

Strategia

Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Szczecinka



Partnerstwo Powiatu Szczecineckiego



MIASTO I GMINA
BARWICE



MIASTO I GMINA
BIAŁY BÓR



GMINA
BORNE SULINOWO



GMINA
GRZMIĄCA



GMINA
SZCZECINEK



MIASTO
SZCZECINEK



POWIAT
SZCZECINECKI

Strategia

Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych

Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Szczecinka

Partnerstwo Powiatu Szczecineckiego

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Szczecinka *(do 2030 r.)*

Opracowanie

2021 © Związek Miast Polskich

2024 – Aktualizacja dokumentu przez firmę Kreatus sp. z o.o.

Skład Partnerstwa

Gmina Barwice; Gmina Biały Bór; Gmina Borne Sulinowo; Gmina Grzmiąca; Gmina Szczecinek; Miasto Szczecinek; Powiat Szczecinecki.

Skład Komitetu Sterującego

Gmina Barwice – Burmistrz Barwic;

Gmina Biały Bór – Burmistrz Białego Boru;

Gmina Borne Sulinowo – Burmistrz Bornego Sulinowa;

Gmina Grzmiąca – Wójt Gminy Grzmiąca;

Gmina Szczecinek – Wójt Gminy Szczecinek;

Miasto Szczecinek – Burmistrz Miasta Szczecinek;

Powiat Szczecinecki – Starosta Powiatu Szczecineckiego.

Skład Grupy Roboczej

Grupę roboczą tworzą przedstawiciele Partnerów Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego wskazani przez Komitet Sterujący. Pracami Grupy Roboczej kieruje Koordynator Grupy Roboczej mianowany przez Komitet Sterujący.

SPIS TREŚCI

1 WSTĘP.....	8
2 SYNTEZA DIAGNOZY, ANALIZA UWARUNKOWAŃ I POWIĄZAŃ STRATEGICZNYCH.....	9
2.1 PODSTAWOWE WNIOSKI Z ANALIZY POWIĄZAŃ FUNKcjONALNYCH	10
2.2 KLUCZOWE POTENCJAŁY ZIDENTYFIKOWANE W PROCESIE DIAGNOSTYCZNYM.....	12
2.3 KLUCZOWE BARIERY ZIDENTYFIKOWANE W PROCESIE DIAGNOSTYCZNYM.....	17
2.4 KLUCZOWE DETERMINANTY POTRZEB ROZWOJOWYCH OBSZARU PARTNERSTWA	29
2.5 KLUCZOWE WYZWANIA DLA OBSZARU PARTNERSTWA.....	31
2.6 ANALIZA SWOT	34
3 CELE STRATEGII	37
3.1 CEL STRATEGICZNY 1 - ZINTEGROWANA I AKTYWNA SPOŁECZNOŚĆ LOKALNA Z DOSTĘPEM DO WYSOKIEJ JAKOŚCI USŁUG PUBLICZNYCH.....	37
3.2 CEL STRATEGICZNY 2 - KONKURENCYJNA GOSPODARKA OPARTA NA LOKALNYCH POTENCJAŁACH (EDUKACJA ZAWODOWA, NAUKA I INNOWACJE, POTENCJAŁ TURYSTYCZNY).....	38
3.3 CEL STRATEGICZNY 3 - POPRAWA STANU ŚRODOWISKA POPRZECZ ROZWÓJ GOSPODARKI ZEROEMISyjNEJ, ZRÓWNOWAŻONĄ MOBILNOŚĆ I ADAPTACJĘ DO ZMIAN KLIMATU	39
3.4 CELE SZCZEGÓŁOWE.....	42
3.5 KIERUNKI DZIAŁAŃ NA RZECZ REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH.....	43
3.6 OCZEKIWANE WSKAŹNIKI I REZULTATY.....	44
4 PROJEKTY.....	46
4.1 OPIS PODEJŚCIA ZINTEGROWANEGO	46
4.2 SPOSÓB WYBORU PROJEKTÓW	47
5 INFRASTRUKTURA, TRANSPORT I MOBILNOŚĆ MIEJSKA.....	48
5.1 DIAGNOZA.....	48
5.1.1 TRANSPORT DROGOWY	48
5.1.2 INDYWIDUALNY TRANSPORT SAMOCHODOWY	50
5.1.3 TRANSPORT LOTNICZY	51
5.1.4 TRANSPORT KOLEJOWY	51
5.1.5 TRANSPORT ROWEROWY ORAZ PRZY WYKORZYSTANIU URZĄDZEŃ TRANSPORTU OSOBISTEGO I HULAJNÓG ELEKTRYCZNYCH	52

5.1.6	TRANSPORT WODNY.....	54
5.1.7	POTRZEBY W ZAKRESIE TRANSPORTU I MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ.....	54
5.2	PLANOWANIE TRANSPORTU MIEJSKIEGO (POWIĄZANIE DIAGNOZY W OBSZARZE TRANSPORTU I MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ Z CELAMI I LISTĄ PROJEKTÓW W STRATEGII ZIT).....	58
6	MODEL STRUKTURY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ	60
6.1	SYSTEM POWIĄZAŃ PRZYRODNICZYCH.....	62
6.2	STRUKTURA SIECI OSADNICZEJ I HIERARCHIA JEDNOSTEK OSADNICZYCH	64
6.3	GŁÓWNE KORYTARZE I ELEMENTY SIECI TRANSPORTOWYCH, W TYM ROWEROWYCH.....	68
6.4	GŁÓWNE ELEMENTY INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ I SPOŁECZNEJ.....	73
7	USTALENIA I REKOMENDACJE W ZAKRESIE KSZTAŁTOWANIA I PROWADZENIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ NA OBSZARZE PARTNERSTWA	75
7.1	ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA I JEGO ZASOBÓW, W TYM OCHRONY POWIETRZA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU	75
7.2	ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA KULTUROWEGO I ZABYTKÓW ORAZ DÓBR KULTURY WSPÓŁCZESNEJ	76
7.3	KIERUNKI ZMIAN W STRUKTURZE ZAGOSPODAROWANIA TERENÓW, W TYM OKREŚLENIE SZCZEGÓLNYCH POTRZEB W ZAKRESIE NOWEJ ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ.....	78
7.3.1	KIERUNKI ZMIAN W STRUKTURZE ZAGOSPODAROWANIA TERENÓW	78
7.3.2	MAKSYMALNE ZAPOTRZEBOWANIE NA NOWĄ ZABUDOWĘ MIESZKANIOWĄ NA OBSZARZE PARTNERSTWA.....	80
7.4	ZASADY LOKALIZACJI OBIEKTÓW HANDLU WIELKOPOWIERZCHNIOWEGO.....	87
7.5	ZASADY LOKALIZACJI KLUCZOWYCH INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO	87
7.6	KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMÓW KOMUNIKACJI, INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ I SPOŁECZNEJ	89
7.6.1	WSPIERANIE ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI.....	89
7.6.2	ROZWÓJ TRANSPORTU ROWEROWEGO I PIESZEGO	90
7.7	ZASADY LOKALIZACJI URZĄDZEŃ WYTWARZAJĄCYCH ENERGIĘ O MOCY ZAINSTALOWANEJ PRZEKRACZAJĄCEJ 500 KW	92
7.8	ZASADY LOKALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘĆ MOGĄCYCH ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO	93
7.9	ZASADY KSZTAŁTOWANIA ROLNICZEJ I LEŚNEJ PRZESTRZENI PRODUKCYJNEJ	93
7.10	ZASADY KSZTAŁTOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NA OBSZARACH ZDEGRADOWANYCH I OBSZARACH REWITALIZACJI ORAZ OBSZARACH WYMAGAJĄCYCH PRZEKSZTAŁCEŃ, REHABILITACJI, REKULTYWACJI LUB REMEDIACJI	94
8	OBSZARY STRATEGICZNEJ INTERWENCJI, ZAKŁADANE DZIAŁANIA I REKOMENDACJE.....	96

8.1	OBSZARY STRATEGICZNEJ INTERWENCJI OKREŚLONE W STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA	96
8.2	OBSZARY STRATEGICZNEJ INTERWENCJI KLUCZOWE DLA GMIN PARTNERSTWA, ZAKŁADANE DZIAŁANIA I REKOMENDACJE	99
9	OPIS PROCESU ZAANGAŻOWANIA PARTNERÓW SPOŁECZNO-GOSPODARCZYCH	103
9.1	PARTYCYPACJA SPOŁECZNA NA ETAPIE PRZYGOTOWANIA STRATEGII	103
9.2	PARTYCYPACJA SPOŁECZNA NA ETAPIE REALIZACJI STRATEGII I OCENY EFEKTÓW.....	105
10	WARUNKI I PROCEDURY OBOWIĄZUJĄCE W REALIZACJI STRATEGII ZIT MOF SZCZECINKA	106
10.1	INSTYTUCJONALNY SYSTEM WDRAŻANIA	108
10.1.1	KOMITET STERUJĄCY	108
10.1.2	GRUPA ROBOCZA	110
10.1.3	ZESPÓŁ PARTNERÓW SPOŁECZNO-GOSPODARCZYCH.....	111
10.2	ZMIANY DOKUMENTU.....	112
11	SYSTEM MONITORINGU I OCENY SKUTECZNOŚCI REALIZACJI STRATEGII	112
11.1	MONITORING.....	113
11.2	EWALUACJA.....	115
12	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA	116
13	SPIS TABEL	125
14	SPIS WYKRESÓW	126
15	SPIS RYSUNKÓW	126
16	SPIS ZAŁĄCZNIKÓW	127
	ZAŁĄCZNIK 1. LISTA PROJEKTÓW	127
	ZAŁĄCZNIK 2. SPRAWOZDANIE Z PRZEBIEGU I WYNIKÓW KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PROJEKTU „STRATEGII ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO SZCZECINKA”	127

