowanego do potrzeb obszaru.
- Wspieranie rozwoju przedsiębiorczości, w tym utworzenie Centrum Aktywności Społecznej.

Bobolice

Potencjały rozwojowe:

- Strefa Aktywności Gospodarczej (SAG) częściowo wykorzystana, posiadająca 8 ha rezerwy terenowej na kolejne inwestycje.
- Pobliski węzeł na budowanej drodze ekspresowej S11.
- Funkcjonowanie szkoły branżowej i liceum dla dorosłych.

Zjawiska niekorzystne:

- Niewielki potencjał ludnościowy miasta, gminy i jej otoczenia, co może stanowić barierę w pozyskiwaniu kadr dla działalności lokalizowanych w SAG.

Kierunki interwencji publicznej:

- Uzbrojenie strefy inwestycyjnej w Bobolicach wraz z infrastrukturą drogową.
- Rozwijanie szkolnictwa ponadpodstawowego, m. in. pod kątem kadr dla SAG.

3.2.3. Węzły na drogach ekspresowych mogące przyczynić się do tworzenia nowych terenów inwestycyjnych

Kierunki interwencji publicznej:

- Tworzenie terenów inwestycyjnych dobrze skomunikowanych z drogami ekspresowymi i skupiskami ludności, po przeprowadzeniu analiz zasadności poszczególnym lokalizacji.

3.2.4. Obszar z dużym potencjałem dla rozwoju turystyki nadmorskiej i potencjalnymi konfliktami środowiskowymi

Potencjały rozwojowe:

- Wysokie walory przyrodnicze dla turystyki nadmorskiej (morze, plaża, lasy).
- W wielu miejscach rozwinięta baza turystyczna.

Zjawiska niekorzystne:

- Krótki sezon turystyki nadmorskiej.
- Istniejące i potencjalne konflikty zagospodarowania turystycznego ze środowiskiem przyrodniczym i fizjonomią krajobrazu (zwłaszcza wobec dużej podatności ekosystemów nadmorskich na degradację).
- Niewydolny układ komunikacyjny pasa wybrzeża w okresie letnim.
- Zagrożenie nadmiernego zagęszczenia bazy noclegowej i ruchu turystycznego.
- Wypieranie mieszkańców, w tym osób młodych, kosztem funkcji turystycznej i rezydencjonalnej.

Kierunki interwencji publicznej:

- Właściwe regulacje dotyczące zagospodarowania przestrzennego, zgodne z podanymi zasadami polityki przestrzennej.
- Wspieranie rozwoju atrakcji i działań podnoszących atrakcyjność poza sezonem letnim i umożliwiających przedłużenie sezonu turystycznego.
- Rozwijanie ogólnodostępnej infrastruktury rekreacyjnej (np. promenady i inne przestrzenie publiczne).
- Tworzenie ścieżek rowerowych wraz z zagospodarowaniem towarzyszącym i ich promocja.
- Poprawa dostępności drogowej i kolejowej.
- Rozwój transportu zbiorowego.
- Budowa mieszkań komunalnych oraz mieszkań na wynajem (tzw. mieszkania dla rozwoju).

3.2.5. Zaplecze pasa nadmorskiego

Potencjały rozwojowe:

- Bliskość pasa nadmorskiego – obszaru o wysokich walorach przyrodnicze dla turystyki nadmorskiej.
- Atrakcje krajoznawcze, zwłaszcza dziedzictwa kulturowego (zabytki).
- W niektórych miejscach istnienie bazy turystycznej.
- Istnienie tras rowerowych.

Zjawiska niekorzystne:

- Krótki sezon turystyki nadmorskiej.
- Istniejące i potencjalne konflikty zagospodarowania turystycznego ze środowiskiem przyrodniczym (zwłaszcza ze strukturami wodno-błotnymi) i fizjonomią krajobrazu.
- Niewydolny układ komunikacyjny w okresie letnim.

Kierunki interwencji publicznej:

- Właściwe regulacje dotyczące zagospodarowania przestrzennego, zgodne z podanymi zasadami polityki przestrzennej.

– Wspieranie rozwoju atrakcji i działań podnoszących atrakcyjność poza sezonem letnim i umożliwiających przedłużenie sezonu turystycznego.
– Tworzenie ścieżek rowerowych wraz z zagospodarowaniem towarzyszącym i ich promocja.
– Poprawa dostępności drogowej i kolejowej.
– Rozwój transportu zbiorowego.

3.2.6. Obszary dolin rzecznych oraz lasów i jezior — z umiarkowanym potencjałem dla rozwoju turystyki

Potencjały rozwojowe:

– Wysoka lesistość, wody jezior i rzek.
– Walory dziedzictwa kulturowego.

Zjawiska niekorzystne:

– Niewielka baza turystyczna, niska rozpoznawalność obszaru, niedostatek promocji.

Kierunki interwencji publicznej:

– Wspieranie rozwoju agroturystyki (gospodarstw oraz przystosowania wsi) oraz innych form turystyki, stosownie do specyfiki walorów i kreatywności przedsiębiorców (turystyki specjalistycznej, jak np. ornitologiczna, turystki kwalifikowanej: rowerowej, kajakowej, konnej, pieszej).
– Tworzenie ścieżek rowerowych wraz z zagospodarowaniem towarzyszącym i ich promocja (Mapa 26).
– Budowa ogólnodostępnej infrastruktury turystyczno-rekreacyjnej (np. kąpieliska nad jeziorami).
– Promocja walorów dziedzictwa kulturowego.
– Rewitalizacja kolei wąskotorowej.

3.2.7. Obszary suburbanizacji wymagające uporządkowanej gospodarki przestrzennej i przeciwdziałania rozpraszania osadnictwa

Potencjały rozwojowe:

– Bliskość miast.
– Dostępność terenów inwestycyjnych, tańszych niż w miastach.

Zjawiska niekorzystne:

– Rozpraszanie zabudowy, powstawanie enklaw o braku lub niedostatku usług.
– Wzmagający się ruch samochodowy w miastach ze względu na brak możliwości obsługi rozproszonego osadnictwa transportem publicznym.
– Wysokie koszty zapewnienia infrastruktury oraz funkcjonowania rozproszonych struktur.

Kierunki interwencji publicznej:

– Właściwe regulacje dotyczące zagospodarowania przestrzennego, zgodne z podanymi zasadami polityki przestrzennej.

3.2.8. Gminy o najniższych dochodach własnych na mieszkańca w 2020 r.

W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego i Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego gminy te zostały zaliczone do rozległego Obszaru Funkcjonalnego Specjalnej Strefy Włączenia.

Kierunki interwencji publicznej:

– Wspieranie działań wykorzystujących specyficzne kombinacje czynników rozwojowych gmin (wymagają one rozpoznania w skali gmin i uwzględnienia w ich strategiach). Realizacja działań wymienionych w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego na str. 92.

3.2.9. Gminy o najniższej dostępności do sieci kanalizacyjnej w 2020 r.

Kierunki interwencji publicznej:

– Wspieranie rozbudowy sieci kanalizacyjnych wraz z oczyszczalniami ścieków.

3.2.10. Cały obszar KKBOF

Kierunki interwencji publicznej:

– Organizacja lub wspieranie rozwoju transportu publicznego.

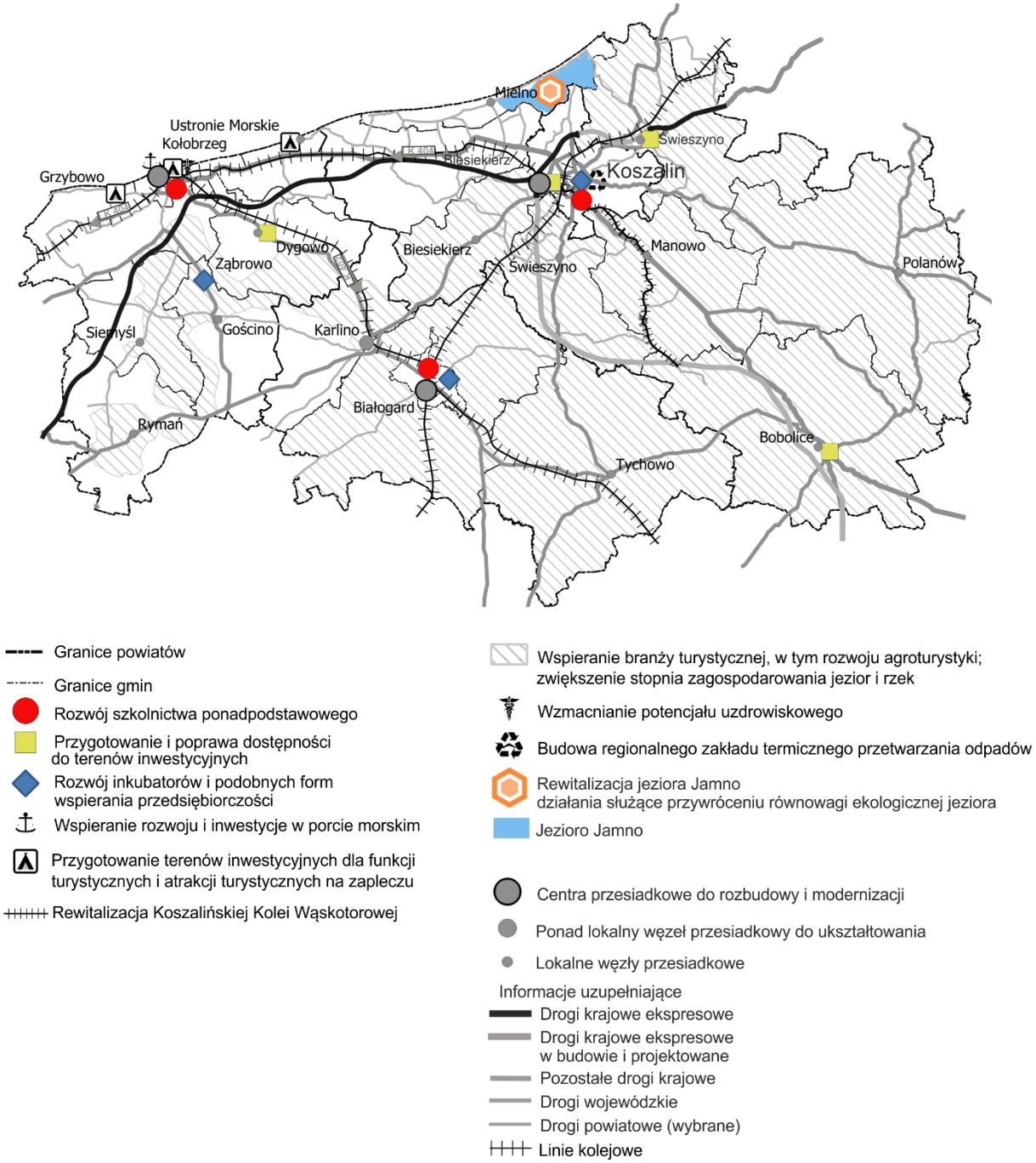
Na obszarze KKBOF większość linii komunikacji zbiorowej funkcjonuje na zasadach komercyjnych, to znaczy, że prywatni przewoźnicy sami decydują, jak ma przebiegać linia i jaki ma być rozkład jazdy. Jednostki samorządowe obecnie nie finansują połączeń o charakterze powiatowym i ponadpowiatowym, przez co nie mają wpływu na kształt sieci komunikacji zbiorowej. Wskazane jest zaangażowanie jednostek samorządowych w rozwój transportu zbiorowego zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.
Zgodnie z ww. ustawą najprostszy model funkcjonowania transportu zakłada, że:

– Urząd Marszałkowski zapewnia połączenia między miastem wojewódzkim a siedzibami powiatów (w pierwszej kolejności powinny być to połączenia realizowane przy wykorzystaniu transportu kolejowego; w większych miastach powiatowych, gdzie dojeżdża kolej, mogą powstawać centra przesiadkowe, a w mniejszych – przystanki węzłowe).
– Powiat zapewnia połączenia między siedzibą powiatu a siedzibami gmin.
– Gminy zapewniają połączenia między siedzibą gminy a wszystkimi sołectwami, miejscowościami. (przystanek węzłowy w siedzibie gminy, a w każdej miejscowości przynajmniej jeden przystanek).
– Po działaniach w sferze instytucjonalnej (np. zawieranie porozumień lub stworzenie związków gminno-powiatowych) możliwe będzie przystąpienie do dalszych prac, których elementem będzie ustalenie sieci powiązań – z wykorzystaniem SUMP).

3.3. Lokalizacja kluczowych działań strategii

Mapa 29. przedstawiająca kluczowe działania strategiczne zawiera lokalizację tylko niektórych projektów zawartych na liście „Wiązki projektów w kierunkach działań” – tych, które mają znaczenie ponadgminne, lokalizacja jest skonkretyzowana i można ją czytelnie pokazać. Brak projektu na rysunku w niczym nie umniejsza jego znaczenia.

Mapa 29. Kluczowe działania strategiczne.



Źródło: opracowanie własne.

V. Zarządzanie realizacją Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF.

1. Organizacja i system wdrażania Strategii.

Strategia Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF na lata 2021-2030 powstała z udziałem głównych interesariuszy Obszaru Funkcjonalnego. Dokument wyznacza strategiczne cele i kierunki rozwoju KKBOF i ma nadrzędne znaczenie w stosunku do pozostałych dokumentów niższego rzędu.

1.1. Poziomy wdrażania Strategii

System wdrażania Strategii należy rozpatrywać na trzech poziomach: organizacyjnym, merytorycznym i społecznym.

Na poziomie organizacyjnym działania i projekty realizujące cele strategiczne dokumentu będą prowadzone przez poszczególne jednostki samorządowe, które uczestniczą w Porozumieniu, instytucje publiczne, sektor prywatny oraz pozarządowy.

Zarządzanie strategiczne prowadzone jest przez Lidera Porozumienia- Miasto Koszalin. Jednostką odpowiedzialną za przygotowanie projektu Strategii, jej monitoring i aktualizację jest Referat Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Wydziale Rozwoju i Współpracy Terytorialnej Urzędu Miejskiego w Koszalinie, który będzie pełnił funkcję koordynatora wdrażania Strategii.

Do realizacji Strategii niezbędne będzie podejmowanie działań:

- samodzielnych przez poszczególne samorządy i podległe im jednostki oraz inne instytucje publiczne, podmioty sektora prywatnego i organizacje pozarządowe,
- wspólnych z udziałem Partnerów Porozumienia w ramach projektów zintegrowanych,
- wspólnych z udziałem innych partnerów z sektorów: publicznego, prywatnego i pozarządowego.

Poziom merytoryczny

Zarządzanie strategiczne na poziomie merytorycznym będzie prowadzone poprzez monitoring wartości wskaźników przypisanych do rezultatów planowanych działań oraz poziom ich osiągnięcia. W ramach ewaluacji efekty Strategii będą powiązane również z korzyściami społecznymi i gospodarczymi.

Dane do wyliczania wskaźników będą pozyskiwane z następujących źródeł:

- dane gromadzone w wydziałach merytorycznych i jednostkach organizacyjnych Partnerów Porozumienia,
- budżetów zadaniowych, sprawozdawczości budżetowych Partnerów Porozumienia,
- danych od innych podmiotów uczestniczących w realizacji Strategii,
- dostępne statystyki publiczne.

Poziom społeczny

Na poziomie społecznym należy uwzględnić potrzebę upowszechniania informacji na temat aktualnego poziomu realizacji Strategii. W opracowaniu dokumentu Strategii uczestniczyły różne grupy interesariuszy i w związku z tym powinni oni także uczestniczyć w kolejnych aktualizacjach dokumentu. Aby skutecznie przeprowadzić proces upowszechniania Strategii, dokument Strategii oraz raporty monitoringu i ewaluacji powinny być udostępnione na stronach wszystkich Partnerów Porozumienia Upowszechnianie Strategii oraz rezultatów jej wdrażania będzie odbywało się także m. in. poprzez wykorzystanie mediów lokalnych.

Planowanie i wdrażanie Strategii w dialogu z interesariuszami pozwala na skuteczne wpływanie na długookresowe procesy społeczne, gospodarcze, przyrodnicze i przestrzenne. Umożliwi to również zarządzanie rozwojem Obszaru Funkcjonalnego KKB w kolejnych latach, ponad występującymi w środowiskach lokalnych ewentualnymi naturalnymi rozbieżnościami interesami, co będzie ważnym czynnikiem wzmacniającym kapitał społeczny KKBOF.

1.2. Współpraca z partnerami przy realizacji Strategii

Kluczowa dla sukcesu we wdrożeniu zapisów Strategii jest efektywna komunikacja pomiędzy Partnerami Porozumienia i innymi partnerami społeczno-gospodarczymi oraz czytelne zasady współpracy wskazane poniżej:

- pomocniczości,
- suwerenności stron,
- uczciwej konkurencji,
- efektywności,
- jawności,
- partnerstwa,
- respektowania odmiennych opinii na wspólne sprawy,
- prawa do krytyki.

Cele współpracy z Partnerami:

1) Skuteczna realizacja Strategii Ponadlokalnej KKBOF.
2) Włączenie społeczności KKBOF, w szczególności podmiotów z sektora publicznego, prywatnego i pozarządowego w działania na rzecz realizacji Strategii.
3) Wzmacnianie sieci współpracy pomiędzy Partnerami Porozumienia.
4) Zwiększenie poczucia tożsamości mieszkańców KKBOF.

Bardzo ważna jest akceptacja celów przez wszystkich Partnerów Porozumienia.

2. Monitoring i ewaluacja Strategii

Przedmiotem monitoringu będą wynikające ze Strategii Ponadlokalnej KKBOF działania i ich efekty mierzone wskaźnikami, zaś ewaluacja obejmie dodatkowo również kontekst społeczno-gospodarczy w ocenie tych efektów. Monitoring realizacji poszczególnych kierunków działań Strategii odbywać się będzie w oparciu o przypisane do nich mierzalne wskaźniki. Monitoring będzie obejmował: zbieranie i selekcjonowanie informacji, wskazanie jednostek odpowiedzialnych za pozyskiwanie, gromadzenie, przechowywanie i przetwarzanie informacji niezbędnych do wyliczania wskaźników monitoringu.

Monitoring będzie polegał na prowadzeniu w sposób ciągły obserwacji procesu realizacji Strategii, w tym rezultatów, jakie ona przynosi i będzie ważnym elementem zarządzania rozwojem KKBOF.

Sposób prowadzenia monitoringu

Podsystem monitoringu określa:

1) Źródła, częstotliwość pozyskiwania informacji

Niezbędne jest wykorzystywanie różnych źródeł informacji. Część informacji będzie pozyskiwana z istniejących systemów monitoringu i wyspecjalizowanych instytucji, w tym GUS. Zasadne będzie także zorganizowanie pozyskiwania informacji z innych instytucji.

Pozyskiwanie danych dla potrzeb monitoringu Strategii będzie dokonywane corocznie.

2) Sposób gromadzenia, przetwarzania, porządkowania i przechowywania informacji.

Gromadzenie, weryfikacja oraz przetwarzanie i przechowywanie danych dla potrzeb monitoringu będzie dokonywane przez Lidera we współpracy z Partnerami. Wykorzystywane, jako źródła informacji, będą cyklicznie przygotowywane w jednostkach Partnerów oraz jednostkach im podległych dane sprawozdawcze odpowiednio do potrzeb przyjętych wskaźników. W przypadku wskaźników w Strategii, dla których nie będzie dostępnych danych, jednostki odpowiedzialne będą je pozyskiwały ze źródeł zewnętrznych. Opracowanie raportów z monitoringu będzie realizowane przez Lidera Porozumienia, który jest głównym koordynatorem wdrożenia Strategii.

a) Raporty okresowe

Zakres raportu będzie obejmował wszystkie kierunki działań Strategii oraz wskaźniki monitorowania za dwa kolejne lata. Będzie on wykorzystywany do bieżącego zarządzania wdrażaniem Strategii przez wszystkie jednostki odpowiedzialne za realizację przypisanych im zadań. Raport będzie przedkładany do informacji wszystkich Partnerów Porozumienia oraz będzie udostępniany na stronach internetowych.

b) Raporty doraźne

W sytuacji wystąpienia ważnych, niedających się przewidzieć okoliczności zewnętrznych o charakterze politycznym, ekonomicznym, społecznym, technologiczno-technicznym, ekologicznym (środowiskowym) i regulacyjnym (prawnym) lub okoliczności wewnętrznych, może być opracowany raport doraźny na podstawie jednorazowej decyzji podjętej przez Lidera Porozumienia po wcześniejszej konsultacji ze wszystkimi Partnerami Porozumienia. Przeglądy doraźne swoim zakresem mogą objąć wszystkie obszary ujęte w Strategii albo wybrany jeden (lub kilka) obszarów realizowanej Strategii.

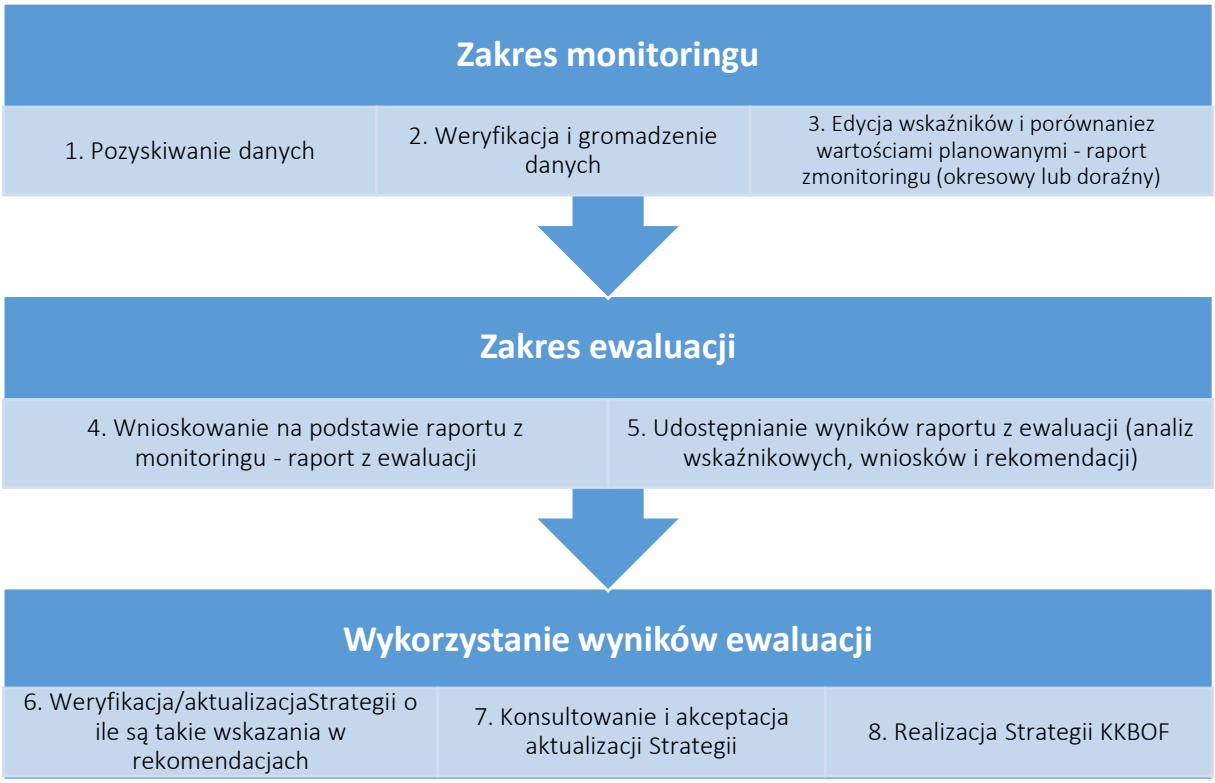
Rezultatem przeglądu doraźnego będzie raport zawierający oprócz części analitycznej wnioski i rekomendacje dotyczące potrzeby i zakresu ewentualnej aktualizacji Strategii. Jednostką odpowiedzialną za opracowanie raportu z przeglądu doraźnego będzie Lider Porozumienia przy współpracy z Partnerami.

3) Zasady udostępniania informacji z monitoringu

Dane zawarte w raportach okresowych z monitoringu będą udostępniane publicznie poprzez strony internetowe Partnerów.

Proces monitorowania i ewaluacji Strategii prezentuje poniższy schemat.

Schemat 2. Proces monitorowania i ewaluacji Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF.



Źródło: opracowanie własne.

Ewaluację definiuje się jako badanie społeczno-ekonomiczne, realizowane w celu oceny jakości i efektów wdrażanej Strategii. Ocena taka dokonywana jest w oparciu o wytyczne Komisji Europejskiej, obejmujące następujące kryteria:

- **trafność** - czy cele Strategii odpowiadają potrzebom beneficjentów (różnych grup mieszkańców, przedsiębiorców, turystów)?
- **efektywność** - czy działania w ramach realizacji Strategii są racjonalne z ekonomicznego punktu widzenia? Czy ponoszone koszty są proporcjonalne do osiąganych efektów?
- **skuteczność** - czy wdrażanie działań w ramach Strategii przyczynia się do realizacji założonych celów rozwoju Powiatu?
- **użyteczność** - czy realizacja Strategii przyczynia się do lepszego zaspokojenia potrzeb beneficjentów i rozwiązywania zidentyfikowanych problemów? Czy beneficjenci faktycznie korzystają z efektów działań? Czy pojawiają się niepożądane, negatywne efekty uboczne realizowanych działań?
- **trwałość** - czy pozytywne skutki realizacji Strategii mają charakter stały? Czy efekty działań będą trwałe?

Ewaluacja będzie polegała na analizie informacji uzyskanych z systemu monitoringu. Kryterium oceny realizacji strategii będzie osiągnięty poziom wskaźników celów strategicznych.

Badanie ewaluacyjne

Przewidziane są trzy rodzaje ewaluacji: ex ante, on going oraz ex post. Badanie ewaluacyjne będzie prowadzone nie rzadziej niż raz na cztery lata na podstawie raportów z monitoringu.

Raporty z ewaluacji Strategii

Na podstawie badań ewaluacyjnych, sporządzany będzie raport z ewaluacji Strategii. Raporty z ewaluacji będą opisywały stan realizacji Strategii w układzie narastającym. Raporty z ewaluacji będą udostępniane publicznie na stronach internetowych Partnerów.

Aktualizacja Strategii

Obecny dokument jest wiążący do 2030 roku. W przypadku woli dalszej współpracy samorządów Strategia wymagać będzie aktualizacji. Decyzję o przeprowadzeniu aktualizacji Strategii podejmuje Lider Porozumienia po wcześniejszej konsultacji ze wszystkimi Partnerami Porozumienia.

Ponadto strategia będzie podlegała aktualizacji, jeżeli będzie tego wymagała sytuacja społeczna, gospodarcza lub przestrzenna KKBOF albo, gdy będzie to konieczne dla zachowania jej spójności ze strategią rozwoju województwa.

3. Finansowanie realizacji Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF

3.1. Ramy finansowe i źródła finansowania

Cele strategiczne i kierunki działań zapisane w Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF będą skutecznie realizowane pod warunkiem, że oprócz oddelegowania zasobów ludzkich i rzeczowych po stronie podmiotów wdrażających oraz innych podmiotów instytucjonalnych zaangażowanych w realizację Strategii, zabezpieczone zostaną odpowiednie środki finansowe, adekwatne do zakresu zaplanowanych i realizowanych przedsięwzięć.

W związku z tym przewiduje się, że źródłami finansowania działań będą środki z:

1) Budżetów własnych Partnerów Porozumienia.
2) Programu Regionalnego Fundusze Europejskie dla Pomorza Zachodniego (FEPZ) 2021-2027.
3) Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (inaczej FENIKS). Program ma wspierać rozwój gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska oraz ułatwiać przeciwdziałaniu i adaptacji do zmian klimatu. FENIKS wesprze również inwestycje transportowe oraz dofinansuje ochronę zdrowia i dziedzictwo kulturowe. Planowany budżet to: ponad 25 mld euro.
4) Budżetu województwa zachodniopomorskiego.
5) Krajowych programów operacyjnych, w tym z:
   - Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki (FENG). FENG skierowany jest na realizację projektów badawczo-rozwojowych, innowacyjnych oraz zwiększających konkurencyjność polskiej gospodarki. Program skierowany jest miedzy innymi do: przedsiębiorców, instytucji z sektora nauki, konsorcjów przedsiębiorstw oraz instytucji otoczenia biznesu, ośrodków innowacji. Planowany budżet to ok 7,9 mld euro.
   - Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021-2027 (FERS). Program FERS będzie wspierał projekty rozwojowe z zakresu: poprawy sytuacji osób na rynku pracy, zwiększenia dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami, zapewnienia opieki nad dziećmi, podnoszenia jakości edukacji i rozwoju kompetencji, integracji społecznej, rozwoju usług społecznych i ekonomii społecznej oraz ochrony zdrowia.
   - Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy (FERC). FERC będzie swoim zakresem wspierał: zwiększenie dostępu do ultraszybkiego internetu szerokopasmowego, udostępnieniu zaawansowanych e-usług, zapewnieniu cyberbezpieczeństwa, rozwoju gospodarki opartej na danych, wykorzystującej najnowsze technologie cyfrowe, wsparciu rozwoju zaawansowanych kompetencji cyfrowych, w tym również w obszarze cyberbezpieczeństwa

dla jednostek samorządu terytorialnego (JST) i przedsiębiorców. Planowany budżet FERC to ok. 2 mld euro.

6) Budżetu Unii Europejskiej.
7) Budżetu Państwa.
8) Innych źródeł (środki prywatne, środki inwestycyjne podmiotów gospodarczych, środki od innych podmiotów publicznych oraz środki z organizacji pozarządowych).

W okresie finansowania rozwoju UE 2021-2027 możliwe będą do wykorzystania subwencje bezzwrotne i dotacje oraz zwrotne instrumenty finansowe. Będzie również możliwość wykorzystania finansowania przedsięwzięć w formie partnerstwa publiczno-prywatnego.

Istotna będzie realizacja projektów na podstawie montażu finansowego z różnych źródeł. W tym przypadku ważne będzie wykorzystanie również środków prywatnych. Środki prywatne będą miały bardzo duże znaczenie, gdyż mogą stanowić wkład własny w ramach projektów realizowanych z programów operacyjnych lub projektów w zakresie partnerstwa publiczno-prywatnego.

Realizacja zintegrowanych inwestycji terytorialnych na terenie KKBOF w latach 2021-2027 będzie kontynuowana, a szczegółowy zakres i finansowanie, będą wskazane w Strategii ZIT. Projekty ZIT będą realizowane głównie w ramach alokacji środków dla KKBOF planowanych w Funduszach Europejskich dla Pomorza Zachodniego 2021-2027 i FENIKS.

3.2. Wytyczne i harmonogram do sporządzania dokumentów wykonawczych

3.2.1. Wytyczne do sporządzania dokumentów wykonawczych

Wdrożenie strategii jest procesem długookresowym, wymagającym skoordynowania w aspektach: podmiotowym, przedmiotowym oraz organizacyjnym obejmującym działania koordynacyjne, komunikacyjne i związane z podejmowaniem decyzji.

Poniżej znajdują się wytyczne do sporządzania dokumentów wykonawczych:

1) Realizacja Strategii może być dokonywana poprzez:
    a. **Projekty zintegrowane**, które wpisują się w cele rozwoju obszaru funkcjonalnego objętego instrumentem ZIT i finansowane z FEPZ (Fundusze Europejskie dla Pomorza Zachodniego 2021-2027). Projekty zintegrowane są ukierunkowane na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych. Oznacza to, że projekt ten ma wpływ na więcej niż 1 gminę w OF oraz jego realizacja jest uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i w części kierunkowej strategii. Projekt zintegrowany powinien spełniać przynajmniej jeden z dwóch warunków:
        – jest projektem partnerskim w rozumieniu art. 39 ustawy wdrożeniowej,
        – 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 2 gmin OF.
    b. **Projekty partnerskie** obejmujące kilku Partnerów, (co najmniej 2 samorządy) i realizowane na rzecz mieszkańców obszaru funkcjonalnego. Będą to projekty partnerskie (inne niż projekty zintegrowane) lub ich wiązki, finansowane z różnych źródeł, w tym szczególnie z wykorzystaniem środków UE.

c. **Strategie i sektorowe programy rozwoju poszczególnych gmin** wchodzących w skład Partnerstwa, w tym Gminne Programy Rewitalizacji, Plany Gospodarki Niskoemisyjnej.

d. **Projekty indywidualne samorządów** wynikające ze Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF.

e. **Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego i Studia Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego** dotychczasowe i nowe uwzgledniające rekomendacje zawarte Strategii KKBOF w modelu funkcjonalno-przestrzennym.

2) Każdy projekt zintegrowany i partnerski będzie miał koordynatora/lidera kierującego pracą nad przygotowaniem i realizacją tych projektów.

3) Nadzór nad realizacją wszystkich projektów zintegrowanych będzie w gestii Miasta Koszalin - lidera Porozumienia.

4) Lider Porozumienia będzie określał szczegółowe terminy dla zadań związanych z przygotowaniem poszczególnych projektów zintegrowanych. Terminy szczegółowe dotyczące pozostałych projektów i przedsięwzięć będą dokonywane na bieżąco w gronie samorządów, których dotyczyć będą konkretne projekty/przedsięwzięcia.

5) Wszystkie dokumenty wdrożeniowe muszą być opracowane zgodnie z wytycznymi/przepisami zawartymi w dokumentach i aktach prawnych szczebla regionalnego i krajowego (w tym spełniać wymagania aplikacyjne) oraz powinny być zgodne z postanowieniami Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF.

6) W celu realizacji Instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych niezbędne jest przygotowanie dokumentu wdrożeniowego do Strategii Rozwoju Ponadlokalnego w postaci odrębnego dokumentu, tj. Strategii ZIT KKBOF.

7) Projekty dotyczące mobilności transportu zeroemisyjnego powinny być zgodne z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko – Kołobrzesko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030, który stanowi załącznik do Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF.

3.2.2. Harmonogram sporządzania dokumentów wykonawczych

Poniżej znajduje się wzór ogólnego harmonogramu sporządzania dokumentów wykonawczych.

Tabela 19. Wzór harmonogramu dokumentów wykonawczych.

L.P.	Zadanie	Termin
1)	Weryfikacja ustaleń dotyczących listy projektów zintegrowanych i ich parametrów finansowych po ogłoszeniu ostatecznych decyzji dotyczące źródeł, dostępności przedmiotowej i wysokości zewnętrznych środków finansowych.	
2)	Przygotowanie porozumień samorządów dotyczących warunków udziału i zadań w poszczególnych projektach zintegrowanych.	
3)	Przygotowanie i dokonanie uzgodnień o współpracy przez samorządy, które dotyczyć będą innych projektów partnerskich niż projekty zintegrowane. Pierwszy pakiet projektów oraz przygotowanie dokumentacji aplikacyjnych do tych projektów.	
4)	Przygotowanie dokumentacji aplikacyjnych do pierwszego pakietu projektów zintegrowanych.	

5)	Przygotowanie dokumentacji aplikacyjnych do drugiego pakietu projektów zintegrowanych.	
6)	Przygotowanie i dokonanie uzgodnień o współpracy przez samorządy, które dotyczyć będą innych projektów partnerskich niż projekty zintegrowane. Drugi pakiet projektów oraz przygotowanie dokumentacji aplikacyjnych do tych projektów.	
7)	Korekty Miejscowych Plany Zagospodarowania Przestrzennego i Studiów Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego przez samorządy, które, zechcą uwzględnić rekomendacje zawarte Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOG w modelu funkcjonalno-przestrzennym.	
8)	Przygotowanie i dokonanie uzgodnień o współpracy przez samorządy, które dotyczyć będą innych projektów partnerskich niż projekty zintegrowane. Trzeci pakiet projektów oraz przygotowanie dokumentacji aplikacyjnych do tych projektów.	
9)	Indywidualne projekty i programy poszczególnych samorządów.	W całym okresie realizacji Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF – do końca 2030
10)	Pomoc techniczna dla samorządów.	Na bieżąco
11)	Zarządzanie dokumentami i informacjami dotyczącymi projektów.	Na bieżąco

Źródło: opracowanie własne.

Harmonogram zostanie opracowany po ogłoszeniu ostatecznych decyzji dotyczących źródeł, dostępności przedmiotowej i wysokości zewnętrznych środków finansowych. Decyzje o priorytetach w zakresie pozyskiwania zewnętrznych środków finansowych przez Partnerów Porozumienia Strategii będą zatem podejmowane w momencie, kiedy takie decyzje zostaną ogłoszone.

4. Ocena Spójności dokumentu Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla KKBOF z dokumentami wyższego szczebla

Podczas prac nad Strategią Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF kierowano się zasadą zgodności dokumentu z dokumentami wyższego szczebla. Dokument Strategii jest zgodny z wytycznymi regulującymi opracowanie dokumentów strategicznych, w tym z wymaganiami ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, ustawy o samorządzie gminnym oraz Umowy partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce (stan na 21.10.2022 r.).

Ponadto spójność opracowanego dokumentu została oceniona na poziomie celów strategicznych Strategii KKBOF z celami dokumentów europejskich, krajowych, regionalnych i ponadlokalnych, to znaczy m.in. Strategią Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030, Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku.

Analiza spójności została opracowana po zakończeniu konsultacji społecznych (w tym konsultacji ustawowych), których przebieg miał każdorazowo wpływ na końcowy kształt dokumentu, w tym na ostateczne brzmienie zapisów celów.

Tabela 20. Analiza spójności dokumentu Strategii KKBF z dokumentami wyższego szczebla.

DOKUMENT WYŻSZEGO RZĘDU	CELE STRATEGICZNE / CELE STRATEGICZNE	Cele szczegółowe/kierunki działań	Cel strategiczny 1: Rozwinięte sieci współpracy w ramach KKBOF.	Cel strategiczny 2: Dobrostan, lepsza jakość życia oraz możliwości rozwoju mieszkańców KKBOF.	Cel strategiczny 3: Zwiększony stopień integracji przestrzennej i zachowania zasobów naturalnych oraz dziedzictwa kulturowego obszaru KKBOF.	Cel strategiczny 4: Rozwinięta infrastruktura obszaru z wykorzystaniem technologii informacyjno-komunikacyjnych (smart city) dla potrzeb społecznych i gospodarczych.	Cel strategiczny 5: Zrównoważona mobilność mieszkańców i użytkowników obszaru KKBOF.	Cel strategiczny 6: Zrównoważony rozwój gospodarczy KKBOF spójny z potencjałami lokalnymi.
STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO DO ROKU 2030	I CEL STRATEGICZNY OTWARTA SPOŁECZNOŚĆ Świadomi mieszkańcy i zaangażowane społeczności- otwarte i przygotowane na wyzwania przyszłości.	1.1. Wzmocnienie potencjału demograficznego i funkcji rodziny. 1.2. Włączenie społeczne i zapewnienie szans rozwojowych wszystkim mieszkańcom regionu. 1.3. Rozwój wspólnotowości i tworzenie kapitału społecznego.						
	II CEL STRATEGICZNY DYNAMICZNA GOSPODARKA Kształtowanie wysokiej jakości życia mieszkańców oraz wzmacnianie konkurencyjności regionu.	2.1 Rozwój potencjału gospodarczego województwa w oparciu o inteligentne specjalizacje. 2.2. Wzmocnienie gospodarki wykorzystującej						

		naturalne potencjały regionu. 2.3. Udoskonalenie strategicznego zarządzania rozwojem gospodarczym regionu.						
	III CEL STRATEGICZNY SPRAWNY SAMORZĄD Skuteczny samorząd – zintegrowany region. Równość terytorialna w dostępie do wysokiej jakości usług publicznych.	3.1. Rozwój głównych ośrodków miejskich. 3 3.2. Rozwój obszarów pozaaglomeracyjnych. 3 3.3. Zapewnienie zintegrowanej i wydolnej infrastruktury. 3.4. Zapewnienie wydajnych i efektywnych systemów usług publicznych. 3.5. Wzmocnienie kompetencji dla zarządzania rozwojem.						
	IV CEL STRATEGICZNY PARTNERSKI REGION Silna pozycja i aktywna rola w relacjach międzyregionalnych i transgranicznych.	4.1. Wzmocnienie pozycji regionu w Basenie Morza Bałtyckiego. 4.2. Rozwój relacji z landami niemieckimi i aglomeracją berlińską. 4.3. Wykorzystanie potencjału makroregionu Polski Zachodnie.j						

STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU DO 2030 ROKU	Kierunek interwencji 1: Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce.							
	Kierunek interwencji 2: Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym.							
	Kierunek interwencji 3: Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności.							
	Kierunek interwencji 4: Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów.							
	Kierunek interwencji 5: Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.							
	Kierunek interwencji 6: Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.							

KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU REGIONALNEGO 2030	Cel 1. Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym.	1.1.Wzmacnianie szans rozwojowych obszarów słabszych gospodarczo. 1.2. Zwiększenie wykorzystania potencjału rozwojowego miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze. 1.3. Przyspieszenie transformacji profilu gospodarczego Śląska. 1.4. Przeciwdziałanie kryzysom na obszarach zdegradowanych. 1.5. Rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów.						
	Cel 2. Wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych.	2.1. Rozwój kapitału ludzkiego i społecznego. 2.2. Wspieranie przedsiębiorczości na szczeblu regionalnym i lokalnym. 2.3. Innowacyjny rozwój regionu i doskonalenie podejścia opartego na Regionalnych Inteligentnych Specjalizacjach.						