1 WSTĘP

Współpraca samorządów lokalnych pozwala na podjęcie bardziej efektywnych działań, a wykorzystanie istniejących na danym terenie zasobów i potencjałów może zaowocować efektem synergii we wspólnych przedsięwzięciach. Podjęcie realizacji wspólnych celów i konkretnych zadań jest odpowiedzią na potrzeby wspólnot obywateli zamieszkujących dany teren, a także jest próbą uzyskania przewag konkurencyjnych całego obszaru Partnerstwa. Współpraca samorządów w ramach Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego, nie jest pierwszym doświadczeniem wzajemnej współpracy członków Partnerstwa.

Stworzenie Strategii, poprzedził etap wspólnej diagnozy obszaru Partnerstwa. Główne wnioski raportu diagnostycznego zostały wykorzystane w pierwszym rozdziale Strategii. Już na etapie działań diagnostycznych w proces angażowano obywateli zamieszkujących obszar Partnerstwa. Przeprowadzono badania społeczne młodzieży, liderów społecznych oraz ogólne badania obywateli.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Szczecinka (zwana „Strategią”) stanowi podstawę realizacji zintegrowanego rozwoju terytorialnego w latach 2021-2027. Dokument pełni rolę strategii terytorialnej umożliwiającej realizację wspólnych zadań w ramach Związku ZIT zawartego w formie porozumienia powiatowo-gminnego. Jest to odpowiedź na wyzwania stawiane jednostkom samorządów terytorialnych przez rosnącą rolę obszarów funkcjonalnych.

Miejskie Obszary Funkcjonalne to takie, które charakteryzują się spójnym układem przestrzennym z określonym głównym ośrodkiem miejskim oraz powiązaniem z nim funkcjonalnie otoczeniem. Na otoczenie mogą składać się zarówno gminy miejskie, gminy miejsko-wiejskie, jak i gminy wiejskie. Dla tak zdefiniowanego obszaru kolejnym krokiem jest określenie wspólnej wizji rozwoju oraz celów strategicznych. Opracowanie Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych pozwoli na identyfikację wspólnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego wyzwań oraz skoordynowanie działań, tak, aby zwiększyć efektywność realizacji określonych celów. Charakterystyczne dla Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych jest po pierwsze podjęcie inwestycji o charakterze ponadlokalnym, które w sposób komplementarny będą wpisywać się w wytyczoną wizję i kompleksowo odpowiadać będą na określone w diagnozie problemy i potrzeby, a po drugie skupienie się na rozwijaniu wykrytych potencjałów oraz wzmocnieniu relacji powiązań funkcjonalnych. Wspólna Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych zapewnia zachowanie spójności i pozwala na zacieśnianie współpracy między jednostkami sąsiadujących samorządów

terytorialnych. Ma ona także wpływ na podniesienie dostępności źródeł zewnętrznego finansowania z różnych programów krajowych i unijnych.

Miejski Obszar Funkcjonalny Szczecinka (ZIT MOF Szczecinka) znajduje się w północno-zachodniej części Polski i w całości zawiera się w województwie zachodniopomorskim obejmując teren powiatu szczecineckiego. Analizowany obszar, ze względu na swoje położenie znajduje się w zasięgu oddziaływania trzech województw: zachodniopomorskiego, wielkopolskiego i pomorskiego.

Partnerstwo Powiatu Szczecineckiego tworzą następujące jednostki samorządu terytorialnego:

- Gmina Barwice;
- Gmina Biały Bór;
- Gmina Borne Sulinowo;
- Gmina Grzmiąca;
- Gmina Szczecinek;
- Miasto Szczecinek (Lider);
- Powiat Szczecinecki.

Pełną charakterystykę partnerstwa – informacje ogólne, wewnętrzne powiązania funkcjonalne, wiodące funkcje, obowiązujące polityki rozwoju partnerów przedstawiono w Raporcie diagnostycznym.

W rozdziale tym zawarto najistotniejsze wnioski z diagnozy opracowanej w pierwszym etapie procesu prac nad strategią. Wskazano powiązania funkcjonalne, potencjały i bariery obszaru, determinanty rozwoju oraz kluczowe wyzwania.

2 SYNTEZA DIAGNOZY, ANALIZA UWARUNKOWAŃ I POWIĄZAŃ STRATEGICZNYCH

Prace diagnostyczne w zakresie sytuacji społeczno-gospodarczej i przestrzennej Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego stanowią kluczowy komponent procesu opracowania strategii terytorialnej dla tego obszaru. Szczegółowy opis terytorium PPS został przedstawiony w Raporcie diagnostycznym: Portret Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego. Analiza sytuacji społeczno-gospodarczej i przestrzennej została przeprowadzona w dwóch wymiarach porównawczym oraz pogłębionym, w zakresie tematycznym

(demografia, transport, środowisko i turystyka), jak i zróżnicowania wewnętrznego obszaru. Prace diagnostyczne, analityczne i badawcze objęły szeroki obszar zagadnień społeczno-gospodarczych w oparciu o bogaty zasób źródeł zastanych (tzw. wtórnych) i wywołanych (tzw. pierwotnych) z wykorzystaniem narzędzi badawczych i analitycznych.

2.1 Podstawowe wnioski z analizy powiązań funkcjonalnych

Poniższa tabela zawiera podsumowanie charakterystyki Partnerstwa, w tym informacje w zakresie powiązań funkcjonalnych.

Tabela 1. Podsumowanie charakterystyki Partnerstwa

Obszar analizy	Wnioski
Informacje podstawowe	• Obszar Partnerstwa Partnerstwo Powiatu Szczecineckiego (OP PPS) nie do końca wpisuje się w zdefiniowane w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego wyznaczniki pozycji województwa zachodniopomorskiego w krajowej i europejskiej przestrzeni (np. nadmorskie położenie, bliskość trzech metropolii europejskich: Berlina, Hamburga i Kopenhagi; duże porty morskie w ujściu Odry; Odra jako oś komunikacyjna pogranicza z otoczeniem przyrodniczym); • z obszarem partnerstwa można wiązać inne wyznaczniki typowe dla województwa zachodniopomorskiego: walory turystyczne pojezierzy oraz walory przyrodnicze i kulturowe; • peryferyjne względem centrów gospodarczych, linii brzegowej oraz osi komunikacyjnych położenie obszaru PPS wpływa niekorzystnie na jego atrakcyjność inwestycyjną, za wyjątkiem inwestycji związanych z przemysłem drzewnym i meblarskim;
Powiązania funkcjonalne	• delimitując granice obszaru funkcjonalnego Szczecinka posłużono się liczbą osób dojeżdżających do pracy w przeliczeniu na liczbę zatrudnionych. Obszar Funkcjonalny Szczecinka określony w PZPWZ obejmuje miasto Szczecinek i gminę wiejską Szczecinek. Natomiast pozostałe gminy powiatu szczecineckiego zaliczono do strefy dalszego oddziaływania Szczecinka; • OP PPS to zdominowany przez miasto Szczecinek, subregionalny ośrodek wypełniający dla sąsiednich gmin podstawowy zakres usług publicznych i rynkowych; • na terenie Partnerstwa zidentyfikowano rzeczywiste przepływy ludzi w zakresie korzystania z usług na terenie partnerstwa jak: szkolnictwo ponadpodstawowe, podstawowa i specjalistyczna opieka zdrowotna, część usług kulturalnych i sportowych oraz zestaw usług administracyjnych powiatowych, specjalnych i wymiaru sprawiedliwości; usługi związane z gastronomią (restauracje, puby, kawiarnie, bary), usługi związane z rynkiem nieruchomości (pośrednictwo, zarządzanie), usługi finansowe, ubezpieczeniowe, prawne, księgowe, projektowe, techniczne, budowlane, remontowe i naprawcze, a także usługi weterynaryjne; • między Partnerami występują powiązania istniejące przed zawarciem partnerstwa – powiązania te oparte są o współpracę m.in. w ramach Kontraktu Samorządowego dla Powiatu Szczecineckiego, a także w ramach różnych form

	instytucjonalnych;
Wiodące funkcje obszaru	• funkcja usługowa na rzecz ludności (usługi wewnątrz partnerstwa); • funkcja przemysłowa (stosunkowo wysoki stopień uprzemysłowienia z dominującym przemysłem drzewnym i meblowym); • funkcja rolnicza (duże gospodarstwa rolne, gospodarka wielkotowarowa; przeciętne jakościowo warunki naturalne do prowadzenia działalności rolniczej); • funkcja turystyczna (duży potencjał rozwojowy, na znacznej części obszaru PPS znakomite warunki do rozwoju ekoturystyki, turystyki wodnej i wędkarstwa; pomimo tego dynamika rozwoju turystyki na obszarze PPS znacząco odbiega od dynamiki rozwoju turystyki na obszarze sąsiednich powiatów); • potencjałem endogenicznym obszaru, w tym dla rozwoju turystyki, są zasoby środowiskowe bardzo cenione przez coraz liczniejsze rzesze świadomych tego stanu rzeczy mieszkańców naszego kraju i Europy; • duża liczba Obszarów kulturowo-krajobrazowych OKK i Obszarów chronionego Krajobrazu (OCK) świadczy o ogromnym potencjale środowiskowym i tym samym rozwoju turystyki na obszarze PPS opartym na zasobach kulturowych i przyrodniczych; • rozwój turystyczny powiatu szczecineckiego w latach 2018-2023 znacząco odbiegał dynamiką od sąsiednich powiatów o podobnym profilu turystycznym, a także od przeciętnej dynamiki rozwoju turystyki odnotowanej w tym czasie w województwie i w kraju; • rozległe tereny wolne od zabudowy oraz mała gęstość zaludnienia sprzyjają realizacji inwestycji opartych na OZE; • na obszarze PPS zaspokajane są podstawowe potrzeby mieszkańców w zakresie usług zdrowotnych, ale w stopniu i jakości nieodpowiadającym oczekiwaniom mieszkańców; • na dobrym poziomie rozwinięte jest szkolnictwo zawodowe;
Współpraca z kluczowymi partnerami	• współpraca Partnerów z organizacjami pozarządowymi opiera się głównie na powierzaniu wykonywania zadań publicznych wraz z udzieleniem dotacji na sfinansowanie ich realizacji; • w ograniczonym zakresie rozwijane są nowe formy współpracy między JST obszaru Partnerstwa z podmiotami reprezentującymi sektory: publiczny, społeczny i gospodarczy
Aktualne polityki rozwojowe	• na podstawie analizy dokumentów strategicznych Partnerów zidentyfikowano obszary potencjalnej interwencji łączące Partnerów z PPS: → administracja, w tym e-administracja (usprawnienie funkcjonowania); → mieszkalnictwo, w tym szczególnie budowa mieszkań socjalnych; → potencjał przyrodniczy - ochrona i turystyczne wykorzystanie; → profilaktyka i ochrona zdrowia; → rynek pracy i przedsiębiorczość; → wsparcie grup wykluczonych i opieka senioralna; → przemysły czasu wolnego, w tym sport i rekreacja; → edukacja – podniesienie jakości kształcenia; → bezpieczeństwo publiczne, w tym ochrona przed zagrożeniami wynikającymi ze zmian klimatu; → planowanie przestrzenne; → transport publiczny i komunikacja; → promocja obszaru.

Źródło: Opracowanie własne

2.2 Kluczowe potencjały zidentyfikowane w procesie diagnostycznym

Potencjały obszaru partnerstwa to przede wszystkim posiadane zasoby, oferowane produkty i usługi, które przynoszą lub mogą przynieść korzyści bezpośrednie (dochody) lub pośrednie poprzez wytworzenie wartości istotnej dla mieszkańców i interesariuszy partnerstwa.

Lokalne zasoby (to, co mamy) – mogą mieć charakter materialny i niematerialny. Występują na terenie partnerstwa powszechnie lub jednostkowo (tylko u jednego partnera). Zasoby to wszystkie użyteczne elementy występujące na terenie partnerstwa, potrzebne do wytworzenia wyrobu, usługi, oferty definiującej funkcje obszaru funkcjonalnego. Zasoby to m.in elementy takie jak:

- środowisko naturalne (powietrze, woda, minerały, gleby, zasoby przyrodnicze - flora, fauna, krajobraz, położenie);
- funkcjonujące instytucje;
- istniejąca infrastruktura;
- ludzie żyjący na obszarze partnerstwa obecnie i w przeszłości;
- szczególne umiejętności mieszkańców;
- tradycje;
- specyficzne doświadczenia i unikalna wiedza;
- wydarzenia historyczne;
- dziedzictwo kulturowe i symbole;
- rozpoznawalność obszaru i reputacja mieszkańców obszaru;
- niewykorzystane, zapomniane obiekty/przestrzenie.

Lokalne produkty (to, co wytwarzamy) – to rzeczy materialne, zdarzenia, usługi, które są oferowane i przynoszą korzyść bezpośrednią (dochody) lub pośrednią wyrażoną przez wartość dodaną dla obszaru, dla mieszkańców, dla interesariuszy.

W tym znaczeniu np. dom kultury jest zasobem (sam w sobie nie oferuje jeszcze produktu), zaś oferta domu kultury (poszczególne rodzaje zajęć/aktywności) są już produktami.

Rozróżnienie zasobu i produktu jest ważne także dlatego, że posiadanie określonego zasobu może stać się podstawą zupełnie nowego wykorzystania tego zasobu i generowania nowych produktów (ten sam dom kultury może też stać się wiodącym centrum działania organizacji pozarządowych). Inny przykład – nieużytkowany, niszczący zabytek jest zasobem, może on po nadaniu mu nowych funkcji stać się nowym produktem (np. może być hotelem i centrum konferencyjnym). Zasoby środowiska naturalnego mogą być atrakcją samą w sobie, ale przy odpowiednim wykorzystaniu można dzięki nim budować nowe, być może niedostępne dotąd w świadomości użytkowników danego miejsca produkty turystyczne, rekreacyjne, żywnościowe itd.

Ustalenia istotnych dla Partnerstwa zasobów i produktów dokonała Grupa Robocza PPS w procesie partycypacyjnym, metodą warsztatową obejmującą: etap identyfikacji (zgłaszanie propozycji), etap grupowania pod kątem rodzaju oraz etap rangowania ze względu na wartość dodaną dla całego partnerstwa oraz potencjału i perspektyw rozwoju zasobu/ produktu dla całego partnerstwa.

Tabela 2. Katalog zasobów dla obszaru PPS

Lp.	Zasoby	Wartość dodana dla całego partnerstwa (w skali od 0 do 10)	Potencjał i perspektywy rozwoju zasobu dla całego partnerstwa (w skali od 0 do 10)
1.	zasoby przyrodnicze (jeziora, lasy, formy ochrony przyrody) istotne dla jakości życia oraz turystyki	7,0	9,0
2.	rozpoznawalność obszaru jako związanego z turystyką wodną	5,3	8,9
3.	liczne zabytki architektury sakralnej, pałacowej, parkowej, militarnej	5,4	6,6
4.	wolne tereny inwestycyjne w granicach wyznaczonych stref	5,4	5,7
5.	infrastruktura sportowa i turystyczna: hale, boiska, wyciąg nart wodnych, korty tenisowe, basen, lodowisko zimowe; infrastruktura kajakowa, konna, wędkarska, łowiecka, ścieżki piesze; hotele, pensjonaty, gospodarstwa agroturystyczne	6,4	6,6
6.	potencjał do rozwoju energetyki wiatrowej (m.in. gm. Biały Bór, gm. Grzmiąca, gm. Szczecinek, gm. Barwice) i istniejące instalacje energetyki wiatrowej (gm. Biały Bór)	5,3	8,4
7.	Internet szerokopasmowy (światłowód) - obejmuje cały powiat	5,0	8,3
8.	dostępność dróg krajowych (11, 20, 25) i wojewódzkich oraz linii kolejowych	5,1	6,9

9.	skuteczna działalność instytucji pomocy społecznej (MGOPS, piecza zstępcza, Dom Dziecka, DPS, PCPR, ŚDS, hospicjum)	6,0	6,6
10.	zasoby społeczne (działalność organizacji pozarządowych, wolontariusze), w tym Stowarzyszenie Lokalna Grupa Działania Pojezierze Razem	4,9	6,1
11.	Ośrodek Popularyzujący Naukę w Szczecinku	6,6	7,7
12.	doświadczenia dotyczące współpracy w ramach Kontraktu Samorządowego dla Powiatu Szczecineckiego	5,0	6,4

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 3. Katalog produktów dla obszaru PPS