	Cel 3. Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie.	3.1. Wzmacnianie potencjału administracji na rzecz zarządzania rozwojem. 3.2 Wzmacnianie współpracy i zintegrowanego podejścia do rozwoju na poziomie lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym. 3.3. Poprawa organizacji świadczenia usług publicznych. 3.4. Efektywny i spójny system finansowania polityki regionalnej.						
UMOWA PARTNERSTWA DO REALIZACJI POLITYKI SPÓJNOŚCI 2021-2027 W POLSCE (STAN NA CZERWIEC 2022)	1.1 Cel „Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa dzięki promowaniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej”.							
	1.2. Cel „Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa”.							
	1.3. Cel „Lepiej połączona Europa”.							

	1.4. Cel „Europa o silniejszym wymiarze społecznym”.							
	1.5. Cel „Europa bliższa obywatelom”.							
	1.6. Cel „Umożliwienie regionom i ludności łagodzenia wpływających na społeczeństwo, zatrudnienie, gospodarkę i środowisko skutków transformacji w kierunku osiągnięcia celów Unii na rok 2030 w dziedzinie energii i klimatu oraz w kierunku neutralnej dla klimatu gospodarki Unii do roku 2050 w oparciu o porozumienie paryskie”.							

VI. Załączniki

Załącznik 1. Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Koszalińsko – Kołobrzesko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030

Załącznik 2. Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko

Zgodnie z decyzją RDOŚ nr WOPN.410.193.2022.MP z dnia 22.11.2022 dla projektu „Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla Koszalińsko – Kołobrzesko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030", którego integralną częścią jest „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko – Kołobrzesko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030" nie jest konieczne przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

VII. Wykaz skrótów i pojęć stosowanych w dokumencie

Skrót/ pojęcie	Wyjaśnienie
BDL GUS	Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego
CAWI	Wspomagany Komputerowo Wywiad
FEPZ	Fundusze Europejskie dla Pomorza Zachodniego 2021-2027
FGI	Zogniskowane Wywiady Grupowe
IDI	Indywidualne Wywiady Pogłębione
ITS	Inteligentne Systemy Transportowe
JST	Jednostki Samorządu Terytorialnego
KKBOF	Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny
MPZP	Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego
NGO	Organizacja pozarządowa
OF	Obszar Funkcjonalny
OSI	Obszar Strategicznej Interwencji
OZE	Odnawialne, niekopalne źródła energii
PAPI	Papierowe Wywiady Ankietowe
Partnerstwo ZIT	Współpraca samorządów z terenu KKBOF
PIZP	Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym
PKB	Produkt Krajowy Brutto
PKD	Polska Klasyfikacja Działalności
P&R	Z angielskiego: „Park and ride", system parkingów „Parkuj i jedź"
REGON	Rejestr Gospodarki Narodowej

Spis tabel

Tabela 1. Problemy KKBOF w sferze społecznej. ... 12
Tabela 2. Analiza SWOT w sferze społecznej. ... 13
Tabela 3. Ludność, powierzchnia i gęstość zaludnienia KKBOF (stan na 31.12.2020 r.). ... 15
Tabela 4. Aktywność sportowa na obszarze KKBOF w 2010 i 2020 roku. ... 22
Tabela 5. Przyczyny przyznania pomocy społecznej na obszarze KKBOF w odniesieniu do rodzin. ... 27
Tabela 6. Problemy KKBOF w sferze infrastrukturalnej, przestrzennej, środowiskowej. ... 28
Tabela 7. Analiza SWOT w sferze infrastruktura, przestrzeń i środowisko. ... 29
Tabela 8. Problemy KKBOF w sferze gospodarczej. ... 44
Tabela 9. Analiza SWOT dla KKBOF w sferze gospodarczej. ... 45
Tabela 10. Struktura obszarów i celów. ... 63
Tabela 11. Powiązanie problemów ze sfery społecznej zdiagnozowanych w ramach prac diagnostycznych nad Strategią Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF z kierunkami działań w ramach poszczególnych celów strategicznych. ... 65
Tabela 12. Powiązanie problemów ze sfery infrastrukturalnej, przestrzeni i środowiska zdiagnozowanych w ramach prac diagnostycznych nad Strategią Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF z kierunkami działań w ramach poszczególnych celów strategicznych. ... 68
Tabela 13. Powiązanie problemów ze sfery infrastrukturalnej, przestrzeni i środowiska zdiagnozowanych w ramach prac diagnostycznych nad Strategią Rozwoju Ponadlokalnego KKBO z kierunkami działań w ramach poszczególnych celów strategicznych. ... 73
Tabela 14. Cele strategiczne, kierunki działań i wiązki projektów Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF w sferze społecznej. ... 76
Tabela 15. Cele, kierunki działań i wiązki projektów Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska. ... 80
Tabela 16. Cele strategiczne, kierunki działań i wiązki projektów Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF w sferze gospodarczej. ... 85
Tabela 17. Zestawienie zbiorcze wskaźników. ... 87
Tabela 18. Usługi o poziomie ponadgminnym w małych miastach. ... 107
Tabela 19. Wzór harmonogramu dokumentów wykonawczych. ... 133
Tabela 20. Analiza spójności dokumentu Strategii KKBF z dokumentami wyższego szczebla. ... 135

Spis map

Mapa 1. Gminy tworzące Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny. ... 10
Mapa 2. Migracje w ujęciu średniorocznym w KKBOF (2020/2010). ... 16
Mapa 3. Mieszkania na 1000 mieszkańców w KKBOF w 2020 roku. ... 17
Mapa 4. Zmiana liczby ludności KKBOF (2010/2020). ... 18
Mapa 5. Ludność w wieku poprodukcyjnym w KKBOF w 2020 roku. ... 19
Mapa 6. Typy krajobrazów kulturowych województwa zachodniopomorskiego. ... 21
Mapa 7. Rozmieszczenie szpitali w KKBOF w 2020 roku. ... 23
Mapa 8. Dzieci w placówkach wychowania przedszkolnego na 1 tys. dzieci w wieku 3-5 lat. ... 24
Mapa 9. Beneficjenci środowiskowej pomocy społecznej na 10 tys. ludności. ... 26
Mapa 10. Podział administracyjny KKBOF. ... 31
Mapa 11. Gęstość zaludnienia KKBOF (stan na 31.12.2020 r.). ... 32
Mapa 12. Lesistość gmin KKBOF. ... 33
Mapa 13. Obszary chronione na terenie KKBOF. ... 34
Mapa 14. Odsetek mieszkańców korzystających z kanalizacji w KKBOF w 2020 roku. ... 37
Mapa 15. Udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem (%). ... 38

Mapa 16. Układ komunikacyjny KKBOF na tle podziału administracyjnego. 39
Mapa 17. Odnawialne źródła energii w województwie zachodniopomorskim. 42
Mapa 18. Odsetek punktów adresowych z dostępem do Internetu pow. 30 Mb/s (UKE) na terenie KKBOF. 43
Mapa 19. Liczba podmiotów w rejestrze REGON na obszarze KKBOF. 47
Mapa 20. Liczba podmiotów w rejestrze REGON na 10 tys. mieszkańców. 48
Mapa 21. Osoby pracujące na 1000 mieszkańców w KKBOF w 2020 roku. 50
Mapa 22. Dochody własne na mieszkańca gmin KKBOF w 2020 roku. 53
Mapa 23. Średnioroczne wydatki majątkowe na mieszkańca gmin w zł. 54
Mapa 24. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF- całościowy. 99
Mapa 25. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF – zasoby przyrodnicze i formy ochrony przyrody. 101
Mapa 26. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF – struktury turystyczne i trasy rowerowe. 103
Mapa 27. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF – sieć osadnicza i transportowa, tereny inwestycyjne. 106
Mapa 28. Obszary strategicznej interwencji. 119
Mapa 29. Kluczowe działania strategiczne. 126

Spis schematów.

Schemat 1. Struktura logiczna Strategii Ponadlokalnej KKBOF. 61
Schemat 2. Proces monitorowania i ewaluacji Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF. 130

Spis wykresów

Wykres 1. Samochody osobowe na 1000 mieszkańców. 35
Wykres 2. Turyści korzystający z noclegów na 1000 ludności w KKBOF od 2010 do 2020 r. 51

KKBOF

2021 2030

Wspólnie robimy więcej

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

DLA KOSZALIŃSKO-KOŁOBRZESKO-BIAŁOGARDZKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO NA LATA 2021-2030

luty 2023

Opracowanie pt.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030

został opracowany w ramach prac nad:

Strategią rozwoju ponadlokalnego dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021–2030

przez konsorcjum firm:

- **ResPublic Sp. z o.o.**
- **Fundacja Kultury Przestrzeni „Zobaczyć na nowo”**
- **Kompleksowe Usługi Doradcze Maciej Gabory**
- **Instytut Badawczy IPC Sp. z o.o.**

Skład autorski opracowania:

- mgr inż. Macieja Gabory – kierownik prac nad SUMP
- dr inż. Maciej Michnej
- mgr inż. Tomasz Zwoliński
- zespół ekspertów ds. Mobilności Miejskiej firmy Kompleksowe Usługi Doradcze Maciej Gabory

K U D | Kompleksowe Usługi Doradcze
ul. Świebodzka 2b
50-046 Wrocław
www.kud-doradztwo.pl

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030 dofinansowano z projektu nr POIS.06.01.00-00.0075/22 pn. „Wspólnie robimy więcej - SUMP dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego” ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

Fundusze Europejskie Infrastruktura i Środowisko | Rzeczpospolita Polska | Unia Europejska Fundusz Spójności

Spis treści

1 Wprowadzenie 5

1.1 Obszar KKBOF 9

2 Proces opracowania dokumentu 11

2.1 Kroki, jakie zostały wykonane w celu opracowania SUMP - kalendarium 14

2.2 Partycypacja społeczna 15

2.3 Konsultacje społeczne 19

3 Analiza stanu mobilności na obszarze KKBOF 21

3.1 Liczba ludności - prognozowane zmiany 21

3.2 Turystyka i jej wpływ na zrównoważony rozwój mobilności 23

3.3 Planowanie przestrzenne w kontekście mobilności 25

3.4 Parkowanie a zrównoważona mobilność 30

3.4.1 Parkowanie a integracja różnych środków transportu 33

3.5 Ruch pieszy, osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej 34

3.6 Transport rowerowy 35

3.6.1 Drogi rowerowe tworzone w ramach Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego 35

3.6.2 Rower miejski jako element wspierający rozwój zrównoważonej mobilności 36

3.7 Transport zbiorowy 39

3.7.1 Transport autobusowy 39

3.7.2 Kolej jako „kręgosłup” systemu transportu zbiorowego 44

3.8 Węzły przesiadkowe, przystanki autobusowe 46

3.8.1 Oddziaływanie przystanków 46

3.9 Transport indywidualny 48

3.9.1 Samochody osobowe i motocykle 48

3.9.2 Hulajnogi elektryczne oraz urządzenia transportu osobistego (UTO) 51

3.10 Transport towarowy 52

3.11 Bezpieczeństwo ruchu drogowego 53

3.12 Uwarunkowania prawne 55

3.12.1 Analiza lokalizacji funkcji związanych z zarządzaniem elementami zrównoważonej mobilności w strukturach władz publicznych na terenie obszaru 55

3.12.2 Analiza możliwości form współpracy między wszystkimi jednostkami 56

3.13 Stan mobilności na obszarze KKBOF- podsumowanie 58

4 Analiza SWOT 62
4.1 Mocne strony KKBOF 63
4.2 Słabe strony KKBOF 64
4.3 Szanse KKBOF 65
4.4 Zagrożenia KKBOF 66
5 Scenariusze rozwoju 69
5.1 Scenariusz podstawowy (BAU) 71
5.2 Scenariusz rozwojowy 72
5.3 Scenariusz zachowawczy (realistyczny) 73
6 Wizja zrównoważonej mobilności 75
7 Obszary strategiczne i cele 77
8 Zasady wdrożenia Planu 86
8.1 Sposób realizacji działań i ich priorytetyzacja 99
8.2 Źródła finansowania 102
8.3 Jak planujemy wdrażać SUMP- harmonogram i logika wdrażania 104
9 Wskaźniki monitorowania realizacji Planu 112
9.1 Metodologia pomiaru wskaźników 115
10 Spis tabel, wykresów, fotografii, map, rysunków 120
10.1 Spis tabel 120
10.2 Spis wykresów 121
10.3 Spis fotografii 121
10.4 Spis map 122
10.5 Spis rysunków 122

KKBOF

2021 2030

Wspólnie robimy więcej

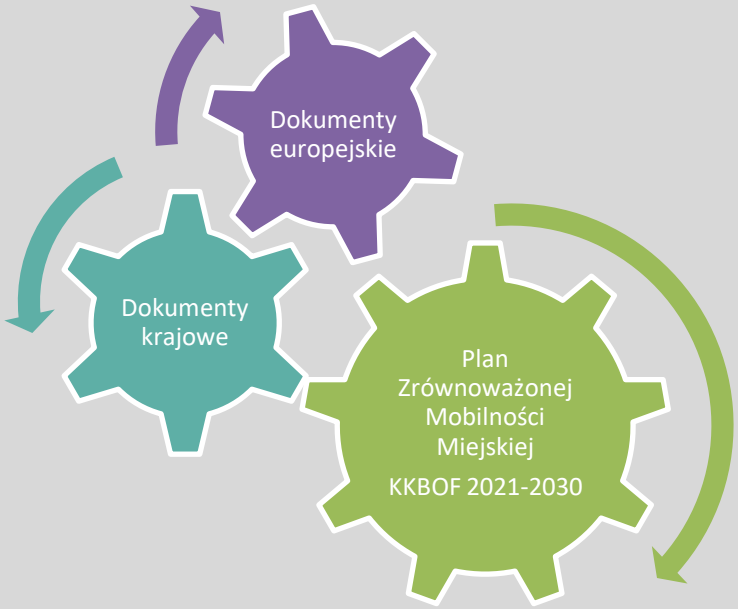


WPROWADZENIE

1 Wprowadzenie

W ostatnich latach w polityce europejskiej nastąpiła zmiana podejścia dotyczącego rozwoju terytorialnego z sektorowego do zintegrowanego. Znajduje to wyraz w ukierunkowaniu polityki spójności na tworzenie i wykorzystanie wewnętrznych potencjałów obszarów powiązanych funkcjonalnie, współpracę na poziomie lokalnym pomiędzy partnerami z obszarów miejskich i wiejskich, integrację działań publicznych w wymiarze przestrzennym oraz wielopoziomowy system zarządzania.

Także polskie władze w krajowych dokumentach strategicznych sygnalizują zmianę podejścia do polityki spójności. Znalazło to potwierdzenie między innymi w takich dokumentach jak *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2020: regiony, miasta, obszary wiejskie oraz Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030*. Zgodnie ze wskazanymi dokumentami planowane działania o charakterze zintegrowanym powinny być kierowane do obszarów charakteryzujących się wspólnymi cechami geograficznymi, społeczno-gospodarczymi i przestrzennymi (w tym połączone komunikacyjnie), nazwanych obszarami funkcjonalnymi. Rozwój miast rdzeni, gmin napędzany jest dzięki wzajemnej współpracy jednostek wchodzących w skład obszarów funkcjonalnych, które pozwalają stworzyć lepsze względem pozostałych obszarów warunki życia mieszkańców a także rozwoju działalności gospodarczej.



Dokumenty europejskie

- Nowe Unijne Ramy Mobilności Miejskiej,
- Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności,
- Europejski Zielony Ład,
- Pakiet Fit-for-55,
- Plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń,
- Europejski plan walki z rakiem.

Dokumenty krajowe

- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025,
- Krajowa Polityka Miejska 2030,
- Strategia rozwoju transportu w Polsce,
- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju,
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030.

Dnia 26 października 2016 r. zarząd województwa zachodniopomorskiego przyjął uchwałę w sprawie określenia obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym oraz określił ich granice.

Jako obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym wskazano:

- Szczeciński Obszar Metropolitalny – miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego, w skład którego wchodzą gminy Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wraz ze strefą dalszego oddziaływania;
- Obszar Funkcjonalny Strefy Przybrzeżnej – obszar szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej;
- Obszar Funkcjonalny Strefy Przygranicznej – obszar wymagający restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji przy wsparciu właściwych instrumentów polityki regionalnej;
- Obszar Funkcjonalny Specjalnej Strefy Włączenia – obszary wiejskie wymagające wsparcia procesów rozwojowych, kumulacji negatywnych zjawisk o charakterze społeczno-gospodarczym oraz konfliktów przestrzennych związanych ze sposobem wykorzystania ich potencjału przyrodniczego i kulturowego.

Jako obszary funkcjonalne o znaczeniu regionalnym wskazano:

- **Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny** (dalej także jako KKBOF) jako miejski obszar funkcjonalny ośrodka regionalnego wraz ze strefą dalszego oddziaływania;
- Obszar Funkcjonalny Szczecinka i Wałcza jako miejskie obszary funkcjonalne ośrodków subregionalnych wraz ze strefą dalszego oddziaływania;
- Obszar Funkcjonalny subregionalnego zespołu miast Strefy Centralnej wraz ze strefą dalszego oddziaływania;
- Obszar Funkcjonalny subregionalnego zespołu miast Barlinka – Myśliborza – Dębna wraz ze strefą dalszego oddziaływania.

Miasta takie jak Koszalin, Kołobrzeg, Białogard oraz miejscowości nadmorskie przyciągają nowych mieszkańców, inwestorów oraz turystów, którzy napędzają rozwój całego regionu. Taka sytuacja wpływa na rozwój przestrzenny gmin, a także generuje nowe potrzeby związane z dotarciem do różnych celów podróży. Jednym z najbardziej odczuwalnych negatywnych efektów rozwoju obszaru w sposób niezorganizowany jest wzrost zatłoczenia na drogach. Pociąga ono za sobą szereg innych negatywnych zjawisk, takich jak: zwiększenie liczby wypadków, wzrost kosztów eksploatacji pojazdów zarówno indywidualnych, jak i wykorzystywanych w transporcie zbiorowym oraz w transporcie towarów, wzrost kosztów utrzymania infrastruktury, wzrost zanieczyszczenia środowiska substancjami szkodliwymi oraz wydłużenie czasu podróży. Ponadto taka sytuacja powoduje zmiany w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej jednostek, obniżając jej użyteczność dla pieszych i rowerzystów, co niekorzystnie wpływa na rozwój transportu, w tym w szczególności miejskiego, w którym umacnia się rola samochodu osobowego jako najatrakcyjniejszego środka transportu.

Wskazany problem Komisja Europejska dostrzegła już pod koniec lat 90., kiedy to po raz pierwszy nawiązano do zagadnień mobilności w kontekście miast. Następnie kolejno w 2001 i 2007 roku powstały dokumenty nazywane *Białą* i *Zieloną Księgą*. Na podstawie konsultacji, w 2009 r. wprowadzono dokument nazywany *Planem działania na rzecz mobilności w miastach* (Action plan on urban mobility), a w 2013 roku został opublikowany pakiet dokumentów nazwany *Zestawem mobilności miejskiej* (Urban mobility package), w skład którego wchodziły między innymi wytyczne do tworzenia planów mobilności. W 2019 roku, dzięki zdobytym doświadczeniom i wiedzy ekspertów, opublikowano drugie wydanie wytycznych do tworzenia planów mobilności.

Według powyżej wskazanych dokumentów *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej* (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP) jest długoterminową strategią nastawioną na polepszenie jakości życia mieszkańców, w tym także funkcjonowanie lokalnej gospodarki poprzez zapewnienie lepszego dostępu do celów podróży.

Zgodnie ze stanowiskiem Komisji Europejskiej wyrażonym w dokumencie *Wytyczne. Opracowanie i Wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, edycja druga*, podstawowe cechy SUMP to:

- długoterminowa wizja oraz opracowany plan wdrożenia,
- podejście partycypacyjne,
- zbilansowany i zintegrowany rozwój wszystkich środków transportu,
- integracja wielkoobszarowa,
- regularne monitorowanie, przegląd oraz raportowanie.

W dniu 17 czerwca 2021 r. zostało zawarte porozumienie w sprawie zasad współpracy i partycypacji w kosztach przy opracowaniu i realizacji Strategii rozwoju ponadlokalnego dla Koszalińsko- Kołobrzesko- Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021 – 2030 (dalej również jako Strategia KKBOF). Porozumienie zostało podpisane przez następujące jednostki: Gminę Będzino, Gminę Białogard, Miasto Białogard, Gminę Biesiekierz, Gminę Bobolice, Gminę Dygowo, Gminę Gościno, Gminę Karlino, Gminę Kołobrzeg, Gminę Miasto Kołobrzeg, Gminę Miasto Koszalin, Gminę Manowo, Gminę Mielno, Gminę Polanów, Gminę Rymań, Gminę Sianów, Gminę Siemyśl, Gminę Świeszyno, Gminę Tychowo, Gminę Ustronie Morskie, Powiat Białogardzki, Powiat Koszaliński, Powiat Kołobrzeski. Jako lidera porozumienia wskazano Gminę Miasto Koszalin.

Jednym z celów zawartego porozumienia było opracowanie *Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030* (dalej także jako SUMP lub SUMP KKBOF).

Gmina Miasto Koszalin pełni rolę lidera porozumienia i to do jej zadań należy koordynacja wszystkich zadań, a także jest inicjatorem poszczególnych etapów prac, działań i monitoringu.

W opracowaniu SUMP KKBOF brały czynny udział wszystkie 23 samorządy, które oddelegowały swoich przedstawicieli do grupy roboczej ds. SUMP KKBOF.

Na potrzeby przygotowania dokumentu została powołana ponad 40-sto osobowa grupa robocza ds. SUMP KKBOF, do zadań której należała współpraca i aktywny udział na każdym etapie realizacji projektu: m.in. opracowanie dokumentacji, monitoring, ewaluacja oraz aktualizacja dokumentów.

Pierwszym etapem prac nad SUMP KKBOF było opracowanie Raportu Diagnostyczno-Strategicznego w zakresie mobilności w ramach, którego przeprowadzono analizy dostępnych danych, badania ankietowe, badania w komunikacji zbiorowej wywiady i spotkania z interesariuszami oraz opracowano model struktury funkcjonalno-przestrzennej. W dokumencie SUMP w części diagnostycznej zamieszczono główne wnioski i spostrzeżenia z przeprowadzonej diagnozy.

Prace nad SUMP KKBOF były prowadzone równocześnie z pracami nad Strategią Rozwoju Ponadlokalnego Koszalińsko –Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030, przez co obydwa dokumenty są spójne i nie posiadają zapisów wykluczających się.

Dokument SUMP zgodnie z wytycznymi, jest przyjmowany uchwałami rad gmin i powiatów jako dokument obowiązujący na obszarze KKBOF, którego zapisy będą wdrażane przez wszystkie jednostki.

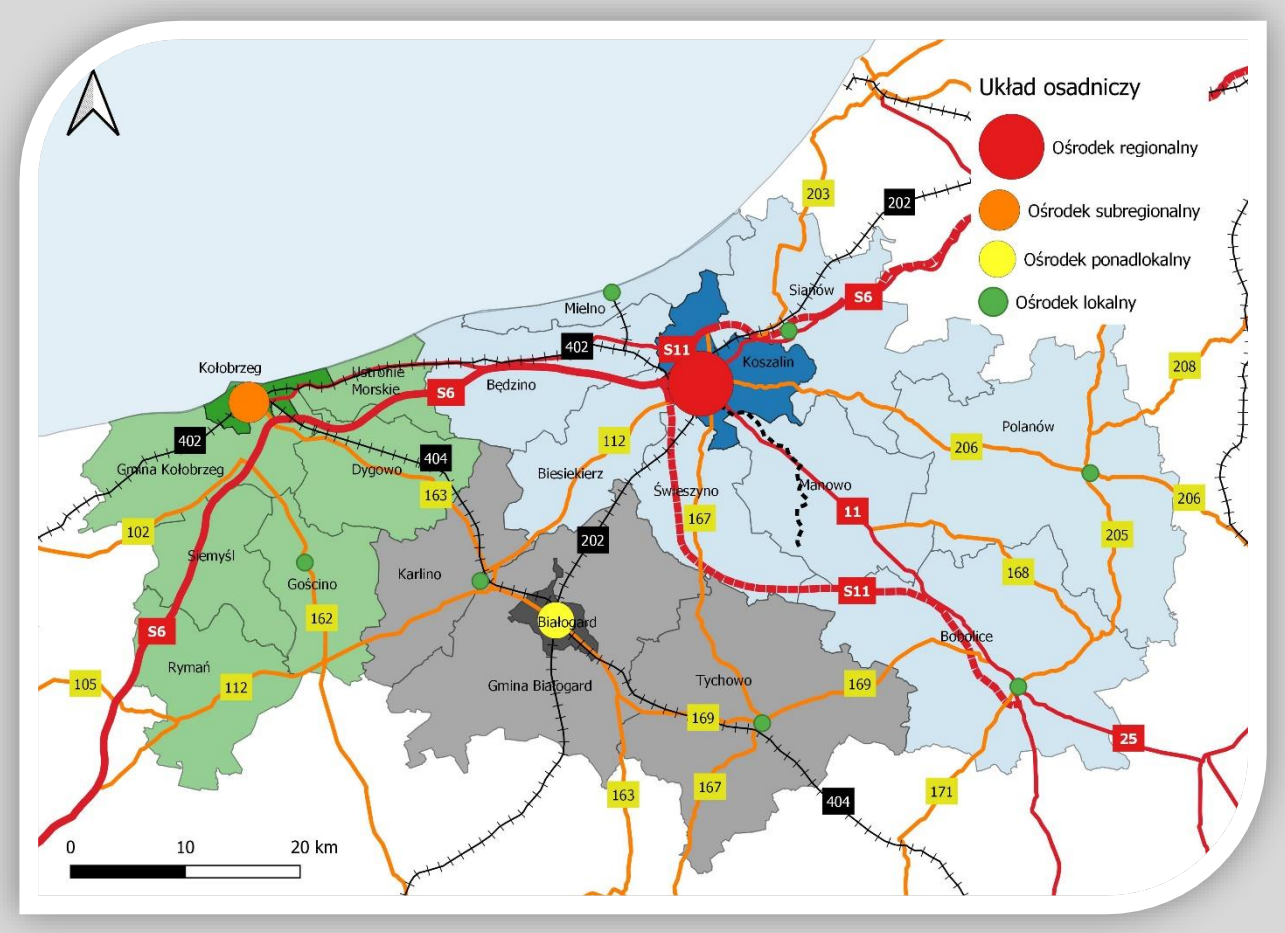
1.1 Obszar KKBOF

Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny zlokalizowany jest w północnej części województwa zachodniopomorskiego. Rdzeń obszaru tworzą trzy miasta: Koszalin, Kołobrzeg i Białogard. Jest to drugi (po Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym) najważniejszy obszar kumulacji potencjału ludnościowego i gospodarczego w województwie

Obszar KKBOF tworzą:

- 3 gminy miasta rdzenie: Koszalin, Kołobrzeg i Białogard,
- 17 gmin: Będzino, Białogard, Biesiekierz, Bobolice, Dygowo, Gościno, Karlino, Kołobrzeg, Manowo, Mielno, Polanów, Rymań, Sianów, Siemyśl, Świeszyno, Tychowo i Ustronie Morskie,
- 3 powiaty: koszaliński, kołobrzeski oraz białogardzki.

Łącznie 23 podmioty.



Mapa 1. Gminy wchodzące w skład KKBOF

Źródło: Opracowanie własne.

KKBOF

2021 2030

Wspólnie robimy więcej



PROCES OPRACOWANIA DOKUMENTU

2 Proces opracowania dokumentu

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Koszalińsko- Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030 został opracowany w oparciu o dokument wydany przez Komisję Europejską pt. *Wytyczne - opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej*, 2 wydanie, Bruksela 2019 oraz *Poradnik opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej* wydany w ramach programu CIVITAS PROSPERITY.

Dodatkowo skorzystano z dobrych praktyk zamieszczonych na europejskiej platformie dotyczącej planów zrównoważonej mobilności znajdującej się pod adresem www.eltis.org/mobility-plans/sump-process, a także wiedzy i doświadczenia ekspertów w ramach pilotażu dotyczącego wsparcia jednostek samorządowych przy opracowaniu SUMP, organizowanego przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury, Komisją Europejską, Inicjatywą Jaspers oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

SUMP KKBOF przygotowano z godnie z cyklem SUMP wskazanym w dokumencie Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej, rysunek poniżej.



Rysunek 1. Cykl SUMP

Źródło: Wytyczne, opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (edycja 2), Rupprecht Consult 2019.

W ramach prac nad planem wykonano kroki od 1 do 9, gdzie w ramach kroków od 1 do 6 powstał *Raport Diagnostyczno-Strategiczny w zakresie mobilności*, który pozwolił na wskazanie obszarów wymagających zaplanowania działań.

Wszystkie analizy oraz zaproponowane działania były przeprowadzane zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności. Poniżej w tabeli pokazano różnice między tradycyjnym podejściem do planowania transportu a ideą mobilności.

Tabela 1. Różnice między tradycyjnym planowaniem transportu a planowaniem zrównoważonej mobilności

Tradycyjne planowanie transportu	Planowanie zrównoważonej mobilności
Skoncentrowanie na ruchu	Skoncentrowanie na ludziach
Podstawowe cele: płynność i prędkość ruchu	Podstawowe cele: dostępność i jakość życia, zrównoważenie, jakość gospodarki, równość społeczna, zdrowie oraz jakość środowiska
Skoncentrowanie na środkach transportu	Zbilansowany rozwój wszystkich właściwych środków transportu i przejście w kierunku bardziej ekologicznych i zrównoważonych środków transportu
Skoncentrowanie na infrastrukturze	Zintegrowany zestaw działań dla osiągnięcia efektywnych kosztowo rozwiązań
Sektorowy dokument planistyczny	Sektorowy dokument planistyczny, który jest spójny i komplementarny z powiązanymi obszarami polityki rozwoju (takimi jak planowanie przestrzenne, usługi społeczne, zdrowie, egzekucja prawa itp.)
Krótko- i średnioterminowe	Krótko- i średniookresowy plan wpisany w długoterminową wizję i strategię
W odniesieniu do granic administracyjnych	Powiązanie z obszarem funkcjonalnym bazującym na dojazdach do pracy
Domena inżynierów ruchu	Interdyscyplinarne zespoły planistyczne
Planowanie przez ekspertów	Planowanie z udziałem interesariuszy z wykorzystaniem przejrzystego i opartego o konsultacje podejścia
Ograniczona ocena wpływu	Regularne monitorowanie i ocena wpływu na potrzeby wyciągania wniosków i poprawy procesu

Źródło: Wytyczne. Opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (edycja 2), *Rupprecht Consult 2019.*

Jak niektórzy postrzegają zasady wdrażania zrównoważonej mobilności, a co oznacza w praktyce idea mobilności?

Poniżej przedstawiono fakty i mity na temat SUMP.

Tabela 2. Fakty i mity na temat SUMP

POWSZECHNE WYOBRAŻENIA NT. SUMP		SUMP W PRAKTYCE
Każdy musi sprzedać samochód		Niektórzy ludzie rzadziej korzystają z samochodu
Nie budujemy już nowych dróg		Najpierw analizujemy tańsze opcje, ale być może zbudujemy drogę, jeśli jest to najlepszy sposób, aby osiągnąć postawione cele
Nie budujemy już żadnej nowej infrastruktury transportowej		Zastanów się, co chcesz osiągnąć (Bezpieczeństwo? Lepsze środowisko? Lepsza gospodarka?), a następnie wybierz działania, które pozwolą osiągnąć te cele. Pomyśl, zanim coś zbudujesz
SUMP powstrzymuje ludzi przed podróżowaniem - chce ograniczyć mobilność		Chodzi o zapewnienie dostępności, tak by ludzie mogli uzyskać rzeczy, których potrzebują w okolicy swojego miejsca zamieszkania
Chodzi tylko o środowisko		Chodzi o środowisko, bezpieczeństwo, jakość życia, zieloną przestrzeń, wzrost gospodarczy - i o to, w jaki sposób transport pomaga nam osiągnąć te cele
Wszyscy będziemy jeździć na rowerach w przyszłym roku		Powoli zmieniające się wzorce podróży na przestrzeni kilku lat, więc wykorzystanie samochodu jest nieco mniejsze

Źródło: CIVITAS PROSPERITY - PORADNIK – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

2.1 Kroki, jakie zostały wykonane w celu opracowania SUMP - kalendarium



2.2 Partycypacja społeczna



Fotografia 1. Przebieg prac na warsztatach

Źródło: Gmina Miasto Koszalin.

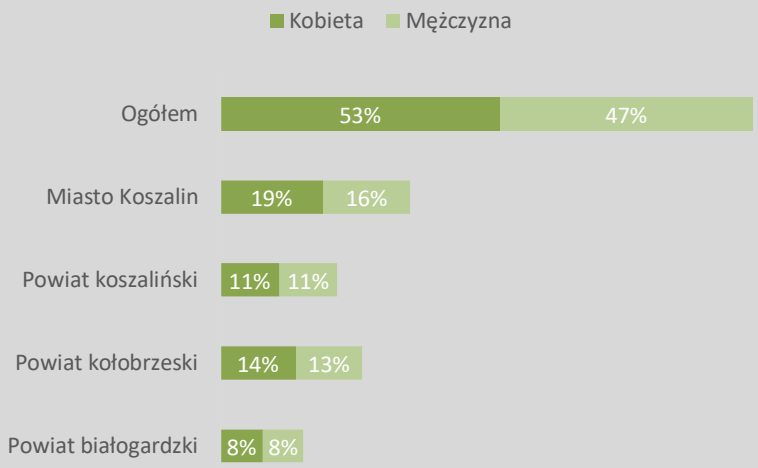
Ze względu na dobre praktyki i zalecenia dotyczące opracowania SUMP zaangażowanie społeczeństwa stanowiło niezwykle istotny element procesu prac nad planem. Oprócz analiz statystycznych, przestrzennych, wizji lokalnych, badań itp. wykonanych w ramach diagnozy stanu obecnego bardzo ważne było poznanie problemów mieszkańców i dyskusja nad możliwymi rozwiązaniami.

Osoby, które brały udział w spotkaniach, warsztatach, badaniach, bardzo chętnie wypowiadały się na temat problemów, z jakimi się spotykają, żyjąc na obszarze KKBOF.

Poniżej zostały przedstawione zrealizowane czynności.

Marzec, kwiecień 2022

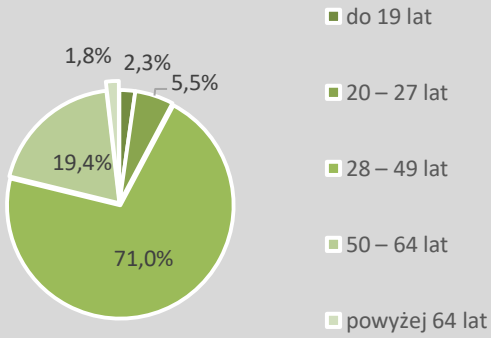
Badanie Ilościowe, diagnozujące sytuację oraz poziom jakości życia mieszkańców Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. W badaniu udział wzięło 1193 respondentów, zrealizowane zostało technikami mieszanymi (ang. *Mixed-mode*). Dane zbierane były poprzez indywidualne wywiady kwestionariuszowe PAPI (ang. *Paper and Pencil Interview*) oraz wywiady kwestionariuszowe realizowane za pośrednictwem Internetu CAWI (ang. *Computer Assisted Web Interview*). Ze względu na uzupełniający wobec PAPI charakter ankiety internetowej dane zebrane w obu technikach zostały połączone w bazie wynikowej, będącej podstawą do analiz statystycznych i wnioskowania.



Wykres 1. Podział respondentów w badaniu ilościowym
Źródło: Opracowanie własne.

Kwiecień, maj 2022

Badanie ankietowe dotyczące preferencji transportowych. Mieszkańców oraz osoby przemieszczające się na terenie Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego zapytano o ich preferencje i zwyczaje dotyczące mobilności, a także o problemy komunikacyjne, jakie dostrzegają. Badanie miało formę ankiety internetowej, udostępnionej do wypełniania w dniach od 20 kwietnia do 23 maja 2022 roku. W tym czasie zebrano odpowiedzi od 708 osób o różnych preferencjach i z różnych grup wiekowych. Zebrane wyniki posłużyły do określenia zachowań transportowych uczestników ruchu, zdiagnozowania najważniejszych problemów dotyczących mobilności na terenie KKBOF oraz do wskazania kierunków rozwoju zrównoważonej mobilności na kolejne lata.



Wykres 2. Podział respondentów ze względu na wiek
Źródło: Opracowanie własne.

Kwiecień, maj, czerwiec 2022

Spotkania warsztatowe, które odbyły się:

- 28 kwietnia 2022 r. w Koszalinie,
- 19 maja 2022 r. w Kołobrzegu,
- 20 maja 2022 r. w Białogardzie,
- 30 czerwca 2022 r. w Koszalinie.

Osoby, które przybyły na spotkania, pracowały w grupach, które wymieniały się swoimi uwagami i spostrzeżeniami dotyczącymi rożnych sfer społecznych.

Dyskutowano zarówno o problemach, szansach, zagrożeniach, jak i możliwych do wdrożenia rozwiązaniach.

Miejsca, w których odbywały się warsztaty, były przystosowane pod kątem dostępności dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej.



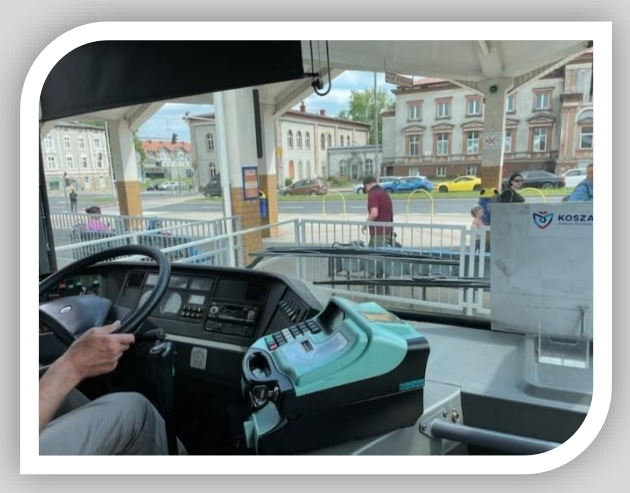


Fotografia 2 .Przebieg prac na warsztatach

Źródło: Gmina Miasto Koszalin

Kwiecień, maj 2022

Badanie ankietowe wśród kierowców komunikacji zbiorowej zostało przeprowadzone w miesiącach kwiecień maj 2022 r. Celem badania było jak najlepsze poznanie problemów związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego. W badaniu udział wzięło 141 kierowców obsługujących komunikację zbiorową (zarówno gminną, powiatową, jak i ponadpowiatową). Kierowcy, oprócz odpowiedzi na pytania dotyczące komunikacji zbiorowej, bardzo chętnie wypowiadali się na tematy związane z organizacją ruchu, stanem infrastruktury, a także opowiadali o przyzwyczajeniach i oczekiwanych pasażerów.



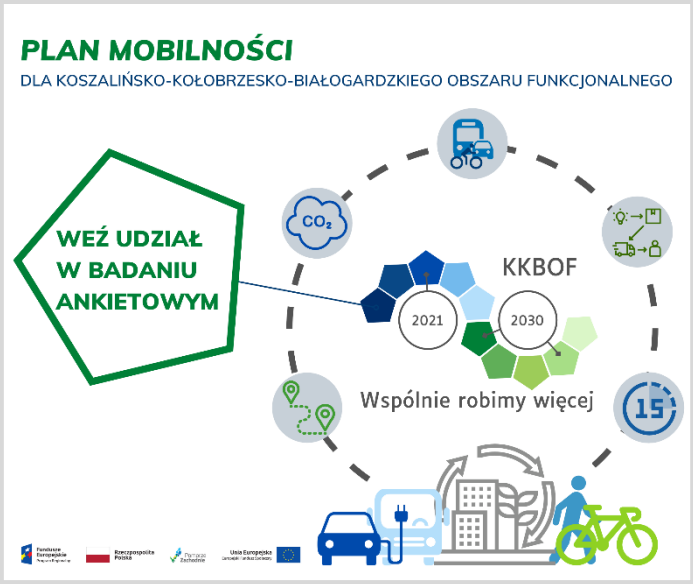
Fotografia 3. Badanie ankietowe

Źródło: Materiały własne.

Maj 2022

W celu jak najlepszego poznania problemów społecznych, dysponując już cząstkowymi wynikami poprzednich badań, w maju wykonano badanie jakościowe wśród przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego oraz mieszkańców obszaru KKBOF. Badanie fokusowe zrealizowano techniką Focus Group Interview (FGI). Wywiady FGI mają charakter dyskusji i są prowadzone przez przeszkolonych moderatorów, których zadaniem jest ukierunkowanie rozmowy na zdiagnozowane wcześniej problemy. W ramach badania przeprowadzono siedem spotkań:

- 23 maja 2022 r. w Polanowie,
- 24 maja 2022 r. w Kołobrzegu,
- 24 maja 2022 r. w Mielnie,
- 25 maja 2022 r. w Koszalinie,
- 25 maja 2022 r. w Sianowie,
- 26 maja 2022 r. w Białogardzie,
- 26 maja 2022 r. w Karlinie.