Lp.	Produkty	Wartość dodana dla całego partnerstwa (w skali od 0 do 10)	Potencjał i perspektywy rozwoju zasobu dla całego partnerstwa (w skali od 0 do 10)
1.	działalność i oferta rolnictwa ekologicznego i biodynamicznego (np. Fundacja im. Stanisława Karłowskiego i Spółka Rolnicza Juchowo Sp. z o.o. w Juchowie, produkcja nabiału ekologicznego w Grabowie)	6,6	8,1
2.	oferta usług turystyki wodnej	5,7	8,6
3.	produkty lokalne (chleb gwdowski, paszteciki gwdowskie, krówka szczecinecka, sielawa wędzona z Pojezierza Drawskiego, miód Drahimski)	6,0	7,4
4.	dobrze prosperujące strefy inwestycyjne (Specjalna Strefa Ekonomiczna - Polska Strefa Inwestycji, Szczecinecki Klaster Meblowy)	6,4	7,6
5.	oferta przedsiębiorstw działających w przemyśle drzewnym, elektronicznym i meblowym, tj. w branżach zaliczanych do inteligentnych specjalizacji województwa zachodniopomorskiego	6,4	8,0
6.	wydarzenia (Art Piknik, Międzynarodowy Złot Pojazdów Militarnych, jarmark bożonarodzeniowy, Międzynarodowy Festiwal Balonowy w Szczecinku)	6,3	7,9
7.	oferta edukacyjna (szkolnictwo zawodowe, kierunkowe – we współpracy z uczelniami wyższymi i zakładami pracy, praktyki i staże zagraniczne)	6,1	7,7

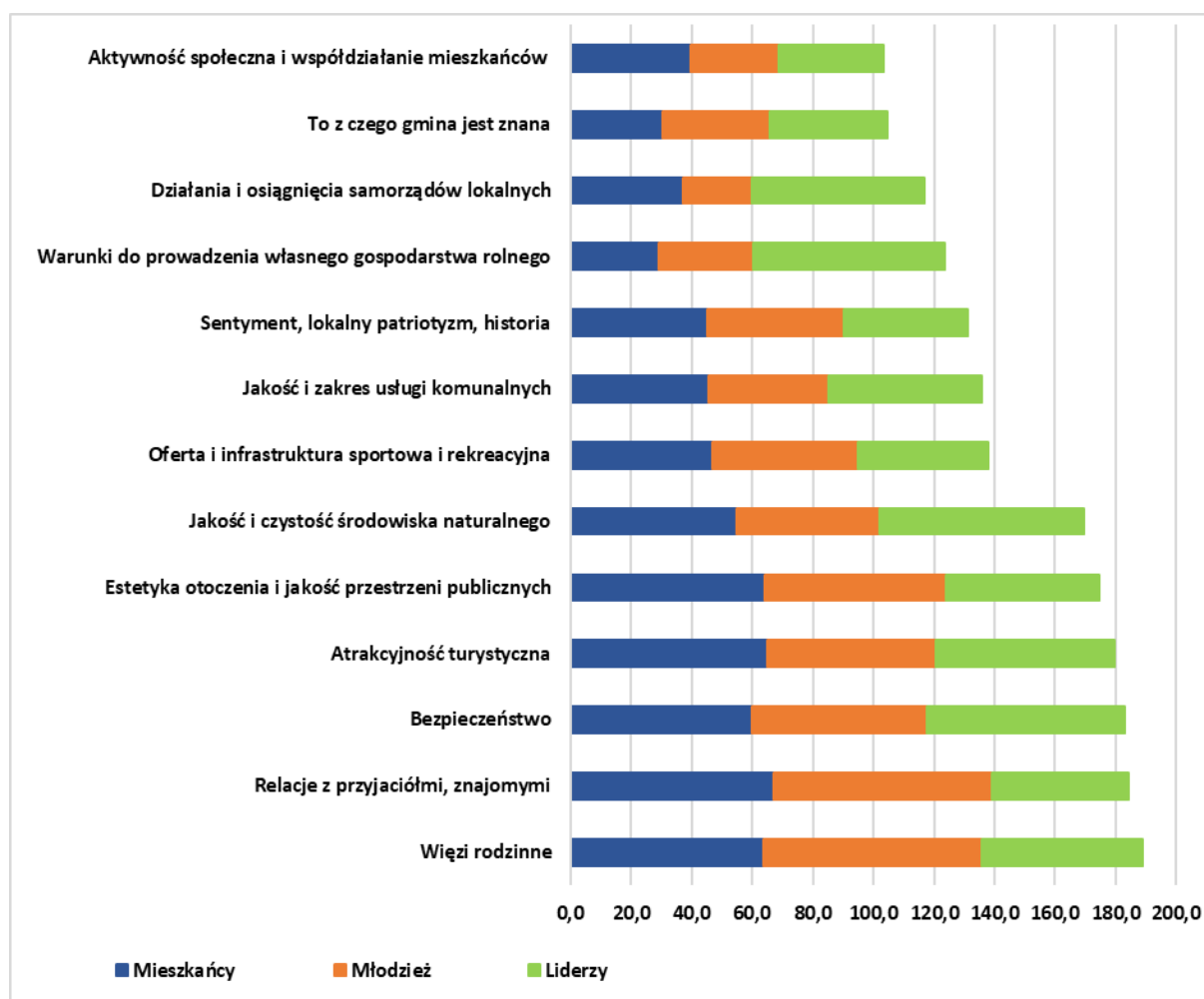
Źródło: Opracowanie własne

Zidentyfikowanie najistotniejszych produktów wskazuje na ich ścisłe powiązanie z funkcjami istotnymi dla obszaru partnerstwa. Kluczowe są produkty powiązane z atrakcyjnością przyrodniczą i perspektywą dla rozwoju funkcji turystycznej, zwłaszcza w oparciu o zasoby wodne. Kluczowe produkty również nawiązują do zasobów przyrodniczych obszaru, bowiem są to:

- produkty lokalne (np. chleb gwdowski, paszteciki gwdowskie, krówka szczecinecka, sielawa wędzona z Pojezierza Drawskiego, miód Drahimski) wytwarzane przez lokalnych rolników także w ramach działalności i oferty rolnictwa ekologicznego i biodynamicznego;
- już istniejąca, chociaż posiadająca znaczne rezerwy, oferta usług turystyki wodnej;
- rozwinięta, zwłaszcza w Szczecinku, oferta przedsiębiorstw działających w przemyśle drzewnym, elektronicznym i meblowym.

W badaniach ankietowych przeprowadzonych na przełomie 2020 r. i 2021 r. wśród młodzieży, mieszkańców i liderów podkreślano z kolei wartości społeczne (więzi rodzinne i relacje ze znajomymi), jako te, które stanowią o sile OP.

Wykres 1. Silne strony Obszaru Partnerstwa w opinii młodzieży, mieszkańców i liderów

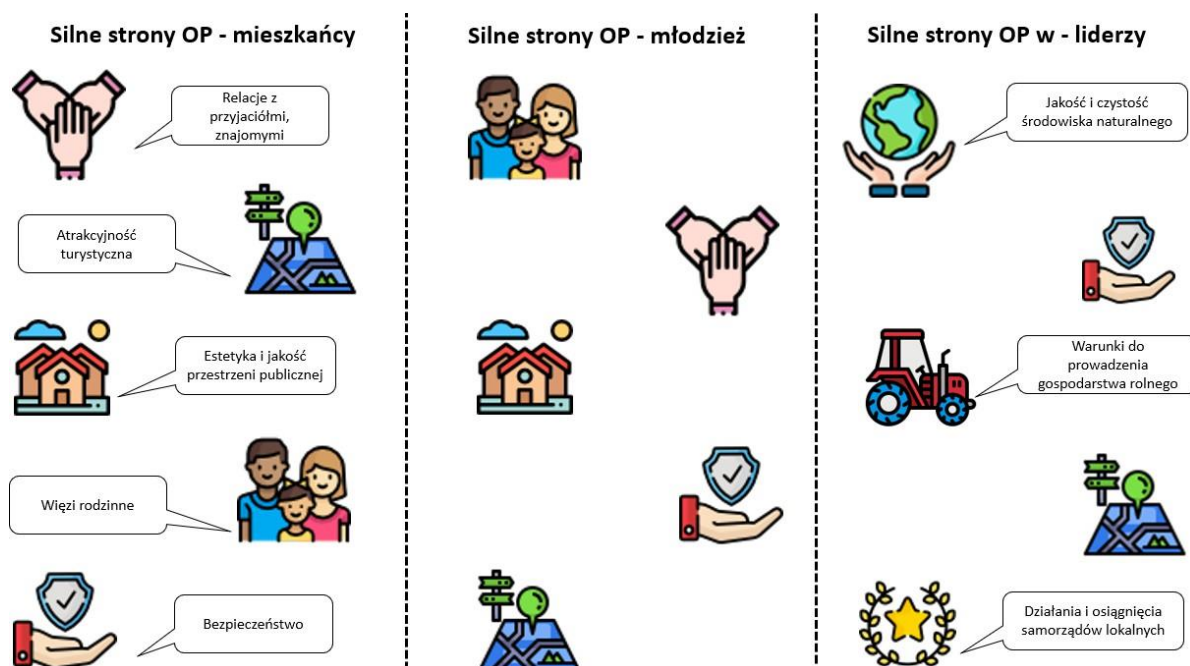


Źródło: Opracowanie własne

Niemniej jednak według w/w grup siłą Obszaru są także takie zmienne jak bezpieczeństwo, atrakcyjność turystyczna, estetyka otoczenia i jakość przestrzeni publicznych, jakość i czystość środowiska naturalnego, czy oferta i infrastruktura sportowa i rekreacyjna.