Dodatkowo, oprócz ww. czynności:

- w miesiącach kwiecień, maj, czerwiec zostały przeprowadzone badania napełnień i struktury biletowej w komunikacji zbiorowej,
- na stronach internetowych gmin i w mediach społecznościowych były zamieszczane informacje zachęcające do aktywnego udziału mieszkańców przy tworzeniu SUMP,
- w gazetach „Głos Koszalina" i „Gazeta Kołobrzeska" pojawiły się artykuły informujące o pracach nad dokumentem SUMP,
- systematycznie były rozsyłane informacje do uczestników warsztatów nt. tego, co robimy w projekcie,
- we wszystkich gminach zostały rozwieszone plakaty z informacją o planowanych warsztatach,
- odbyły się 3 audycje radiowe dotyczące SUMP oraz sonda uliczna nt. mobilności, w której pytano:
    - czy są w stanie Państwo załatwić wszystkie sprawy w ciągu dnia roboczego, nie używając do tego samochodu?
    - jak często jeździ Pan/i rowerem?
    - czy powinniśmy ograniczać ruch samochodowy w centrach miast takich jak Koszalin, Kołobrzeg, Białogard w celu tworzenia większej liczby deptaków i miejsc przyjaznych pieszym?
    - czy transport zbiorowy faktycznie jest alternatywą dla własnego samochodu?

2.3 Konsultacje społeczne

W dniach od 25 października 2022r. do dnia 28 listopada 2022 r. przeprowadzono konsultacje społeczne opracowanego projektu dokumentu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030.

Informacja o konsultacjach społecznych została opublikowana na stronach internetowych samorządów wchodzących w skład KKBOF (strony internetowe gmin powiatu koszalińskiego, kołobrzeskiego, białogardzkiego, Miasta Koszalin oraz strony internetowe Starostw Powiatowych), w mediach społecznościowych, lokalnych gazetach oraz radiu.

Dodatkowo został opracowany plakat informujący o konsultacjach społecznych, który był wywieszany w urzędach oraz na miejskich, gminnych tablicach informacyjnych.



W ramach konsultacji odbyły się stacjonarne spotkania konsultacyjne z mieszkańcami oraz innymi zainteresowanymi w:

- Koszalinie w dniu 17 listopada, w godzinach od 14.00 – 16.00, z tego spotkania została przeprowadzona transmisja online,
- Białogardzie w dniu 18 listopad, w godzinach od 10.00 – 11.00,
- Kołobrzegu w dniu 18 listopad, w godzinach od 13.00 – 15.00.

Uwagi i wnioski można było zgłaszać między innymi poprzez wypełnienie specjalnie przygotowanego formularza konsultacyjnego, który był do pobrania na stronach internetowych w wersji elektronicznej a w siedzibach gmin w wersji papierowej.

Wypełnione formularze należało przesłać na podany adres mail lub listownie na adres Urzędu Miejskie jego w Koszalinie lub dostarczyć osobiście do siedziby dowolnej jednostki wchodzącej w skald KKBOF lub pozostawić wypełniony na spotkaniu konsultacyjnym.

W ramach uwag wpłynęło 6 formularzy od różnych osób, które zostały szczegółowe przenalizowane i na ich podstawie zostały wprowadzone zmiany do dokumentu. Z konsultacji społecznych został opracowany raport z odpowiedziami.

W spotkaniach konsultacyjnych udział wzięło łącznie ok. 100 osób. Każdemu z nich towarzyszyła merytoryczna dyskusja na tematy związane z transportem, w tym w szczególności transportem zbiorowym oraz rowerowym. Osoby, które brały udział w spotkaniach również zgłaszały swoje uwagi na przygotowanych i udostępnionych formularzach.

KKBOF

2021 2030

Wspólnie robimy więcej



ANALIZA STANU MOBILNOŚCI NA OBSZARZE KKBOF

3 Analiza stanu mobilności na obszarze KKBOF

3.1 Liczba ludności - prognozowane zmiany

Według danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (BDL GUS), obszar KKBOF w 2020 r. zamieszkiwany był przez 296 135 mieszkańców. Zmiany liczby ludności wpływają bezpośrednio na liczbę wykonywanych podróży zarówno tych obligatoryjnych, jak i fakultatywnych.

Tabela 3. Prognoza zmian liczby ludności dla gmin KKBOF w perspektywie do 2030 roku[1]

Gmina	2010	2020*	2030	Zmiana % liczby ludności w roku (w stosunku do roku 2020)	
				2040	2050
Będzino	8 472	8 545	8 725	-4,6	-12,6
Białogard	8 026	7 353	7 060	-15,6	-27,7
Biesiekierz	6 003	7 386	8 480	32,5	44,2
Bobolice	9 832	8 460	7 892	-23,4	-37,5
Dygowo	5 584	5 437	5 581	-5,4	-13,5
Gościno	5 209	5 237	5 025	-8,1	-18
Karlino	9 438	8 714	8 620	-13,2	-23,5
Kołobrzeg	10 004	11 300	11 655	7,3	4,5
Manowo	6 737	6 829	6 919	-4,7	-12,8
Miasto Białogard	24 927	23 243	22 585	-15,3	-26,4
Miasto Kołobrzeg	47 103	44 491	43 842	-14,4	-25,6
Miasto Koszalin	109 302	106 152	100 073	-15,9	-26,5
Mielno	5 092	4 858	4 573	-17	-29,9

[1] *Wyjaśnienie: prognozę demograficzną sporządzono na etapie przeprowadzania diagnozy, na podstawie danych GUS w odniesieniu do danych prezentujących liczbę ludności w przedziałach wieku co 5 lat (0-4, 5-9, itd.). Istotne dla sporządzenia prognozy było zachowanie 5-letnich okresów „przejścia" danej kategorii wiekowej do kolejnej. Tj. założono, że kategoria wieku 0-4 za 5 lat przesunie się w całości do kategorii wieku 5-9, a za 10 lat do kategorii wieku 10-14. W prognozie uwzględniono również aktualne wskaźniki odnoszące się do ruchu naturalnego oraz migracji, tj. takie, które notowane były w okresie pomiędzy 2010 a 2020 rokiem. Tym samym „przesunięcie" danej kategorii wiekowej korygowano o wskaźnik „zmiany", jaka nastąpiła w okresie pomiędzy 2010 a 2020 w odniesieniu do wybranej kategorii wiekowej. W odniesieniu do liczby urodzeń założono podobne do obecnych wskaźniki urodzeń. W tym celu obliczono proporcję liczby osób urodzonych w danej dekadzie, czyli osób w wieku 0-9, (tj. osób urodzonych w przedziale czasu pomiędzy 2010 a 2020) do liczby osób w wieku rozrodczym (wiek 20-44). Na podstawie tej proporcji prognozowano liczbę nowych mieszkańców w kategoriach 0-4 i 5-9 w kolejnych dekadach. Prognozę opracowano oddzielnie dla każdej z gmin tworzących obszar funkcjonalny. Stan na maj 2022.*

Polanów	9 203	8 316	7 832	-18,7	-31,4
Rymań	4 148	3 738	3 674	-15,6	-27,3
Sianów	13 681	13 992	13 838	-4,5	-12,5
Siemyśl	3 671	3 920	4 061	5,3	1,5
Świeszyno	6 386	8 022	9 006	33,4	44,9
Tychowo	7 078	6 385	6 328	-14,7	-25,5
Ustronie Morskie	3 643	3 757	3 548	-7,9	-17,1
KKBOF	303 539	296 135	289 317	-15,3	-26,4

**dane dla roku 2020 zostały zaktualizowane na dzień 25.10.2022- aktualizacja GUS*

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Prognozuje się, że liczba mieszkańców do roku 2030 w porównaniu do roku 2020 spadnie o 6 816 osób.

Spadek liczby mieszkańców na obszarze KKBOF, w szczególności w mieście Koszalin, Kołobrzeg oraz w gminach sąsiadujących z tymi miastami, a także w większych miejscowościach nadmorskich, nie jest odczuwalny, ponieważ występuje tutaj duży ruch turystyczny, w szczególności w miesiącach od maja do października.

Spadek liczby ludności odczuwalny i widoczny jest natomiast w małych miejscowościach nadmorskich, w których po sezonie letnim wystepuje znikomy ruch a większść obiektów jest zamknięta.

Duża część nieruchomości kupowana jest w celach komercyjnych przez osoby spoza obszaru KKBOF.

3.2 Turystyka i jej wpływ na zrównoważony rozwój mobilności

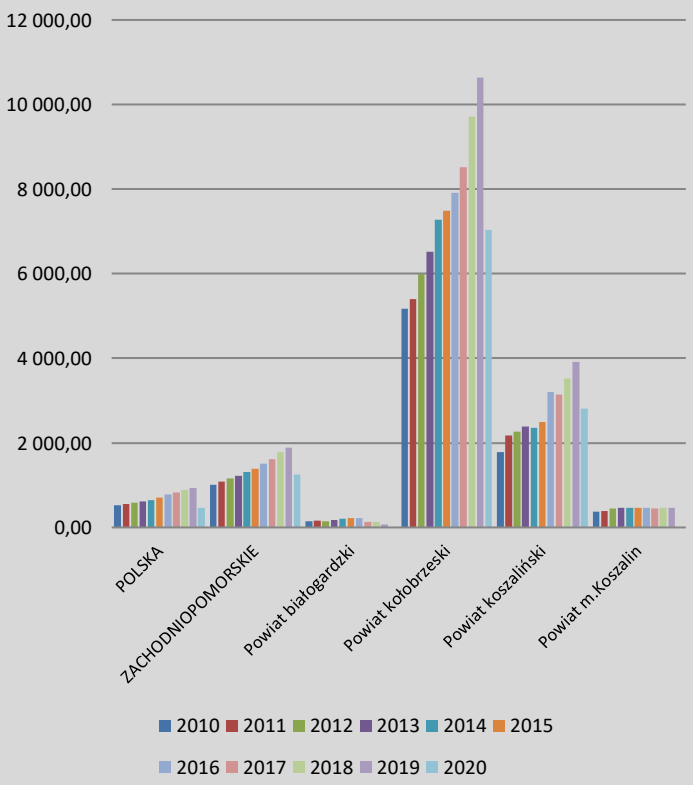
Duża liczba turystów odwiedzających obszar KKBOF ma bezpośredni wpływ na kształtowanie zachowań komunikacyjnych wśród mieszkańców, wybór środka transportu oraz realizację inwestycji infrastrukturalnych.

Turysta – zgodnie z ustawą z dnia 29.08.1997 r. o usługach turystycznych to osoba, która podróżuje do innej miejscowości poza swoim stałym miejscem pobytu na okres nieprzekraczający 12 miesięcy, dla której celem podróży nie jest podjęcie stałej pracy w odwiedzanej miejscowości i która korzysta z noclegu przynajmniej przez jedną noc.

Turystyka jest nierozerwalnie związana z podróżami różnymi środkami transportu, przy wykorzystaniu różnej infrastruktury, w dowolnym czasie.

Na rozwój turystyki na obszarze KKBOF należy spojrzeć minimum w dwojaki sposób. Niezaprzeczalnym potencjałem turystycznym, który stanowi podstawę gospodarki, dysponuje nadmorska część obszaru KKBOF. Poszczególne miejscowości z tej części obszaru są znanymi w skali kraju destynacjami turystycznymi, a liczba noclegów udzielanych w ciągu roku bije rekordy w porównaniu do innych regionów i miejsc w Polsce.

Pozostała część obszaru KKBOF, pomimo posiadanych atutów dla rozwoju funkcji turystycznej, przegrywa z atrakcyjnością polskiego wybrzeża. Nie oznacza to jednak, że nie jest możliwe rozwijanie funkcji turystycznej.



Wykres 3. Turyści korzystający z noclegów na 1000 ludności w KKBOF od 2010 do 2020 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Przestrzeń KKBOF dysponuje przede wszystkim unikalnymi walorami przyrodniczymi oraz potencjałem dziedzictwa kulturowego. Umożliwia to rozwój turystyki aktywnej, w tym m.in. wodnej, rowerowej, pieszej.

Turystyka generuje bardzo duże zatłoczenie komunikacyjne spowodowane brakiem lub małą liczbą lub niedostosowaniem do potrzeb powiązań komunikacyjnych.

Duży ruch turystyczny w połączeniu z podróżami obligatoryjnymi mieszkańców utrudnia stworzenie sprawnie funkcjonującej komunikacji zbiorowej, która pozwoliłaby odciążyć obszar KKBOF, w tym w szczególności nadmorskie kurorty, z nadmiaru samochodów.

Na obszarze KKBOF widoczny jest brak aktywnego i spójnego zarządzania transportem i ruchem turystycznym.

Ważny jest rozwój turystki aktywnej, w tym istniejących szlaków turystycznych, szlaków i dróg rowerowych.

Tramwaj wodny, jak i Koszalińska Kolej Wąskotorowa stanowią systemy transportowe dedykowane do obsługi ruchu turystycznego, jednak czasami korzystają z nich także mieszkańcy KKBOF. Docelowo należy je rozpatrywać jako dodatkowe systemy transportowe mogące wspomóc rozwój zrównoważonej mobilności.

Turystyka jest bardzo istotnym obszarem, który należy uwzględniać przy planowaniu zrównoważonej mobilności.



Fotografia 4. Tramwaj wodny „Julek”

Źródło: Gmina Miasto Koszalin

3.3 Planowanie przestrzenne w kontekście mobilności

Wdrażanie zasad zrównoważonej mobilności zaczyna się już na poziomie Studiów Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (dalej także jako SUiKZP) a później, także opracowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (dalej także jako MPZP).

Problemami obszaru KKBOF związanym z planowaniem przestrzennym są:

- postępujący proces suburbanizacji oraz
- chaotyczny rozwój zabudowy w pasie nadmorskim (zbyt mała kontrola), w szczególności dotyczący budowy budynków komercyjnych, hoteli pensjonatów, domków letniskowych itp.

Analiza MPZP nie wykazała wprost nadmiernego przeznaczenia terenów pod zabudowę mieszkaniową na obszarze KKBOF w perspektywie najbliższych 10 lat.

Zgodnie z zapisami *Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Koszalińsko -Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030* należy ograniczyć możliwość budownictwa na terenach nieobjętych planami miejscowymi (w tym zrezygnować z wąskich pasów zabudowy wzdłuż dróg, zwłaszcza w oddaleniu od ośrodków usługowych).

Terenom wskazywanym dla zabudowy mieszkaniowej, mieszkaniowo-usługowej i usługowej związanej z mieszkalnictwem nie przypisywać jednocześnie innych możliwych funkcji (gospodarczych, turystycznych).

Nową zabudowę mieszkaniową należy planować na obszarach o w pełni wykształconej, zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, zwłaszcza poprzez uzupełnianie istniejącej zabudowy, a na obszarach innych, nowych – wyłącznie w sytuacji braku dostatecznej ilości terenów na obszarach wyżej wymienionych.

Obecnie wszystkie jednostki wchodzące w skład KKBOF posiadają opracowane i uchwalone MPZP, jednak różny jest ich stopień pokrycia obszaru gminy. Poniżej w tabeli przedstawiono udział powierzchni gminy objętej miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.

Tabela 4. Udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem (%)

Jednostka terytorialna	2010	2020
POLSKA	26,5	31,4
ZACHODNIOPOMORSKIE	15,6	20,8
KKBOF	16,5	24,3
Powiat białogardzki	7,1	20,7
Powiat kołobrzeski	29,3	34,8
Powiat koszaliński	15,0	20,3
Będzino	4,3	10,9
Białogard	2,4	20
Biesiekierz	12,7	24,8
Bobolice	0	6,5
Dygowo	19,5	24,4
Gościno	13,7	19,3
Karlino	11,2	29,5
Kołobrzeg	98,8	99,7

Id: 16344C56-1C28-4353-BADE-936A83959E98. Podpisany

Manowo	2,1	5,1
Miasto Białogard	100	100
Miasto Kołobrzeg	35,9	41,7
Miasto Koszalin	28,5	42,7
Mielno	4,9	23,2
Polanów	0,1	1
Rymań	0,2	0,2
Sianów	94,7	98,7
Siemyśl	0	19,3
Świeszyno	2,6	10,4
Tychowo	3,1	12,1
Ustronie Morskie	34,5	40,6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Zasady planowania zgodne z zrównoważoną mobilnością:

W przypadku planowania nowych obszarów należy wyznaczać je w pierwszej kolejności na obszarach o najlepszych warunkach do zabudowy mieszkaniowej - spełniających jak najwięcej z następujących kryteriów:

- **dostęp pieszy, zalecany do 15 minut, a maksymalny do 20 minut (co odpowiada maksymalnej długość dojścia od 1 km do 1,5 km) do przystanku komunikacji zbiorowej, szkoły podstawowej, a także w miarę możliwości do innych usług komercyjnych np. sklepu,**
- **nową zabudowę mieszkaniową planować w formie kompleksowych osiedli z drogami rowerowymi, chodnikami, usługami, przestrzeniami publicznymi i terenami zielonymi na podstawie planów miejscowych (lub ich odpowiedników w przypadku zmian ustawowych), uwzględniając realne potrzeby wynikające z długo okresowych trendów demograficznych.**

Plany miejscowe (lub ich odpowiedniki po zmianach ustawowych) dla nowych terenów mieszkaniowych należy sporządzać w dostosowaniu do tempa wykorzystywania terenów już istniejących (nie wskazując kolejnych terenów, jeżeli tempo wykorzystywania terenów już wskazanych w planach tego nie uzasadnia).

W przyszłości należy rozważyć powołanie wspólnego organu konsultującego, opinającego MPZP i monitorującego rozwój przestrzenny całego obszaru KKBOF.

W trakcie prac nad SUMP opracowano model struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Model to celowo uproszczony sposób prezentacji rzeczywistych lub pomyślanych cech obiektu ograniczony do cech najbardziej istotnych, abstrahujący od wielu cech rzeczywistych.

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF nie jest planem zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego. Nie zawiera zatem strefowania obszaru pod kątem przeznaczenia. Opiera się na zasadach:

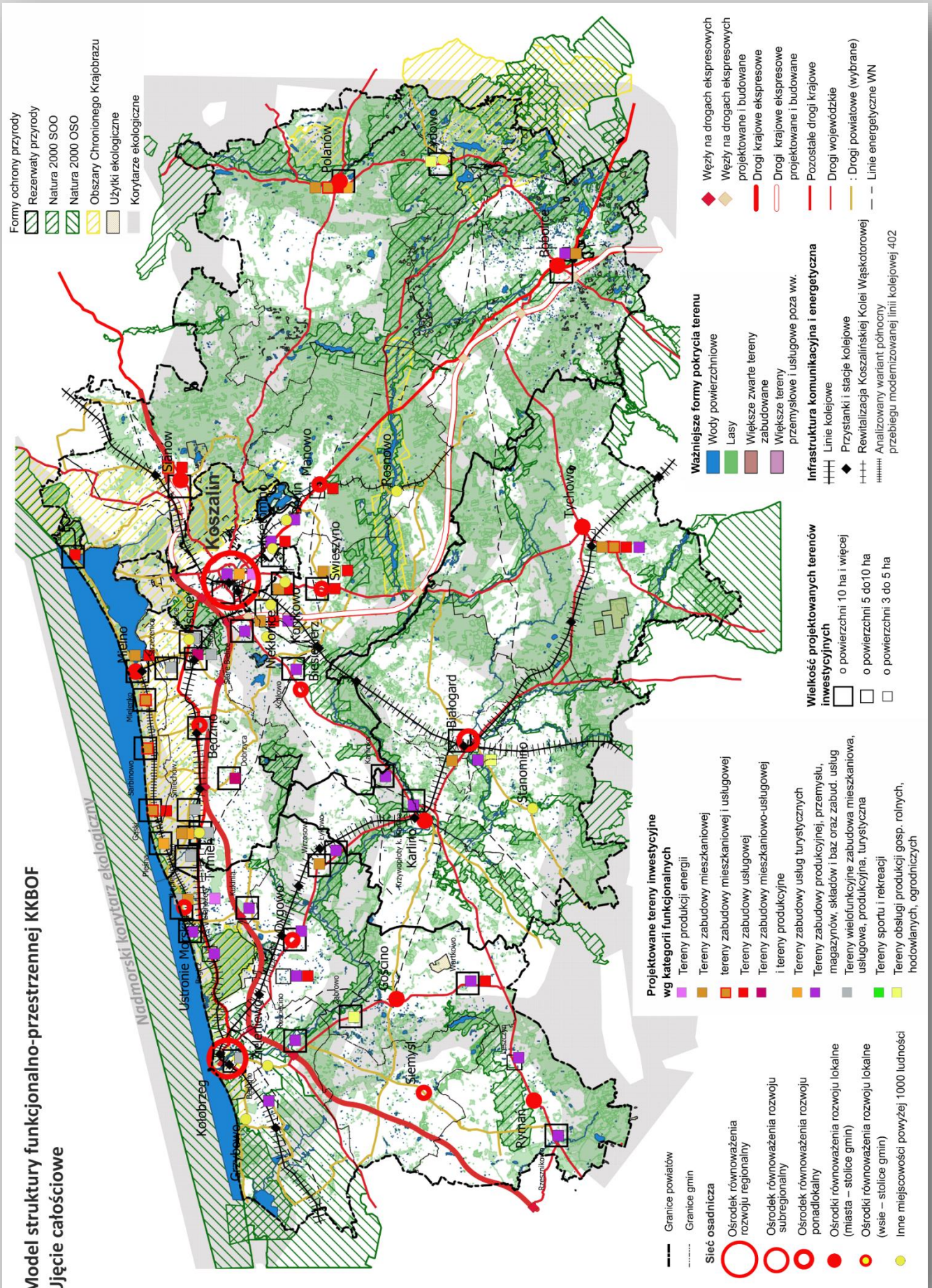
1. selektywności funkcjonalnej – koncentracji na wybranych strategicznych elementach zagospodarowania przestrzennego,

2. selektywności przestrzennej – ograniczającej zakres treści ustaleń przede wszystkim do istotnych z punktu widzenia całości obszaru funkcjonalnego.

Model przedstawia długookresową strategiczną wizję rozwoju KKBOF wynikającą z uwarunkowań oraz oczekiwanych zmian gospodarczych, społecznych i przestrzennych będących wynikiem realizacji Strategii KKBOF.

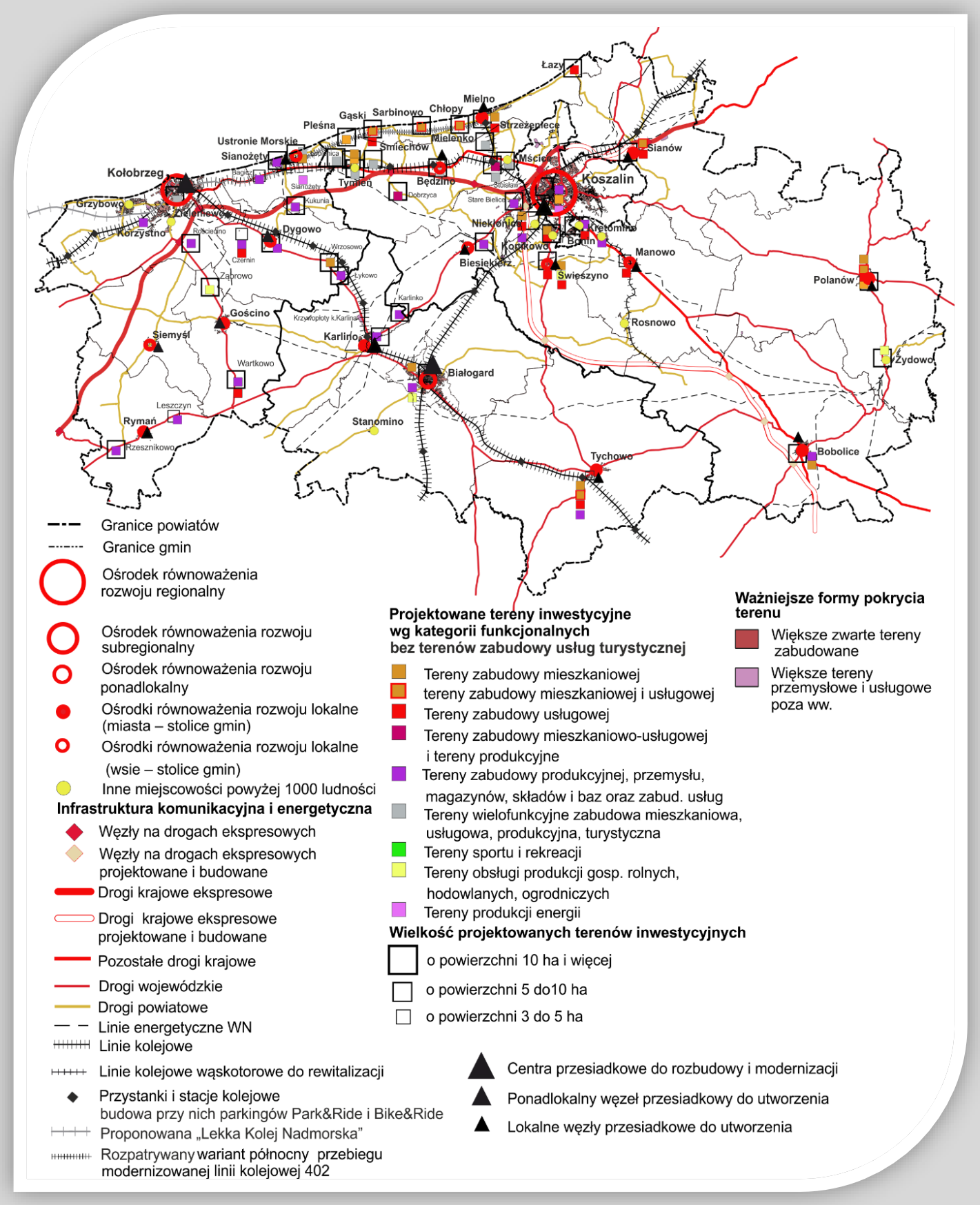
W ramach prac nad modelem przygotowano między innymi mapę w ujęciu całościowym pokazującym wszystkie prognozowane i planowane inwestycje założenia itp., które wystąpią na obszarze KKBOF.

A dodatkowo przygotowano mapy tematyczne w tym miedzy innymi mapę sieci osadniczej i transportowej, uwzględniając przy tym tereny inwestycyjne co ułatwi w przyszłości podejmowanie decyzji związanych z rozwojem całego obszaru KKBOF.



Mapa 2. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF

Źródło: Opracowanie własne.

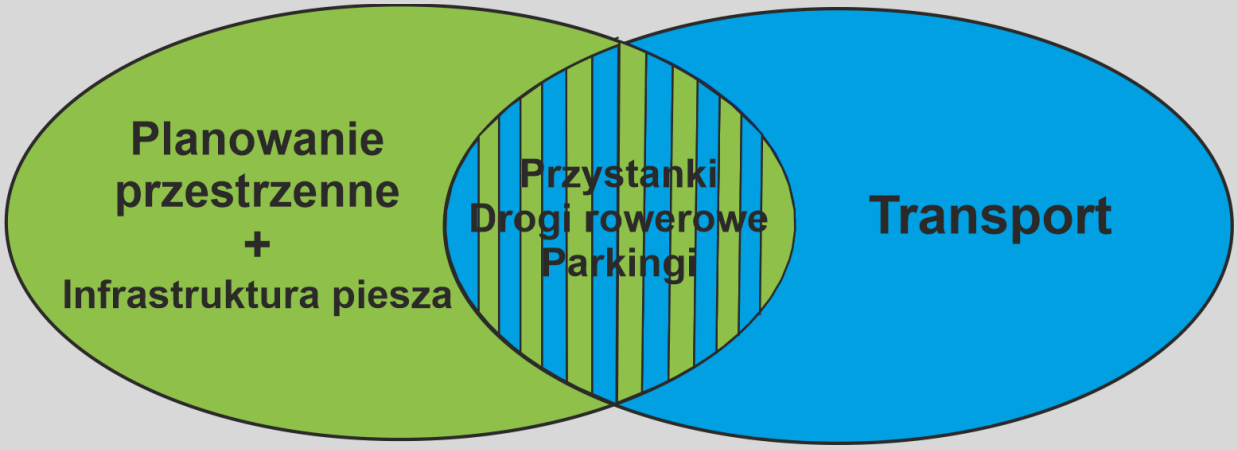


Mapa 3. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF – sieć osadnicza i transportowa, tereny inwestycyjne

Źródło: Opracowanie własne

3.4 Parkowanie a zrównoważona mobilność

Prawidłowo zaplanowany rozwój przestrzenny uwzględnia system transportowy, a dobrze działający system transportowy charakteryzuje się konsekwentnie realizowaną polityką parkingową.

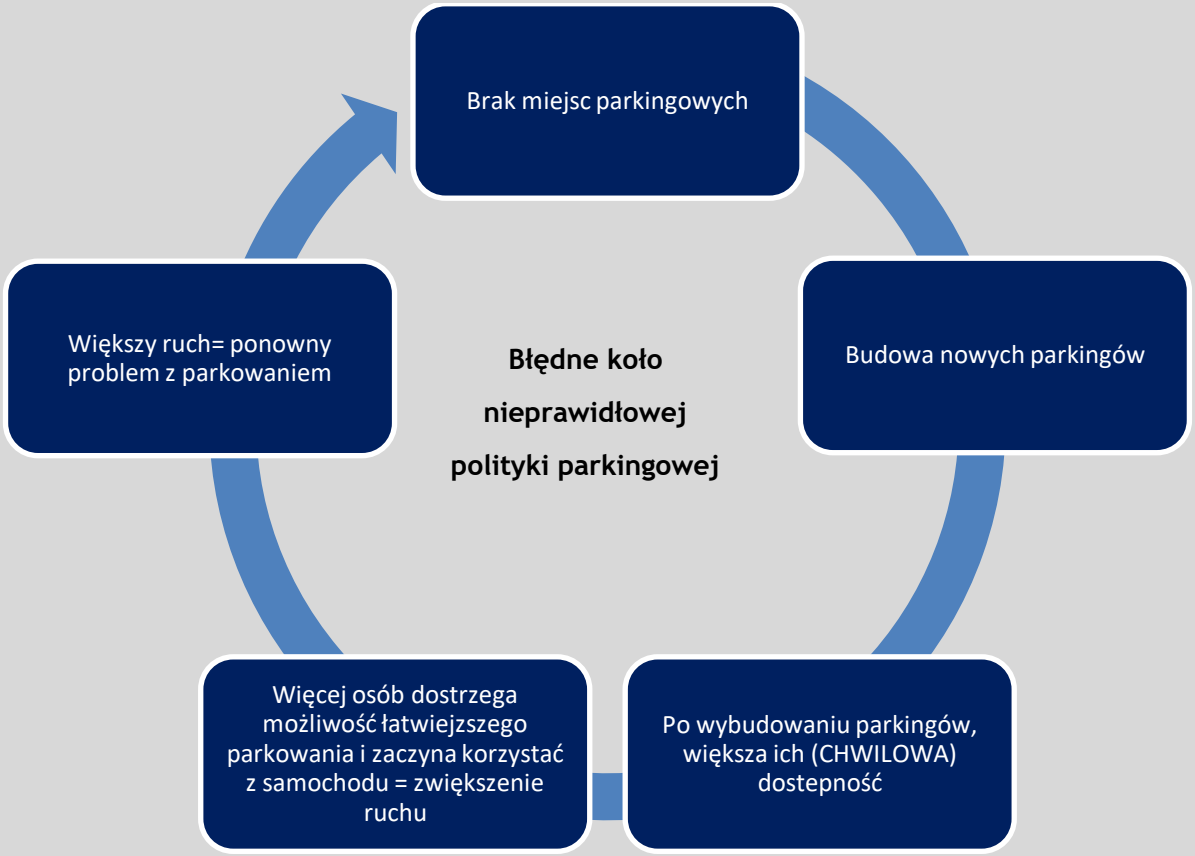


Dobrze prowadzona polityka parkingowa zapewnia możliwość sprawnego pozostawienia środka transportu w różnych punktach miasta. Możliwość znalezienia wolnego miejsca parkingowego jest konieczna nie tylko w pobliżu generatorów ruchu, ale także miejsc przesiadki z jednej formy transportu w drugą, czyli w węzłach przesiadkowych i centrach przesiadkowych.

Współcześnie największym problemem miast jest brak miejsc parkingowych w centrach. Również na obszarze KKBOF uwidacznia się ta niedogodność. Szczególnie cierpią pod tym względem miasta Kołobrzeg i Koszalin, a także nadmorskie miejscowości turystyczne, gdzie samochody odwiedzających (turystów) często pozostawiane są w jednym miejscu nawet przez okres kilku godzin. Dodatkowy postój na pasie drogowym przyczynia się do powstawania zatorów w ruchu, a czasami zawęża przestrzeń przeznaczoną dla pieszych.

Pozornie wydaje się, że najlepszym rozwiązaniem byłaby budowa nowych parkingów bezpośrednio przy generatorach ruchu, jednak przykłady europejskie pokazują, że takie podejście powoduje większy popyt na miejsca parkingowe i wzrost zatłoczenia centrów miast, miejscowości.

Na grafie przedstawiono błędne koło nieprawidłowo prowadzonej polityki parkingowej.



W celu poprawy jakości życia mieszkańców istotne jest prowadzenie zrównoważonej polityki parkingowej.

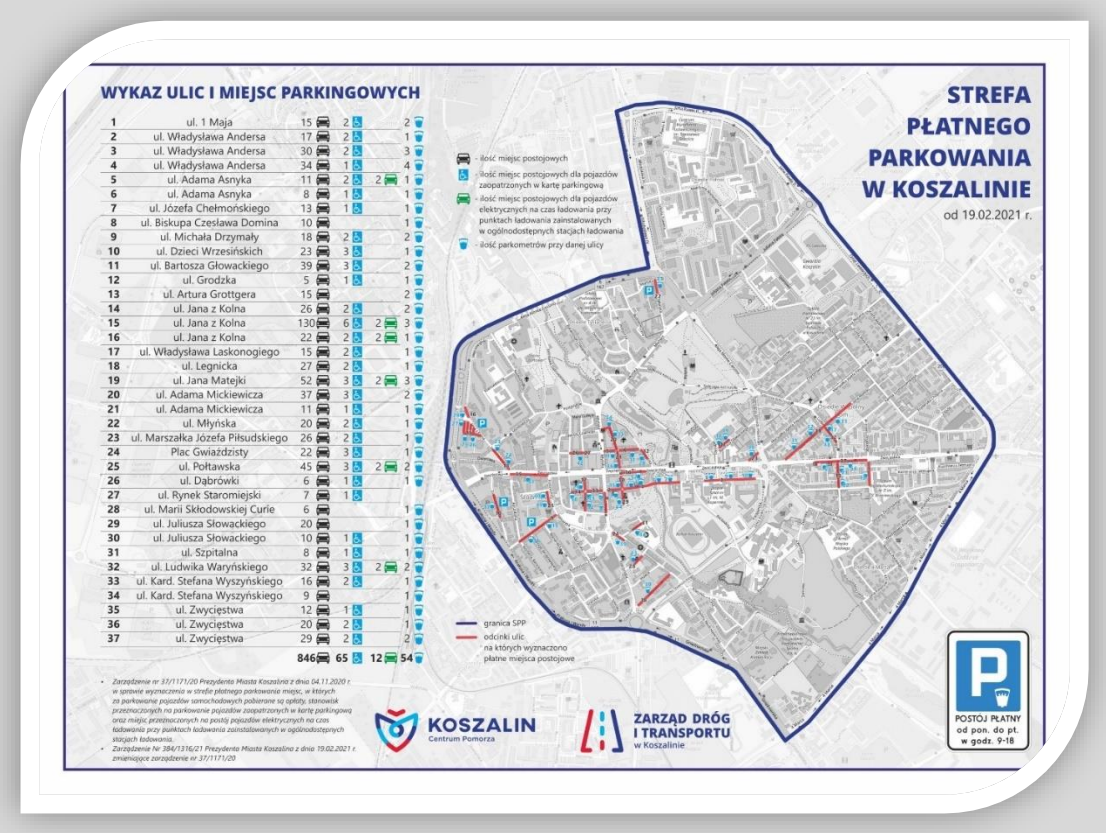
Jednym z najpowszechniej stosowanych instrumentów zarządzania przestrzenią parkingową jest wprowadzenie stref płatnego parkowania (dalej także jako SPP).

Obecnie strefy płatnego parkowania na obszarze KKBOF uchwalono w:

- Koszalinie (Uchwała Rady Miejskiej nr XV/185/2011 z dnia 27 października 2011 r.),
- Kołobrzegu (Uchwała nr XVI/223/19 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 9 grudnia 2019 r.),
- gminie Mielno (strefa funkcjonuje od 1 czerwca do 15 września),
- miejscowości Ustronie Morskie (strefa obowiązuje na tzw. urządzonych parkingach gminnych).

Na obszarze KKBOF występują także płatne parkingi prywatnych inwestorów oraz prywatne, płatne parkingi w miejscowościach turystycznych, na których funkcjonowanie nie mają wpływu jednostki samorządowe wchodzące w skład KKBOF. Przy planowaniu polityki parkingowej należy bezwzględnie uwzględniać ich obecność dostępną liczbę miejsc oraz obowiązujące w nich taryfy.

Strefa płatnego parkowania w Koszalinie



1	ul. 1 Maja	15	2		2
2	ul. Władysława Andersa	17	2		1
3	ul. Władysława Andersa	30	2		3
4	ul. Władysława Andersa	34	1		4
5	ul. Adama Asnyka	11	2	2	1
6	ul. Adama Asnyka	8	1		1
7	ul. Józefa Chełmońskiego	13	1		1
8	ul. Biskupa Czesława Domina	10			1
9	ul. Michała Drzymały	18	2		2
10	ul. Dzieci Wrzesińskich	23	3		1
11	ul. Bartosza Głowackiego	39	3		2
12	ul. Grodzka	5	1		1
13	ul. Artura Grottgera	15			2
14	ul. Jana z Kolna	26	2		2
15	ul. Jana z Kolna	130	6	2	3
16	ul. Jana z Kolna	22	2	2	1
17	ul. Władysława Laskonogiego	15	2		1
18	ul. Legnicka	27	2		1
19	ul. Jana Matejki	52	3	2	3
20	ul. Adama Mickiewicza	37	3		2
21	ul. Adama Mickiewicza	11	1		1
22	ul. Młyńska	20	2		1
23	ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego	26	2		1
24	Plac Gwiaździsty	22	3		1
25	ul. Połtawska	45	3	2	2
26	ul. Dąbrówki	6	1		1
27	ul. Rynek Staromiejski	7	1		
28	ul. Marii Skłodowskiej Curie	6			1
29	ul. Juliusza Słowackiego	20			1
30	ul. Juliusza Słowackiego	10	1		1
31	ul. Szpitalna	8	1		1
32	ul. Ludwika Waryńskiego	32	3	2	2
33	ul. Kard. Stefana Wyszyńskiego	16	2		1
34	ul. Kard. Stefana Wyszyńskiego	9			1
35	ul. Zwycięstwa	12	1		1
36	ul. Zwycięstwa	20	2		1
37	ul. Zwycięstwa	29	2		2
		846	65	12	54

Mapa 4. Obszar płatnego parkowania w Koszalinie

Źródło: Zarząd Dróg i Transportu Koszalin.

Strefa płatnego parkowania w Kołobrzegu



Mapa 5. Obszar płatnego parkowania w Kołobrzegu

Źródło: Komunikacja Miejska Spółka z o.o. w Kołobrzegu.

3.4.1 Parkowanie a integracja różnych środków transportu

Systemy B&R, K&R oraz P&R integrują między sobą różne środki transportu.

- W systemie B&R (Bike&Ride – zaparkuj rower i jedź) łączy się parking rowerowy z przystankiem komunikacyjnym.
- System K&R (Kiss&Ride – pocałuj i jedź) polega na sprawnym wysadzeniu/odebraniu z przystanku komunikacyjnego pasażera przez kierowcę samochodu.
- W systemie P&R (Park&Ride – parkuj i jedź) podróżny zostawia samochód na parkingu zlokalizowanym najczęściej na obrzeżu miasta lub strefy centralnej miasta przy przystanku komunikacyjnym i kontynuuje podróż środkami transportu zbiorowego.

Parkingi typu P&R i K&R powinny powstawać przy przystankach (pętlach) autobusowych na wlotach do miast i przy węzłach przesiadkowych, umożliwiając odbycie części podróży prywatnym samochodem i części transportem zbiorowym. Parkingi K&R potrzebne są także np. w okolicach szkół, aby rodzice mieli możliwość szybkiego i sprawnego przywiezienia/odebrania dziecka ze szkoły.

Przestrzeń publiczna w szczególności w Kołobrzegu i Koszalinie oraz miejscowościach nadmorskich ma dużą wartość, dlatego powinna być opłacana, jeśli jest wykorzystywana do parkowania.

Zarządzanie parkowaniem przyczynia się do bardziej zrównoważonego wyboru środków transportu (rozwóju komunikacji zbiorwej na danym obszarze), a tym samym do poprawy jakości życia.

Zarządzanie parkowaniem prowadzi do zmniejszenia ruchu samochodowego.

Zarządzanie parkingami pomaga wspierać lokalną gospodarkę.

Gwarantowane miejsca parkingowe w miejscach pracy znacząco wpływają na wybór środka transportu.

Zarządzanie parkingami przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach.

3.5 Ruch pieszy, osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej

Ruch pieszy stanowi podstawową formę poruszania się w mniejszych miastach i miejscowościach KKBOF. Ponadto stanowi uzupełnienie podróży samochodem (dojście do parkingu) czy transportem publicznym (dojście na przystanek lub stację kolejową).

W KKBOF większość odcinków chodników i ciągów pieszych na obszarach miejskich (Koszalin, Kołobrzeg, Białogard) na głównych ciągach komunikacyjnych posiada nawierzchnię z kostki betonowej lub płyt betonowych w stanie dobrym. Na wielu przejściach dla pieszych wykonane są obniżenia krawężników ułatwiające przemieszczanie się osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej zdolności ruchowej.

Gorzej sytuacja wygląda na osiedlach (szczególności tych z lat 90. i starszych, dotyczy głównie Koszalina i Kołobrzegu), gdzie widoczne są zaniedbania spowodowane brakiem systematycznych inwestycji infrastrukturalnych. Wydeptane ścieżki na trawnikach, zły stan nawierzchni chodników, nieuporządkowane parkowanie często utrudniające poruszanie się pieszym, a w szczególności osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej.

Natomiast na terenach wiejskich drogi często nie posiadają chodników lub chodniki są fragmentaryczne (brak ciągłości), a ich stan wymaga naprawy.

W ostatnich latach podjęto inwestycje związane z budową, przebudową oraz modernizacją chodników i ciągów pieszo-rowerowych w gminach KKBOF.

W celu umożliwienia swobodnego poruszania się pieszych, w tym osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej, powinno się zapewnić odpowiednią wysokość krawężników przy przejściach dla pieszych, szerokość i nawierzchnię chodników, która pozwoli na swobodne przemieszczanie się osób z wózkami dziecięcymi i osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, a w szczególności ciągłość chodników.

Tworzona infrastruktura dla pieszych powinna wpisywać się w założenie 8–80 (dostosowana do korzystania przez 8-latka i 80-latka).

Ważne jest również podnoszenie bezpieczeństwa pieszych, które może odbywać się np. poprzez doświetlanie przejść dla pieszych lub budowę tzw. aktywnych przejść dla pieszych.

Dokonując modernizacji/remontu/budowy dróg na obszarach zabudowanych powinno się nadać priorytet pieszym np. poprzez wyniesienie jezdni do poziomu chodnika w obrębie przejścia.

Ponadto powinno się minimalizować liczbę miejsc parkingowych wyznaczanych na chodnikach (w miarę możliwości przenosić je na jezdnię), a w przypadku konieczności wyznaczenia ich należy dokonać szczegółowej analizy, czy nie zostanie utrudnione poruszanie się pieszych, w tym osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.

3.6 Transport rowerowy

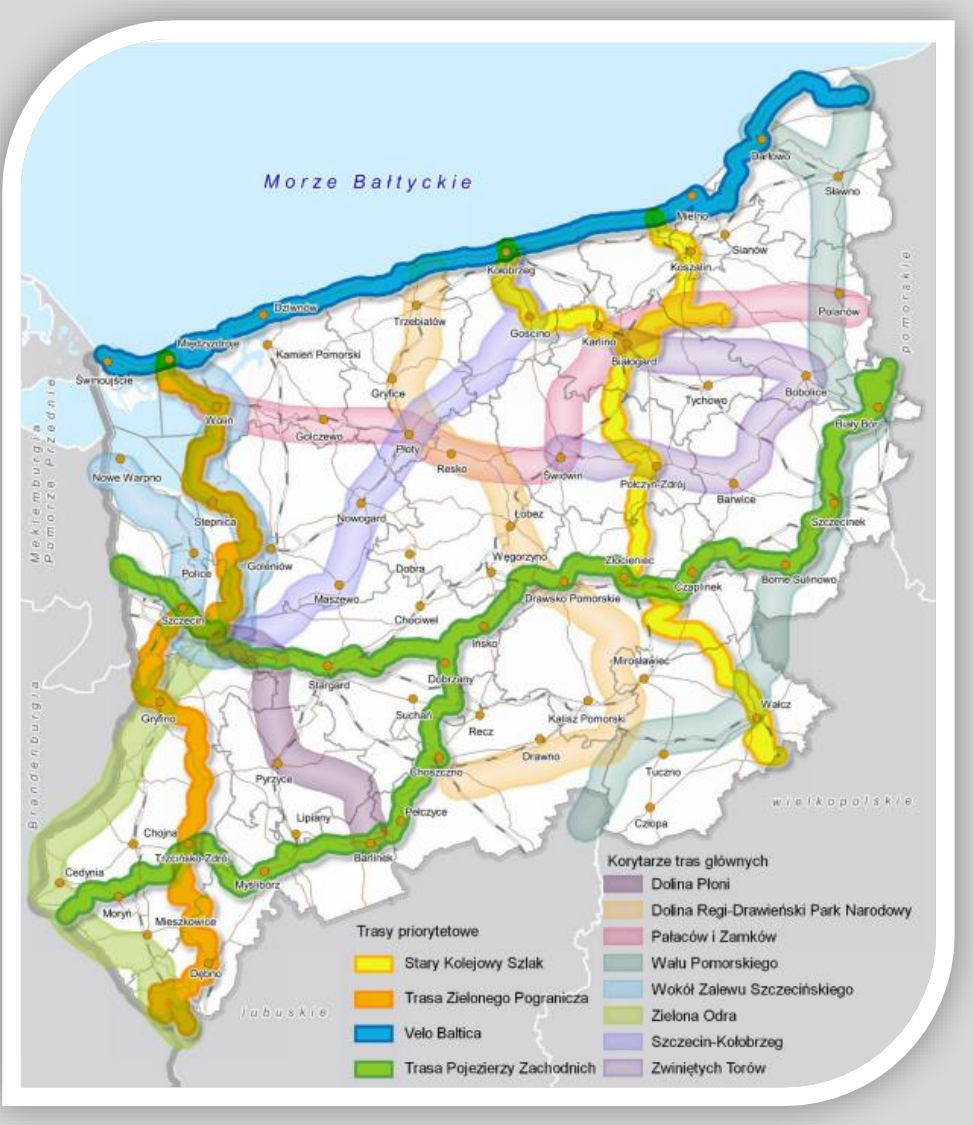
Na terenie KKBOF coraz ważniejszą rolę w komunikacji odgrywa system sieci dróg i ścieżek rowerowych. Poszczególne samorządy inwestują systematycznie w rozwój połączeń rowerowych, dążąc do uzyskania efektu sieciowego i synergii. Jest to proces, który wymaga ciągłej kontynuacji. W latach 2011–2020 widoczny był znaczący wzrost długości sieci dróg rowerowych z poziomu 88,2 km do 162,2 km. Najdłuższą sieć dróg rowerowych posiadał Koszalin (ok. 88). W ostatnich latach w Koszalinie osiągnięto również największy przyrost długości dróg rowerowych. Dużą dynamikę rozwoju dróg rowerowych w latach 2011- 2020 zaobserwowano także w mieście Kołobrzeg (+28,1) oraz gminach: Sianów (+23,3), Karlino (+18,0), Świeszyno (+14,9) gminie Kołobrzeg (+13,3) i mieście Białogard (+12).

Łącznie w KKBOF wg stanu na rok 2020 było ponad 250 km dróg i ścieżek rowerowych, z czego najwięcej w miastach Koszalin oraz Kołobrzeg oraz w gminach Sianów, Kołobrzeg, Karlino i Mielno.

3.6.1 Drogi rowerowe tworzone w ramach Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego

Oprócz inwestycji związanych z rozwojem dróg rowerowych realizowanych przez samorządy w 2015 r. została opracowana Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego. W ramach pracy nad projektem zinwentaryzowane zostały gminne szlaki rowerowe, wały przeciwpowodziowe, nieczynne linie kolejowe oraz drogi leśne predysponowane do turystyki rowerowej o określonych parametrach przejezdności (głównie szutrowe). Efektem prac nad koncepcją było wskazanie przebiegu 12 tras, w tym 4 priorytetowych.

Założono, że główny wysiłek inwestycyjny będzie się koncentrował na trasach, tj. Velo Baltica (trasa nadmorska), Trasa Pojezierzy Zachodnich (trasa pojezierna), Stary Kolejowy Szlak (trasa Bałtyk–Wałcz) oraz Trasa Zielonego Pogranicza (trasa Tywa–Odra–Zalew). Począwszy od 2016 r., poszczególne odcinki tras priorytetowych są w trakcie realizacji. Finalnie łączna długość wszystkich 4 tras rowerowych ma wynieść ok. 1100 km. Poniżej na mapie przedstawiono przebiegi wskazanych tras rowerowych.



Mapa 6. Koncepcja tras rowerowych Pomorza Zachodniego

Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego.

3.6.2 Rower miejski jako element wspierający rozwój zrównoważonej mobilności

Obecnie na ternie KKBOF funkcjonują trzy systemy roweru miejskiego.

Tabela 5. Systemy roweru miejskiego w KKBOF

lp.	Miejscowość	Liczba stacji	Liczba rowerów	Liczba wypożyczeń w 2021 roku
1	Koszalin	20	170	34 000
2	Kołobrzeg	12	125	57 000
3	Tychowo	2	20	238

Źródło: Opracowanie własne.

W ramach koszalińskiego roweru miejskiego funkcjonuje 170 rowerów udostępnianych w 20 stacjach. W 2021 r. miało miejsce 34 tys. wypożyczeń roweru miejskiego. W roku 2021 zarejestrowanych było 17,5 tys. użytkowników Koszalińskiego Roweru Miejskiego.



Fotografia 5. Koszaliński rower miejski
Źródło: Materiały własne.

W ramach kołobrzeskiego roweru miejskiego funkcjonuje 125 rowerów udostępnianych w 12 stacjach. W 2021 r. miało miejsce ponad 57 tys. wypożyczeń roweru miejskiego, a zarejestrowanych użytkowników było ok. 15 tys.

Duży wpływ na statystykę wypożyczeń ma turystyczny charakter miasta Kołobrzeg.

Najwięcej wypożyczeń w roku 2021 odnotowano w lipcu i sierpniu.



Fotografia 6. Kołobrzeski rower miejski
Źródło: Materiały własne.

Trzecim systemem roweru miejskiego funkcjonującym na obszarze KKBOF jest tychowski rower miejski, w którym jest dostępnych 20 rowerów udostępnianych w 2 stacjach. W ciągu pierwszych trzech miesięcy funkcjonowania dokonano 500 wypożyczeń. Liczba zarejestrowanych użytkowników wyniosła 200 osób.



Fotografia 7. Tychowski rower miejski
Źródło: Materiały własne.

Sieć dróg rowerowych nie tworzy spójnego systemu rowerowego dla całego obszaru KKBOF. Brakuje opracowania dokumentów planistycznych, np. planu sieci dróg i ścieżek rowerowych dla obszaru KKBOF, które pokazałyby koncepcję docelowej sieci dróg i ścieżek rowerowych, a także określały standardy, jakie powinny spełniać wszystkie nowo budowane drogi i ścieżki rowerowe (Miasto Koszalin posiada opracowane standardy realizacji dróg rowerowych, które mogą posłużyć jako dobre praktyki dla całego obszaru KKBOF).

Ważnym elementem jest wzajemna współpraca wszystkich jednostek od momentu planowania dróg, ścieżek rowerowych poprzez proces realizacji inwestycji.

Przy planowaniu koncepcji sieci dróg, ścieżek rowerowych należy pamiętać o punktach integracji między różnymi środkami transportu.

Przy planowaniu transportu zbiorowego należy pamiętać o możliwości przewozu roweru przez pasażerów, w szczególności w kierunkach, które są oblegane przez turystów.

System roweru miejskiego, a docelowo np. regionalnego (który swoim zasięgiem obejmowałby kilka gmin, a docelowo cały obszar KKBOF), może w przyszłości znacząco podnieść atrakcyjność transportu rowerowego zarówno wśród mieszkańców, jak i turystów.

3.7 Transport zbiorowy

3.7.1 Transport autobusowy

W gminach KKBOF funkcjonuje autobusowa komunikacja:

- miejska:
  - w Koszalinie, realizowana przez Miejski Zakład Komunikacji w Koszalinie sp. z o.o. (dalej także jako MZK w Koszalinie),
  - w Kołobrzegu, realizowana przez przedsiębiorstwo Komunikacja Miejska w Kołobrzegu sp. z o.o.,
  - w Białogardzie, realizowana przez Zakład Komunikacji Miejskiej w Białogardzie sp. z o.o. (dalej także jako ZKMB);
- gminna – realizowana przez prywatnych przewoźników na zasadach komercyjnych, która zapewnia głównie dowóz dzieci do szkół,
- powiatowa – realizowana przez prywatnych przewoźników na zasadach komercyjnych, która zapewnia połączenia w obrębie powiatów, w tym dowóz dzieci do szkół ponadpodstawowych,
- ponadpowiatowa – realizowana przez prywatnych przewoźników na zasadach komercyjnych, która łączy obszar KKBOF z innymi miastami w województwie oraz kraju.



Fotografia 8. Autobusy MZK Koszalin

Źródło: Gmina Miasto Koszalin, fot. Andrzej Fulbiszewski.

3.7.1.1 Komunikacja miejska

MZK w Koszalinie realizuje całoroczne usługi do gmin położonych na południe od Koszalina, czyli gminy Świeszyno i gminy Manowo. W sezonie letnim organizowane są również połączenia do innych gmin, szczególnie do tych położonych w pasie wybrzeża Morza Bałtyckiego, np. gminy Mielno i Będzino, które razem generują bardzo duży ruch komunikacyjno-turystyczny (jeden z większych w województwie zachodniopomorskim).

Komunikacja Miejska w Kołobrzegu realizuje usługi przewozu osób na ternie gminy miasta Kołobrzeg oraz gminy Kołobrzeg na podstawie zawartego porozumienia w zakresie świadczenia usług lokalnego transportu zbiorowego.

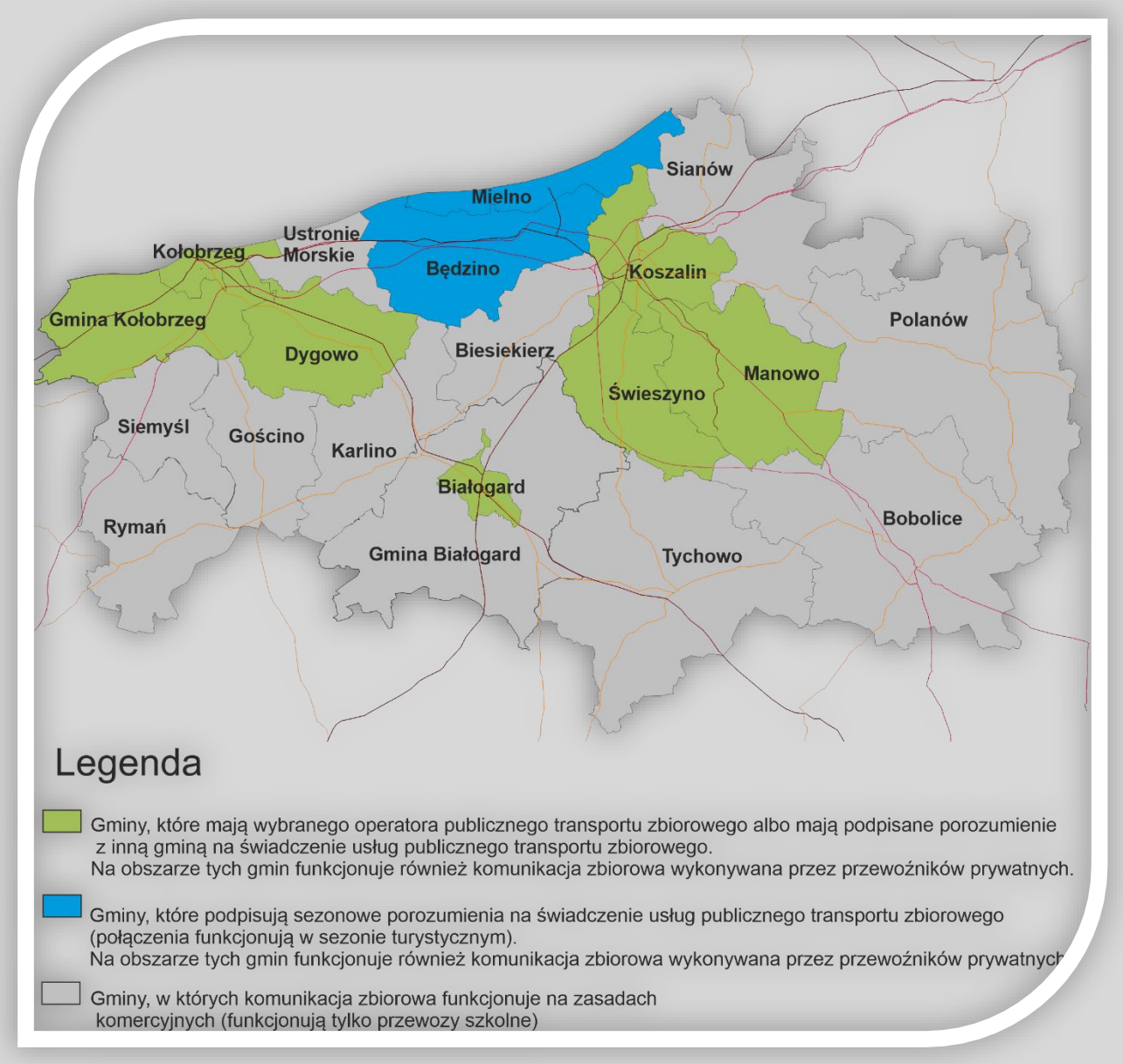
Zakład Komunikacji Miejskiej w Białogardzie świadczy usługi na obszarze miasta Białogard.

Tabela 6. Przewoźnicy publiczni transportu publicznego świadczący usługi w rdzeniowych miastach KKBOF

Zakład komunikacji miejskiej	Zasięg usług przewozowych	Liczba połączeń	Liczba taboru
Miejski Zakład Komunikacji w Koszalinie sp. z o.o.	miasto Koszalin, gmina Manowo, gmina Świeszyno	17 linii miejskich, 3 linie podmiejskie oraz w okresie wakacji tramwaj wodny na jeziorze Jamno	68 pojazdów + statek „Julek”
Komunikacja Miejska w Kołobrzegu sp. z o.o.	miasto Kołobrzeg, gmina Kołobrzeg, gmina Dygowo	11 linii	26 pojazdów
Zakład Komunikacji Miejskiej w Białogardzie sp. z o.o.	miasto Białogard	4 linie	8 pojazdów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez spółki.

U wszystkich powyżej wymienionych przewoźników występują 2 rozkłady jazdy. Jeden obowiązuje w roku szkolnym, a drugi w okresie wakacyjnym. W Kołobrzegu i Koszalinie w okresie wakacyjnym komunikacja zbiorowa jest wykorzystywana przez turystów odwiedzających te obszary, przez co liczba pasażerów w niej nie ulega znaczącym zmianom.



Mapa 7. Gminy, w których transport zbiorowy wykonywany jest przez operatora oraz przewoźników prywatnych

Źródło: Opracowanie własne

Poniżej na mapie przedstawiono gminy, w których przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywane są przez operatora oraz przewoźników prywatnych.

3.7.1.2 Komunikacja gminna, powiatowa i ponadpowiatowa

Komunikacja gminna, powiatowa oraz ponadpowiatowa w większości odbywa się na zasadach komercyjnych. Gminy, powiaty oraz Urząd Marszałkowski nie mają bezpośredniego wpływu na liczbę kursów oraz standard taboru oferowany przez przewoźników. W celu zmiany obecnej sytuacji jednostki mogą zacząć organizować publiczny transport zbiorowy na swoim obszarze lub obszarze objętym zawartymi porozumieniami dot. organizacji publicznego transportu zbiorowego, jednak wymaga to posiadania odpowiednich środków finansowych oraz technicznych np. w postaci dodatkowych pracowników. Obecnie na obszarze KKBOF w przewozach powiatowych swoje usługi świadczy łącznie 26 przewoźników. Poniżej w tabeli została przedstawiona liczba wydanych potwierdzeń zgłoszenia przewozów / zezwoleń na terenie poszczególnych powiatów wchodzących w obszar KKBOF.

Tabela 7. Wydane potwierdzenia zgłoszenia przewozów / zezwolenia przez poszczególne powiaty na obszarze KKBOF

Jednostka wydająca potwierdzenia zgłoszenia przewozu (zezwolenia)	Zasięg usług przewozowych	Liczba wydanych potwierdzeń zgłoszenia przewozu/ zezwoleń	Liczba przewoźników realizujących przewozy na wskazanym obszarze	Liczba kursów w dzień roboczy (według zezwoleń)		
				w dzień roboczy	sobota	niedziela
Miasto Koszalin	Miasto Koszalin + obszar powiatu koszalińskiego	26	12	252	146	68
Powiat Koszaliński	obszar powiatu koszalińskiego (bez miasta Koszalin)	1	1	1	0	0
Powiat Kołobrzeski	obszar powiatu kołobrzeskiego	23	10	133	84	62
Powiat Białogardzki	obszar powiatu białogardzkiego	9	4	28	6	0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów przekazanych przez powiat koszaliński, powiat kołobrzeski, powiat białogardzki oraz ZDiT Koszalin.

Przez obszar KKBOF – według informacji uzyskanych z Urzędu Marszałkowskiego województwa zachodniopomorskiego – przebiega 50 linii, na które potwierdzenia zgłoszenia przewozu/zezwolenia wydał Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego.

Brak wspólnej i spójnej sieci komunikacji zbiorowej jest zarówno według mieszkańców, jak i części samorządowców największym problemem KKBOF.

Z badań napełnień pojazdów komunikacji zbiorowej, które zostały przeprowadzone w ramach prac nad Raportem Diagnostyczno-Strategicznym w zakresie mobilności, w pierwszym etapie prac nad SUMP, największe potrzeby transportowe (dojazdy do pracy, szkoły itp.) występują w kierunku Koszalina oraz Kołobrzegu.

W przyszłości należy podjąć prace nad projektem polegającym na stworzeniu wspólnego systemu transportowego, w ramach którego mogłyby być uruchamiane linie komunikacji zbiorowej i mógłby funkcjonować tzw. wspólny bilet.

Wskazany system docelowo powinien być tworzony przy współpracy z przewoźnikami kolejowymi, tak żeby pasażerowie np. w ramach wspólnego biletu mieli także możliwość korzystania z istniejących połączeń kolejowych, co znacznie podniosłoby atrakcyjność takiego systemu.

W pierwszej kolejności należy jednak wykonać analizy możliwych form współpracy oraz prognozowanych kosztów funkcjonowania takiego systemu w różnych wariantach.

Wyliczone koszty i ich podział powinny być zaakceptowane przez wszystkie jednostki, przez których obszar mają przebiegać linie komunikacji zbiorowej.

Kolejnym krokiem jest ułożenie wspólnej sieci połączeń transportowych wraz z rozkładami jazdy i określonymi standardami taboru. A także przygotowanie szczegółowych analiz finansowych i zawarcie odpowiednich porozumień.

Dopiero po wykonaniu wskazanych wyżej czynności można uruchomić wspólny system transportu zbiorowego.

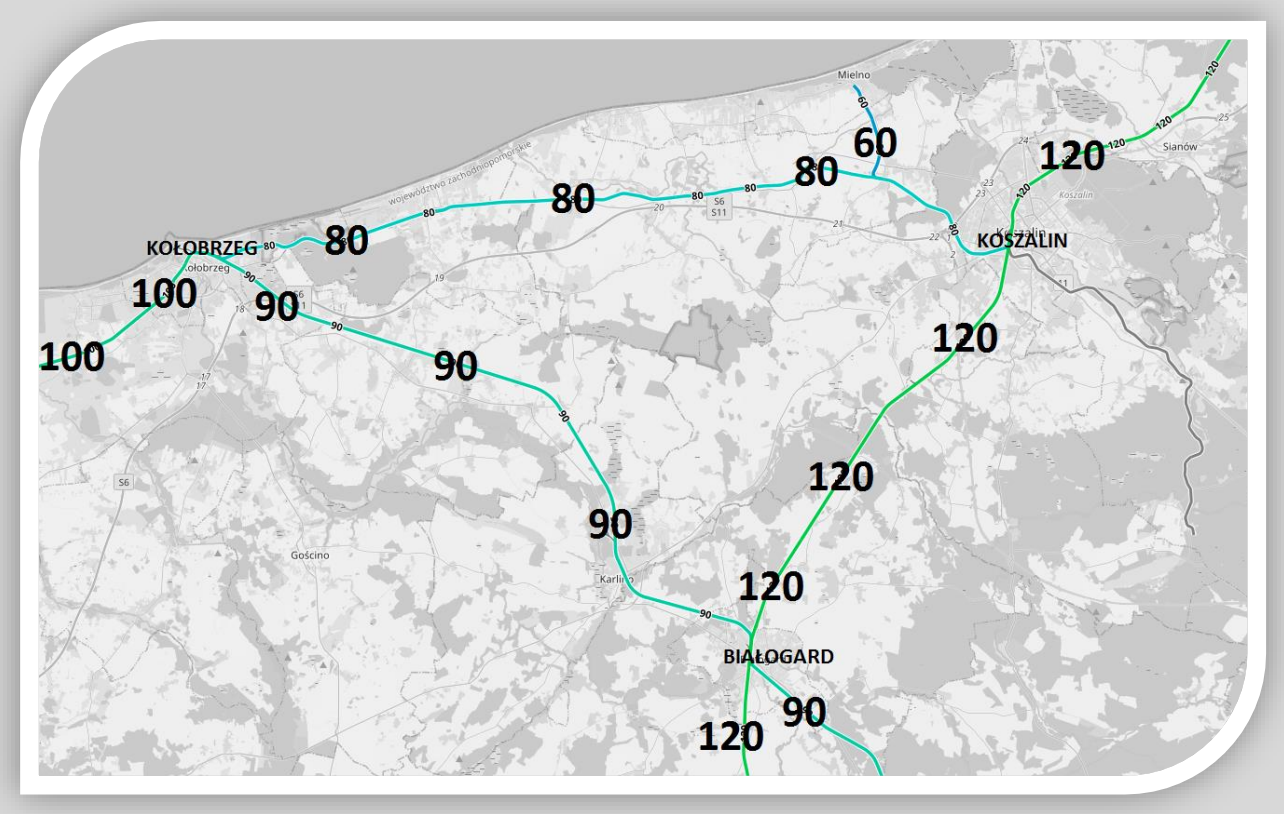
3.7.2 Kolej jako „kręgosłup" systemu transportu zbiorowego

System kolejowy na terenie Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego opiera się na funkcjonowaniu połączeń kolejowych obsługujących ten obszar zarówno w relacji wewnętrznej, jak i zewnętrznej. KKBOF posiada dobrze rozbudowany układ linii kolejowych łączący główne miasta obszaru.

Na system transportu kolejowego w KKBOF składają się następujące linie kolejowe:

- Linia nr 202 relacji Gdańsk Główny–Stargard Szczeciński, łącząca Koszalin z Białogardem, zelektryfikowana, jedno i dwutorowa, pierwszorzędna (na odcinku do km 25,377 magistralna) linia kolejowa znaczenia państwowego w województwie pomorskim i zachodniopomorskim.
- Linia nr 402 relacji Koszalin–Goleniów, linia kolejowa w północno-zachodniej Polsce w całości położona w województwie zachodniopomorskim i na obszarze Oddziału Regionalnego PKP PLK w Szczecinie.
- Linia nr 404 relacji Szczecinek–Kołobrzeg, łącząca Białogard z Kołobrzegiem, w całości położona w granicach województwa zachodniopomorskiego oraz na obszarze Oddziału Regionalnego PKP PLK w Szczecinie, Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie.
- Linia nr 427 relacji Mścice–Mielno Koszalińskie, o długości 5,165 km łącząca Mścice z Mielnem. Linia w całości jest jednotorowa, a połączenia pasażerskie funkcjonują głównie w okresie wakacji letnich.

Poniżej na mapie zostały przedstawione dopuszczalne prędkości na liniach kolejowych przebiegających przez obszar KKBOF.



Mapa 8. Dopuszczalne prędkości na liniach kolejowych przebiegających przez obszar KKBOF

Źródło: Openrailwaymap.

Obecnie trwają prace przedprojektowe nad modernizacją linii 402, która w przyszłości ma zapewnić lepsze połączenie między Szczecinem a Trójmiastem.

Przez obszar KKBOF (miejscowości Koszalin, Kołobrzeg) ma przebiegać jedna z 10 „szprych", które mają powstać w ramach budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Pomimo trwającego procesu modernizacji i remontów linii kolejowych stan linii kolejowych i obiektów infrastruktury kolejowej jest niezadowalający i wymaga poprawy - zwłaszcza w miejscach o ograniczeniach prędkości przejazdu oraz ograniczonej przepustowości. Przekłada się to na spadek konkurencyjności przewozów kolejowych względem komunikacji samochodowej. W ciągu ostatnich kilku lat udało się zmodernizować i zrewitalizować kilka odcinków mających duże znaczenie dla regionu (m.in. nr 402 Goleniów-Kołobrzeg-Koszalin z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów).

Jednostki wchodzące w obszar KKBOF nie mają bezpośredniego wpływu na modernizacje i remonty infrastruktury kolejowej, funkcjonujące połączenia kolejowe - w tym obowiązujące rozkłady jazdy.

Układ sieci kolejowej na terenie KKBOF posiada znaczący potencjał przyszłego „kręgosłupa" systemu pasażerskiego transportu publicznego.

3.8 Węzły przesiadkowe, przystanki autobusowe

Ważnym aspektem pod kątem rozwoju mobilności są centra przesiadkowe (węzły przesiadkowe). Miasta Koszalin, Kołobrzeg oraz Białogard zostały wskazane w Krajowym Planie Transportowym jako główne węzły transportowe w województwie zachodniopomorskim. W tych węzłach docelowo powinny powstać centra przesiadkowe łączące wszystkie systemy transportu i wyposażone między innymi w przystanki typu: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride itp.

Projektowanie i budowa węzła przesiadkowego odbywają się na zasadach indywidualnych, na podstawie oceny założonych cech węzła, prognozy ruchu oraz warunków występujących w otoczeniu.

Na terenie Koszalina, Kołobrzegu oraz Białogardu funkcjonują dworce kolejowe, przy których zlokalizowane są przystanki autobusowe, parkingi dla samochodów osobowych, miejsca postojowe dla rowerów oraz parkingi taxi. Wskazane miejsca mimo łączenia różnych rodzajów transportu nie spełniają jednak założeń funkcjonalnych multimodalnych węzłów przesiadkowych (centrów przesiadkowych), ponieważ:

- odległości między peronami kolejowymi, przystankami autobusowymi i parkingami są zbyt duże (idealna przesiadka powinna zająć pomiędzy 3–5 minut),
- brakuje dedykowanych parkingów typu P&R dla osób, które chcą zostawić swój pojazd i kontynuować podróż innym środkiem transportu (parkingi są ogólnodostępne, często wykorzystywane przez osoby niekorzystające z innych rodzajów transportu),
- drogi między poszczególnymi elementami infrastruktury są niedostosowane dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności ruchowej (np. brak obniżeń krawężników),
- brak odpowiedniego, spójnego systemu informacji pasażerskiej, w tym oznaczeń kierujących np. z peronu kolejowego na przystanki autobusowe,
- zbyt mała liczba miejsc dla podróżnych pozwalających na wygodne oczekiwanie na swoją podróż.

Wyżej wymienione dworce w przyszłości, po modernizacji, powinny stać się węzłami multimodalnymi – centrami przesiadkowymi.

W ostatnich latach na obszarze KKBOF powstało kilka mniejszych przystanków węzłowych, które pozwalają na przesiadkę z transportu indywidualnego na transport zbiorowy.

3.8.1 Oddziaływanie przystanków

Jednym z ważniejszych elementów systemu transportu zbiorowego w miastach jest lokalizacja przystanków. Dostępność do infrastruktury przystankowej przekłada się bezpośrednio na liczbę osób korzystających z transportu zbiorowego. Na obszarach miejskich zakłada się, że odległość dojścia do przystanku powinna wynosić od 300 do 500 m, co przekłada się na czas dojścia ok. 5–6 minut.

Na obszarach wiejskich oddziaływanie przystanków autobusowych zwiększa się, a akceptowalny czas dojścia wydłuża się nawet do ok. 15–20 minut (zależne jest to od łącznego czasu wykonywanej podróży).[2]

[2] *Transport miejski i regionalny 02 2020, Wpływ czynników związanych z podróżą na czas dojścia do przystanku publicznego transportu zbiorowego*

Przy projektowaniu nowych węzłów przesiadkowych w celu wdrożenia jak najwyższych standardów należy zwracać szczególną uwagę na:

- **możliwość zmiany środka transportu w ramach jednego peronu,**
- **jak najmniejsze różnice wysokości, należy unikać różnic poziomów w obrębie węzła,**
- **projektowanie jak najkrótszych dróg dojścia między poszczególnymi środkami transportu,**
- **opracowanie czytelnego systemu informacji dla podróżnych,**
- **zapewnienie komfortowego miejsca oczekiwania dla podróżnych,**
- **zapewnienie w obrębie węzła lub niedalekiej odległości usług powiązanych z funkcją transportową i nie tylko, np. obiekty gastronomiczne itp.,**
- **dostępność węzła – ciągłość i stan chodników, dróg rowerowych prowadzących do węzła,**
- **możliwość wkomponowania drzew, krzewów w krajobraz węzła.**

Warto przy okazji tworzenia węzłów przesiadkowych uwzględnić ww. zapisy zarówno dot. kwestii technicznych (budowy przestrzennej węzła – generalnie, im mniejszy węzeł, tym lepszy), jak i niezbędnego wyposażenia, które wpływa na poprawę komfortu i bezpieczeństwa samej przesiadki, umożliwiając jednocześnie korzystanie z dodatkowych usług np. handlowo-logistycznych.

Na obszarze KKBOF bardzo ważny jest także rozwój parkingów B&R, w szczególności w mieście Kołobrzeg, Koszalin oraz miejscowościach nadmorskich. Parkingi te umożliwią pozostawienie samochodu na obrzeżach miasta i dojazd do celu podróży transportem zbiorowym, rowerem miejskim lub wypożyczoną hulajnogą elektryczną.



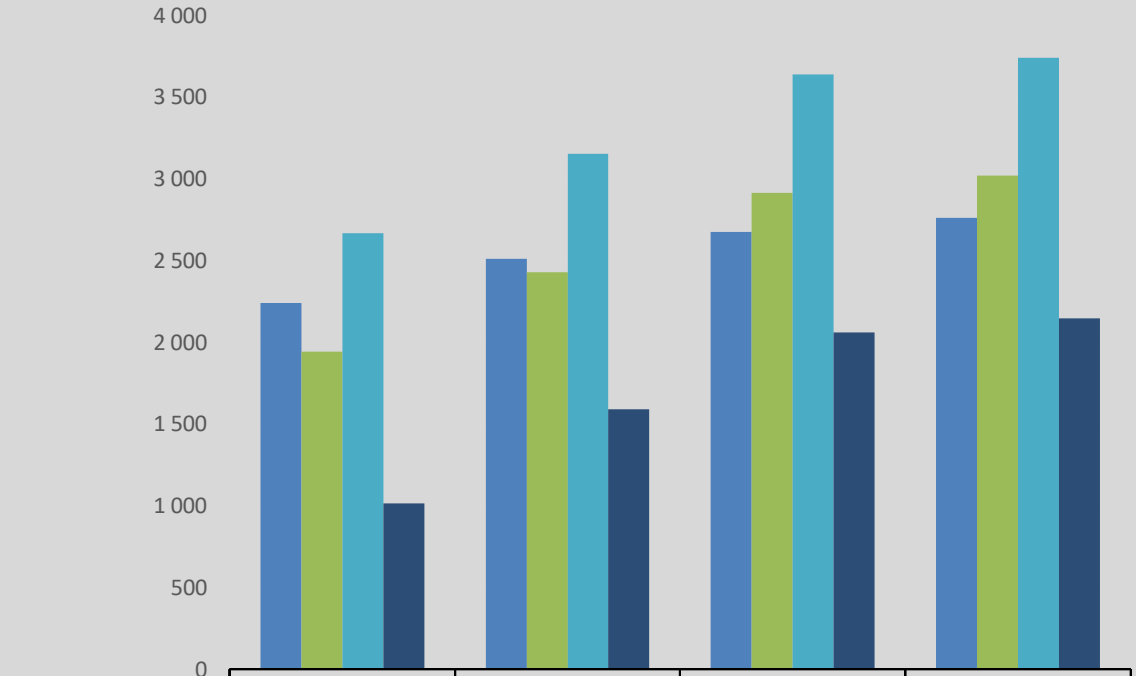
Fotografia 9. Centrum przesiadkowe w Polanowie

Źródło: Gmina Polanów, fot. Marcin Golik.

3.9 Transport indywidualny

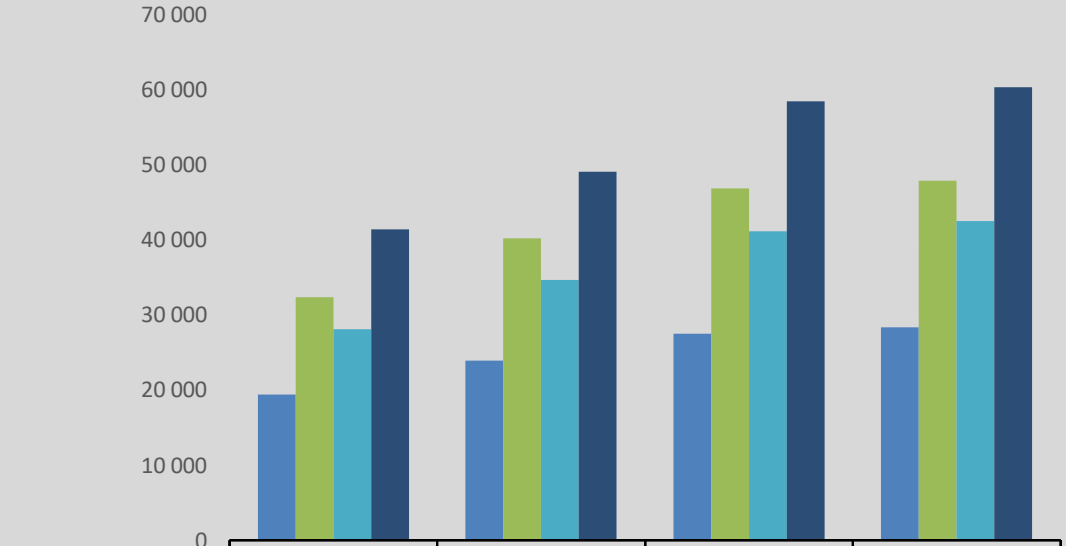
3.9.1 Samochody osobowe i motocykle

W Polsce – jak i w większości krajów w Europie – w dalszym ciągu obserwuje się intensywny wzrost liczby motocykli oraz samochodów osobowych. Przekłada się to na wzrost zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczenia dróg, a także sprzyja rozwojowi zjawiska suburbanizacji. Poniżej przedstawiono porównanie liczby zarejestrowanych motocykli i pojazdów osobowych w latach 2010, 2015, 2019 i 2020 na obszarze KKBOF.



	[szt.] 2010	[szt.] 2015	[szt.] 2019	[szt.] 2020
	motocykle ogółem			
Powiat białogardzki	2 241	2 511	2 674	2 762
Powiat kołobrzeski	1 941	2 428	2 915	3 021
Powiat koszaliński	2 666	3 154	3 640	3 741
Powiat m.Koszalin	1 015	1 590	2 059	2 147

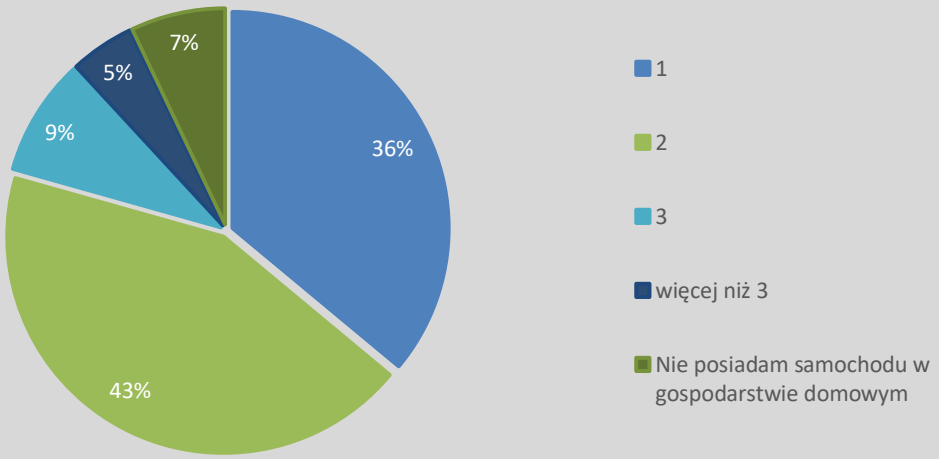
Wykres 4. Liczba zarejestrowanych motocykli w powiatach KKBOF
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



	[szt.] 2010	[szt.] 2015	[szt.] 2019	[szt.] 2020
	samochody osobowe			
Powiat białogardzki	19 448	23 986	27 551	28 422
Powiat kołobrzeski	32 422	40 285	46 895	47 920
Powiat koszaliński	28 170	34 735	41 226	42 536
Powiat m.Koszalin	41 424	49 096	58 494	60 448

Wykres 5. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiatach KKBOF
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Poniżej na wykresie przedstawiono odpowiedź na pytanie: „Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym?", zadane w ankiecie wykonanej w ramach opracowywania SUMP.