Wśród pięciu najważniejszych mocnych stron OP wszystkie trzy badane grupy podkreślały znaczenie atrakcyjności turystycznej oraz bezpieczeństwa. Ponadto między młodzieżą, a mieszkańcami występowała zgodność, co do znaczenia relacji z przyjaciółmi i znajomymi oraz więzi rodzinnych. Wartości te nie były tak istotne dla lokalnych liderów, głównie z uwagi na dobór grupy badanych, w której dominowali przedstawiciele lokalnego samorządu. Dla tej grupy istotne okazały się uwarunkowania środowiskowo-gospodarcze.

Rysunek 1. Silne strony Obszaru Partnerstwa w opinii różnych grup społecznych



Źródło: Opracowanie własne z wykorzystaniem zasobów <https://www.flaticon.com/>

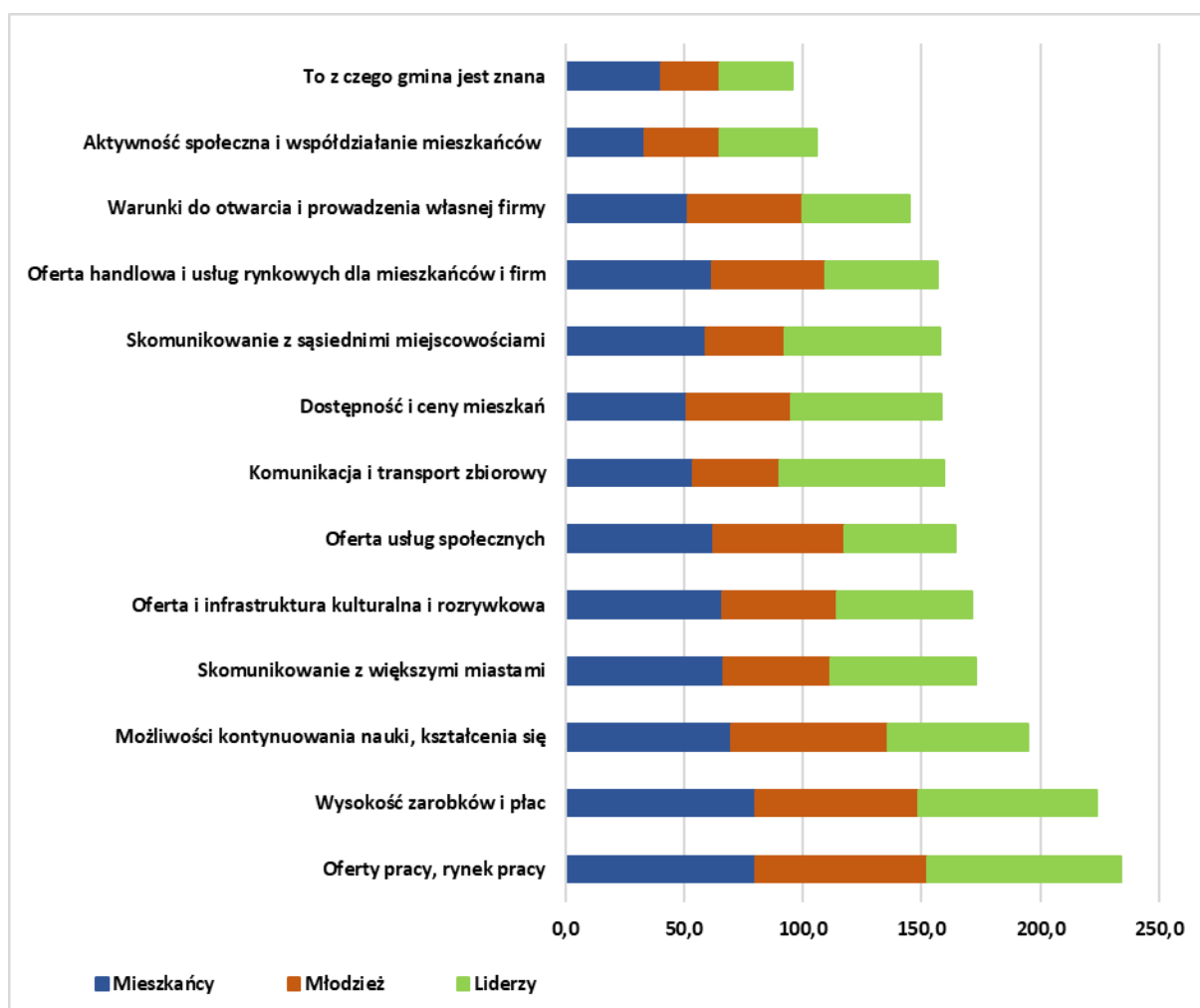
2.3 Kluczowe bariery zidentyfikowane w procesie diagnostycznym

Bariery rozwojowe to zjawiska lub czynniki (wewnętrzne i zewnętrzne), które uniemożliwiają lub utrudniają realizację celów rozwojowych. Składają się na nie niekorzystne zjawiska, niewykorzystane potencjały oraz niekorzystne warunki.

Problemy/ deficyty - niekorzystne zjawiska, niewykorzystane potencjały, istniejąca sytuacja negatywna, niekorzystne warunki (zamiast pożądanych), a nie brak rozwiązania.

W badaniach ankietowych przeprowadzonych na przełomie 2020 r. i 2021 r. młodzież, mieszkańców i lokalnych liderów poproszono o wskazanie słabych stron obszaru Partnerstwa. Ankietowani wskazali przede wszystkim na uwarunkowania rynku pracy – wysokość zarobków oraz oferty pracy. Niekorzystnie oceniona została także możliwość kontynuowania nauki i kształcenia się, ale w tym wypadku dominowały wskazania młodzieży i mieszkańców. Najprawdopodobniej ocena dotyczy dostępności do usług edukacyjnych na poziomie wyższym. Ankietowani wskazywali także na bariery komunikacyjne (transport na OP, skomunikowanie z większymi miastami oraz transport zbiorowy).

Wykres 2. Słabe strony Obszaru Partnerstwa w opinii młodzieży, mieszkańców i liderów



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 2. Słabe strony Obszaru Partnerstwa w opinii różnych grup społecznych

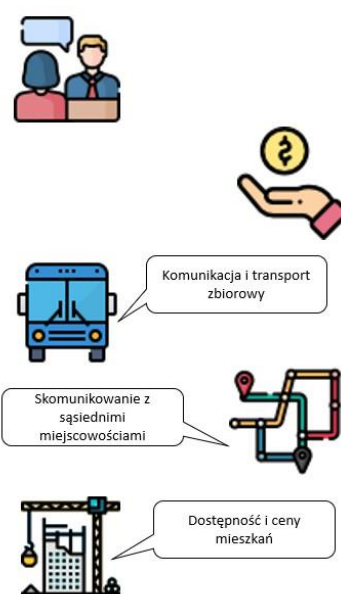
Słabe strony OP - mieszkańcy



Słabe strony OP - młodzież



Słabe strony OP w - liderzy



Źródło: Opracowanie własne z wykorzystaniem zasobów <https://www.flaticon.com/>

W poniższych tabelach wskazano na zidentyfikowane problemy/bariery w obszarze społecznym, gospodarczym i przestrzenno-środowiskowym, wskazując na ich przyczyny i skutki.