Wykres 6. Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym?
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych.

3.9.1.1 Samochody elektryczne

Samochody elektryczne nie rozwiązują problemu kongestii drogowej, tak samo zajmują przestrzeń miejską, są przeznaczone do przewozu średnio od 2 do 5 osób. Ich zaletą jest zmniejszona ilość emisji substancji szkodliwych do środowiska. Na koniec kwietnia 2022 roku w Polsce były zarejestrowane łącznie 46 552 osobowe i użytkowe samochody z napędem elektrycznym. Infrastruktura liczyła 2166 ogólnodostępnych stacji ładowania.

W poniższej tabeli przedstawiono liczbowo dane statystyczne dotyczące zarejestrowanych samochodów elektrycznych w powiatach KKBOF w latach 2015-2020).

Tabela 8. Liczba zarejestrowanych samochodów elektrycznych w powiatach KKBOF (BEH+PHEV)

Powiat	Liczba zarejestrowanych samochodów (BEH+PHEV)
m. Koszalin	51
Koszaliński	27
Kołobrzeski	12
Białogardzki	0
RAZEM	90

Źródło: www.samar.pl.

3.9.1.2 Transport indywidulany a zrównoważona mobilność

Przedstawione powyżej dane oraz wykonane analizy pokazują, że mieszkańcy KKBOF traktują transport indywidualny - własny samochód - jako podstawowy środek transportu.

Warunkami sprzyjającymi do rozwoju tego rodzaju transportu są rozwój i dostępność infrastruktury drogowej, a także brak alternatywnych środków transportu zapewniających podobny czas przejazdu.

Uzależnienie od samochodów osobowych prowadzi do problemów niemal w każdym obszarze polityki samorządów.

Wskazane wnioski nie oznaczają, iż należy zaprzestać budowy i modernizacji dróg. Należy promować i szukać rozwiązań alternatywnych, w tym prowadzić kampanie informacyjne mające na celu zmianę przyzwyczajeń transportowych mieszkańców.

3.9.2 Hulajnogi elektryczne oraz urządzenia transportu osobistego (UTO)

Przy analizie transportu indywidualnego zwraca się szczególną uwagę na fakt coraz większej popularności alternatywnych środków transportu jakimi są np. hulajnogi elektryczne, deskorolki elektryczne, monocykle elektryczne oraz inne pojazdy wyposażone w silnik elektryczny, bez siedzenia i pedałów, przeznaczone do poruszania się jednej osoby – kierowcy.

Pojazdy te pozwalają sprawnie i szybko przemieszczać się nawet na trasach o długości do kilku kilometrów. W przyszłości mogą być bardzo dobrym uzupełnieniem systemu transportu, a także alternatywą dla samochodów osobowych. Obecnie na ternie KKBOF w Koszalinie i Kołobrzegu funkcjonują komercyjne wypożyczalnie hulajnóg elektrycznych. Hulajnogi można wypożyczyć poprzez aplikację i oddać w dowolnym miejscu na określonym obszarze.



Fotografia 10. Hulajnogi elektryczne na obszarze KKBOF

Źródło: Materiały własne.

3.10 Transport towarowy

Transport towarów w Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkim Obszarze Funkcjonalnym odbywa się w czterech relacjach:

- przywóz ładunków do obszaru funkcjonalnego KKBOF;
- wywóz ładunków z obszaru funkcjonalnego KKBOF;
- transport ładunków tranzytem przez obszar funkcjonalny KKBOF;
- transport ładunków wewnątrz obszaru funkcjonalnego KKBOF.

Główną rolę w transporcie ładunków w KKBOF pełni komunikacja samochodowa z wykorzystaniem pojazdów ciężarowych oraz dostawczych (do 3,5 t). Ruch tych pojazdów stanowi istotny problem dla ruchu miejskiego, jak i lokalnego, dlatego logistyka miejska powinna być elementem planowania mobilności.

Niestety w kontekście krajowym nie opracowano jak dotąd szczegółowych dokumentów strategicznych i kierunkowych dotyczących tego obszaru transportu takich jak np. Zrównoważony Plan Logistyki Miejskiej (SULP – Sustainable Urban Logistics Plan).

Obecnie przewozy ładunków realizowane są przez niezależnie funkcjonujące podmioty, które kierują się własnymi potrzebami, nie uwzględniając potrzeb innych podmiotów. Brak skutecznych rozwiązań w obrębie przewozów ładunków może być w przyszłości przyczyną wielu negatywnych skutków, ponieważ ograniczenie przestrzeni miejskiej wywołuje konflikty między użytkownikami infrastruktury miejskiej a nadawcami i odbiorcami ładunków.

Obecnie problemy logistyki miejskiej są rozwiązywane punktowo przez miejskie jednostki organizacyjne.

W przypadku miejscowości, w pobliżu których zlokalizowano podstrefy SSE, istnieje potrzeba określenia działań inwestycyjnych w infrastrukturę drogową, a tam, gdzie to możliwe, w infrastrukturę kolejową, które ograniczą negatywne skutki wzrostu ruchu pojazdów ciężarowych w rejonach SSE.

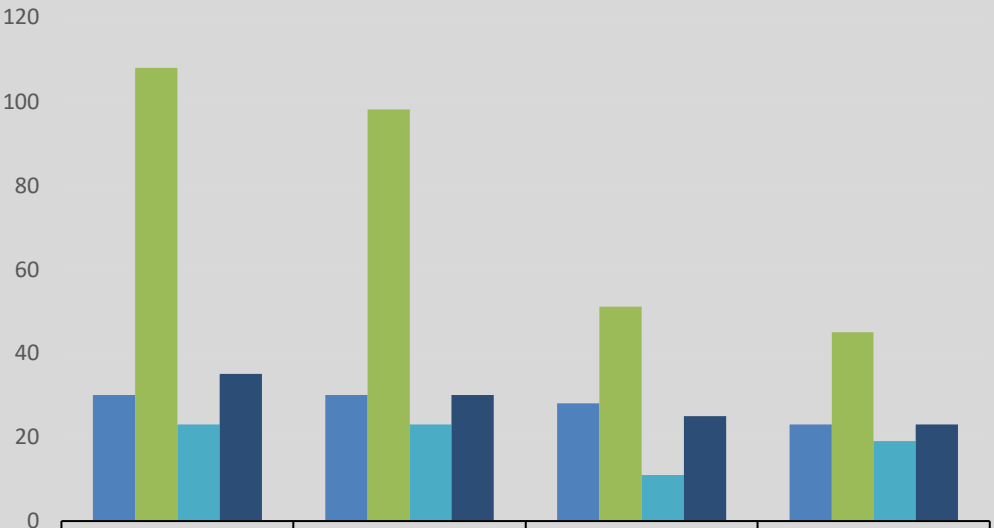
Dowóz towarów jest także problemem w miejscowościach nadmorskich w okresie sezonu wakacyjnego oraz w Koszalinie i Kołobrzegu w ścisłym centrum.

3.11 Bezpieczeństwo ruchu drogowego

O bezpieczeństwie ruchu drogowego świadczy liczba wypadków i kolizji na danym obszarze. Statystyki takie na obszarze KKBOF prowadzą:

- Komenda Miejska Policji w Koszalinie,
- Komenda Powiatowa Policji w Kołobrzegu,
- Komenda Powiatowa Policji w Białogardzie.

Poniżej przedstawiono statystki liczby wypadków na obszarze KKBOF w latach 2015, 2017, 2020 i 2021.

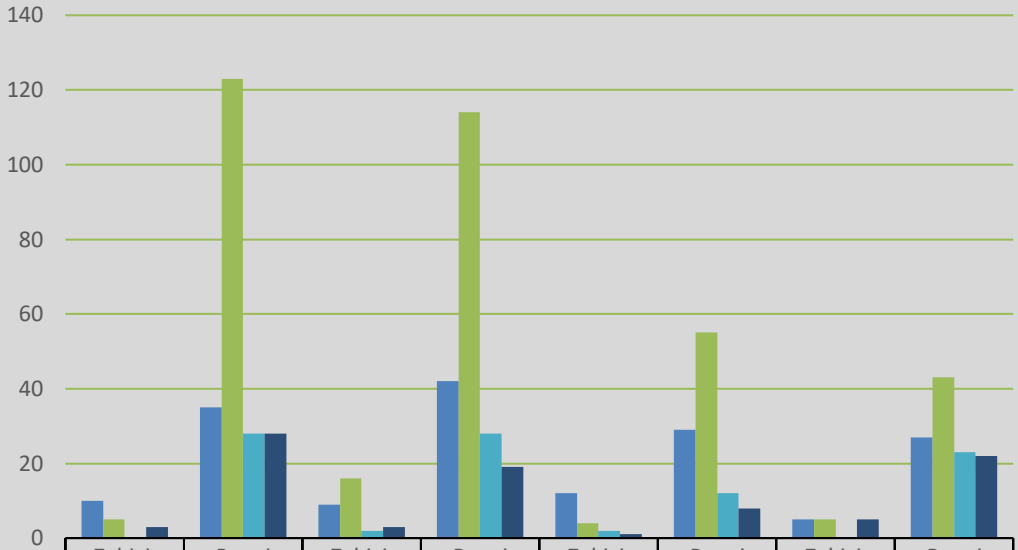


	2015	2017	2020	2021
Powiat Koszaliński	30	30	28	23
Powiat Kołobrzeski	108	98	51	45
Powiat Białogardzki	23	23	11	19
miasto Koszalin	35	30	25	23

Wykres 7. Liczba wypadków na obszarze KKBOF

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KMP w Koszalinie, KPP w Kołobrzegu oraz KPP w Białogardzie.

Do największej liczby wypadków w ostatnich latach dochodziło na obszarze powiatu kołobrzeskiego. W pozostałych powiatach liczba ta oscylowała na podobnym poziomie. Od 2020 roku widoczny jest znaczący spadek liczby wypadków w powiecie kołobrzeskim. Spadek spowodowany był oddaniem do użytku trasy S6 i zmniejszeniem ruchu tranzytowego na drogach lokalnych. W pozostałych powiatach liczba wypadków w ostatnich latach również maleje.



	Zabici	Ranni	Zabici	Ranni	Zabici	Ranni	Zabici	Ranni
	2015		2017		2020		2021	
Powiat Koszaliński	10	35	9	42	12	29	5	27
Powiat Kołobrzeski	5	123	16	114	4	55	5	43
Powiat Białogardzki	0	28	2	28	2	12	0	23
miasto Koszalin	3	28	3	19	1	8	5	22

Wykres 8. Zabici i ranni w wypadkach drogowych na obszarze KKBOF

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KMP w Koszalinie, KPP w Kołobrzegu oraz KPP w Białogardzie.

Liczba wypadków przekłada się bezpośrednio na liczbę osób zabitych oraz rannych, która również na obszarze KKBOF od roku 2020 maleje.

Policja na obszarze KKBOF od lat prowadzi akacje i działania promujące bezpieczeństwo ruchu drogowego. W 2021 roku zostały przeprowadzone działania takie jak: „Na drodze patrz i słuchaj!", „Jednośladem bezpiecznie do celu", „Bezpieczna droga do szkoły" czy „Dla każdego jest miejsce na drodze" oraz „Twoje światła, nasze bezpieczeństwo".

Troska o bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego determinowała wiele działań prewencyjnych. Akcje pod hasłem „Świeć przykładem", „Moda na odblaski" czy „Bądź widoczny, bądź bezpieczny" miały zwrócić uwagę kierowców na pieszych i rowerzystów[3].

Oprócz wypadków na obszarze KKBOF dochodzi do kolizji drogowych, zdarzeń, w których powstały wyłącznie straty materialne (nie było osób poszkodowanych). Trudno określić, jaka jest faktyczna liczba takich sytuacji i gdzie mają one miejsce, ponieważ większość z nich nie jest zgłaszana i rejestrowana w statystykach policyjnych.

[3] *Sprawozdanie z działalności Komendanta Miejskiego Policji w Koszalinie oraz informacja o stanie porządku i bezpieczeństwa publicznego na terenie miasta w 2021 roku, Koszalin, dnia 02 marca 2022r.*

3.12 Uwarunkowania prawne

3.12.1 Analiza lokalizacji funkcji związanych z zarządzaniem elementami zrównoważonej mobilności w strukturach władz publicznych na terenie obszaru

KKBOF to obszar obejmujący jednostki samorządowe pośrednio powiązane ze sobą funkcjonalnie i bezpośrednio zainteresowane współpracą na rzecz rozwoju wspólnego obszaru. Założenia KKBOF współgrają z istotą coraz bardziej popularyzowanych działań mających na celu zacieśnianie relacji pomiędzy miastami a ich obszarami funkcjonalnymi, rozumianymi jako obszar, na którym występuje względnie wyodrębniający się, intensywny i otwarty system powiązań społecznych, gospodarczych lub przyrodniczych, uwarunkowanych cechami środowiska geograficznego (przyrodniczego i antropogenicznego)[4]. Obszar funkcjonalny jest powierzchnią, która na wielu płaszczyznach wymaga wspólnych rozwiązań służących zharmonizowanemu rozwojowi przestrzennemu i skutecznej polityce społeczno-gospodarczej. Zgodnie z polskimi dokumentami strategicznymi i planistycznymi, tj.: *Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010-2020, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030* oraz *Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, w obszarach funkcjonalnych, ze względu na stopień złożoności zagadnień społeczno-gospodarczych i przestrzennych oraz na konieczność zwiększenia koordynacji i efektywności działań publicznych, powinny być stosowane specjalne rozwiązania w sferze zarządzania i planowania, w tym strategie rozwoju oraz plany zagospodarowania przestrzennego. Współpracę jednostek administracyjnych uważa się za niezbędny element ich sprawnego funkcjonowania, zarówno pod względem organizacyjnym, jak i pod względem gospodarczym i społecznym.

W przypadku KKBOF istotne znaczenie ma fakt, że obejmuje on swym obszarem teren aż 3 powiatów, skupiając we współpracy aż 23 jednostki samorządowe. Wielkość tego obszaru i wielość skupionych w nim jednostek samorządowych wymusza maksymalną centralizację działań w celu realizacji wspólnych założeń. Obszar funkcjonalny, skupiając jednostki zainteresowane współpracą i realizowaniem wspólnych celów, nie posiada mechanizmów prawnych, które umożliwiałyby mu podejmowanie działań. Samo utworzenie obszaru funkcjonalnego nie przekłada się na powstanie organizmu prawnego, który w sposób podmiotowy mógłby realizować wspólne współtworzącym go jednostkom cele. Nie jest też możliwym prowadzenie efektywnych działań przy rozproszeniu obowiązków i odpowiedzialności na obszarze kompetencyjnym tak znaczącej liczby jednostek samorządu. Konieczne jest posłużenie się instrumentami prawnymi, jakie przewidują przepisy ustaw samorządowych[5], w celu scedowania określonych kompetencji na podmioty dające najlepszą rękojmię kompetentnego i kompleksowego wdrożenia działań w celu realizacji wspólnych celów. W przypadku zakresu działania, jakim jest zarządzanie elementami zrównoważonej mobilności, istotne jest, aby kompetencje zostały powierzone jednostce lub jednostkom, które mają największe doświadczenie w organizowaniu np. transportu publicznego, a tym samym dają najlepsze gwarancje podjęcia efektywnych i kompleksowych działań.

Rozwiązaniem, które wymaga rozważenia, jest scedowanie działań w zakresie zarządzania zrównoważoną mobilnością na podmiot wyspecjalizowany, odrębny od jednostek samorządu współtworzących KKBOF. Możliwym rozwiązaniem jest np. utworzenie spółki prawa handlowego, której zadaniem byłoby kompleksowe wdrożenie założeń w zakresie zrównoważonej mobilności

[4] *Art. 5 pkt 6a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 1057 ze zm.).*

[5] *Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 559 ze zm.), ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 528 ze zm.).*

na obszarze wszystkich jednostek samorządu przynależących do KKBOF. Spółka prawa handlowego mogłaby zostać utworzona przy współdziałaniu wyłącznie jednostek samorządu przynależnych do KKBOF albo też z wykorzystaniem procedury partnerstwa publiczno-prywatnego (dalej: PPP). Umowa o partnerstwie publiczno-prywatnym może przewidywać, że w celu jej wykonania podmiot publiczny i partner prywatny zawiążą spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością albo spółkę akcyjną. Alternatywnie, umowa o partnerstwie publiczno-prywatnym może przewidywać, że w celu jej wykonania partner prywatny nabędzie udziały albo akcje spółki z udziałem podmiotu publicznego. Nabycie może nastąpić w drodze objęcia udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym albo akcji. Cel i przedmiot działalności takiej spółki nie może wykraczać poza zakres określony umową o partnerstwie publiczno-prywatnym, natomiast samą spółkę zawiązuje się na czas oznaczony, niezbędny do wykonania umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym oraz zakończenia jej spraw.

3.12.2 Analiza możliwości form współpracy między wszystkimi jednostkami

Realizacja wspólnych celów jednostek samorządu zrzeszonych w KKBOF wymaga podjęcia przez nie ścisłej współpracy w ramach form dopuszczalnych przez przepisy ustaw samorządowych. Z uwagi na partycypację w obszarze funkcjonalnym trzech powiatów (koszaliński, kołobrzeski i białogardzki), rozważane mogą być wyłącznie struktury współpracy, które uwzględniają udział w nich powiatów.

Ustawa o samorządzie gminnym w art. 10 ust. 1 przewiduje, że wykonywanie zadań publicznych może być realizowane w drodze współdziałania między jednostkami samorządu terytorialnego, a zatem między jednostkami wszystkich szczebli (gminami, powiatami, województwami). Zawarte w tej ustawie regulacje form współpracy gmin z innymi jednostkami samorządu terytorialnego obejmują:

1) publicznoprawne formy współdziałania: związki i porozumienia międzygminne,
2) prywatnoprawne formy współdziałania: stowarzyszenia gmin.

W zakresie form współpracy gmin z jednostkami samorządowymi innego szczebla przepisy ustawy o samorządzie gminnym dopuszczają współpracę z powiatami w formie:

1) związku powiatowo-gminnego;
2) porozumienia gminnego z udziałem powiatu, ale wyłącznie, jeśli zostało zawarte w celu przygotowania i realizacji strategii rozwoju ponadlokalnego (art. 10g ust. 4 ustawy o samorządzie gminnym);
3) stowarzyszenia.

Jeśli współpraca ma zostać nawiązana pomiędzy gminą a powiatem w formie związku powiatowo-gminnego, konieczne jest stosowanie odpowiednich regulacji zawartych w ustawie o samorządzie powiatowym. Odesłanie do przepisów ustawy o samorządzie powiatowym w tym zakresie zawiera art. 73 b ustawy o samorządzie gminnym, który stanowi, że jeśli do związku międzygminnego przystąpi powiat, to w takim przypadku następuje przekształcenie związku międzygminnego w związek powiatowo-gminny, o którym mowa w art. 72a ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym.

Zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy o samorządzie gminnym stroną porozumienia międzygminnego, o którym mowa w art. 10g ust. 4 tej ustawy, może być również powiat. Oznacza to, że ustawa o samorządzie gminnym dopuszcza udział powiatu w porozumieniu międzygminnym tylko, jeśli jego przedmiotem jest przygotowanie i realizacja strategii rozwoju ponadlokalnego. Wyłączenie to dotyczy powiatu, na którego terytorium znajduje się co najmniej jedna gmina, która uczestniczy w opracowaniu strategii rozwoju ponadlokalnego.

Ustawa o samorządzie gminnym reguluje też kwestię współdziałania gmin z powiatami w formie stowarzyszeń, stanowiąc, że mogą być zawiązywane w celu wspierania idei samorządu terytorialnego oraz obrony wspólnych interesów.

Powyższe regulacje ustawy o samorządzie gminnym należy zestawić z odpowiednimi przepisami ustawy o samorządzie powiatowym, które regulują formy współdziałania powiatu z gminą. Zasady przekazywania przez powiat zadań własnych w ramach publicznoprawnych form współpracy określają przede wszystkim art. 65 i nast. ustawy o samorządzie powiatowym regulujące instytucję związku powiatów i związku powiatowo-gminnego oraz art. 73 ustawy o samorządzie powiatowym regulujący instytucję porozumienia powiatów i art. 75 ustawy o samorządzie powiatowym regulujący instytucję stowarzyszenia tworzonego przez powiaty, w tym również z gminami i województwami. W wypadku wykorzystania tych form współpracy następuje przeniesienie, odpowiednio na związek powiatów, związek powiatowo-gminny albo powiat wskazany w porozumieniu powiatów albo na stowarzyszenie, kompetencji publicznoprawnych przysługujących powiatowi i odpowiedzialności publicznoprawnej za realizację zadania własnego.

Zakładając pełne zaangażowanie w realizację wspólnych zadań zarówno przez powiaty przynależne do KKBOF, jak i przez gminy z tego obszaru, należy wskazać, że dopuszczalną formą współpracy wszystkich jednostek może być związek powiatowo-gminny. Zgodnie z art. 72a ustawy o samorządzie powiatowym w celu wspólnego wykonywania zadań publicznych, w tym wydawania decyzji w indywidualnych sprawach z zakresu administracji publicznej, powiaty mogą tworzyć związki z gminami, tworząc związek powiatowo-gminny, czyli odrębny od powiatów i gmin podmiot, posiadający osobowość prawną (art. 66 ust. 2 ustawy o samorządzie powiatowym).

Powiaty mogą też zawierać porozumienia w sprawie powierzenia jednemu z nich prowadzenia zadań publicznych. Zgodnie z art. 5 ust. 2 ustawy o samorządzie powiatowym powiat może zawrzeć porozumienie z gminą, z innym powiatem lub z województwem, przekazując im swoje zadania do realizacji. Porozumienie to dwustronna lub wielostronna czynność dokonana przez powiaty (i gminy), a dochodząca do skutku na podstawie zgodnych oświadczeń woli tych podmiotów.[6] Porozumienia powiatów mają jednak charakter publicznoprawny, a nie umowy cywilnoprawnej.

[6] *Ustawa o samorządzie powiatowym. Komentarz; red. dr Paweł Drembkowski, Warszawa 2019.*

3.13 Stan mobilności na obszarze KKBOF- podsumowanie

Demografia

- Prognozuje się, że liczba mieszkańców do roku 2030 w porównaniu do roku 2020 spadnie o 6 816 osób.

- Spadek liczby ludności nie jest odczuwalny na drogach oraz w przestrzeni publicznej na obszarze KKBOF, ponieważ każdego roku wzrasta liczba turystów.

- W Koszalinie i Kołobrzegu widoczne jest zjawisko suburbanizacji , czyli wyludnianie się centrum miast i rozwój stref (gmin) podmiejskich.

- Duża część nowo budowanych budynków mieszkalnych w szczególności w północno zachodniej części obszaru KKBOF kupowana jest w celach inwestycyjnych i wynajmowana turystom.

Turystyka

- Turystyka na obszarze KKBOF generuje bardzo duże zatłoczenie komunikacyjne.

- Duży ruch turystyczny w połączeniu z podróżami obligatoryjnymi mieszkańców utrudnia stworzenie sprawnie funkcjonującej komunikacji zbiorowej.

- Na obszarze KKBOF ważny jest rozwój turystki aktywnej, w tym istniejących szlaków turystycznych, szlaków i dróg rowerowych.

- Tramwaj wodny, jak i Koszalińska Kolej Wąskotorowa stanowią systemy transportowe dedykowane do obsługi ruchu turystycznego. W przyszłości można je rozpatrywać jako dodatkowe systemy transportowe mogące wspomóc rozwój zrównoważonej mobilności.

Planowanie przestrzenne

- Planowanie przestrzenne powinno być zgodne z zasadami zrównoważonej mobilności tworząc zwarte zespoły zabudowy, zaczynać się od przeanalizowania i zaplanowania obsługi transportowej dla nowych obszarów.

- Nowe obszary, na granicach miejscowości na których ma powstawać zabudowa mieszkaniowa lub obszary uzupełnień zabudowy powinny znajdować się nie dalej niż 1 do 1,5 km od przystanków komunikacji zbiorowej, szkoły podstawowej, a także innych usług komercyjnych np. sklepów.

- Zabudowa powinna być planowana i tworzona kompleksowo, w formie osiedli z całą infrastrukturą tj. chodnikami, drogami rowerowymi, strefą usługową, terenami zielonymi.

- W przyszłości należy rozważyć powołanie wspólnego organu konsultującego, opiniującego MPZP i monitorującego rozwój przestrzenny całego obszaru KKBOF.

Ruch pieszy

- Najbardziej ekologiczna forma przemieszczania się. Rozwój jej w kontekście zrównoważonej mobilności jest priorytetowy.

- Tworzona infrastruktura dla pieszych powinna wpisywać się w założenie 8–80 (dostosowana do korzystania przez 8-latka i 80-latka).

- Infrastruktura przeznaczona dla ruchu pieszego musi być dostosowana do potrzeb lokalnych. W miejscowościach nadmorskich powinna uwzględniać duże potoki turystów, w sołectwach położonych w południowej części KKBOF powinna posiadać ciągłość oraz zapewniać bezpieczne dojście do przystanków, sklepów, boisk itp.

- Infrastruktura musi uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.

- Mała liczba miejsc faktycznego uspokajania ruchu w centrach miejscowości i na terenach o intensywnym ruchu turystycznym.

Transport zbiorowy

- Obszar KKBOF jest dobrze skomunikowany transportem kolejowym z resztą kraju.

- Brak wspólnej i spójnej sieci transportu zbiorowego w wewnątrz KKBOF.

- Brak współpracy między organizatorami transportu funkcjonującymi na obszarze KKBOF.

- Brak współpracy między przewoźnikami funkcjonującymi na obszarze KKBOF.

- Zróżnicowane potrzeby transportowe gmin (gminy nadmorskie oprócz potrzeb mieszkańców muszą uwzględniać potrzeby turystyczne).

- Zróżnicowany stan i standard taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego przez przewoźników i operatorów na obszarze KKBOF.

Transport indywidualny

- Dla większości mieszkańców własny samochód stanowi podstawowy środek transportu w podróżach codziennych (do pracy, szkoły itp.).

- Większość turystów odwiedzających obszar KKBOF przyjeżdża własnym samochodem.

- Liczba zarejestrowanych pojazdów na obszarze KKBOF systematycznie wzrasta.

- W miejscowościach nadmorskich oraz w Koszalinie i Kołobrzegu występuje duże zatłoczenie na drogach.

- Własny samochód dla osób mieszkających w miejscowościach, do których nie dojeżdża transport zbiorowy jest jedyną opcją transportu.

- Nie da się wyeliminować samochodów z naszego życia, trzeba się nauczyć racjonalnie z nich korzystać.

Węzły przesiadkowe, przystanki autobusowe, polityka parkingowa

- Na obszarze KKBOF w ostatnich latach powstało 7 przystanków węzłowych.

- Występuje potrzeba stworzenia centrów przesiadkowych w Koszalinie, Kołobrzegu i Białogardzie wraz z parkingami P&R, B&R i K&R.

- W gminach należy modernizować przystanki w celu podnoszenia jakości usług oferowanych w ramach transportu zbiorowego.

- W dalszym ciągu należy wdrażać politykę parkingowa, w szczególności w Koszalinie, Kołobrzegu oraz miejscowościach nadmorskich.

- Należy rozważyć podjęcie wspólnych działań przez wszystkie jednostki wchodzące w skład KKBOF w celu wypracowanie wspólnej polityki parkingowej dla całego obszaru.

Transport rowerowy

- Po ruchu pieszym druga najbardziej ekologiczna forma przemieszczania się, która zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności powinna być w szczególności promowana i rozwijana.

- Na obszarze KKBOF występują podróże rowerowe obligatoryjne (do pracy, szkoły) i turystyczne.

- Sieć dróg rowerowych nie tworzy spójnego systemu rowerowego dla całego obszaru KKBOF.

- Brak jest wspólnej koncepcji rozwoju dróg i ścieżek rowerowych dla całego obszaru KKBOF.

- Bark jest wspólnych wytycznych dla rowerowej infrastruktury i małej architektury dla całego obszaru KKBOF.

- Mała liczba miejsc faktycznego uspokajania ruchu w centrach miejscowości i na terenach o intensywnym ruchu turystycznym.

Uwarunkowania prawne

- Duża liczba jednostek wchodzących w skład KKBOF może skutkować problemami w osiągnięciu porozumień i wspólnego stanowiska np. w zakresie uruchomienia transportu zbiorowego dla całego obszaru KKBOF.

- Z racji, iż w skład KKBOF wchodzą gminy i powiaty, to możliwości podejmowania współpracy są ograniczone poprzez przepisy prawa.

- Oprócz podejmowania przez jednostki wchodzące w skład KKBOF różnego rodzaju inicjatyw, zawierania porozumień itp. należy zawsze w pierwszej kolejności przenalizować możliwości prawne i ekonomiczne.

Transport towarów

- Problemy logistyki miejskiej są rozwiązywane punktowo przez miejskie jednostki organizacyjne.

- W przypadku miejscowości, w pobliżu których zlokalizowano podstrefy SSE, istnieje potrzeba określenia działań inwestycyjnych w infrastrukturę drogową, a tam, gdzie to możliwe, w infrastrukturę kolejową, które ograniczą negatywne skutki wzrostu ruchu pojazdów ciężarowych w rejonach SSE.

- Dowóz towarów jest także problemem w miejscowościach nadmorskich w okresie sezonu wakacyjnego oraz w Koszalinie i Kołobrzegu w ścisłym centrum.

Obszar KKBOF ze względu na liczbę jednostek jest bardzo zróżnicowany. Gminy położone w pasie nadmorskim są typowo turystyczne i rozwijają się znacznie szybciej niż gminy zlokalizowane w południowej części obszaru. Na obszarze wskazano trzy miasta rdzenie Koszalin, Kołobrzeg i Białogard. Stwierdza się , że największym generatorem ruchu wśród mieszkańców jest miasto Koszalin. Natomiast największe ciążenie ruchu turystycznego odbywa się w kierunku Kołobrzegu, który jest jednym z wiodących ośrodków turystycznych w kraju.

SUMP docelowo pokazuje rozwiązania, kierunki działań dla całego obszaru, co oznacza że gminy powinny podejmować dodatkowe, własne działania ukierunkowane na rozwiązywanie lokalnych problemów.

KKBOF

2021 2030

Wspólnie robimy więcej



ANALIZA SWOT

4 Analiza SWOT

Przeprowadzony wcześniej etap diagnozy dał możliwość dokonania oceny sytuacji KKBOF w kontekście zrównoważonej mobilności, w formie analizy SWOT. Wynikający z diagnozy obraz KKBOF – jego obecnej sytuacji mobilnościowej – umożliwia spojrzenie na obszar funkcjonalny jak na jeden, bardzo złożony organizm i uświadamia, że podejmowanie jakichkolwiek decyzji w jednym obszarze prawie zawsze wpływa na pozostałe obszary jego funkcjonowania. Na wiele czynników wpływających na funkcjonowanie KKBOF można mieć bezpośredni wpływ i mieć pod kontrolą, niektóre jednak są niezależne od mieszkańców czy władz jednostek samorządowych. Bardzo istotna jest jednak sama świadomość mocnych i słabych stron oraz potencjalnych szans i zagrożeń, co umożliwia kierowanie rozwojem całego obszaru funkcjonalnego – zmierzające do wzrostu jakości zrównoważonej mobilności miejskiej. Odbywa się to w sposób określony stosownymi dokumentami i wytycznymi europejskimi, czyli przy udziale społeczeństwa i wszystkich interesariuszy, zmierza do wzrostu efektywności systemów transportowych, przy jednoczesnym poszanowaniu zasad ochrony środowiska naturalnego.

Sporządzona analiza SWOT składa się z czterech elementów:

Mocnych stron

czyli wszystkich zalet zrównoważonej mobilności miejskiej, które wpływają na jej pozytywny odbiór przez mieszkańców i które już dziś można uznać za zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju w transporcie.

Słabych stron

wszystkich tych niedoborów mobilności miejskiej i barier hamujących jej rozwój w dobrym kierunku, które mogą być spowodowane niekorzystnymi działaniami organów zarządczych, lub zaniechaniem pewnych działań.

Szans

czynników, zazwyczaj zewnętrznych, które mogą działać pozytywnie w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności i ogólnie odpowiadać na potrzebę stałego rozwoju w tej dziedzinie.

Zagrożeń

potencjalnych czynników, zazwyczaj zewnętrznych, które mogą powstrzymać lub spowolnić pozytywne zmiany w mobilności miejskiej w kontekście potrzeby jej równoważenia i często zmiany niekorzystnych trendów.

4.1 Mocne strony KKBOF

Mocne strony KKBOF

- Przestrzeń w centrach miast (Koszalin, Kołobrzeg) promująca ruch pieszy
- W obszarach o dużym natężeniu ruchu wdrażanie założeń polityki parkingowej
- Ciągły rozwój sieci dróg rowerowych
- Rozwój systemów roweru miejskiego
- Promocja ruchu rowerowego
- Dobrze rozwinięta sieć kolejowa pomiędzy głównymi ośrodkami
- Stacje kolejowe wskazane w dokumentach wojewódzkich jako główne węzły przesiadkowe w województwie zachodniopomorskim
- Duża liczba połączeń kolejowych dalekobieżnych
- Duża liczba połączeń autobusowych dalekobieżnych
- Komunikacja miejska funkcjonująca w miastach rdzeniach
- Funkcjonująca komunikacja miejska w każdym z miast z potencjałem rozwoju (możliwość obsługi gmin ościennych po podpisaniu porozumień i partycypacji w kosztach jej funkcjonowania przez gminy ościenne)
- Tabor wykorzystywany w komunikacji miejskiej spełniający wysokie normy spalin
- Przystanki węzłowe w gminach wyposażone w parkingi P&R i B&R oraz plany budowy kolejnych takich przystanków
- Promocja transportu zbiorowego
- Funkcjonowanie wypożyczalni hulajnóg elektrycznych
- Dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa na głównych ciągach komunikacyjnych
- Budowa obwodnic umożliwiających prowadzenie ruchu tranzytowego z ominięciem centrów miejscowości
- Systematycznie poprawiający się poziom bezpieczeństwa na drogach
- Wdrażanie rozwiązań związanych z elektromobilnością
- Inicjatywy mieszkańców dla wspólnych dojazdów do pracy (tzw. *carpooling*)
- Chęć współpracy wśród jednostek samorządowych w celu stworzenia spójnego systemu transportu zbiorowego oraz innych rozwiązań promujących zrównoważoną mobilność
- Wyspecjalizowana kadra w jednostkach samorządowych wchodzących w skład KKBOF

4.2 Słabe strony KKBOF

Słabe strony KKBOF

- Słabo rozwinięta infrastruktura dla pieszych na obszarach wiejskich, w szczególności południowej części KKBOF, w tym brak ciągłości chodników
- Duża część infrastruktury niedostosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej
- Nieuporządkowane kwestie związane z parkowaniem i brak jednoznacznej i skutecznej polityki parkingowej
- Problemy z parkowaniem w miejscowościach nadmorskich w szczególności w sezonie turystycznym
- Pozostawianie samochodów w miejscach nieprzeznaczonych do parkowania (trawniki, chodniki itp.)
- Brak wykorzystania parkingów P&R przy przystankach węzłowych
- Brak parkingów P&R na obrzeżach miast, w tym w miejscowościach turystycznych
- Ciągła rozbudowa miejscowości turystycznych nieuwzględniająca przepustowości infrastruktury drogowej
- Brak skomunikowania między transportem kolejowym a autobusowym
- Komunikacja zbiorowa o charakterze powiatowym i ponadpowiatowym funkcjonująca głównie na zasadach komercyjnych
- Niski standard taboru autobusowego w przewozach o charakterze powiatowym i ponadpowiatowym
- Brak połączeń autobusowych w godzinach wieczornych, połączenia autobusowe są głównie realizowane w godzinach szczytu porannego i popołudniowego
- Mała liczba autobusów z napędem elektrycznym lub innym zeroemisyjnym
- Wysoki udział samochodów niespełniających norm emisji spalin Euro 5 i 6
- Brak ciągłości obwodnic (w trakcie realizacji lub planowania)
- Wysoki udział ruchu ciężarowego
- Brak punktów konsolidacyjnych i przeładunkowych w centrach miast
- Duże ciążenie mieszkańców KKBOF do Koszalina i Kołobrzegu
- Utrudniony proces podejmowania decyzji wynikający z dużej liczby partnerów

4.3 Szanse KKBOF

Szanse KKBOF

- Rosnąca świadomość mieszkańców na temat zrównoważonego rozwoju w transporcie i jego zależności z jakością życia
- Walory turystyczne i przyrodnicze regionu w powiązaniu z potencjałem podróży rowerowych
- Ogólna wola mieszkańców do zmiany zachowań komunikacyjnych, pod pewnymi warunkami
- Potencjał dla akcji promocyjnych i zachęcających do zrównoważonej mobilności, np. wśród pracowników, uczniów i studentów
- Potencjał dla wdrażania rozwiązań informatycznych, ułatwiających spersonalizowane planowanie podróży
- Zgodność mieszkańców co do konieczności ograniczeń w ruchu samochodowym na rzecz ruchu pieszego i rowerowego
- Potencjał rozwoju aktywności gospodarczej
- Możliwość pozyskania środków zewnętrznych na budowę i modernizację infrastruktury pieszej i rowerowej
- Postęp techniczny w obszarze zarządzania mobilnością i digitalizacja, która oznacza np. aplikacje bazujące na koncepcji „mobilność jako usługa", ułatwiające wyszukiwanie połączeń autobusowych i kolejowych (wszystkie rozkłady w jednej aplikacji), rezerwowanie i opłacanie biletów na wszystkie oferowane usługi w zakresie mobilności itp.
- Współpraca pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego w dziedzinie organizacji transportu zbiorowego, planowania i rozwoju ruchu rowerowego
- Możliwość tworzenia wspólnego systemu transportu zbiorowego skoordynowanego z transportem kolejowym
- Wspólny bilet dla całego KKBOF
- Możliwość budowy infrastruktury dedykowanej dla transportu zbiorowego np. buspasy
- Rosnąca popularność mobilności współdzielonej (*carsharing*, *carpooling*)

4.4 Zagrożenia KKBOF

Zagrożenia KKBOF

- Suburbanizacja i budowa osiedli na terenach oddalonych od celów podróży
- Niekorzystne trendy demograficzne
- Brak bezpośredniego wpływu samorządów na rozwój transportu kolejowego
- Brak bezpośredniego wpływu samorządów na rozwój autobusowego transportu regionalnego o charakterze międzypowiatowym
- Brak korelacji decyzji urbanistycznych i transportowych
- Niepewna sytuacja jednostek samorządu terytorialnego w zakresie środków finansowych na inwestycje i zadania związane z rozwojem mobilności
- Rosnące koszty realizacji inwestycji oraz usług
- Brak decyzyjności i utrudnione możliwości wypracowywania wspólnych rozwiązań z uwagi na liczbę partnerów
- Możliwość wystąpienia pandemii lub innych anomalii powodujących zahamowanie możliwości rozwoju
- Wzrost cen paliw i energii elektrycznej, skutkujący ograniczeniem liczby połączeń w komunikacji zbiorowej oraz wzrost cen biletów
- Wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym i niedostosowanie infrastruktury oraz taboru do ich potrzeb (wykluczenie)
- Ciągły wzrost wskaźnika motoryzacji
- Brak parkingów buforowych na obrzeżach Koszalina, Kołobrzegu oraz miejscowości nadmorskich
- Brak koordynacji i korelacji polityki parkingowej (w tym cenowej) wpływającej na zwiększenie przewagi konkurencyjnej transportu publicznego (w tym jego odbudowa i rozbudowa) oraz niezmotoryzowanego
- Potencjalne trudności ekonomiczne związane z wprowadzaniem wspólnego biletu na terenie KKBOF
- Stały wzrost liczby podróży wykonywanych własnymi samochodami

W wyniku analizy SWOT dla KKBOF w zakresie mobilności podkreślić należy ogólny dobry kierunek podejmowanych działań, które mają przyczynić się do wzrostu popularności idei zrównoważonej mobilności wśród mieszkańców obszaru funkcjonalnego. Jako istotne szanse dla kontynuacji i rozwoju tego trendu należy uznać odzwierciedlone w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców oczekiwanie poprawy sytuacji w zakresie transportu niezmotoryzowanego i kwestii jakości życia i ochrony środowiska. W raportach o stanie Gmin zauważana jest duża aktywność gmin w obszarze w realizacji różnych działań „miękkich", promocyjno-informacyjnych, co z pewnością wpływa na wzrost świadomości mieszkańców, a w konsekwencji na większe szanse uzyskania społecznej akceptacji również dla działań ograniczających możliwości przemieszczania się samochodem osobowym. Szczególnie, że te działania zostały uznane za niewystarczające w ramach diagnozy, a stanowią niezbędny element do uzyskania korzystnych zmian w podziale zadań przewozowych. Dotyczy to potrzeb wdrażania zestawu działań „twardych", jak i „miękkich", tj. zmian w organizacji ruchu, ograniczeń wjazdu, uspokajania ruchu czy też kompleksowego wykorzystania dostępnych narzędzi polityki parkingowej dla sterowania popytem na podróże samochodem indywidulanym.

Zrealizowanie ww. zamierzeń musi opierać się też na działaniach infrastrukturalnych, gdzie zauważono problemy m.in. w odpowiednim skomunikowaniu międzygminnym transportem zbiorowym, brakami w infrastrukturze parkingowej i rowerowej czy też niewystarczającą ofertą w zakresie transportu kolejowego.

Na obszarze KKBOF zdiagnozowano także brak dobrze funkcjonującego zintegrowanego transportu zbiorowego powiatowego i ponadpowiatowego. W dalszym ciągu wzrasta liczba podróży wykonywanych własnymi samochodami oraz współczynnik motoryzacji. Główne dworce kolejowe nie zostały przekształcone w multimodalne centra przesiadkowe. Diagnoza wskazuje również na brak parkingów buforowych na obrzeżach Koszalina, Kołobrzegu oraz miejscowości nadmorskich. Jako bardzo istotny czynnik należy wskazać prognozowany spadek liczby ludności na obszarze KKBOF do roku 2030, jak też prognozowany wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjny.

Diagnoza wskazuje niemniej na różne walory i potencjał rozwojowy KKBOF, między innymi funkcje uzdrowiskowe i ogólnie wysoki potencjał turystyczny, potencjał rozwoju aktywności gospodarczej, m.in. dzięki obecności uczelni wyższych i otoczenia biznesowego. Konkurencyjność gospodarki w obrębie KKBOF będzie rosnąć dzięki poprawie dostępności komunikacyjnej. Można oczekiwać m.in. rozwoju działalności związanych z transportem, spedycją i logistyką. Przez obszar KKBOF przebiegają linie kolejowe zapewniające połączenia z najważniejszymi ośrodkami regionu i kraju. Ustanowione formy ochrony środowiska naturalnego stanowią idealne przestrzenie do uprawiania różnego rodzaju aktywności turystycznych. W ujęciu całościowym tereny KKBOF to atrakcyjna przestrzeń pod względem uwarunkowań przyrodniczych i krajobrazowych, co sprzyja zwiększaniu jej znaczenia turystycznego, wzrostowi gospodarczemu bazującemu na turystyce, jak również rozwojowi jej funkcji rekreacyjnych.

KKBOF

2021 2030

Wspólnie robimy więcej



SCENARIUSZE ROZWOJU

5 Scenariusze rozwoju

Scenariusze rozwoju systemu transportowego są elementem rozwoju strategii, który pomaga wszystkim jednostkom wchodzącym w skład KKBOF lepiej zrozumieć prawdopodobne połączone efekty, jakie będą miały działania techniczne omawiane w *Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej*. Poprzez zobrazowanie różnych sytuacji mogących wystąpić w przyszłości scenariusze pozwalają na dokonanie niezależnej oceny konsekwencji obecnych trendów, działań już zaprogramowanych oraz nowych wyborów, co do kierunków działania i wdrożeń. Analiza efektów tych różnych scenariuszy umożliwia określenie realistycznych celów w odniesieniu do wskaźników rezultatów.

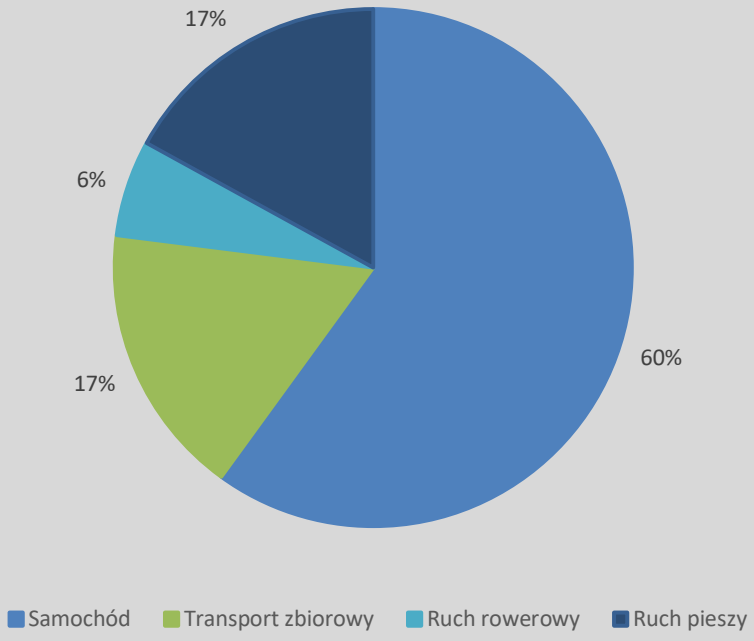
Jednym z podstawowych czynników determinujących stan systemu transportowego KKBOF są zachowania komunikacyjne mieszkańców – wyrażone poprzez podział zadań przewozowych, a w szczególności udział samochodu osobowego w podróżach wewnątrz obszaru funkcjonalnego. Wpływ na podział zadań przewozowych mają uwarunkowania zewnętrzne np. czynniki ekonomiczne (krajowa polityka podatkowa względem właścicieli samochodów, polityka związana z ustalaniem maksymalnych stawek opłat za parkowanie, ceny paliwa itp.), czynniki natury przestrzennej, ukształtowanie terenu utrudniające korzystanie np. z roweru jako środka transportu, czynniki kulturowe, socjologiczne i psychologiczne. Udział poszczególnych środków transportu w podróżach zależy ponadto od czynników wewnętrznych związanych z polityką transportową miast i gmin KKBOF. Do tych czynników należą m.in. stopień integracji (spójność) planowania przestrzennego z planowaniem transportu, odpowiednio prowadzona polityka parkingowa, oferta transportu zbiorowego, rozwiązania dla rowerzystów, pieszych oraz użytkowników UTO, działania edukacyjne, promocyjne, informacyjne itp.



Fotografia 11. Stacja naprawcza na obszarze KKBOF

Źródło: Gmina Karlino, fot. Maciej Rydzak.

Jako stan wyjściowy dla całego Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego przyjęto wyniki badań preferencji transportowych przeprowadzone w czerwcu 2022 roku na próbie n=5585 mieszkańców. Ogólny podział zadań przewozowych wyłaniający się z tego badania został przedstawiony na poniższym rysunku.



Wykres 9. Podział zadań przewozowych w KKBOF
Źródło: Opracowanie własne.

W celu opracowania scenariuszy rozwoju mobilności w Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkim Obszarze Funkcjonalnym poddano analizie wyżej opisane determinanty wpływające na stan systemu transportowego, kierując się jednocześnie zasadą, według której „budowa i ocena scenariuszy powinna spełniać kryteria wiarygodności i spójności, mierzalności oraz użyteczności dla procesów podejmowania decyzji".

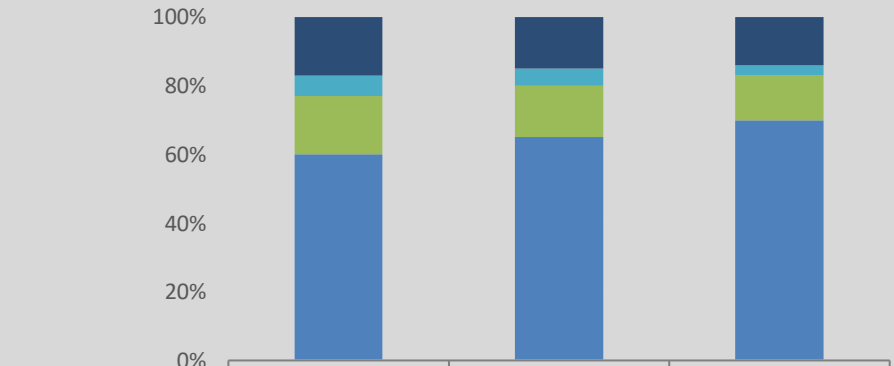
Przedstawione poniżej scenariusze rozwoju systemu transportowego KKBOF obejmują perspektywę czasową do roku 2045, który poprzedza horyzont długoterminowej strategii neutralności klimatycznej w Unii Europejskiej.

5.1 Scenariusz podstawowy (BAU)

Scenariusz podstawowy (business as usual -BAU, bieżące działania) opiera się na dalszym dynamicznym rozwoju motoryzacji opartej o samochód osobowy zarówno w samym Koszalinie, Kołobrzegu, Białogardzie, jak i w gminach obszaru funkcjonalnego, przy jednoczesnej zmianie zachowań na rzecz wzrostu ruchliwości mieszańców i potrzeby przemieszczania się na większych odległościach (np. wskutek „rozlewania się" obszaru miasta Koszalina i gmin KKBOF oraz dekoncentracji funkcji).

Niskie koszty korzystania z samochodu prywatnego (np. brak lub niskie stawki za parkowanie w SPP) oraz zahamowanie lub zbyt powolna realizacja rozbudowy infrastruktury rowerowej i stref/ciągów przyjaznych pieszym będą ograniczały rolę mobilności zrównoważonej w podziale zadań przewozowych. Ważne znaczenie będzie też miała niewystarczająca aktywność w zakresie informowania i promowania wśród mieszkańców alternatywnych dla samochodu sposobów podróżowania, w tym brak rozwiązań cyfrowych pozwalających zaplanować i opłacić podróż transportem zbiorowym (digitalizacja). Wszystkie powyższe problemy przełożą się również na pogorszenie warunków ruchu turystycznego w szczycie sezonu.

Na poniższym wykresie przedstawiono prognozowany podział zadań przewozowych dla realizowanego scenariusza.



	2022	2030	2045
Ruch pieszy	17%	15%	14%
Ruch rowerowy	6%	5%	3%
Transport zbiorowy	17%	15%	13%
Samochód	60%	65%	70%

Wykres 10. Podział zadań przewozowych - scenariusz podstawowy (BAU)
Źródło: Opracowanie własne.

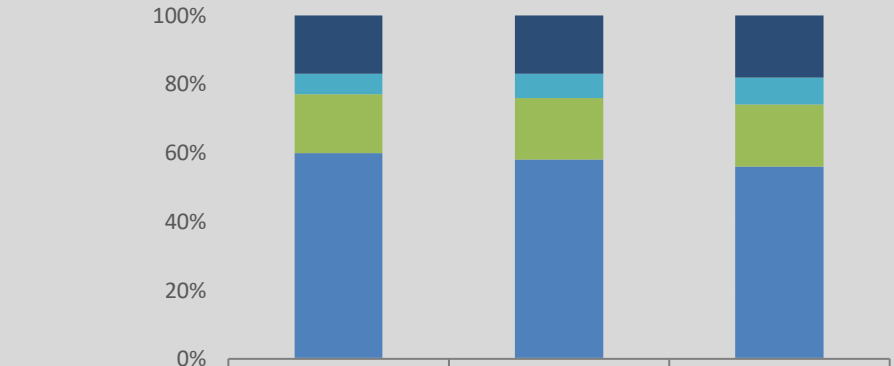
Realizacja tego scenariusza przyczyni się m.in. do:

- pogorszenia warunków dla rozwoju turystyki (większe zatłoczenie na drogach),
- pogorszenia jakości publicznego transportu zbiorowego i zmniejszenia liczby kursów,
- ograniczenia dostępności transportowej,
- wydłużania czasu podróży i wyczerpywania przepustowości układu komunikacyjnego,
- zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- dalszej suburbanizacji,
- kilkunastoprocentowego zwiększenia średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO2, CO, HC) i PM oraz zwiększenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

5.2 Scenariusz rozwojowy

Scenariusz rozwojowy (mobilnościowy) zakłada, że potrzeba podróży obligatoryjnych nie ulega wzrostowi lub wręcz maleje, przy jednoczesnym zwróceniu się mieszkańców w kierunku alternatywnych dla samochodu środków transportu i zahamowaniu dynamicznego wzrostu wskaźnika motoryzacji. Zmniejszeniu ruchliwości mieszkańców sprzyjać będzie odpowiednie planowanie przestrzenne nowych osiedli mieszkaniowych z dostępem do wielofunkcyjnych usług publicznych i komercyjnych, zgodnie z ideą „miasta 15-minutowego". Spełnienie się tego scenariusza wymaga aktywności władz miast Koszalina, Kołobrzegu, Białogardu i gmin KKBOF, szczególnie w kontekście nadania priorytetów dla mobilności aktywnej w obszarach zwartej zabudowy. Dla realizacji scenariusza istotny wpływ będzie miała również polityka fiskalna i cenowa państwa w odniesieniu do posiadaczy samochodów.

Na poniższym wykresie przedstawiono prognozowany podział zadań przewozowych dla realizowanego scenariusza.



	2022	2030	2045
Ruch pieszy	17%	17%	18%
Ruch rowerowy	6%	7%	8%
Transport zbiorowy	17%	18%	18%
Samochód	60%	58%	56%

Wykres 11. Podział zadań przewozowych - scenariusz rozwojowy (mobilnościowy)
Źródło: Opracowanie własne.

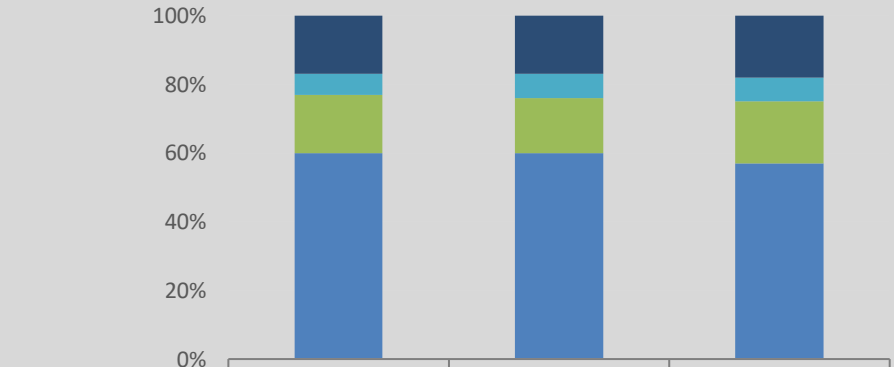
Realizacja tego scenariusza przyczyni się m.in. do:

- uporządkowania ruchu turystycznego np. zewnętrznego,
- poprawy oferty, dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego,
- integracji transportu zbiorowego,
- zwiększenia liczby podróży pieszych i rowerowych,
- skrócenia czasu podróży i zachowania przepustowości układu komunikacyjnego,
- zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- kilkunastoprocentowe zmniejszenie średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO2, CO, HC) i PM oraz zmniejszenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

5.3 Scenariusz zachowawczy (realistyczny)

Scenariusz rozwojowy przy obecnych uwarunkowaniach jest trudny do osiągnięcia w założonym horyzoncie czasowym. W celu osiągnięcia akceptacji społecznej i politycznej *Planu* należy dążyć do stopniowej zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Realizacja celów Strategii ZIT spowoduje wzrost atrakcyjności różnych obszarów KKBOF i odsłoni nowe możliwości spędzania czasu, co będzie generowało wzrost liczby podróży nieobligatoryjnych. Ograniczenia obszarów w kontekście dostępności samochodem (centrum miast Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu) oraz realizowanie inwestycji i urządzeń skutecznie separujących/spowalniających ruch samochodowy będzie czynnikiem sprzyjającym ograniczeniu roli prywatnego samochodu w codziennych podróżach. W parze z tymi działaniami będzie realizowana odpowiednia organizacja węzłów przesiadkowych, przystanków komunikacji zbiorowej oraz stałe podnoszenie jakości i dostępności transportu zbiorowego, w tym położenie większego nacisku na rozbudowę i udoskonalanie istniejącego systemu transportu kolejowego. Istotne będzie wdrażanie idei właściwego planowania przestrzennego otoczenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Na poniższym wykresie przedstawiono prognozowany podział zadań przewozowych dla realizowanego scenariusza.



	2022	2030	2045
Ruch pieszy	17%	17%	18%
Ruch rowerowy	6%	7%	7%
Transport zbiorowy	17%	16%	18%
Samochód	60%	60%	57%

Wykres 12. Podział zadań przewozowych - scenariusz zachowawczy
Źródło: Opracowanie własne.

Istniejące ryzyka i nieprzewidywalne zmiany w otoczeniu społeczno-gospodarczym wymagają w pierwszej kolejności koncentracji na działaniach najbardziej oczekiwanych przez mieszkańców oraz efektywnych pod względem kosztów wdrożenia i skuteczności, co odpowiada założeniom dla scenariusza zachowawczego. Wybrany scenariusz zachowawczy skupia się na działaniach najbardziej wymiernych i jest jednocześnie wstępem do scenariusza rozwojowego.

KKBOF

2021 2030

Wspólnie robimy więcej



WIZJA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

6 Wizja zrównoważonej mobilności

Wizja pozwala odpowiedzieć na kluczowe pytania dotyczące koncepcji obszaru, w którym chcą żyć mieszkańcy. Jako jeden z podstawowych filarów *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej*, stanowi ona punkt wyjściowy dla definicji celów i pakietów działań. Ponieważ wizja jest przewodnikiem rozwoju działań planistycznych, zawarto w niej opis pożądanej przyszłości obszaru funkcjonalnego, umiejscawiając transport i mobilność w szerokim kontekście rozwoju miasta i społeczeństwa. Wizja została przygotowana z uwzględnieniem wszystkich ram politycznych, zdrowia i bezpieczeństwa, rozwoju gospodarczego, planowania przestrzennego, kształtowania środowiska i integracji społecznej oraz przeciwdziałania wykluczeniu.

Zgodnie z tymi założeniami wizja uwzględnia m.in.: konieczność zmian w zapotrzebowaniu na korzystanie z samochodu osobowego, zapewnienie spójności układu drogowego, w tym dróg dla rowerów i ciągów pieszych, sprawną obsługę ruchu turystycznego, integrację polityki dotyczącej parkowania, logistyki miejskiej i turystyki, cyfryzację oraz ścisłą współpracę i promocję transportu i mobilności aktywnej.

Uwzględniając projektowane zapisy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego z wybranego scenariusza, w odpowiedzi na zdiagnozowane problemy oraz w drodze konsultacji eksperckich i z interesariuszami, powstała następująca wizja rozwoju obszaru.

Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny przestrzenią zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportowego zapewniającego bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów i kierowców, uczestniczącego w kreowaniu lepszej jakości życia mieszkańców i współtworzonego przy ich udziale

KKBOF 2021 2030

Wspólnie robimy więcej



OBSZARY STRATEGICZNE I CELE

7 Obszary strategiczne i cele

Pochodną wizji stanowiącej opis jakościowy przyszłości miast i gmin KKBOF są określające ją priorytety i cele wskazujące charakterystykę oczekiwanych zmian. Mierzalność tych zmian może być zapewniona jedynie za pomocą starannie dobranych zestawów celów skupiających się na wybranych obszarach mobilności miejskiej.

Główne priorytety i cele muszą iść w linii z głównym celem europejskiej polityki transportowej. Muszą one również wpisywać się w wytyczne Unii Europejskiej dotyczące „wspólnego dążenia do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach" które zalecają określić *„… działania mające przyczynić się do tworzenia miejskiego systemu transportowego, który m.in.: jest dostępny dla wszystkich użytkowników i zaspokaja ich potrzebę mobilności, wyznacza kierunki wyważonego rozwoju i lepszej integracji różnych rodzajów transportu, pozwala na lepsze wykorzystanie przestrzeni miejskiej i istniejącej infrastruktury transportowej, wpływa na zwiększenie atrakcyjności środowiska miejskiego, przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzi do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko, poprawia funkcjonowanie europejskiego systemu transportowego…"* W oparciu o wypracowaną treść wizji, zdefiniowano główne cele Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z uwzględnieniem zgodności z zapisami głównych dokumentów planistycznych dotyczących transportu, przyjętych w miastach i gminach KKBOF.

Opierając się na założeniach i wizji rozwoju mobilności w KKBOF sformułowano propozycję sześciu celów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, które zostały przedstawione na poniższym grafie.



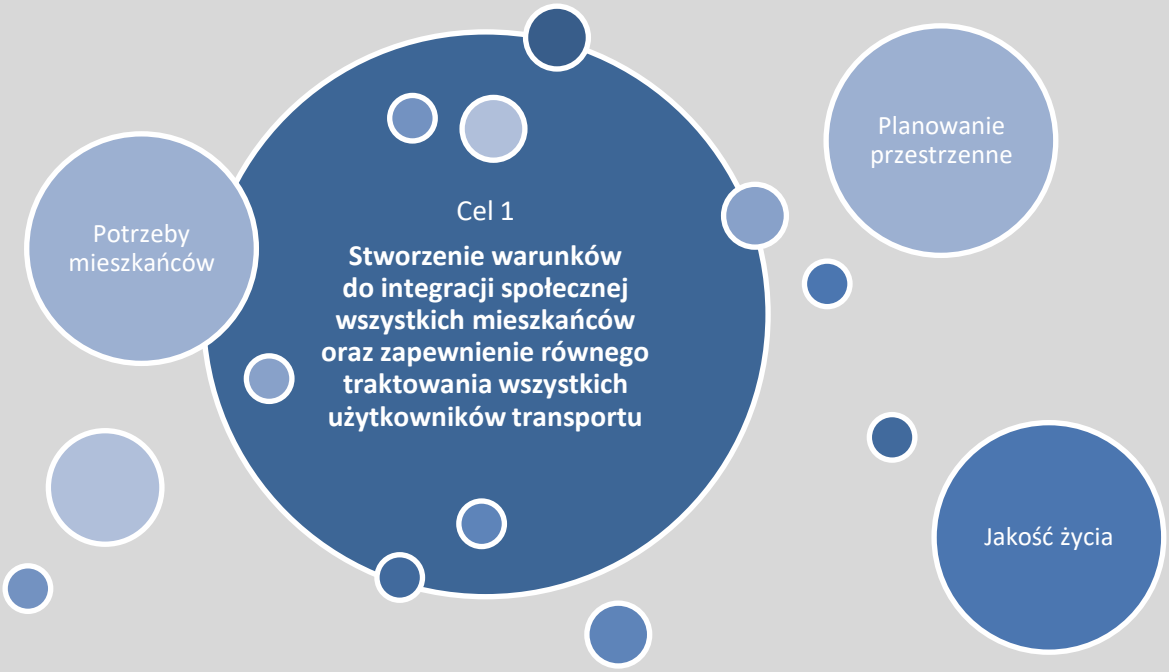
Powyższe cele realizują ramowe założenia dla rozwoju mobilności, zdefiniowane w postaci obszarów strategicznych w ramach pilotażu inicjującego proces przygotowania *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla KKBOF*. Powiązania obszarów strategicznych oraz ustanowionych celów zostało przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 9. Powiązanie obszarów strategicznych i celów PZMM KKBOF 2021-2030.

Obszar strategiczny	Cel					
	C1	C2	C3	C4	C5	C6
Utworzenie spójnej sieci dróg rowerowych.	☑	☑	☑			
Wprowadzenie regionalnego systemu transportu publicznego w oparciu o komunikację autobusową oraz zmiana funkcjonalności istniejących dworców celem stworzenia regionalnych centrów logistyczno-handlowo-przesiadkowych.	☑	☑	☑	☑		☑
Budowa struktur zarządzania mobilnością i relacjami z mieszkańcami.	☑		☑	☑		
Wsparcie turystyki poprzez wdrożenie instrumentów zarządzania ruchem zewnętrznym.				☑		☑
Digitalizacja jako narzędzie zmniejszania popytu na transport.	☑			☑	☑	
Zmniejszenie ruchu samochodowego w centrach miast obszaru KKBOF.			☑	☑	☑	☑
Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko w obszarze KKBOF poprzez wdrażanie rozwiązań z zakresu elektromobilności.			☑			☑

Źródło: Opracowanie własne.

Poniżej przedstawiono opis sześciu celów i pakietów działań realizujących założenia obszarów strategicznych oraz wizji zrównoważonej mobilności Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. Pakiety działań uszeregowano zgodnie z numeracją od najwyższego do najniższego priorytetu. Poszczególne cele zostały opisane dodatkowo hasłami wskazującymi na efekty, które powinny zostać osiągnięte poprzez ich realizację. Każdemu z pakietów przypisano działania operacyjne, które dają największe szanse na spełnienie celów strategicznych. Szczegółowe zestawienie pakietów działań wraz z odniesieniem do zasięgu wdrożenia przedstawiono w dalszej części dokumentu.



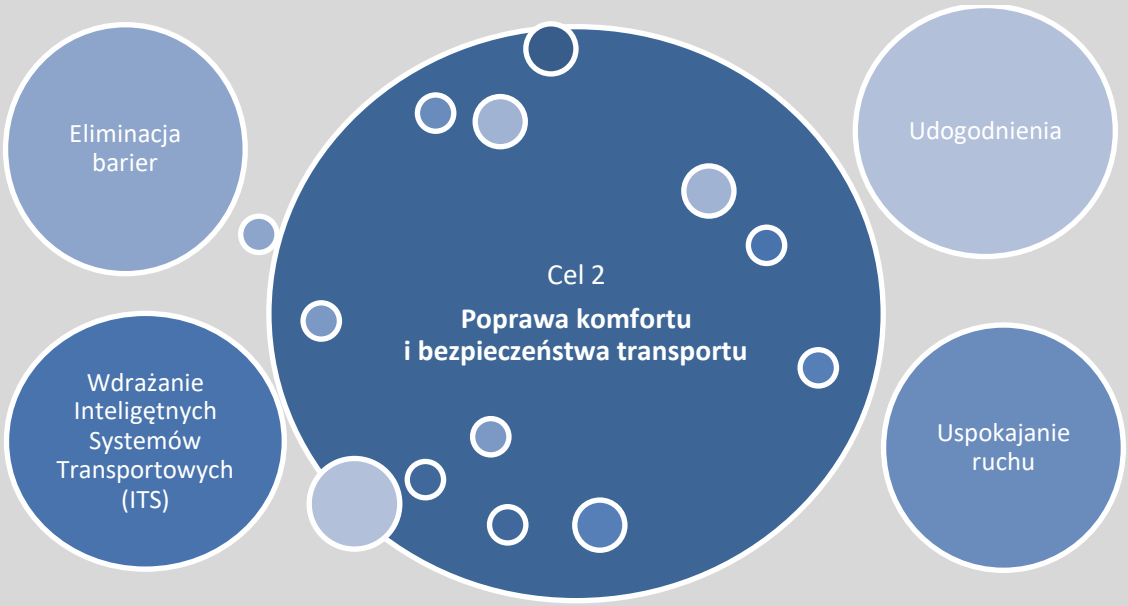
Działania realizujące założenia celu mają doprowadzić do osiągnięcia stanu, w którym system zrównoważonej mobilności będzie sprzyjał powstawaniu i rozwojowi wielofunkcyjnych lokalnych centrów w poszczególnych dzielnicach Koszalina i miejscowościach KKBOF, pozwalających na realizację podstawowych potrzeb w pobliżu miejsca zamieszkania i w przestrzeniach publicznych.

Istotnym elementem poprawy jakości życia i przestrzeni publicznej jest również realizacja działań planistycznych pozwalających na zapewnienie odpowiednich rezerw komunikacyjnych i budowę relacji pomiędzy planowaniem przestrzennym a planowaniem i zarządzaniem w transporcie. Poniżej zestawiono proponowane pakiety kluczowych działań, w odniesieniu do celu strategicznego.

Tabela 10. Pakiety działań kluczowych dla celu strategicznego nr 1

Pakiet	Działania kluczowe
Pakiet 1.1	Planowanie i tworzenie wielofunkcyjnych centrów/ obszarów w poszczególnych dzielnicach Koszalina i miejscowościach KKBOF.
Pakiet 1.2	Wypracowanie i wdrożenie wytycznych planistycznych zapobiegających „rozlewaniu się" zabudowy mieszkaniowej oraz pozwalających na koncentrację zabudowy w zasięgu dostępu systemów transportu zbiorowego.

Źródło: Opracowanie własne.



Działania realizujące ten cel doprowadzić mają do zwiększenia poziomu i poczucia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu w relacji do ruchu drogowego oraz redukcji liczby ofiar wypadków komunikacyjnych wraz ze stworzeniem warunków umożliwiających realizację założeń „wizji zero" (zero zabitych i ciężko rannych w wyniku wypadków komunikacyjnych).

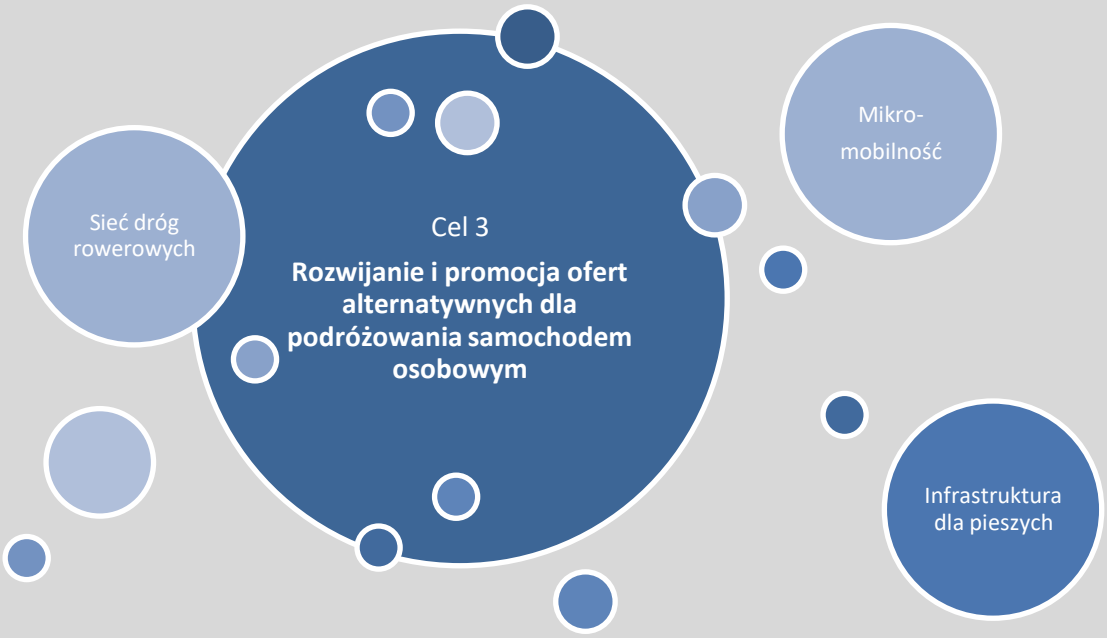
Otoczenie przystanków i węzłów przesiadkowych powinno umożliwić mieszkańcom realizację podstawowych potrzeb, zapewniających komfort korzystania z transportu zbiorowego.

Kluczowym zadaniem jest również eliminacja barier infrastrukturalnych utrudniających poruszanie się osobom o ograniczonej mobilności oraz przeciwdziałanie wykluczeniu poprzez uwzględnianie potrzeb różnych grup społecznych i ich rozbieżnych oczekiwań (wiek, status materialny, styl życia, zdrowie, uwarunkowania rodzinne i zawodowe). Proponowane pakiety kluczowych działań, w odniesieniu do celu strategicznego przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 11. Pakiety działań kluczowych dla celu strategicznego nr 2

Pakiet	Działania kluczowe
Pakiet 2.1	Działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze KKBOF w szczególności w okolicy szkół i przedszkoli.
Pakiet 2.2	Wdrażanie innowacyjnych systemów zarządzania transportem np. Inteligentne Systemy Transportowe ITS.
Pakiet 2.3	Realizacja usług uzupełniających w otoczeniu przystanków i węzłów przesiadkowych zapewniających zabezpieczenie potrzeb mieszkańców w pobliżu infrastruktury mobilności.
Pakiet 2.4	Eliminacja barier infrastrukturalnych utrudniających poruszanie się osobom o ograniczonej mobilności.

Źródło: Opracowanie własne.



Działania realizujące założenia celu mają przyczyniać się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, popularyzacji ruchu rowerowego i pieszego jako codziennego środka transportu oraz zwiększenia roli transportu zbiorowego poprzez zintegrowanie i uporządkowanie systemu transportowego w obszarach połączeń transportu zbiorowego, węzłów przesiadkowych i polityki parkingowej.

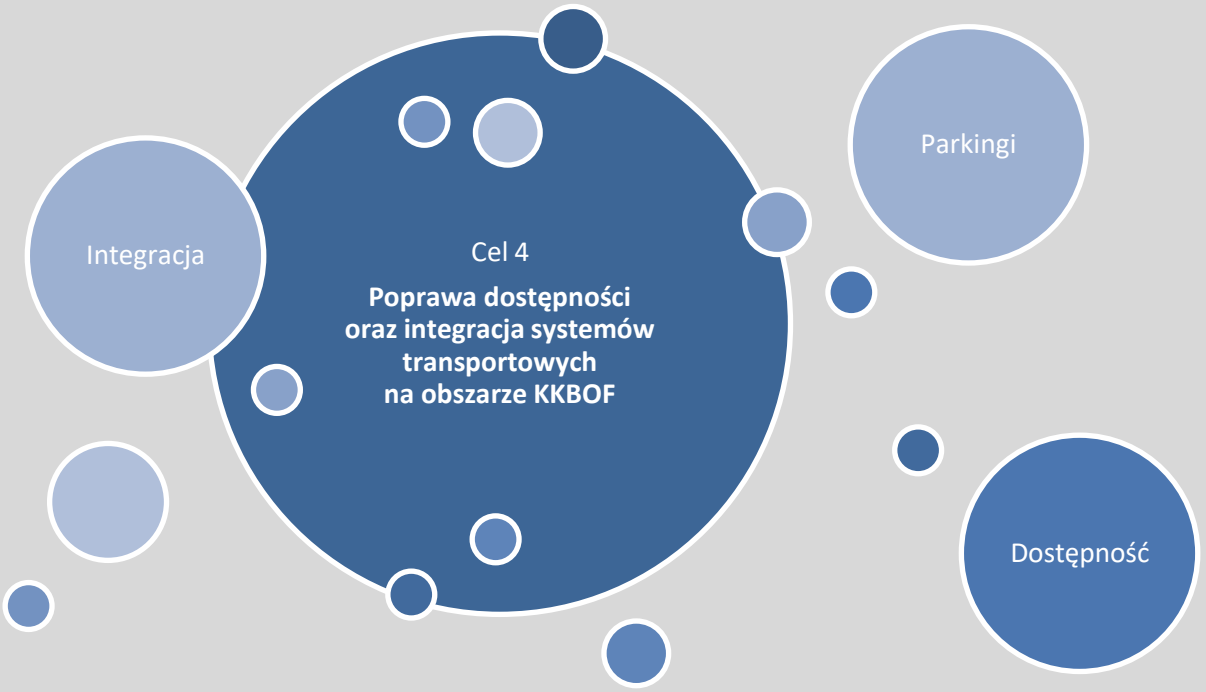
Należy wdrażać rozwiązania cyfrowe (digitalizacja) zwiększające zasięg działań informacyjno-promocyjnych w zakresie wykorzystania zrównoważonych form mobilności w codziennych podróżach i informujących mieszkańców o dostępnych możliwościach codziennych podróży.

Kluczowe zadania to również poprawa atrakcyjności ulic i chodników jako przestrzeni publicznych przemieszczania się pieszych oraz poprawa warunków funkcjonowania ruchu rowerowego (rozwój infrastruktury zapewniającej spójność sieci rowerowej w wymiarze lokalnym i ponadlokalnym oraz powiązanie z systemem transportu zbiorowego). Poniżej zestawiono proponowane pakiety kluczowych działań, w odniesieniu do celu strategicznego.

Tabela 12. Pakiety działań kluczowych dla celu strategicznego nr 3

Pakiet	Działania kluczowe
Pakiet 3.1	Kampanie i działania promocyjne ukierunkowane na popularyzację roweru jako środka codziennego transportu oraz zwiększenie wykorzystania transportu publicznego (w tym kolei jako szkieletu systemu) z wykorzystaniem rozwiązań cyfrowych.
Pakiet 3.2	Realizacja infrastruktury pieszej i rowerowej oraz stref ruchu pieszego, w tym na etapie „ostatniej mili" do węzłów przesiadkowych oraz atrakcji turystycznych, obiektów użyteczności publicznej, szkół, lokalnych usług i handlu.
Pakiet 3.3	Działania wspierające wykorzystanie mikromobilności w przemieszczeniach na krótkich dystansach na etapie „pierwszej mili" i „ostatniej mili". W tym opracowanie dokumentów planistycznych dot. budowy spójnej sieci dróg rowerowych.

Źródło: Opracowanie własne.



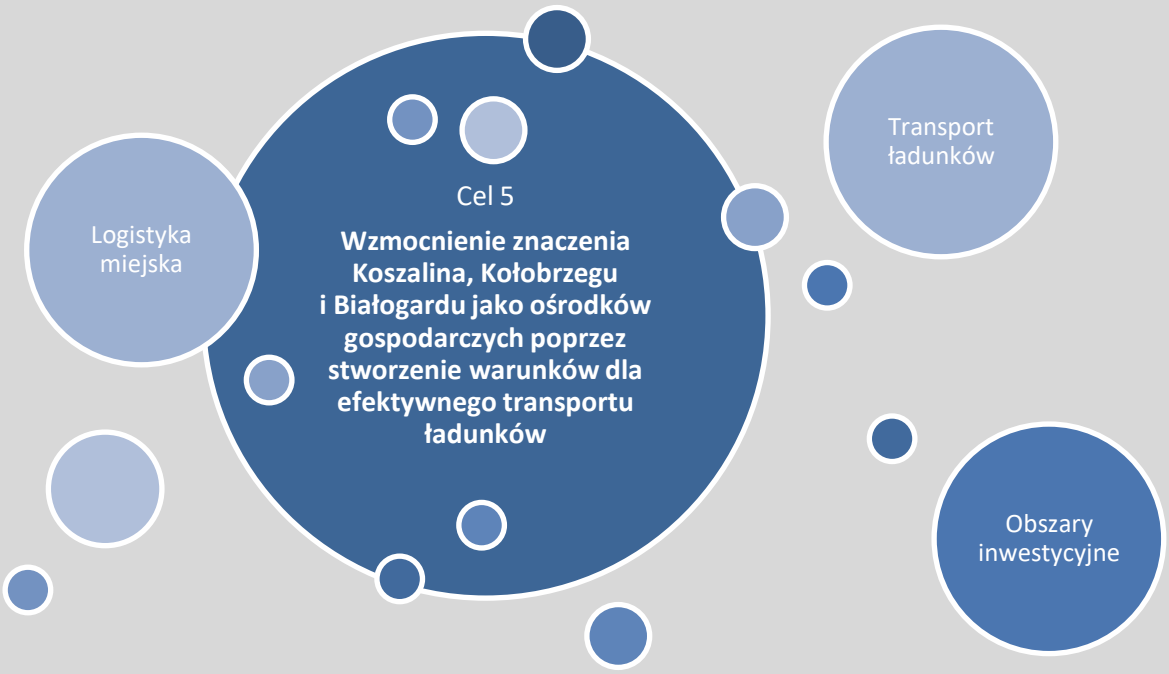
Działania realizujące ten cel mają doprowadzić do zwiększenia dostępności do transportu zbiorowego na obszarze KKBOF poprzez rozwijanie lub tworzenie nowych systemów transportu, do poprawy poziomu współpracy organizatorów transportu i innych podmiotów na terenie KKBOF oraz integracji już istniejących systemów transportowych.

Dalsze działania powinny obejmować rozwój innowacyjnych usług w zakresie mobilności współdzielonej oraz rozwój polityki parkingowej, jako istotnego narzędzia realizacji celów zrównoważonego rozwoju w transporcie (w tym poprzez rozwój tzw. standardów parkingowych, budowę parkingów kubaturowych, parkingów Park&Ride, Bike&Ride oaz parkingów Kiss&Ride). Proponowane pakiety kluczowych działań w odniesieniu do celu strategicznego przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 13. Pakiety działań kluczowych dla celu strategicznego nr 4

Pakiet	Działania kluczowe
Pakiet 4.1	Poprawa dostępności transportu zbiorowego na obszarze KKBOF, w szczególności na obszarach wykluczonych komunikacyjnie, np. poprzez organizowanie nowych połączeń komunikacyjnych, zwiększanie ich częstotliwości, z wykorzystaniem możliwości współpracy sektora publicznego i prywatnego.
Pakiet 4.2	Działania koordynacyjne pomiędzy organizatorami transportu w obszarach stanowiących zakres porozumienia ws. zasad planowania, organizowania i finansowania transportu publicznego (w tym wprowadzenie i rozwój integracji taryfowo-biletowej) wraz z rozszerzeniem współpracy na pozostałe gminy obszaru funkcjonalnego.
Pakiet 4.3	Realizacja polityki parkingowej obejmującej rozwój infrastruktury Park&Ride, Bike&Ride oraz węzłów przesiadkowych wraz z modernizacją istniejącej infrastruktury przystanków i ich otoczenia.