Tabela 4. Przyczyny, problemy/ bariery szczegółowe, skutki problemów – obszar społeczny

Przyczyny	Problemy/bariery szczegółowe	Skutki problemów
- ograniczona atrakcyjność rynku pracy - możliwość kontynuowania nauki na poziomie wyższym niż ponadpodstawowy - niska dostępność komunikacyjna rozumiana jako skomunikowanie z większymi ośrodkami, skomunikowanie wewnętrzne na OP, dostępność do transportu publicznego - niski dostęp do usług społecznych - niski dostęp do oferty i infrastruktury kulturalnej - ograniczone warunki prowadzenia działalności gospodarczej – ograniczony stopień stymulowania lokalnej przedsiębiorczości	odpływ ludzi młodych w wieku produkcyjnym zwłaszcza mobilnym z jednoczesnym brakiem zainteresowania osiedlaniem się nowych mieszkańców	- utrata kapitału kreatywnego - utrata funkcji społeczno-gospodarczych - dalsza utrata zdolności reprodukcyjnej populacji OP - Przesunięcie ciężaru utrzymania infrastruktury technicznej i społecznej na osoby w wieku produkcyjnym niemobilnym, przedemerytalnym i emerytalnym - wyższe jednostkowe koszty utrzymania infrastruktury – zarówno zasobów prywatnych, jak i komunalnych - wyższe jednostkowe koszty usług komunalnych - dopływ kadr na rynek pracy nie będzie pokrywał odpływu kadr z rynku pracy - osłabienie więzi rodzinnych

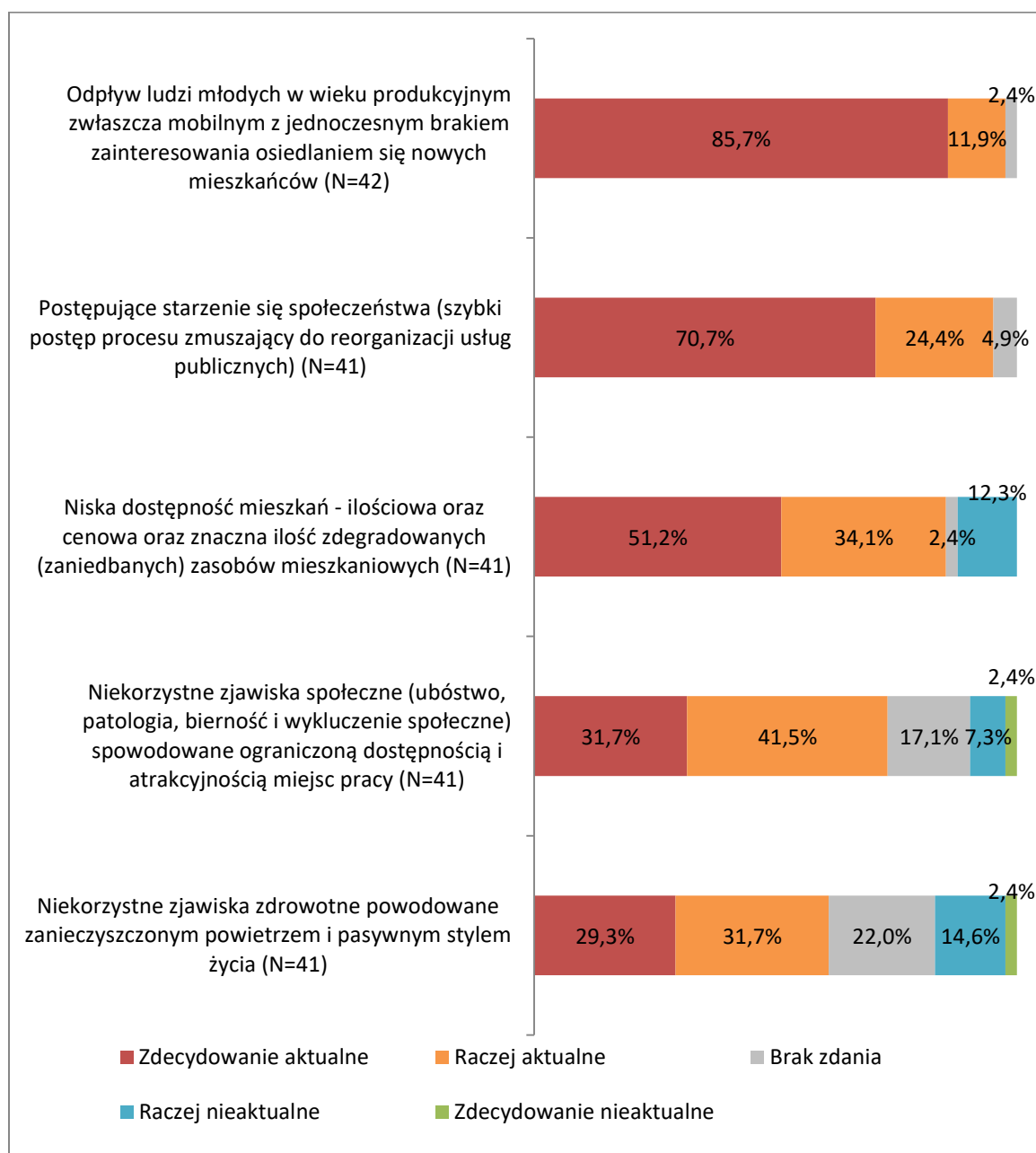
• niska dostępność mieszkań – ilościowa oraz cenowa • monofunkcyjność, niewielkie zróżnicowanie funkcji		• narastający deficyt cywilizacyjny spowodowany odpływem ludzi młodych przystosowanych do funkcjonowania w nowoczesnym społeczeństwie
• niska podaż mieszkań (zwłaszcza mieszkań dostępnych cenowo) • niska dostępność mieszkań przeznaczonych na wynajem • dominacja budownictwa jednorodzinnego • upadek socjalistycznego zakładu pracy będącego dystrybutorem świadczeń społecznych	niska dostępność mieszkań – ilościowa oraz cenowa oraz znaczna ilość zdegradowanych (zaniedbanych) zasobów mieszkaniowych	• odpływ ludzi młodych w wieku produkcyjnym zwłaszcza mobilnym • ograniczone wpływy z tytułu podatku od nieruchomości do budżetu samorządu lokalnego • obciążenie lokalnych społeczności znacznymi kosztami utrzymania i remontów starej substancji mieszkaniowej
• migracje osób młodych (głównie w wieku produkcyjnym mobilnym) • ujemny przyrost naturalny	postępujące starzenie się społeczeństwa (starzenie się społeczeństwa należy postrzegać jako wyzwanie, problemem jest szybki postęp procesu zmuszający do reorganizacji usług publicznych)	• zwiększenie popytu na usługi zdrowotne, w tym profilaktykę chorób cywilizacyjnych oraz usługi opiekuńcze i asystenckie • konieczność reorganizacji i optymalizacji terytorialnej usług publicznych ze różnicowaniem na osoby III i IV wieku • konieczność wsparcia modelu wielopokoleniowego w przestrzeni i usługach • konieczność dbania o stan zdrowia osób starszych, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju badań profilaktycznych • odpływ kadr z rynku pracy • potrzeba dostosowania rynku pracy do wieku populacji • rosnące wyobcowanie, samotność
• skutki gospodarcze i społeczne szokowej transformacji gospodarki zwłaszcza w obszarze rolnictwa • utrata miejsc pracy oraz form zabezpieczeń socjalnych opartych o zakład pracy • ograniczona dostępność i atrakcyjność miejsc pracy • ograniczona atrakcyjność rynku pracy • niski poziom dochodów osób fizycznych • bezrobocie strukturalne	niekorzystne zjawiska społeczne	• rozwarstwienie społeczne • rosnące wykluczenie społeczne • rosnąca patologia życia społecznego • brak aktywności społecznej • rosnące rozwarstwienie społeczne • ubóstwo społeczne

• zanieczyszczenie powietrza (niedotrzymanie poziomów dopuszczalnych lub docelowych w zakresie emisji zanieczyszczeń pyłowych i BaP) • ograniczona dostępność do programów profilaktycznych dedykowanych chorobom. specyficznym dla obszaru • pasywny pod względem wysiłku fizycznego tryb życia, w tym wzrastająca konieczność użycia samochodu w dojazdach do pracy i usług	niekorzystne zjawiska zdrowotne	• problemy zdrowotne, w tym wysoka umieralność mierzona standaryzowanym wskaźnikiem umieralności dla choroby nadciśnieniowej, chorób serca i układu krążenia, chorób związanych z konsumpcją alkoholu; chorób przewlekłych wątroby; chorób układu nerwowego oraz samobójstwa • gospodarcze skutki przedwczesnej śmierci lub niezdolności do pracy, w tym np. koszty leczenia i świadczeń, koszty utraconych możliwości, etc. • bezrobocie i ubóstwo z uwagi na długotrwałą chorobę
---	---	--

Źródło: Opracowanie własne.

Wszystkie zdiagnozowane powyżej problemy obszaru społecznego nie straciły na aktualności, o czym świadczą również wyniki badania ankietowego z przedstawicielami Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego, przeprowadzone w 2024 roku. Zdecydowana większość badanych wskazała, że aktualny pozostaje problem depopulacji obszaru (97,6%) i powiązane z nim zjawisko postępującego starzenia się społeczeństwa (95,1%). Niska dostępność mieszkań jest aktualnym problemem zdaniem 85,4% ankietowanych, a niekorzystne zjawiska społeczne – 73,2%. Natomiast w opinii najmniejszej grupy respondentów, aktualnym problem są niekorzystne zjawiska zdrowotne powodowane zanieczyszczonym powietrzem i pasywnym stylem życia.

Wykres 3. Ocena aktualności problemów w obszarze społecznym, w %



Źródło: Badanie ankietowe przedstawicieli Partnerstwa Powiatu Szczecińskiego, 2024.