Źródło: Opracowanie własne.



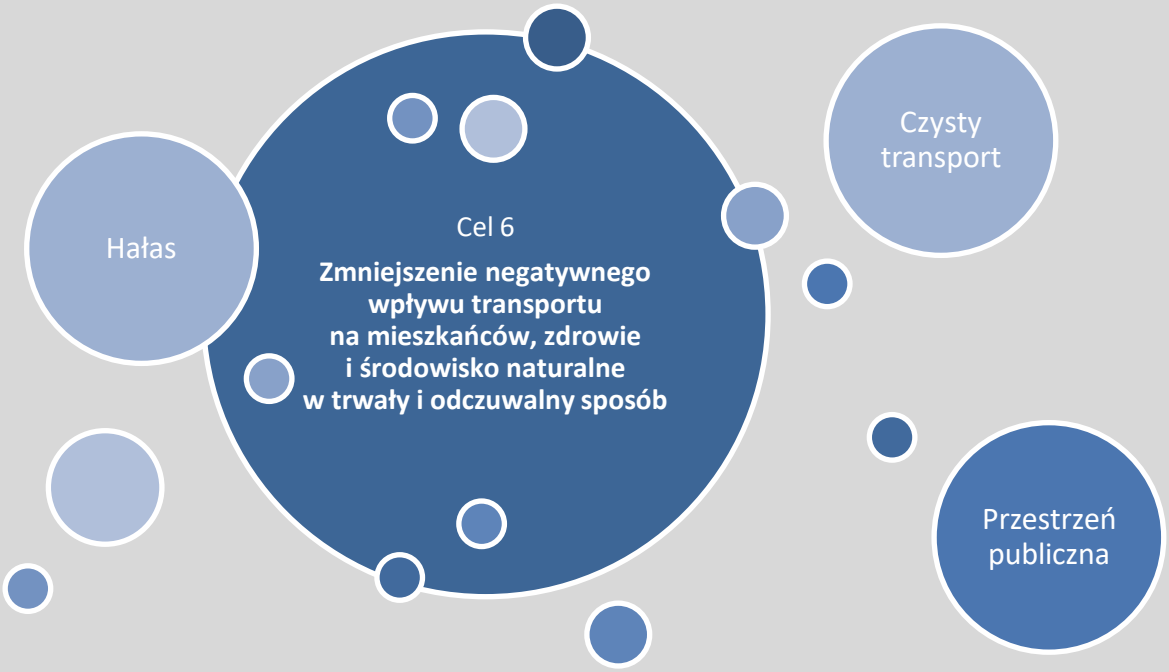
Działania realizujące założenia celu mają prowadzić do poprawy możliwości rozwojowych obszaru funkcjonalnego przy jednoczesnym zmniejszeniu uciążliwości transportu ładunków dla mieszkańców oraz wykorzystaniu ekologicznych środków transportu. Ruch samochodów ciężarowych powinien być wyprowadzany z centrów miejscowości za pomocą odpowiednich, dostosowanych układów komunikacyjnych.

Dodatkowo, w ramach celu strategicznego przewidziano realizację działań koncepcyjnych związanych z planem rozwoju logistyki na terenie KKBOF oraz wprowadzeniem ograniczeń w ruchu pojazdów ciężarowych i dostawczych w określonych lokalizacjach. Poniżej zestawiono proponowane pakiety kluczowych działań, w odniesieniu do celu strategicznego.

Tabela 14. Pakiety działań kluczowych dla celu strategicznego nr 5

Pakiet	Działania kluczowe
Pakiet 5.1	Opracowanie koncepcji obsługi logistycznej ścisłego centrum Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu oraz gmin KKBOF przy wykorzystaniu form zrównoważonej logistyki miejskiej.
Pakiet 5.2	Wprowadzenie oraz rozwój systemu cargo bike oraz innych ekologicznych form transportu ładunków na terenach o silnie rozwiniętych funkcjach usługowo-handlowych.
Pakiet 5.3	Tworzenie lokalnych centrów przeładunkowych oraz wprowadzanie organizacyjnych rozwiązań na potrzeby realizacji dostaw.
Pakiet 5.4	Realizacja układów komunikacyjnych obszarów inwestycyjnych i Stref Aktywności Gospodarczej oraz obwodnic miejscowości i dzielnic z dużym natężeniem ruchu samochodów ciężarowych i dostawczych.

Źródło: Opracowanie własne.



Działania realizujące ten cel dotyczą przekształcania infrastruktury drogowej w dostępne i atrakcyjne przestrzenie publiczne z dostępem do zieleni i tras rekreacyjnych tzw. „zielonych korytarzy", lokalnych terenów zielonych i zieleni powiązanej z systemem transportowym.

Duże znaczenie dla ochrony środowiska w kontekście emisji hałasu i zanieczyszczeń, jak również dla pozytywnego nastawienia mieszkańców do transportu publicznego ma zmiana sposobu przemieszczania się w terenach przestrzeni publicznych w tym wdrażanie i rozwój Stref Czystego Transportu. Proponowane pakiety kluczowych działań, w odniesieniu do celu strategicznego przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 15. Pakiety działań kluczowych dla celu strategicznego nr 6

Pakiet	Działania kluczowe
Pakiet 6.1	Przygotowanie planu oraz wdrażanie i rozwój Stref Czystego Transportu oraz inne działania zmniejszające poziom hałasu i zanieczyszczeń w centrach mieszkaniowo-usługowych oraz strefach ochrony uzdrowiskowej
Pakiet 6.2	Działania w zakresie przekształcania infrastruktury drogowej w dostępne i atrakcyjne przestrzenie publiczne wraz z uporządkowaniem parkowania w przestrzeni publicznej (rozwój błękitno – zielonej infrastruktury), w tym w okolicach atrakcji turystycznych.

Źródło: Opracowanie własne.

KKBOF

2021 2030

Wspólnie robimy więcej



ZASADY WDROŻENIA PLANU

8 Zasady wdrożenia Planu

W ramach konsultacji społecznych mieszkańcy KKBOF oraz pozostali interesariusze, w tym Koszalin, Kołobrzeg, Białogard i Gminy KKBOF, wyselekcjonowały pakiety działań kluczowych oraz działań operacyjnych Planu do roku 2030. Pakiety są połączeniem uzupełniających się działań, często należących do różnych kategorii. Dzięki dobremu skoordynowaniu w celu rozwiązywania konkretnych problemów są skuteczniejsze niż pojedyncze działania w pokonywaniu przeszkód na etapie wdrożenia. Przykładem może być połączenie działań mających na celu ograniczenie korzystania z samochodów, takich jak opłaty parkingowe, z działaniami promującymi rozwiązania alternatywne dla podróży samochodem, takie jak ulepszone usługi autobusowe i pasy ruchu dla rowerzystów.



Uzgodnione pakiety działań wdrożeniowych stanowią katalog kierunków rozwoju systemu transportowego, służących realizacji założeń Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej KKBOF. Zasięg wdrożenia pakietów działań obejmuje:

- Miasta – miasta rdzenie KKBOF,
- Ośrodki ponadlokalne – miejscowości w których znajduje się centrum administracyjne gminy,
- Ośrodki lokalne – jednostki pomocnicze gminy (sołectwa).

Pakiety działań uszeregowano zgodnie z numeracją od najwyższego do najniższego priorytetu.

Wdrażanie działań zostało przepisane jednostkom pod kątem posiadających kompetencji oraz możliwości organizacyjnych. Działania wdrażane przez ośrodki ponadlokalne w większości obejmują także ośrodki lokalne.

Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowych dla KKBOF

Numer pakietu	Pakiet działań kluczowych	Pakiet działań operacyjnych	Wdrożenie działań w KKBOF		
			Miasta	Ośrodki ponadlokalne	Ośrodki lokalne
Cel 1: Stworzenie warunków do integracji społecznej wszystkich mieszkańców oraz zapewnienie równego traktowania wszystkich użytkowników transportu					
1.1	Planowanie i tworzenie wielofunkcyjnych centrów/obszarów w poszczególnych dzielnicach Koszalina i miejscowościach KKBOF	Działania zapewniające realizację podstawowych potrzeb mieszkańców w pobliżu miejsca zamieszkania i w przestrzeniach publicznych oraz ograniczanie koniecznych podróży	X	X	X
1.2	Wypracowanie i wdrożenie wytycznych planistycznych zapobiegających „rozlewaniu się" zabudowy mieszkaniowej oraz pozwalających na koncentrację zabudowy w zasięgu dostępu systemów transportu zbiorowego	Przyjęcie odpowiednich minimalnych i maksymalnych wskaźników dotyczących rozwoju zabudowy (np. maksymalnej odległości nowej zabudowy od przystanków komunikacji publicznej, usług publicznych i terenów zielonych, zwiększanie wskaźników powierzchni biologicznie czynnych przy jednoczesnym zmniejszaniu wskaźników intensywności zabudowy, minimalna i maksymalna liczba miejsc parkingowych) Warunkowanie wydawania decyzji lokalizacyjnych od dostępności do infrastruktury drogowej, technicznej lub społecznej	X	X	X
		Ochrona rezerw komunikacyjnych w dokumentach planistycznych przed zabudowaniem	X	X	
		Zapewnienie rezerw terenowych na potrzeby budowy infrastruktury „Parkuj i Jedź" w gminach	X	X	
Przykładowe projekty: • aktualizacja dokumentów planistycznych; • projekty związane z opracowaniem i wdrożeniem lokalnych standardów urbanistycznych.					

Cel 2: Poprawa komfortu i bezpieczeństwa transportu					
2.1	Działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze KKBOF w szczególności w okolicy szkół i przedszkoli	Działania zwiększające bezpieczeństwo uczniów, rodziców i pracowników szkół i przedszkoli (uspokajanie ruchu poprzez np. wynoszenie jezdni i stosowanie separatorów)	X	X	X
		Ograniczenie prędkości za pomocą środków prawnych (ustawianie znaków ograniczeń prędkości, wprowadzanie Stref Tempo 30)	X	X	X
2.2	Wdrażanie innowacyjnych systemów zarządzania transportem np. Inteligentne Systemy Transportowe ITS.	Optymalizacja organizacji ruchu na obszarach o dużym jego natężeniu, lepsze zarządzanie transportem miejskim	X		
2.3	Realizacja usług uzupełniających w otoczeniu przystanków i węzłów przesiadkowych zapewniających zabezpieczenie potrzeb mieszkańców w pobliżu infrastruktury mobilności.	Kształtowanie właściwych relacji pomiędzy transportem a zagospodarowaniem przestrzennym w otoczeniu węzłów przesiadkowych poprzez nadanie przestrzeniom publicznym charakteru centrotwórczego	X	X	
2.4	Eliminacja barier infrastrukturalnych utrudniających poruszanie się osobom o ograniczonej mobilności	Realizacja udogodnień architektonicznych prowadzących do zwiększenia dostępności obiektów użyteczności publicznej	X	X	X
		Wymiana taboru prowadząca do świadczenia usług transportu publicznego taborem w pełni niskopodłogowym	X	X	
		Eliminacja barier infrastrukturalnych wzdłuż ciągów komunikacyjnych oraz wprowadzanie rozwiązań ułatwiających przemieszczanie się	X	X	X
Przykładowe projekty: • projekty związane ze zwiększeniem dostępności infrastruktury i środków transportu poprzez wprowadzenie standardów realizacji usługi transportu zbiorowego (dostępność przystanków, niskopodłogowe autobusy, czytelna informacja pasażerska); • projekty związane z modernizacją infrastruktury drogowej podnoszące bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego.					

Cel 3: Rozwijanie i promocja ofert alternatywnych dla podróżowania samochodem osobowym					
3.1	Kampanie i działania promocyjne ukierunkowane na popularyzację roweru jako środka codziennego transportu oraz zwiększenie wykorzystania transportu publicznego (w tym kolei jako szkieletu systemu) z wykorzystaniem rozwiązań cyfrowych	Kampania skierowana do pracowników firm, uczniów i mieszkańców w zakresie alternatywnych sposobów przemieszczania się do miejsca pracy, szkoły, centrów gminnych/dzielnicowych	X	X	X
		Lekcje nt. zrównoważonej mobilności, program edukacyjny dla dzieci wskazujący, jak bezpiecznie dotrzeć do szkoły	X	X	X
		Wdrożenie rozwiązań cyfrowych (digitalizacja) wspomagających korzystanie z transportu zbiorowego i mobilności aktywnej	X	X	X
3.2	Realizacja infrastruktury pieszej i rowerowej oraz stref ruchu pieszego, w tym na etapie „ostatniej mili” do węzłów przesiadkowych oraz atrakcji turystycznych, obiektów użyteczności publicznej, szkół, lokalnych usług i handlu	Poprawa jakości dróg dojścia do przystanków i węzłów przesiadkowych	X	X	X
		Realizacja chodników wzdłuż dróg lokalnych na terenach gmin oraz eliminacja barier przestrzennych i organizacyjnych utrudniających ruch pieszych	X	X	X
		Budowa parkingów dla rowerów (w tym zadaszonych) w rejonie obiektów użyteczności publicznej, atrakcji turystycznych, obiektów handlowo-usługowych i miejsc zamieszkania	X	X	X
3.3	Działania wspierające wykorzystanie mikromobilności w przemieszczeniach na krótkich dystansach na etapie „pierwszej mili” i „ostatniej mili”, w tym opracowanie dokumentów planistycznych dot. budowy spójnej sieci dróg rowerowych	Wprowadzanie rozwiązań infrastrukturalnych tj. stojaki dla hulajnóg przy generatorach ruchu, koordynacja systemów wypożyczania elektrycznych hulajnóg	X	X	X

Przykładowe projekty:

- projekty związane z budową dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych na obszarach peryferyjnych dowiązanych z przystankami i dworcami komunikacji miejskiej oraz łączących obszary podmiejskie z miastami rdzeniowymi KKBOF, np. gminy: Koszalin, Sianów, Będzino, Biesiekierz, Manowo, Dygowo, Gościno, Kołobrzeg, Ustronie Morskie, Tychowo, Karlino, Mielno, Koszalin.

Cel 4. Poprawa dostępności oraz integracja systemów transportowych na obszarze KKBOF					
4.1	Poprawa dostępności transportu zbiorowego na obszarze KKBOF, w szczególności na obszarach wykluczonych komunikacyjnie, np. poprzez organizowanie nowych połączeń komunikacyjnych, zwiększanie ich częstotliwości, z wykorzystaniem możliwości współpracy sektora publicznego i prywatnego.	Tworzenie nowych połączeń lub dodatkowych kursów autobusowych na obszarach wykluczonych komunikacyjnie	X	X	
		Organizacja systemu przyspieszonych połączeń autobusowych (np. ekspresowe autobusy aglomeracyjne) w korytarzach komunikacyjnych nieobsługiwanych przez kolej	X	X	
4.2	Działania koordynacyjne pomiędzy Organizatorami transportu w obszarach stanowiących zakres Porozumienia ws. zasad planowania, organizowania i finansowania transportu publicznego (w tym wprowadzenie i rozwój integracji taryfowo-biletowej) wraz z rozszerzeniem współpracy na pozostałe gminy obszaru funkcjonalnego	Organizacja systemu połączeń dowozowych do węzłów przesiadkowych oraz połączeń międzygminnych	X	X	
		Działania koordynacyjne w zakresie wprowadzenia wspólnej taryfy biletowej	X	X	
		Wspólne uzgadnianie i koordynacja rozkładów jazdy oraz uzgodnienia dot. przewoźników prywatnych	X	X	
4.3	Realizacja polityki parkingowej obejmującej rozwój infrastruktury Park&Ride, Bike&Ride oraz węzłów przesiadkowych wraz z modernizacją istniejącej infrastruktury przystanków i ich otoczenia	Dostosowanie otoczenia stacji kolejowych Koszalin, Kołobrzeg oraz Białogard do funkcji głównego węzła przesiadkowego w podróżach koleją z terenu KKBOF	X		
		Działania prowadzące do uzupełnienia i usprawnienia funkcji węzłów przesiadkowych jako głównych miejsc wymiany pasażerskiej	X	X	
		Realizacja infrastruktury Park&Ride oraz Bike&Ride w bezpośrednim otoczeniu przystanków i węzłów przesiadkowych	X	X	X
Przykładowe projekty: • projekty związane z budową centrów przesiadkowych w gminach KKBOF, służących poprawie dostępności komunikacyjnej obszarów peryferyjnych z miastami rdzeniowymi, np. gminy: Białogard, Będzino, Bobolice, Karlino, Kołobrzeg, Koszalin Mielno, Ustronie Morskie.					

Cel 5: Wzmocnienie znaczenia Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu jako ośrodków gospodarczych poprzez stworzenie warunków dla efektywnego transportu ładunków					
5.1	Opracowanie koncepcji obsługi logistycznej ścisłego centrum Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu oraz gmin KKBOF przy wykorzystaniu form zrównoważonej logistyki miejskiej	Opracowanie Planu Zrównoważonego Rozwoju Logistyki (SULP) na terenie KKBOF	X	X	X
5.2	Wprowadzenie oraz rozwój systemu cargo bike oraz innych ekologicznych form transportu ładunków na terenach o silnie rozwiniętych funkcjach usługowo-handlowych	Wprowadzenie ograniczeń dla określonych kategorii i rodzajów pojazdów dostawczych w centrum Koszalina, Kołobrzegu, Białogardu i gmin nadmorskich w kierunku zwiększenia wykorzystania ekologicznych form transportu ładunków, w tym rowerów cargo	X		
5.3	Tworzenie lokalnych centrów przeładunkowych oraz wprowadzanie organizacyjnych rozwiązań na potrzeby realizacji dostaw	Tworzenie centrów logistycznych przy istniejących bocznicach kolejowych, modernizacja infrastruktury kolejowej w zakresie bocznic i ramp przeładunkowych	X	X	
		Działanie podejmowane w celu usprawnienia dostarczania ładunku do obiektów usługowych przy jednoczesnym ograniczaniu ruchu samochodowego towarowego w centrach miejscowości	X	X	
5.4	Realizacja układów komunikacyjnych obszarów inwestycyjnych i Stref Aktywności Gospodarczej oraz obwodnic miejscowości i dzielnic z dużym natężeniem ruchu samochodów ciężarowych i dostawczych	Działanie służące wyprowadzeniu ruchu samochodowego, szczególnie tranzytowego ciężarowego z centrów miejscowości, zwiększające bezpieczeństwo mieszkańców i pracowników	X	X	X
		Działanie w celu realizacji sprawnych i bezpiecznych połączeń międzydzielnicowych oraz zwiększenia dostępności do obszarów inwestycyjnych usługowych i produkcyjnych na terenie Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu	X		
		Zwiększenie dostępności do obszarów inwestycyjnych	X	X	X

		usługowych i produkcyjnych na terenie pozostałych gmin KKBOF			
		Działanie zapewniające obsługę transportową stref inwestycyjnych i służące zwiększeniu bezpieczeństwa pracowników i okolicznych mieszkańców	X	X	X
Przykładowe projekty: • projekty sprzyjające rozwojowi i zwiększonemu wykorzystaniu infrastruktury portowej w Kołobrzegu i obszarów produkcyjnych zlokalizowanych w jego okolicy; • projekty służące lepszemu skomunikowaniu transportu zbiorowego poprzez dowiązanie dróg lokalnych z drogami nadrzędnymi, np. gmina Bobolice, gmina Będzino, gmina Sianów; • projekty służące poprawie dostępności komunikacyjnej stref oraz terenów; • inwestycyjnych i przemysłowych, np. gmina Biesiekierz.					
Cel 6: Zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na mieszkańców, zdrowie i środowisko naturalne w trwały i odczuwalny sposób					
6.1	Przygotowanie planu oraz wdrażanie i rozwój Stref Czystego Transportu oraz inne działania zmniejszające poziom hałasu i zanieczyszczeń w centrach mieszkaniowo-usługowych oraz strefach ochrony uzdrowiskowej	Działania prowadzące do ograniczenia ruchu samochodowego w centrach miast, w tym promujące lub neutralne dla pojazdów zeroemisyjnych	X		
		Uruchomienie przez Koszalin i w miarę możliwości przez pozostałe miasta rdzenie systemu monitorowania emisji z transportu obejmującego bieżące informacje charakteryzujące ruch w mieście	X		
		Wyznaczenie stref ograniczonego wjazdu dla samochodów wraz z systemem kontroli dostępu	X	X	
		Wymiana taboru prowadząca do świadczenia usług transportu publicznego taborem nisko lub zeroemisyjnym, zapewnienie nowoczesnego zaplecza technicznego dla taboru	X		
6.2	Działania w zakresie przekształcania infrastruktury drogowej w dostępne i atrakcyjne przestrzenie publiczne wraz z uporządkowaniem parkowania w przestrzeni	Realizacja ciągów pieszo-jezdnych, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „woonerf") oraz placów (rozwój błękitno – zielonej infrastruktury -> nasadzenia zielni niskiej i wysokiej,	X	X	X

	publicznej (rozwój błękitno – zielonej infrastruktury), w tym w okolicach atrakcji turystycznych	zagospodarowanie wód opadowych na miejscu)			
		Działania prowadzące do likwidacji miejsc parkingowych na chodnikach, wydzielania nowych miejsc w strefie niekolidującej z ruchem pieszym np. w granicach jezdni (rozwój błękitno – zielonej infrastruktury -> nasadzenia zielni niskiej i wysokiej, zagospodarowanie wód opadowych na miejscu)	X	X	X
Przykładowe projekty: • projekty służące zwiększeniu efektywności środowiskowej transportu publicznego, poprzez zakup nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru autobusowego oraz budowę lub modernizację niezbędnej infrastruktury towarzyszącej, np. gminy Białogard, Gościno, Manowo, Biesiekierz, Polanów, Sianów; • projekty uspokajające ruch w centrach miast, zwiększające jakoś zamieszkania oraz poprawiające walory przestrzeni publicznej oraz rozbudowę zielonej infrastruktury, np. „Uspokojenie i poprawa bezpieczeństwa ruchu w Śródmieściu Kołobrzegu wraz z udostępnieniem większej przestrzeni ulic dla pieszych i rowerzystów”.					

Źródło: Opracowanie własne.

W kolejnej tabeli dokonano oceny działań kierunkowych pod kątem prawdopodobnego wpływu ma wydajność systemu transportowego, wpływu na założone cele klimatyczne i środowiskowe, efektywności, akceptowalności, stosunku jakości do ceny oraz realistycznego i terminowego wdrożenia z wykorzystaniem danych zasobów.

Tabela 17. Macierz oceny działań kierunkowych

Działania kierunkowe	Wpływ na wydajność systemu transportowego	Wpływ na klimat i środowisko	Efektywność	Akceptowalność	Szanse wdrożenia w horyzoncie 3 lat
1.1 Planowanie i tworzenie wielofunkcyjnych centrów/obszarów w poszczególnych dzielnicach Koszalina i miejscowościach KKBOF					
Działania zapewniające realizację podstawowych potrzeb mieszkańców w pobliżu miejsca zamieszkania i w przestrzeniach publicznych oraz ograniczanie koniecznych podróży	↑	↑	↑	↑	→
1.2 Wypracowanie i wdrożenie wytycznych planistycznych zapobiegających „rozlewaniu się" zabudowy mieszkaniowej oraz pozwalających na koncentrację zabudowy w zasięgu dostępu systemów transportu zbiorowego					
Przyjęcie odpowiednich minimalnych i maksymalnych wskaźników dotyczących rozwoju zabudowy (np. maksymalnej odległości nowej zabudowy od przystanków komunikacji publicznej, usług publicznych i terenów zielonych, zwiększanie wskaźników powierzchni biologicznie czynnych przy jednoczesnym zmniejszaniu wskaźników intensywności zabudowy, minimalna i maksymalna liczba miejsc parkingowych) Warunkowanie wydawania decyzji lokalizacyjnych od dostępności do infrastruktury drogowej, technicznej lub społecznej	↑	↑	↑	↑	↓
Ochrona rezerw komunikacyjnych w dokumentach planistycznych przed zabudowaniem	↑	↑	↑	↑	→
Zapewnienie rezerw terenowych na potrzeby budowy infrastruktury „Parkuj i Jedź" w gminach	↑	↑	↑	↑	→
2.1 Działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze KKBOF w szczególności w okolicy szkół i przedszkoli					
Działania zwiększające bezpieczeństwo uczniów, rodziców i pracowników szkół i przedszkoli (uspokajanie ruchu poprzez np. wynoszenie jezdni i stosowanie separatorów)	↑	↑	↑	↑	↑
Ograniczenie prędkości za pomocą środków prawnych (ustawianie znaków ograniczeń prędkości, wprowadzanie Stref Tempo 30)	↑	↑	↑	→	↑
2.2 Wdrażanie innowacyjnych systemów zarządzania transportem np. Inteligentne Systemy Transportowe ITS.					
Optymalizacja organizacji ruchu na obszarach o dużym jego natężeniu, lepsze zarządzanie transportem miejskim	↑	↑	↑	↑	→

Działania kierunkowe	Wpływ na wydajność systemu transportowego	Wpływ na klimat i środowisko	Efektywność	Akceptowalność	Szanse wdrożenia w horyzoncie 3 lat
2.3 Realizacja usług uzupełniających w otoczeniu przystanków i węzłów przesiadkowych pozwalające na realizację potrzeb mieszkańców w pobliżu infrastruktury mobilności					
Kształtowanie właściwych relacji pomiędzy transportem a zagospodarowaniem przestrzennym w otoczeniu węzłów przesiadkowych poprzez nadanie przestrzeniom publicznym charakteru centrotwórczego	↑	↑	↑	↑	→
2.4 Eliminacja barier infrastrukturalnych utrudniających poruszanie się osobom o ograniczonej mobilności					
Realizacja udogodnień architektonicznych prowadzących do zwiększenia dostępności obiektów użyteczności publicznej	↑	↑	↑	↑	→
Wymiana taboru prowadząca do świadczenia usług transportu publicznego taborem w pełni niskopodłogowym	↑	↑	↑	↑	→
Eliminacja barier infrastrukturalnych wzdłuż ciągów komunikacyjnych oraz wprowadzanie rozwiązań ułatwiających przemieszczanie się	↑	↑	↑	↑	→
3.1 Kampanie i działania promocyjne ukierunkowane na popularyzację roweru jako środka codziennego transportu oraz zwiększenie wykorzystania transportu publicznego (w tym kolei jako szkieletu systemu) z wykorzystaniem rozwiązań cyfrowych					
Kampania skierowana do pracowników firm, uczniów i mieszkańców w zakresie przemieszczeń do lokalnych centrów gminnych/dzielnicowych	↑	↑	↑	↑	↑
Lekcje nt. zrównoważonej mobilności, program edukacyjny dla dzieci wskazujący, jak bezpiecznie dotrzeć do szkoły	↑	↑	↑	↑	↑
3.2 Realizacja infrastruktury pieszej i rowerowej oraz stref ruchu pieszego, w tym na etapie „ostatniej mili" do węzłów przesiadkowych oraz atrakcji turystycznych, obiektów użyteczności publicznej, szkół, lokalnych usług i handlu					
Poprawa jakości dróg dojścia do przystanków i węzłów przesiadkowych	↑	↑	↑	↑	↑
Realizacja chodników wzdłuż dróg lokalnych na terenach gmin oraz eliminacja barier przestrzennych i organizacyjnych utrudniających ruch pieszych	↑	↑	↑	↑	↓
Budowa parkingów dla rowerów (w tym zadaszonych) w rejonie obiektów użyteczności publicznej, atrakcji turystycznych, obiektów handlowo-usługowych i miejsc zamieszkania	↑	↑	↑	↑	↓

Działania kierunkowe	Wpływ na wydajność systemu transportowego	Wpływ na klimat i środowisko	Efektywność	Akceptowalność	Szanse wdrożenia w horyzoncie 3 lat
3.3 Działania wspierające wykorzystanie mikromobilności w przemieszczeniach na krótkich dystansach na etapie „pierwszej mili" i „ostatniej mili", w tym opracowanie dokumentów planistycznych dot. budowy spójnej sieci dróg rowerowych					
Wprowadzanie rozwiązań infrastrukturalnych tj. stojaki dla hulajnóg przy generatorach ruchu, koordynacja systemów wypożyczania elektrycznych hulajnóg	↑	↑	↑	↑	↑
4.1 Poprawa dostępności transportu zbiorowego na obszarze KKBOF, w szczególności na obszarach wykluczonych komunikacyjnie, np. poprzez organizowanie nowych połączeń komunikacyjnych, zwiększanie ich częstotliwości, z wykorzystaniem możliwości współpracy sektora publicznego i prywatnego.					
Tworzenie nowych połączeń lub dodatkowych kursów autobusowych na obszarach wykluczonych komunikacyjnie	↑	↑	↑	↑	→
Organizacja systemu połączeń dowozowych do węzłów przesiadkowych oraz połączeń międzygminnych	↑	↑	↑	↑	→
4.2 Działania koordynacyjne pomiędzy Organizatorami transportu w obszarach stanowiących zakres Porozumienia ws. zasad planowania, organizowania i finansowania transportu publicznego (w tym wprowadzenie i rozwój integracji taryfowo-biletowej) wraz z rozszerzeniem współpracy na pozostałe gminy obszaru funkcjonalnego					
Organizacja systemu przyspieszonych połączeń autobusowych (np. ekspresowe autobusy aglomeracyjne) w korytarzach komunikacyjnych nieobsługiwanych przez kolej	↑	↑	↑	↑	→
Działania koordynacyjne w zakresie wprowadzenia wspólnej taryfy biletowej	↑	↑	↑	↑	→
Wspólne uzgadnianie i koordynacja rozkładów jazdy oraz uzgodnienia dot. przewoźników prywatnych	↑	↑	↑	↑	→
4.3 Realizacja polityki parkingowej obejmującej rozwój infrastruktury Park&Ride, Bike&Ride oraz węzłów przesiadkowych wraz z modernizacją istniejącej infrastruktury przystanków i ich otoczenia					
Dostosowanie otoczenia stacji kolejowych Koszalin, Kołobrzeg oraz Białogard do funkcji głównego węzła przesiadkowego w podróżach koleją z terenu KKBOF	↑	↑	↑	↑	↓
Działania prowadzące do uzupełnienia i usprawnienia funkcji węzłów przesiadkowych jako głównych miejsc wymiany pasażerskiej	↑	↑	↑	↑	→
Realizacja infrastruktury Park&Ride oraz Bike&Ride w bezpośrednim otoczeniu przystanków i węzłów przesiadkowych	↑	↑	↑	↑	→

Działania kierunkowe	Wpływ na wydajność systemu transportowego	Wpływ na klimat i środowisko	Efektywność	Akceptowalność	Szanse wdrożenia w horyzoncie 3 lat
5.1 Opracowanie koncepcji obsługi logistycznej ścisłego centrum Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu oraz gmin KKBOF przy wykorzystaniu form zrównoważonej logistyki miejskiej					
Opracowanie Planu Zrównoważonego Rozwoju Logistyki (SULP) na terenie KBOF	↑	↑	↑	↑	↑
5.2 Wprowadzenie oraz rozwój systemu cargo bike oraz innych ekologicznych form transportu ładunków na terenach o silnie rozwiniętych funkcjach usługowo-handlowych					
Wprowadzenie ograniczeń dla określonych kategorii i rodzajów pojazdów dostawczych w centrum Koszalina, Kołobrzegu, Białogardu i gmin nadmorskich w kierunku zwiększenia wykorzystania ekologicznych form transportu ładunków, w tym rowerów cargo	↑	↑	↑	→	→
5.3 Tworzenie lokalnych centrów przeładunkowych oraz wprowadzanie organizacyjnych rozwiązań na potrzeby realizacji dostaw					
Tworzenie centrów logistycznych przy istniejących bocznicach kolejowych, modernizacja infrastruktury kolejowej w zakresie bocznic i ramp rzeładunkowych	↑	↑	↑	↑	↓
Działanie podejmowane w celu usprawnienia dostarczania ładunku do obiektów usługowych przy jednoczesnym ograniczaniu ruchu samochodowego towarowego w centrach miejscowości	↑	↑	↑	↑	↓
5.4 Realizacja układów komunikacyjnych obszarów inwestycyjnych i Stref Aktywności Gospodarczej oraz obwodnic miejscowości i dzielnic z dużym natężeniem ruchu samochodów ciężarowych i dostawczych					
Działanie służące wyprowadzeniu ruchu samochodowego, szczególnie tranzytowego ciężarowego z centrów miejscowości, zwiększające bezpieczeństwo mieszkańców i pracowników	↑	↑	↑	↑	↓
Działanie w celu realizacji sprawnych i bezpiecznych połączeń międzydzielnicowych oraz zwiększenia dostępności do obszarów inwestycyjnych usługowych i produkcyjnych na terenie Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu	↑	↑	↑	↑	→
Zwiększenie dostępności do obszarów inwestycyjnych usługowych i produkcyjnych na terenie pozostałych gmin KKBOF	↑	↑	↑	↑	→
Działanie zapewniające obsługę transportową stref inwestycyjnych	↑	↑	↑	↑	→

Działania kierunkowe	Wpływ na wydajność systemu transportowego	Wpływ na klimat i środowisko	Efektywność	Akceptowalność	Szanse wdrożenia w horyzoncie 3 lat
i służące zwiększeniu bezpieczeństwa pracowników i okolicznych mieszkańców					
6.1 Przygotowanie planu oraz wdrażanie i rozwój Stref Czystego Transportu oraz inne działania zmniejszające poziom hałasu i zanieczyszczeń w centrach mieszkaniowo-usługowych oraz strefach ochrony uzdrowiskowej					
Działania prowadzące do ograniczenia ruchu samochodowego w centrach miast, w tym promujące lub neutralne dla pojazdów zeroemisyjnych	↑	↑	↑	↓	↓
Uruchomienie przez Koszalin systemu monitorowania emisji z transportu obejmującego bieżące informacje charakteryzujące ruch w mieście	↑	↑	↑	↑	↑
Wyznaczenie stref ograniczonego wjazdu dla samochodów wraz z systemem kontroli dostępu	↑	↑	↑	↓	→
Wymiana taboru prowadząca do świadczenia usług transportu publicznego taborem nisko lub zeroemisyjnym, zapewnienie nowoczesnego zaplecza technicznego dla taboru	↑	↑	↑	↑	↓
6.2 Działania w zakresie przekształcania infrastruktury drogowej w dostępne i atrakcyjne przestrzenie publiczne wraz z uporządkowaniem parkowania w przestrzeni publicznej (rozwój błękitno - zielonej infrastruktury), w tym w okolicach atrakcji turystycznych					
Realizacja ciągów pieszo-jezdnych, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „woonerf") oraz placów (rozwój błękitno – zielonej infrastruktury -> nasadzenia zielni niskiej i wysokiej, zagospodarowanie wód opadowych na miejscu)	↑	↑	↑	↑	→
Działania prowadzące do likwidacji miejsc parkingowych na chodnikach, wydzielania nowych miejsc w strefie niekolidującej z ruchem pieszym np. w granicach jezdni (rozwój błękitno – zielonej infrastruktury -> nasadzenia zielni niskiej i wysokiej, zagospodarowanie wód opadowych na miejscu)	↑	↑	↑	↓	→

Źródło: Opracowanie własne.

8.1 Sposób realizacji działań i ich priorytetyzacja

Wszystkie działania wskazane powyżej w sposób możliwie efektywny zrealizują najważniejsze potrzeby mieszkańców KKBOF w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej, co w istotny sposób wspomoże jej dalszy prawidłowy rozwój. Jednocześnie podniosą one komfort podróżowania wszystkimi środkami transportu publicznego dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, a także przyczynią się do wzrostu poczucia bezpieczeństwa przemieszczania się po obszarze KKBOF.

W celu dotarcia do grup docelowych oraz wykazania celu wprowadzanych zmian i realizacji działań konieczne jest poznanie oczekiwań oraz potrzeb społecznych w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej. Dlatego tak ważne jest analizowanie wyników cyklicznych badań społecznych, co służyć będzie do opracowywania i przeprowadzania kampanii informacyjnych skierowanych do różnych grup docelowych, promujących zrównoważoną mobilność miejską w KKBOF. Kampanie edukacyjne w ramach każdego działania wspierają kształtowanie właściwych zachowań komunikacyjnych mieszkańców KKBOF, uświadamiając im, jaki wpływ na środowisko mają ich codzienne wybory środka transportu. Należy również pamiętać, że planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej stanowi ciągły proces, gdzie ważnymi etapami cyklu SUMP są procesy i działania związane z monitorowaniem, oceną i ciągłym stanem nauki i wyciągania wniosków. Należy dążyć do jak najefektywniejszego doboru działań w kontekście posiadanych zasobów ludzkich, finansowych oraz infrastrukturalnych. Dopiero wdrożone działania (w odpowiednich pakietach wzmacniających ich zasięg i skuteczność oddziaływania), często co ważne wspierane działaniami informacyjno-promocyjnymi, poddane odpowiedniej ocenie ilościowej i jakościowej, pozwolą na zmierzenie ich skuteczności na konkretnym obszarze KKBOF.

Jednym z elementów każdego działania związanego ze zrównoważoną mobilnością miejską w KKBOF jest środowisko naturalne w aspekcie poprawy jakości życia i środowiska, w tym rozwoju przestrzeni publicznej o nowe tereny zielone. Planowanie inwestycji, w tym inwestycji komunikacyjnych, powinno uwzględniać potrzebę równoważenia środowiskowego już na etapie planowania przestrzennego.

Jednostki organizacyjne odpowiedzialne za realizację Planu.
W strukturach jednostek samorządu terytorialnego Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego, tj.:

- gminy miejskiej na prawach powiatu: Koszalin
- gmin miejskich: Kołobrzeg i Białogard,
- gmin: Będzino, Białogard, Biesiekierz, Bobolice, Dygowo, Gościno, Karlino, Kołobrzeg, Manowo, Mielno, Polanów, Rymań, Sianów, Siemyśl, Świeszyno, Tychowo i Ustronie Morskie,
- powiatów koszalińskiego, kołobrzeskiego oraz białogardzkiego;

funkcjonują wyspecjalizowane wydziały, stanowiska merytoryczne oraz jednostki organizacyjne, w których kompetencjach leży także nadzór i prowadzenie różnych działań związanych z organizacją oraz realizacją zrównoważonej mobilności miejskiej w KKBOF. Z ich funkcjonowaniem związana jest także współpraca z innymi jednostkami, m.in. w zakresie uzgodnień czy realizacji projektów.

Za realizację Planu zrównoważonej mobilności KKBOF w zakresie działań i projektów realizowanych w granicach danej gminy odpowiedzialne są odpowiednie jednostki samorządu

terytorialnego poprzez swoje wydziały oraz stanowiska merytoryczne i jednostki organizacyjne, które są zgodnie z aktualnie obowiązującą strukturą organizacyjną właściwe do spraw:

- urbanistyki i architektury,
- organizowania i nadzoru nad publicznym transportem zbiorowym,
- inżynierii ruchu drogowego,
- inwestycji i/lub budownictwa,
- infrastruktury drogowej,

lecz także te, niezwiązane bezpośrednio z kompetencjami ds. transportu i mobilności, jak:

- współpracy zewnętrznej (samorządy gminne, powiatowe i wojewódzkie, administracja rządowa, organizacje pozarządowe itd.),
- współpracy międzynarodowej,
- promocji oraz turystyki,
- strategii rozwoju,
- funduszy krajowych oraz europejskich,
- gospodarki komunalnej,
- kształtowania i ochrony środowiska,
- zdrowia publicznego.

Każda z Gmin KKBOF zobligowana jest do przekazywania informacji i danych dotyczycących realizacji Planu do miasta Koszalina, który prezentować je będzie cyklicznie w formie monitoringu realizacji Planu. W aspekcie zadań związanych z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi (z wyłączeniem miast na prawach powiatu) niezbędna będzie współpraca z odpowiednimi oddziałami terenowymi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Zarządem Dróg Wojewódzkich oraz Powiatowym Zarządem Dróg.

Dodatkowo partnerami przy realizacji działań ujętych w Planie mogą być także: Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego oraz Starostwa Powiatów Koszalińskiego, Kołobrzeskiego i Białogardzkiego, jak też graniczące z KKBOF jednostki samorządu terytorialnego – powiaty i gminy. Natomiast w przypadku inwestycji związanych z transportem kolejowym niezbędnym partnerem przy ich realizacji może być PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Ideą wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej jest kombinacja działań infrastrukturalnych z rozwiązaniami w zakresie zarządzania, organizacji, promocji, informacji i finansowania w dziedzinie mobilności. Dla usprawnienia realizacji Planu może okazać się pożądane dokonanie zmian, modyfikacji lub całkiem nowego podejścia w strukturze zarządzania i podejmowania decyzji na obszarze KKBOF, na przykład poprzez:

- nowe rozwiązania organizacyjne z zakresu zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską,
- wyspecjalizowane jednostki organizacyjne lub osoby-stanowiska (pełnomocnik, koordynator, oficer zrównoważonej mobilności),
- zmiany zakresu kompetencji istniejących jednostek organizacyjnych,
- inne poziome struktury zarządcze (grupy robocze, zespoły zadaniowe, zespoły koordynujące itp.).

Priorytetyzacja działań wdrożeniowych została przedstawiona w harmonogramie wdrażania SUMP, zgodnie z którym w pierwszej kolejności będą realizowane cele zgodnie z zasadą synergii i racjonalności. Działania wdrożeniowe przewidziane do realizacji w ciągu pierwszych trzech lat od momentu przyjęcia planu dotyczą:

- podjęcia działań organizacyjnych przez wszystkie gminy wchodzące w skład KKBOF, dotyczących rozpoczęcia prac nad stworzeniem spójnego systemu transportu zbiorowego na obszarze KKBOF. Powołanie zespołu roboczego i ustalenie harmonogramu dalszych działań. Zainicjowania prac nad opracowaniem koncepcji transportu zbiorowego dla całego obszaru KKBOF (lub gmin, które wyrażą chęć udziału i partycypacji w kosztach) wraz z modelem funkcjonowania i określeniem kosztów,
- podjęcia prac nad stworzeniem spójnego sytemu ścieżek rowerowych na całym obszarze KKBOF, powołanie zespołu roboczego. Określenie kluczowych tras i ścieżek rowerowych dla całego KKBOF oraz rozpoczęcia prac nad opracowaniem koncepcji oraz standardami (w tym standardami infrastruktury, małej architektury itp.),
- podjęcia prac nad opracowaniem wspólnej polityki parkingowej dla całego KKBOF, uwzględniającej zarówno turystyczny charakter miejscowości nadmorskich jak również problemy z parkowaniem w miejscowościach zlokalizowanych w południowej części obszaru KKBOF, powołanie zespołu roboczego,
- powołania zespołu roboczego, zajmującego się opiniowaniem masterplanów oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (gdy wynika to z przepisów prawa), a także doradztwem w zakresie rozwoju przestrzennego obszarów KKBOF, zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności.

8.2 Źródła finansowania

Do realizacji działań przyjętych w ramach Planu wymagane jest pozyskanie i zabezpieczenie środków finansowych. Źródłami finansowania są środki własne oraz zewnętrzne.

Środki własne, którymi w ramach uchwalanego budżetu dysponują poszczególne gminy, pochodzą z dochodów bieżących (np. z podatków lokalnych) i majątkowych (w tym np. ze sprzedaży majątku), przy czym zadania ujęte w ramach wydatków bieżących (np. organizacja transportu publicznego) nie mogą być finansowane ze sprzedaży majątku gmin.

Przy ograniczonych możliwościach finansowania działań inwestycyjnych z dochodów własnych gmin można pozyskać środki zewnętrzne. Możliwości pozyskania bezzwrotnej pomocy ze środków Unii Europejskiej lub wyjątkowo niskooprocentowanych pożyczek dla miast (np. z Europejskiego Banku Inwestycyjnego) sprawiają, że miasta i gminy w mniejszym stopniu muszą posiłkować się środkami np. z emisji własnych obligacji. Obecnie głównym źródłem zewnętrznym umożliwiającym współfinansowanie działań związanych z mobilnością są środki pomocowe z Unii Europejskiej możliwe do pozyskania w ramach:

- programów krajowych, w tym przede wszystkim z takich jak: Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS),
- programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Pomorza Zachodniego 2021~2027, w tym z wydzielonych dla obszaru funkcjonalnego KKBOF środków w mechanizmie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT),
- programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej (Interreg),
- pozostałych programów wsparcia (PPW).

Podobnie jak w latach 2014–2020 trwająca już perspektywa finansowa na lata 2021–2027 przynosi ustalony dla Województwa Zachodniopomorskiego maksymalny poziom dofinansowania na poziomie 85% wydatków kwalifikowalnych. Mobilność miejska dalej jest jednak jednym z najważniejszych punktów nowej polityki spójności na najbliższe lata i utrzymanie dofinansowania na wysokim maksymalnym poziomie umożliwi realizację większej liczby projektów poprawiających jakość środowiska i życia.

Przyjęcie na poziomie europejskim Krajowego Planu Odbudowy uruchomi także dodatkowe środki w ramach Unijnego Funduszu Odbudowy. Środki te stanowić będą element programu modernizacji kraju pn. „Polski Ład”.

Poza środkami unijnymi możliwe jest pozyskanie środków Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego pochodzącego z trzech krajów Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu tj. Norwegii, Islandii i Liechtensteinu. Finansowanie zewnętrzne to także środki z budżetu Państwa (BP), możliwe do pozyskania w naborach organizowanych przez m.in.:

- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW),
- Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW),
- Urząd Wojewódzki lub poszczególne ministerstwa, np. w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg czy Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA).

Centralizacja państwa w rzeczywistości postpandemicznej jest także celem programu „Polski Ład", w ramach którego możliwe jest pozyskanie przez gminy dodatkowych środków m.in. na inwestycje czy wsparcie zrównoważonego rozwoju.

Źródłem finansowania, które może mieć coraz większe znaczenie w realizacji działań związanych z mobilnością, są również środki prywatne (ŚP), możliwe do pozyskania w ramach projektów Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (PPP) lub samodzielnych inicjatyw podmiotów prywatnych, takich jak np. udostępnienie hulajnóg elektrycznych w modelu współdzielonym.

8.3 Jak planujemy wdrażać SUMP- harmonogram i logika wdrażania

Logika wdrażania jest bardzo ważnym elektem całego procesu SUMP. W pierwszej kolejności należy realizować czynności które pozwalają bezpośrednio lub pośrednio osiągnąć założone cele (są tzw. „kamieniami milowymi") oraz uzyskać efekt synergii, w wymiarze organizacyjnym, inwestycyjnym oraz finansowym (racjonalizacja wydatkowania środków publicznych).

Tabela 18. Harmonogram wdrażania SUMP

Rok	Czynności	Który pakiet działań ma być realizowany poprzez daną czynność
2023- 2030	Podejmowanie działań mających na celu zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców KKBOF (akcje promocyjne, akcje informacyjne, konkursy, spotkania informacyjne, spotkania edukacyjne itp.)	Pakiet 3.1 Pakiet 3.2 Pakiet 3.3
2023	Podjęcie działań organizacyjnych przez wszystkie gminy wchodzące w skład KKBOF, dotyczących rozpoczęcia prac nad stworzeniem spójnego systemu transportu zbiorowego na obszarze KKBOF. Powołanie zespołu roboczego ustalenie, harmonogramu dalszych działań.*	Pakiet 1.1 Pakiet 3.3 Pakiet 4.1 Pakiet 4.2 Pakiet 4.3
2023	Podjęcie prac nad stworzeniem spójnego sytemu ścieżek rowerowych na całym obszarze KKBOF, powołanie zespołu roboczego.*	Pakiet 1.1 Pakiet 3.1 Pakiet 3.2
2023	Podjęcie prac nad opracowaniem wspólnej polityki parkingowej dla całego KKBOF, uwzględniającej zarówno turystyczny charakter miejscowości nadmorskich jak również problemy z parkowaniem w miejscowościach zlokalizowanych w południowej części obszaru KKBOF, powołanie zespołu roboczego.*	Pakiet 1.1 Pakiet 3.3 Pakiet 4.3 Pakiet 6.1 Pakiet 6.2
2023	Powołanie zespołu roboczego, zajmującego się opiniowaniem masterplanów oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (gdy wynika to z przepisów prawa), a także doradztwem w zakresie rozwoju przestrzennego obszarów KKBOF, zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności.*	Pakiet 1.2 Pakiet 2.3 Pakiet 4.1 Pakiet 5.1 Pakiet 5.2 Pakiet 5.3 Pakiet 5.4 Pakiet 6.1 Pakiet 6.2

2023-2030	Rozpoczęcie prac nad wypracowaniem wspólnych rozwiązań z zakresu technologii informacyjno-komunikacyjnych spójnych dla całego obszaru KKBOF np. rozkłady jazdy wszystkich przewoźników dostępne w jednym miejscu.	Pakiet 3.1
2023- 2030	Realizacja inwestycji infrastrukturalnych wspierających rozwój zrównoważonej mobilności na obszarze KKBOF (m.in. centra przesiadkowe, przystanki węzłowe bezpieczne przejścia, drogi rowerowe, parkingi inteligentne systemy zarządzania ITS) oraz eliminacja barier infrastrukturalnych utrudniających poruszanie się osobom o ograniczonej mobilności.	Pakiet 1.1 Pakiet 2.1 Pakiet 2.2 Pakiet 2.4 Pakiet 3.2 Pakiet 4.1 Pakiet 4.2 Pakiet 4.3 Pakiet 6.2
2023-2030	Sukcesywna wymiana taboru przez operatorów publicznego transportu zbiorowego na tabor nisko lub zero emisyjny.	Pakiet 2.4 Pakiet 4.1 Pakiet 4.2 Pakiet 6.1
2024	Zainicjowanie prac nad opracowaniem koncepcji transportu zbiorowego dla całego obszaru KKBOF (lub gmin, które wyrażą chęć udziału i partycypacji w kosztach) wraz z modelem funkcjonowania i określeniem kosztów.	Pakiet 2.4 Pakiet 4.1 Pakiet 4.2 Pakiet 4.3
2024-2025	Wyłonienie kluczowych tras i ścieżek rowerowych dla całego KKBOF oraz rozpoczęcie prac nad opracowaniem koncepcji oraz standardami (w tym standardami infrastruktury, małej architektury itp.).	Pakiet 1.1 Pakiet 3.1 Pakiet 3.2
2026	**Wykonanie monitoringu realizacji planu, analiza wyników i określenie przewidywanych trendów na kolejne 4 lata.** **Weryfikacja zapisów SUMP.**	**Dotyczy wszystkich pakietów działań kluczowych**
2026- 2030	**Kontynuacja działań już realizowanych, ew. uzupełnienie planu o działania wynikające z analizy wyników monitoringu.**	**Dotyczy wszystkich pakietów działań kluczowych**
2030	**Wykonanie monitoringu realizacji planu, analiza wyników. Aktualizacja SUMP.**	**Dotyczy wszystkich pakietów działań kluczowych**

*****_może zostać powołany jeden zespół ds. mobilności, który będzie realizował różne zadania, spotkania zespołu roboczego nie powinny odbywać się rzadziej niż raz na 6 miesięcy._

Źródło: Opracowanie własne.

W poniższej tabeli określono harmonogram realizacji poszczególnych działań w formie wykresu Gantta.

Tabela 19. Harmonogram wdrażania SUMP – wykres Gantta

Działania kierunkowe	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.1 Planowanie i tworzenie wielofunkcyjnych centrów/obszarów w poszczególnych dzielnicach Koszalina i miejscowościach KKBOF								
Działania zapewniające realizację podstawowych potrzeb mieszkańców w pobliżu miejsca zamieszkania i w przestrzeniach publicznych oraz ograniczanie koniecznych podróży								
1.2 Wypracowanie i wdrożenie wytycznych planistycznych zapobiegających „rozlewaniu się" zabudowy mieszkaniowej oraz pozwalających na koncentrację zabudowy w zasięgu dostępu systemów transportu zbiorowego								
Przyjęcie odpowiednich minimalnych i maksymalnych wskaźników dotyczących rozwoju zabudowy (np. maksymalnej odległości nowej zabudowy od przystanków komunikacji publicznej, usług publicznych i terenów zielonych, zwiększanie wskaźników powierzchni biologicznie czynnych przy jednoczesnym zmniejszaniu wskaźników intensywności zabudowy, minimalna i maksymalna liczba miejsc parkingowych) Warunkowanie wydawania decyzji lokalizacyjnych od dostępności do infrastruktury drogowej, technicznej lub społecznej								
Ochrona rezerw komunikacyjnych w dokumentach planistycznych przed zabudowaniem								
Zapewnienie rezerw terenowych na potrzeby budowy infrastruktury „Parkuj i Jedź" w gminach								
2.1 Działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze KKBOF w szczególności w okolicy szkół i przedszkoli								
Działania zwiększające bezpieczeństwo uczniów, rodziców i pracowników szkół i przedszkoli (uspokajanie ruchu poprzez np. wynoszenie jezdni i stosowanie separatorów)								
Ograniczenie prędkości za pomocą środków prawnych (ustawianie znaków ograniczeń prędkości, wprowadzanie Stref Tempo 30)								
2.2 Wdrażanie innowacyjnych systemów zarządzania transportem np. Inteligentne Systemy Transportowe ITS.								
Projektowanie i wdrażanie inteligentnych systemów zarządzania transportem- optymalizacja organizacji ruchu na								

Działania kierunkowe	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
obszarach o dużym jego natężeniu, lepsze zarządzanie transportem miejskim								
2.3 Realizacja usług uzupełniających w otoczeniu przystanków i węzłów przesiadkowych pozwalające na realizację potrzeb mieszkańców w pobliżu infrastruktury mobilności								
Kształtowanie właściwych relacji pomiędzy transportem a zagospodarowaniem przestrzennym w otoczeniu węzłów przesiadkowych poprzez nadanie przestrzeniom publicznym charakteru centrotwórczego								
2.4 Eliminacja barier infrastrukturalnych utrudniających poruszanie się osobom o ograniczonej mobilności								
Realizacja udogodnień architektonicznych prowadzących do zwiększenia dostępności obiektów użyteczności publicznej								
Wymiana taboru prowadząca do świadczenia usług transportu publicznego taborem w pełni niskopodłogowym								
Eliminacja barier infrastrukturalnych wzdłuż ciągów komunikacyjnych oraz wprowadzanie rozwiązań ułatwiających przemieszczanie się								
3.1 Kampanie i działania promocyjne ukierunkowane na popularyzację roweru jako środka codziennego transportu oraz zwiększenie wykorzystania transportu publicznego (w tym kolei jako szkieletu systemu) z wykorzystaniem rozwiązań cyfrowych								
Kampania skierowana do pracowników firm, uczniów i mieszkańców w zakresie przemieszczeń do lokalnych centrów gminnych/dzielnicowych								
Lekcje nt. zrównoważonej mobilności, program edukacyjny dla dzieci wskazujący, jak bezpiecznie dotrzeć do szkoły								
3.2 Realizacja infrastruktury pieszej i rowerowej oraz stref ruchu pieszego, w tym na etapie „ostatniej mili" do węzłów przesiadkowych oraz atrakcji turystycznych, obiektów użyteczności publicznej, szkół, lokalnych usług i handlu								
Poprawa jakości dróg dojścia do przystanków i węzłów przesiadkowych								
Realizacja chodników wzdłuż dróg lokalnych na terenach gmin oraz eliminacja barier przestrzennych i organizacyjnych utrudniających ruch pieszych								
Budowa parkingów dla rowerów (w tym zadaszonych) w rejonie obiektów użyteczności publicznej, atrakcji turystycznych, obiektów								

Działania kierunkowe	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
handlowo-usługowych i miejsc zamieszkania								
3.3 Działania wspierające wykorzystanie mikromobilności w przemieszczeniach na krótkich dystansach na etapie „pierwszej mili" i „ostatniej mili", w tym opracowanie dokumentów planistycznych dot. budowy spójnej sieci dróg rowerowych								
Wprowadzanie rozwiązań infrastrukturalnych tj. stojaki dla hulajnóg przy generatorach ruchu, koordynacja systemów wypożyczania elektrycznych hulajnóg								
4.1 Poprawa dostępności transportu zbiorowego na obszarze KKBOF, w szczególności na obszarach wykluczonych komunikacyjnie, np. poprzez organizowanie nowych połączeń komunikacyjnych, zwiększanie ich częstotliwości, z wykorzystaniem możliwości współpracy sektora publicznego i prywatnego.								
Tworzenie nowych połączeń lub dodatkowych kursów autobusowych na obszarach wykluczonych komunikacyjnie								
Organizacja systemu przyspieszonych połączeń autobusowych (np. ekspresowe autobusy aglomeracyjne) w korytarzach komunikacyjnych nieobsługiwanych przez kolej								
4.2 Działania koordynacyjne pomiędzy Organizatorami transportu w obszarach stanowiących zakres Porozumienia ws. zasad planowania, organizowania i finansowania transportu publicznego (w tym wprowadzenie i rozwój integracji taryfowo-biletowej) wraz z rozszerzeniem współpracy na pozostałe gminy obszaru funkcjonalnego								
Organizacja systemu połączeń dowozowych do węzłów przesiadkowych oraz połączeń międzygminnych								
Działania koordynacyjne w zakresie wprowadzenia wspólnej taryfy biletowej								
Wspólne uzgadnianie i koordynacja rozkładów jazdy oraz uzgodnienia dot. przewoźników prywatnych								
4.3 Realizacja polityki parkingowej obejmującej rozwój infrastruktury Park&Ride, Bike&Ride oraz węzłów przesiadkowych wraz z modernizacją istniejącej infrastruktury przystanków i ich otoczenia								
Dostosowanie otoczenia stacji kolejowych Koszalin, Kołobrzeg oraz Białogard do funkcji głównego węzła przesiadkowego w podróżach koleją z terenu KKBOF								
Działania prowadzące do uzupełnienia i usprawnienia funkcji węzłów przesiadkowych jako głównych miejsc wymiany pasażerskiej								
Realizacja infrastruktury Park&Ride oraz Bike&Ride w bezpośrednim								

Działania kierunkowe	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
otoczeniu przystanków i węzłów przesiadkowych								
5.1 Opracowanie koncepcji obsługi logistycznej ścisłego centrum Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu oraz gmin KKBOF przy wykorzystaniu form zrównoważonej logistyki miejskiej								
Opracowanie Planu Zrównoważonego Rozwoju Logistyki (SULP) na terenie KKBOF								
5.2 Wprowadzenie oraz rozwój systemu cargo bike oraz innych ekologicznych form transportu ładunków na terenach o silnie rozwiniętych funkcjach usługowo-handlowych								
Wprowadzenie ograniczeń dla określonych kategorii i rodzajów pojazdów dostawczych w centrum Koszalina, Kołobrzegu, Białogardu i gmin nadmorskich w kierunku zwiększenia wykorzystania ekologicznych form transportu ładunków, w tym rowerów cargo								
5.3 Tworzenie lokalnych centrów przeładunkowych oraz wprowadzanie organizacyjnych rozwiązań na potrzeby realizacji dostaw								
Tworzenie centrów logistycznych przy istniejących bocznicach kolejowych, modernizacja infrastruktury kolejowej w zakresie bocznic i ramp przeładunkowych								
Działanie podejmowane w celu usprawnienia dostarczania ładunku do obiektów usługowych przy jednoczesnym ograniczaniu ruchu samochodowego towarowego w centrach miejscowości								
5.4 Realizacja układów komunikacyjnych obszarów inwestycyjnych i Stref Aktywności Gospodarczej oraz obwodnic miejscowości i dzielnic z dużym natężeniem ruchu samochodów ciężarowych i dostawczych								
Działanie służące wyprowadzeniu ruchu samochodowego, szczególnie tranzytowego ciężarowego z centrów miejscowości, zwiększające bezpieczeństwo mieszkańców i pracowników								
Działanie w celu realizacji sprawnych i bezpiecznych połączeń międzydzielnicowych oraz zwiększenia dostępności do obszarów inwestycyjnych usługowych i produkcyjnych na terenie Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu								
Zwiększenie dostępności do obszarów inwestycyjnych usługowych i produkcyjnych na terenie pozostałych gmin KKBOF								

Działania kierunkowe	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Działanie zapewniające obsługę transportową stref inwestycyjnych i służące zwiększeniu bezpieczeństwa pracowników i okolicznych mieszkańców								
6.1 Przygotowanie planu oraz wdrażanie i rozwój Stref Czystego Transportu oraz inne działania zmniejszające poziom hałasu i zanieczyszczeń w centrach mieszkaniowo-usługowych oraz strefach ochrony uzdrowiskowej								
Działania prowadzące do ograniczenia ruchu samochodowego w centrach miast, w tym promujące lub neutralne dla pojazdów zeroemisyjnych								
Uruchomienie przez Koszalin systemu monitorowania emisji z transportu obejmującego bieżące informacje charakteryzujące ruch w mieście								
Wyznaczenie stref ograniczonego wjazdu dla samochodów wraz z systemem kontroli dostępu								
Wymiana taboru prowadząca do świadczenia usług transportu publicznego taborem nisko lub zeroemisyjnym, zapewnienie nowoczesnego zaplecza technicznego dla taboru								
6.2 Działania w zakresie przekształcania infrastruktury drogowej w dostępne i atrakcyjne przestrzenie publiczne wraz z uporządkowaniem parkowania w przestrzeni publicznej (rozwój błękitno - zielonej infrastruktury), w tym w okolicach atrakcji turystycznych								
Realizacja ciągów pieszo-jezdnych, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „woonerf") oraz placów (rozwój błękitno - zielonej infrastruktury -> nasadzenia zielni niskiej i wysokiej, zagospodarowanie wód opadowych na miejscu)								
Działania prowadzące do likwidacji miejsc parkingowych na chodnikach, wydzielania nowych miejsc w strefie niekolidującej z ruchem pieszym np. w granicach jezdni (rozwój błękitno - zielonej infrastruktury -> nasadzenia zielni niskiej i wysokiej, zagospodarowanie wód opadowych na miejscu)								

Źródło: Opracowanie własne.

KKBOF

2021 2030

Wspólnie robimy więcej



WSKAŹNIKI MONITOROWANIA REALIZACJI PLANU

9 Wskaźniki monitorowania realizacji Planu

Zapewnienie efektywności i jakości procesu Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej wymaga ustanowienia zestawu wskaźników umożliwiających monitorowanie postępów w realizacji działań oraz osiąganiu celów. Wskaźniki pozwalają właściwie reagować na zmiany i optymalizować realizację Planu.

Komisja Europejska w Komunikacie COM(2021) 811 z grudnia 2021 w odniesieniu do węzłów miejskich TEN-T wymaga gromadzenia i przedkładania z Komisji danych dotyczących mobilności miejskiej, obejmujących co najmniej informacje o emisji gazów cieplarnianych, zatorach komunikacyjnych, liczbie ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych, udziale wszystkich rodzajów transportu oraz dostępie do usług w zakresie mobilności, jak również danych dotyczących zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem w miastach.

W poniższych tabelach został przedstawiony zestaw wskaźników rezultatu oraz wskaźników produktu dla monitorowania realizacji *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030*. Dla ustanowionych wskaźników przyjęto wartości docelowe zgodnie z wybranym scenariuszem rozwoju systemu transportowego.

Wartości bazowe wskaźników zostały określone dla roku 2020.

Tabela 20. Zestaw wskaźników rezultatu dla PZMM KKBOF na lata 2021-2030

Lp.	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa	Wartość docelowa*	Jednostka miary	Przewidywany trend
1	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	44	50	%	Wzrostowy 
2	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w KKBOF	0,063	0,033	l. zgonów / 1 tys. mieszk.	Spadkowy 
3	Cykl emisji CO_2	230 290,07	230 000,00	CO_2 w tonach (ekw.)	Spadkowy 
4	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM 2,5)	116,4	115,0	kg PM 2,5 ekw.	Spadkowy 

wartości docelowe wskaźników zostały oszacowane przez ekspertów opracowujących dokument SUMP na podstawie analizy dostępnych danych, wiedzy i doświadczenia, dobrych praktyk z innych obszarów, możliwości finansowych jednostek wchodzących w skład KKBOF, obecnego stanu organizacyjnego i prawnego KKBOF oraz wybranego scenariusza rozwoju.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 21. Zestaw wskaźników produktu PZMM KKBOF 2021-2030

Cel strategiczny	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa	Wartość docelowa*	Jednostka miary	Przewidywany trend
Cel 1: Stworzenie warunków do integracji społecznej wszystkich mieszkańców oraz zapewnienie równego traktowania wszystkich użytkowników transportu	udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem	24,3	35	%	Wzrostowy
Cel 2: Poprawa komfortu i bezpieczeństwa transportu	liczba nowych przejść bezpiecznych dla pieszych na terenie KKBOF	0	15	szt.	Wzrostowy
	liczba nowych, wdrożonych inteligentnych systemów transportowych ITS	0	1	szt.	Wzrostowy
	liczba stref uspokojonego ruchu na terenie KKBOF	57	70	szt.	Wzrostowy
	liczba autobusów dostosowanych do przewozu osób o ograniczonej mobilności we flotach operatorów łącznie wykorzystywanych do świadczenia usług transportu	101	130	szt.	Wzrostowy
Cel 3: Rozwijanie i promocja ofert alternatywnych dla podróżowania samochodem osobowym	liczba wspólnych dla obszaru funkcjonalnego działań dot. promocji aktywnych form mobilności	0	1	szt.	Wzrostowy
	długość ciągów rowerowych	250,4	300	km	Wzrostowy
Cel 4: Poprawa dostępności oraz integracja systemów transportowych na obszarze KKBOF	liczba zawartych porozumień międzygminnych	5 (w tym 2 funkcjonują tylko w sezonie letnim)	6 (w tym 3 funkcjonują tylko w sezonie letnim)	szt.	Wzrostowy
	liczba zintegrowanych, wielofunkcyjnych węzłów przesiadkowych	7	10	szt.	Wzrostowy

	liczba parkingów Park&Ride Bike&Ride	Park&Ride - 7 Bike&Ride - 10	Park&Ride - 10 Bike&Ride - 15	szt.	Wzrostowy
Cel 5: Wzmocnienie znaczenia Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu jako ośrodków gospodarczych poprzez stworzenie warunków dla efektywnego transportu ładunków	powierzchnia strefy przeznaczonej pod zabudowę przemysłową	432,5	455,000	hektar (ha.)	Wzrostowy
Cel 6: Zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na mieszkańców, zdrowie i środowisko naturalne w trwały i odczuwalny sposób	liczba autobusów zero- i niskoemisyjnych we flotach operatorów łącznie wykorzystywanych do świadczenia usług transportu (jako pojazd nisko emisyjny przyjmujemy pojazdy spełniające co najmniej normę Euro 6)	47	60	szt.	Wzrostowy

wartości docelowe wskaźników zostały oszacowane przez ekspertów opracowujących dokument SUMP na podstawie analizy dostępnych danych, wiedzy i doświadczenia, dobrych praktyk z innych obszarów, możliwości finansowych jednostek wchodzących w skład KKBOF, obecnego stanu organizacyjnego i prawnego KKBOF oraz wybranego scenariusza rozwoju.

Źródło: Opracowanie własne.

Wartości te mogą ulec zmianie w trakcie aktualizacji dokumentu.

9.1 Metodologia pomiaru wskaźników

Monitoring realizacji planu powinien odbywać się nie rzadziej niż co cztery lata. Gromadzenie danych będzie realizowane przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego KKBOF w zakresie obejmującym własny obszar administracyjny. Zebrane dane mogą zostać opublikowane w ogólnodostępnych raportach z postępu realizacji Planu przez Miasto Koszalin.

Poniżej w tabeli przedstawiono metodologię pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu.

Tabela 22. Metodologia pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu

Lp.	Nazwa wskaźnika	Metodologia pomiaru	Źródło danych
	Wskaźniki rezultatu		
1	**Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego**	Procentowy udział sumy (1) liczby mieszkańców KKBOF, którzy w odległości 417 m w linii prostej (dla autobusów i analogicznych środków transportu publicznego) lub 833 m w linii prostej (dla kolei) od miejsca zamieszkania mają dostęp do przystanków zapewniających bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego i (2) połowy mieszkańców, którzy w odległości jak w pkt. (1) mają dostęp do przystanków zapewniających dobry dostęp do transportu zbiorowego, w liczbie wszystkich mieszkańców obszaru SUMP. Dla Koszalina dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 10 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w sumie w grupie przystanków w zasięgu), dostęp dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę. Dla Gmin KKBOF dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę od 6:00 do 20:00, dostęp dobry to obsługiwane przez transport publiczny przystanki zapewniające mniej niż średnio 4 połączenia na godzinę.	Pomiary własne JST
2	**Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w KKBOF**	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w skali roku / 100 tyś. mieszkańców.	Komenda Wojewódzka Policji, Komendy Powiatowe Policji
3	**Cykl emisji CO_2**	Emisje gazów cieplarnianych pochodzących od transportu (CO_2 w tonach (ekw.)) w skali roku na 100 tys. mieszkańców.	Wyniki pomiarów JST KKBOF lub wyniki publikowane przez RDOŚ

4	**Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM 2,5)**	Wskaźnik emisji pochodzący od transportu (kg PM 2,5 ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców.	Wyniki pomiarów JST KKBOF lub wyniki publikowane przez RDOŚ
	Wskaźniki produktu		
1	**Udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem** Źródło danych: JST KKBOF	Udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem	JST KKBOF
2	**Liczba przejść bezpiecznych dla pieszych na terenie KKBOF**	Liczba nowopowstałych i zmodernizowanych bezpiecznych przejść z azylami lub z sygnalizacją świetlną lub dodatkowym oświetleniem lub wyniesionym przejściem dla pieszych na wszystkich drogach publicznych w każdej JST KKBOF, prezentowana łącznie dla KKBOF.	JST KKBOF
3	**Liczba stref uspokojonego ruchu na terenie KKBOF**	Liczba wszystkich istniejących stref uspokojonego ruchu (np. strefa TEMPO-30, strefa zamieszkania, woonerfy) w każdej JST KKBOF prezentowana łącznie dla KKBOF. Poszerzenie/rozszerzenie istniejącej strefy ruchu uspokojonego nie stanowi czynnika tworzącego nową strefę – nie wlicza się ona wówczas ponownie do liczby kolejnych nowych stref.	JST KKBOF
4	**Liczba autobusów dostosowanych do przewozu osób o ograniczonej mobilności we flotach operatorów łącznie wykorzystywanych**	Liczba autobusów z niską podłogą lub wyposażonych w urządzenia umożliwiające przewóz osób o ograniczonej mobilności wykorzystywanych do świadczenia usług transportu zbiorowego.	Źródło danych: Operatorzy obsługujący linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, organizowane przez

	do świadczenia usług transportu		Organizatorów publicznego transportu zbiorowego w KKBOF.
5	**Liczba wspólnych dla obszaru funkcjonalnego działań dot. promocji aktywnych form mobilności**	Liczba wspólnych dla gmin KKBOF działań dot. promocji aktywnych form mobilności (szkolenia, programy edukacyjne, spotkania) prezentowana jako łączna liczba takich działań.	JST KKBOF
6	**Długość ciągów rowerowych**	Długość wszystkich ciągów rowerowych (ciągów pieszo-rowerowych, pasów dla rowerzystów i kontrapasów, dróg dla rowerów) w każdej JST KKBOF, prezentowana jako suma dla całego KKBOF w danym roku.	JST KKBOF
7	**Liczba zawartych porozumień międzygminnych**	Liczba zawartych porozumień międzygminnych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego prezentowana łącznie dla KKBOF.	JST KKBOF
8	**Liczba zintegrowanych, wielofunkcyjnych węzłów przesiadkowych**	Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych -przystanków komunikacyjnych różnych rodzajów transportu publicznego (np. komunikacji wojewódzkiej, powiatowej, gminnej, miejskiej, kolejowej, autobusowej) zlokalizowanych w KKBOF. Wskaźnik prezentuje łączną liczbę obiektów w KKBOF.	JST KKBOF
9	**Liczba parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride**	Liczba parkingów P&R oraz parkingów B&R wybudowanych w JST KKBOF łącznie. W przypadku, kiedy inwestycja w danej lokalizacji obejmuje parking P&R oraz B&R, należy liczyć je osobno jako dwa parkingi. Wynik podawany jest łącznie dla całego KKBOF i obejmuje sumę wszystkich parkingów P&R oraz B&R, w danym roku.	JST KKBOF
10	**Powierzchnia strefy przeznaczonej pod zabudowę przemysłową**	Powierzchnia strefy przeznaczonej pod zabudowę przemysłową	JST KKBOF, zarządcy stref przemysłowych

11	**Liczba autobusów zero i niskoemisyjnych we flotach operatorów łącznie wykorzystywanych do świadczenia usług transportu**	Liczba autobusów zero- i niskoemisyjnych (autobusy z silnikami spełniającymi co najmniej normę emisji spalin EURO 6, autobusy z silnikami elektrycznymi, silnikami napędzanymi wodorem oraz z silnikami spełniającymi normę emisji spalin EURO 6d i wyższą) we flotach wszystkich operatorów obsługujących linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w KKBOF.	Operatorzy obsługujący linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, organizowane przez Organizatorów publicznego transportu zbiorowego w KKBOF

Źródło: Opracowanie własne.

W przypadku stwierdzenia, że wartość wybranego wskaźnika uległa pogorszeniu, właściwe jednostki podejmą działania naprawcze lub w uzgodnieniu z interesariuszami Planu zaktualizują dokument.

Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny podlega ciągłym zmianom i nieustannie się rozwija. Po zakończeniu cyklu Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej należy wymienić się doświadczeniami i opiniami z mieszkańcami, aby ocenić, co poszło dobrze, a co nie, oraz zidentyfikować i rozważyć nowe problemy i wyzwania. Należy mieć świadomość tego, że koniec procesu planowania jest jednocześnie jego początkiem, a proces Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest cyklem, którego siłą napędową jest dążenie do ciągłego rozwoju.

KKBOF

2021 2030

Wspólnie robimy więcej



SPIS TABEL, WYKRESÓW, FOTOGRAFII, MAP, RYSUNKÓW

10 Spis tabel, wykresów, fotografii, map, rysunków

10.1 Spis tabel

Tabela 1. Różnice między tradycyjnym planowaniem transportu a planowaniem zrównoważonej mobilności 12

Tabela 2. Fakty i mity na temat SUMP 13

Tabela 3. Prognoza zmian liczby ludności dla gmin KKBOF w perspektywie do 2030 roku 21

Tabela 4. Udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem (%) 25

Tabela 5. Systemy roweru miejskiego w KKBOF 36

Tabela 6. Przewoźnicy publiczni transportu publicznego świadczący usługi w rdzeniowych miastach KKBOF 40

Tabela 7. Wydane potwierdzenia zgłoszenia przewozów / zezwolenia przez poszczególne powiaty na obszarze KKBOF 42

Tabela 8. Liczba zarejestrowanych samochodów elektrycznych w powiatach KKBOF (BEH+PHEV) 50

Tabela 9. Powiązanie obszarów strategicznych i celów PZMM KKBOF 2021-2030. 78

Tabela 10. Pakiety działań kluczowych dla celu strategicznego nr 1 79

Tabela 11. Pakiety działań kluczowych dla celu strategicznego nr 2 80

Tabela 12. Pakiety działań kluczowych dla celu strategicznego nr 3 81

Tabela 13. Pakiety działań kluczowych dla celu strategicznego nr 4 82

Tabela 14. Pakiety działań kluczowych dla celu strategicznego nr 5 83

Tabela 15. Pakiety działań kluczowych dla celu strategicznego nr 6 84

Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowych dla KKBOF 87

Tabela 17. Macierz oceny działań kierunkowych 93

Tabela 18. Harmonogram wdrażania SUMP 104

Tabela 19. Harmonogram wdrażania SUMP – wykres Gantta 106

Tabela 20. Zestaw wskaźników rezultatu dla PZMM KKBOF na lata 2021–2030 112

Tabela 21. Zestaw wskaźników produktu PZMM KKBOF 2021–2030 113

Tabela 22. Metodologia pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu 115

10.2 Spis wykresów

Wykres 1. Podział respondentów w badaniu ilościowym 16
Wykres 2. Podział respondentów ze względu na wiek 16
Wykres 3. Turyści korzystający z noclegów na 1000 ludności w KKBOF od 2010 do 2020 r. 23
Wykres 4. Liczba zarejestrowanych motocykli w powiatach KKBOF 48
Wykres 5. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiatach KKBOF 49
Wykres 6. Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym? 49
Wykres 7. Liczba wypadków na obszarze KKBOF 53
Wykres 8. Zabici i ranni w wypadkach drogowych na obszarze KKBOF 54
Wykres 9. Podział zadań przewozowych w KKBOF 70
Wykres 10. Podział zadań przewozowych – scenariusz podstawowy (BAU) 71
Wykres 11. Podział zadań przewozowych – scenariusz rozwojowy (mobilnościowy) 72
Wykres 12. Podział zadań przewozowych – scenariusz zachowawczy 73

10.3 Spis fotografii

Fotografia 1 .Przebieg prac na warsztatach 17
Fotografia 2. Badanie ankietowe 17
Fotografia 3. Tramwaj wodny „Julek” 24
Fotografia 4. Koszaliński rower miejski 37
Fotografia 5. Kołobrzeski rower miejski 37
Fotografia 6. Tychowski rower miejski 38
Fotografia 7. Autobusy MZK Koszalin 39
Fotografia 8. Centrum przesiadkowe w Polanowie 47
Fotografia 9. Hulajnogi elektryczne na obszarze KKBOF 51
Fotografia 10. Stacja naprawcza na obszarze KKBOF 69

10.4 Spis map

Mapa 1. Gminy wchodzące w skład KKBOF 9

Mapa 2. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF 28

Mapa 3. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF – sieć osadnicza i transportowa, tereny inwestycyjne 29

Mapa 4. Obszar płatnego parkowania w Koszalinie 32

Mapa 5. Obszar płatnego parkowania w Kołobrzegu 32

Mapa 6. Koncepcja tras rowerowych Pomorza Zachodniego 36

Mapa 7. Gminy, w których transport zbiorowy wykonywany jest przez operatora oraz przewoźników prywatnych 41

Mapa 8. Dopuszczalne prędkości na liniach kolejowych przebiegających przez obszar KKBOF . 44

10.5 Spis rysunków

Rysunek 1. Cykl SUMP 11

Uzasadnienie

W dniu 28 maja 2021 r. Rada Gminy w Będzinie podjęła uchwałę nr XXXVI/229/21 w sprawie przystąpienia Gminy Będzino do opracowania Strategii rozwoju ponadlokalnego dla Koszalińsko Kołobrzesko Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030 i wyrażenia zgody na zawarcie porozumienia dotyczącego zasad współpracy i partycypacji w kosztach przy jej opracowaniu i realizacji.

Do porozumienia przystąpiło 20 gmin: Będzino, Białogard, Białogard Miasto, Biesiekierz, Bobolice, Dygowo, Gościno, Karlino, Kołobrzeg, Kołobrzeg Miasto, Koszalin, Manowo, Mielno, Polanów, Rymań, Sianów, Siemyśl, Świeszyno, Tychowo, Ustronie Morskie i 3 samorządy powiatowe: Powiat Koszaliński, Powiat Kołobrzeski i Powiat Białogardzki.

Gminy i powiaty zgodnie z art. 3 pkt 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju prowadzą politykę rozwoju, a zgodnie z art. 9 pkt. 6 tej ustawy strategia rozwoju ponadlokalnego jest jednym z instrumentów realizowania polityki rozwoju.

W ramach opracowania zostały przygotowane strategiczne dokumenty: Strategia Rozwoju Ponadlokalnego dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030 („Strategia KKBOF") wraz z załącznikiem w formie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030 („SUMP KKBOF").

Strategia KKBOF jest odpowiedzią na zidentyfikowane potrzeby i problemy rozwojowe, wyznacza cele i kierunki działań, które będą miały znaczący wpływ na jakość życia mieszkańców, potencjał rozwoju KKBOF. Zaplanowane działania wpłyną na poprawę warunków społecznych, gospodarczych, środowiskowych, przestrzennych i klimatycznych. Szczególny nacisk został położony na kwestie mobilności miejskiej, które zostały uszczegółowione w SUMP KKBOF. Dokumenty mają na celu umożliwienie odpowiedniego planowania działań rozwojowych na obszarze powiązanych ze sobą funkcjonalnie gmin. Współpraca w niniejszym zakresie będzie miała kluczowe znaczenie zwłaszcza w odniesieniu do inwestycji, których zasięg i oddziaływanie wykraczają poza terytorium jednej gminy.

Strategia KKBOF wraz z SUMP KKBOF została opracowana z wykorzystaniem wiedzy eksperckiej przy uwzględnieniu partycypacji społecznej różnych grup społecznych na każdym etapie prac. Został przeprowadzony cykl warsztatów i spotkań focusowych.

Projekt Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla KKBOF wraz z załącznikiem „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla KKBOF" podlegał konsultacjom społecznym trwającym od dnia 25 października 2022 r. do dnia 28 listopada 2022 r. na zasadach i w formach zgodnych z ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Dokumenty zostały poddane konsultacjom w szczególności z: sąsiednimi gminami i ich związkami, lokalnymi partnerami społecznymi i gospodarczymi, mieszkańcami gmin oraz z dyrektorem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Szczecinie. Spotkania konsultacyjne odbyły się w Koszalinie, Białogardzie i Kołobrzegu. Ponadto ze spotkania konsultacyjnego w Koszalinie została przeprowadzona transmisja on-line, która jest dostępna na koncie Facebook Koszalin Centrum Pomorza.

Zgodnie z pismem z Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecnie z dnia 22 listopada 2022 r. nie ma konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla Strategii wraz z SUMP KKBOF.

Ponadto projekt Strategii został przedłożony do Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego w celu wydania opinii dotyczącej sposobu uwzględnienia ustaleń i rekomendacji w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w województwie określonych w strategii rozwoju województwa. W związku z brakiem opinii we wskazanym ustawowo terminie tj. 30 dni uznaje się, że Strategia jest spójna ze strategią rozwoju województwa.

Podjęcie Uchwały w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla KKBOF na lata 2021-2030 wraz z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej KKBOF na lata 2021-2030 jest zasadne, pozwoli na zintegrowany i zrównoważony rozwój KKBOF, a także będzie podstawą do ubiegania się o zewnętrzne środki.