Zdaniem ankietowanych innymi problemami w sferze społecznej, które powinny być rozwiązane w Strategii ZIT, są:

- braki w infrastrukturze społecznej;
- niewystarczająca dostępność usług społecznych, w tym opieki nad osobami samotnymi, chorymi i z niepełnosprawnościami;
- niska dostępność miejsc noclegowych dla osób dotkniętych przemocą;

- niska dostępność opieki zdrowotnej specjalistycznej;
- niska dostępność opieki zdrowotnej dla seniorów;
- niewystarczająca oferta w zakresie spędzania czasu wolnego dla osób młodych (zajęcia, miejsca spotkań);
- niski stopień integracji mieszkańców;
- niedostateczna jakość infrastruktury kształcenia zawodowego, w tym internatów i burs szkolnych.

Tabela 5. Przyczyny, problemy/ bariery szczegółowe, skutki problemów – obszar gospodarczy

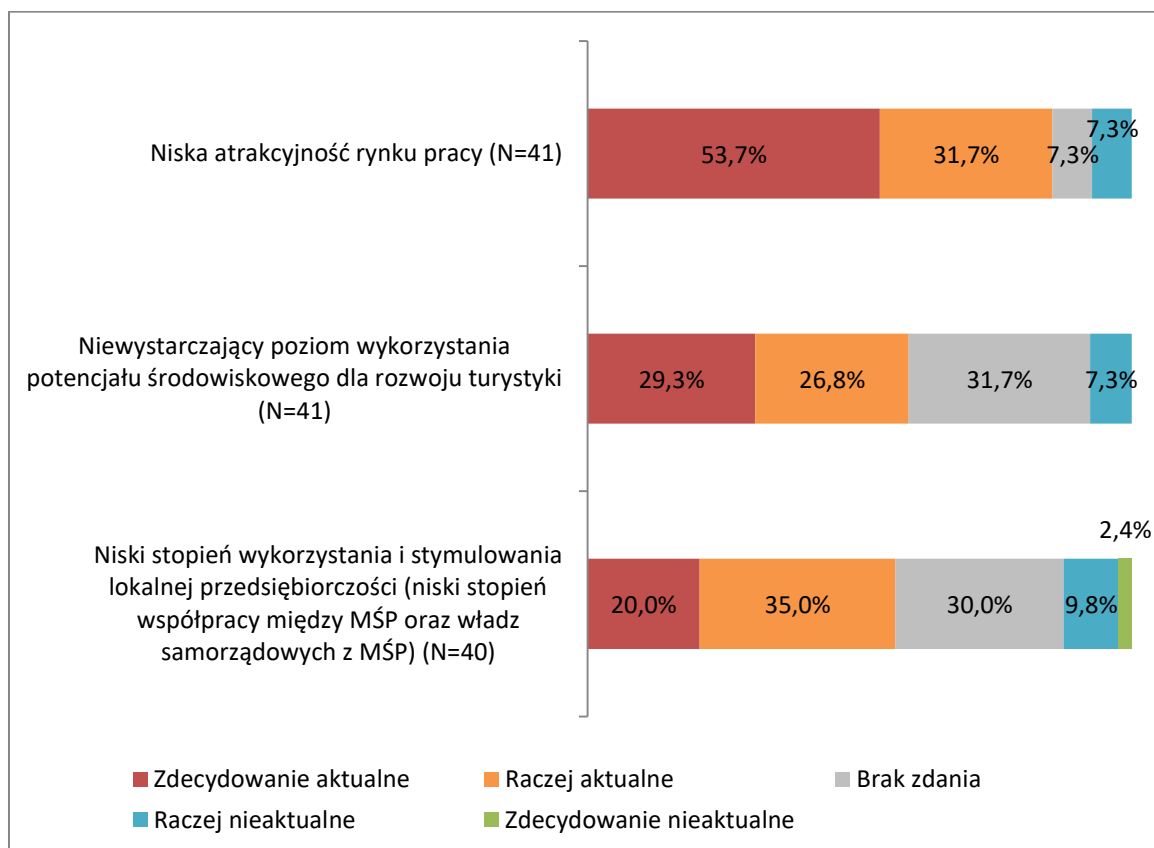
Przyczyny	Problemy/bariery szczegółowe	Skutki problemów
• niski poziom wynagrodzeń • niska dostępność atrakcyjnych ofert pracy • konkurencja ze strony większych ośrodków gospodarczych (np. Szczecin, Poznań, Gdańsk, Koszalin, Berlin) • migracja osób dobrze wykształconych w dobrych zawodach	niska atrakcyjność rynku pracy	• niekorzystne zjawiska społeczne • odpływ ludzi młodych w wieku produkcyjnym zwłaszcza mobilnym • ograniczone wpływy do budżetu z tytułu podatków • ograniczone środki na inwestycje prywatne i utrzymanie dobrostanu majątku
• brak spójnej strategii rozwoju turystyki obejmującej OP ze wskazaniem specjalizacji wiodących • brak systematycznej i skoordynowanej współpracy Partnerów i innych podmiotów działających w obszarze turystyki • brak spójnej i systematycznej strategii promocji obszaru w skali co najmniej ogólnopolskiej w zakresie walorów turystycznych, produktów lokalnych, innowacji społecznych • niska dostępność komunikacyjna	niewystarczający poziom wykorzystania potencjału środowiskowego dla rozwoju turystyki	• ryzyko niekontrolowanego ruchu turystycznego w miejscach wymagających szczególnej ochrony • koszty utraconych możliwości w obszarze rynku pracy, działalności gospodarczej i wpływów finansowych z tytułu podatków • rozwój szarej strefy w turystyce
• szok transformacyjny; w tym apatia i utrwalone negatywne wzorce zachowań w społecznościach popegeerowskich • brak spójnej i systematycznej strategii współpracy Partnerów z przedsiębiorcami, w tym	niski stopień wykorzystania i stymulowania lokalnej przedsiębiorczości (niski stopień współpracy między MŚP oraz władz samorządowych z MŚP)	• ograniczona atrakcyjność rynku pracy • niska rozpoznawalność produktów i usług lokalnych MŚP • pogłębianie się peryferyjności obszaru

w szczególności z lokalnymi MŚP • brak narzędzi monitorowania poziomu satysfakcji przedsiębiorców z jakości obsługi administracyjnej samorządu i narzędzi rozpoznania potrzeb lokalnych przedsiębiorców oraz ich gotowości do angażowania się w inicjatywy lokalne • brak aktywnej polityki promocji gospodarczej • ograniczone formy promocji postaw przedsiębiorczych wśród młodzieży • brak pozaformalnych działań edukacyjnych na rzecz przedsiębiorczości • niska dostępność transportowa • wysokie koszty zatrudniania w samorządzie kadr wykwalifikowanych wyłącznie w zakresie stymulowania przedsiębiorczości • inwestycje skierowane na proste wykorzystanie zasobów • niskie koszty udostępnienia lokalnych zasobów		
--	--	--

Źródło: Opracowanie własne

Wszystkie zdiagnozowane powyżej problemy obszaru gospodarczego nie straciły na aktualności, o czym świadczą również wyniki badania ankietowego z przedstawicielami Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego, przeprowadzone w 2024 roku. Najwięcej badanych osób wskazało, że aktualnym problemem pozostaje niska atrakcyjność rynku pracy (85,4%). Na niewystarczający poziom wykorzystania potencjału środowiskowego dla rozwoju turystyki wskazało 56,1%, a na niski stopień wykorzystania i stymulowania lokalnej przedsiębiorczości 55,0%.

Wykres 4. Ocena aktualności problemów w obszarze gospodarczym, w %



Źródło: Badanie ankietowe przedstawicieli Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego, 2024.

Zdaniem ankietowanych innymi problemami w sferze gospodarczej, które powinny być rozwiązane w Strategii ZIT, są:

- wysokie koszty prowadzenia działalności gospodarczej;
- trudności w przekwalifikowaniu zawodowym;
- zbyt uboga oferta szkolnictwa zawodowego na poziomie wyższym;
- zbyt mała ilość uzbrojonych terenów inwestycyjnych;
- niska konkurencyjność, którą można zwiększyć poprzez wykorzystanie nowych technologii i elektromobilności;
- zbyt małe dostosowanie kształcenia zawodowego do aktualnych potrzeb rynku pracy.

Tabela 6. Przyczyny, problemy/ bariery szczegółowe, skutki problemów – obszar przestrzenno-środowiskowy

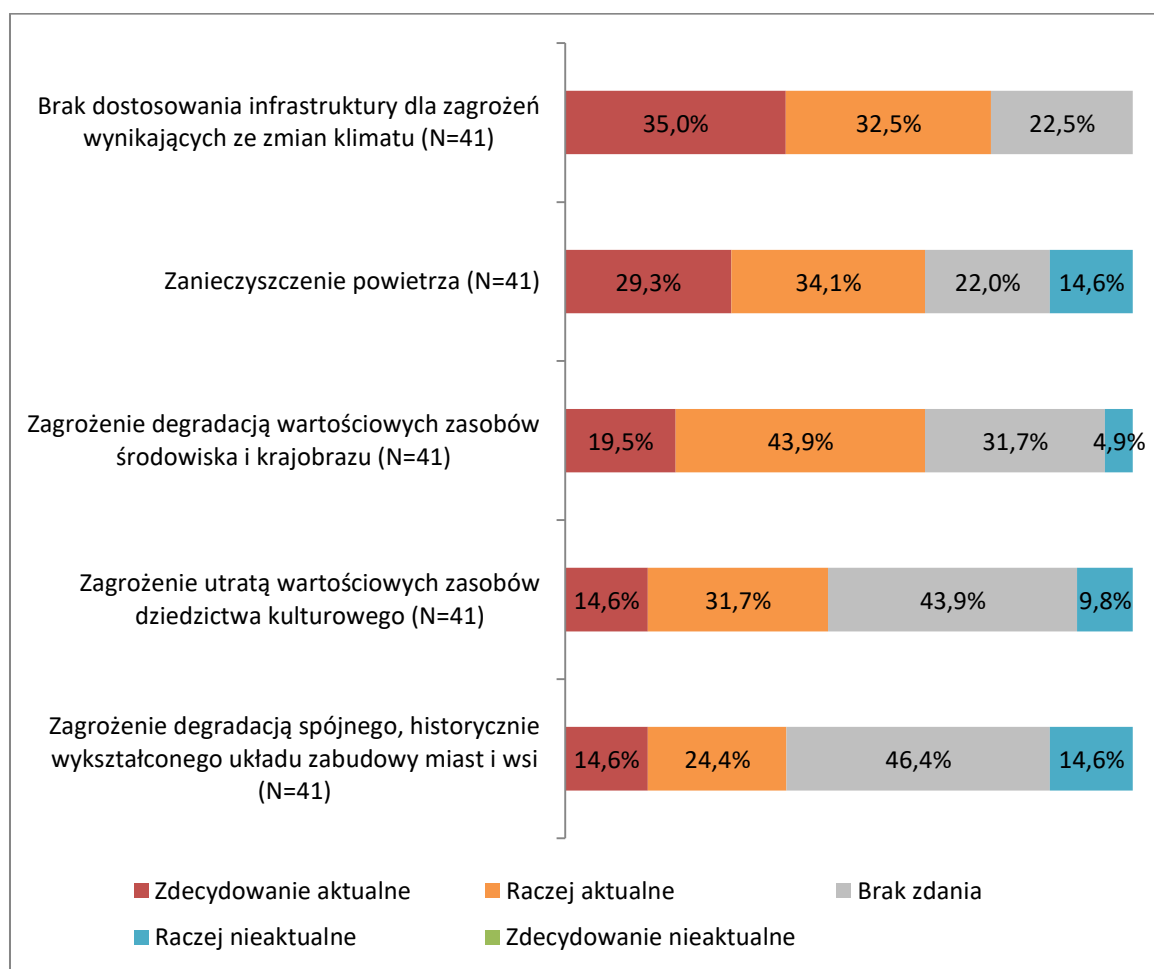
Przyczyny	Problemy/bariery szczegółowe	Skutki problemów
- niewłaściwe stosowanie instrumentów polityki przestrzennej - brak spójności planowania i polityki przestrzennej w skali powiatu – skrajne różnice w pokryciu gmin planami	zagrożenie degradacją spójnego, historycznie wykształconego układu zabudowy miast i wsi	- obniżenie zwartości/rozproszenie zabudowy - wzrost kosztów jednostkowych budowy i utrzymania dróg i uzbrojenia terenów – do poziomów przekraczających wpływy podatkowe - pogorszenie dostępu do obiektów usług publicznych i komercyjnych, presja na użycie samochodu, w konsekwencji zagrożenie kongestią i problemy parkingowe - pogorszenie standardów życia mieszkańców - osłabienie kontaktów i warunków życia społecznego - spadek wartości nieruchomości - wzrost zagrożenia konfliktami przestrzennymi
- dopuszczenie w dokumentach planistycznych konfliktowych działań gospodarczych na znacznych obszarach otwartych, wartościowych dla środowiska i krajobrazu - rozlewanie się nowej zabudowy poza obszary już zainwestowane	zagrożenie degradacją wartościowych zasobów środowiska i krajobrazu	utrata wartościowych zasobów środowiskowych mogących być podstawą rozwoju turystyki i rekreacji
- zniszczenia wojenne i wywołane upływem czasu - utrata kontroli nad stanem technicznym wartościowej substancji zabytkowej wskutek braku lub wskutek niewłaściwie przeprowadzonych przekształceń własnościowych oraz niedostatecznego nadzoru konserwatorskiego - ignorancja lub brak wiedzy, barbarzyństwo - niedostatek środków na aktywną ochronę zasobów, w tym dofinansowanie ochrony zabytków	zagrożenie utratą wartościowych zasobów dziedzictwa kulturowego	- utrata obiektów/ zespołów zabytkowych o wyjątkowych wartościach architektonicznych, przyrodniczych i historycznych - degradacja zabytkowych cech układów urbanistycznych i ruralistycznych - obniżenie atrakcyjności turystycznej obszaru - utrata elementów stanowiących o identyfikacji i tożsamości obszaru - obniżenie atrakcyjności przestrzeni publicznych - osłabienie więzi mieszkańców

• niedostateczna ochrona zasobów w ramach prowadzonej polityki przestrzennej • skala i gwałtowność zmian społecznych i gospodarczych będące następstwem burzliwej transformacji ustrojowej lat dziewięćdziesiątych XX wieku		z miejscem zamieszkania • zubożenie i utrata poczucia bezpieczeństwa przez znaczące grupy społeczne • wysokie koszty adaptacji zabudowy do nowych warunków społecznych i gospodarczych
• nieefektywne systemy ogrzewania (w tym ogrzewanie wysokoemisyjne) w budynkach użyteczności publicznej, budynkach komunalnych i prywatnym sektorze mieszkaniowym • niedostateczny poziom wykorzystania OZE na potrzeby ogrzewania i wytwarzania energii elektrycznej • niska efektywność energetyczna budynków	zanieczyszczenie powietrza (niedotrzymanie poziomów dopuszczalnych lub docelowych w zakresie emisji zanieczyszczeń pyłowych i BaP)	• problemy zdrowotne mieszkańców OP • straty wizerunkowe OP • konieczność poniesienia znacznych nakładów przez samorządy i mieszkańców
• uwarunkowania przestrzenne • wysokie koszty dostosowawcze • brak rozwiązań systemowych i lokalnych w zakresie błękitnej infrastruktury	brak dostosowania infrastruktury do zagrożeń wynikających ze zmian klimatu	• brak odporności terenów zurbanizowanych na zjawisko deszczy nawalnych • występujące okresowo susze; • rosnące nakłady w związku z rozpraszaniem zabudowy

Źródło: Opracowanie własne.

Wszystkie zdiagnozowane powyżej problemy obszaru środowiskowo-przestrzennego nie straciły na aktualności, o czym świadczą również wyniki badania ankietowego z przedstawicielami Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego, przeprowadzone w 2024 roku. Większość badanych była zgodna, że aktualne pozostają niżej wymienione problemy w sferze przestrzenno-środowiskowej: brak dostosowania infrastruktury dla zagrożeń wynikających ze zmian klimatu (67,5%), zanieczyszczenie powietrza (63,4%) oraz zagrożenie degradacją wartościowych zasobów środowiska i krajobrazu (63,4%). Mniej niż połowa badanych wskazała zagrożenie utratą wartościowych zasobów dziedzictwa kulturowego (46,3%) i zagrożenie degradacją spójnego, historycznie wykształconego układu zabudowy miast i wsi (39,0%).

Wykres 5. Ocena aktualności problemów w obszarze przestrzenno-środowiskowym, w %



Źródło: Badanie ankietowe przedstawicieli Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego, 2024.

Zdaniem ankietowanych innymi problemami w sferze przestrzenno-środowiskowej, które powinny być rozwiązywane w Strategii ZIT, są:

- niski stopień rozwoju zielono-błękitnej infrastruktury;
- niska odporność miasta Szczecinek na podtopienia;
- niewystarczający poziom zagospodarowania deszczówki;
- zanieczyszczenie wód;
- niska jakość jezior znajdujących się w obszarze Miasta Szczecinek (szczególnie jeziora Trzesiecko);
- niski udział terenów zielonych w mieście, „betonoza”;

- niska skuteczność egzekwowania przepisów służących ochronie jakości powietrza (np. poprzez kontrolę dymu z kominów w sezonie zimowym);
- niewystarczająca ilość miejsc w mieście pozbawionych ruchu samochodowego;
- niski udział energii odnawialnej w zaopatrzeniu miasta w ciepło, w ciepłą wodę użytkową i prąd;
- niski poziom odzysku odpadów;
- brak zabezpieczenia mieszkańców w sytuacji zagrożenia (np. za pomocą schronów);
- niska jakość infrastruktury drogowej;
- brak transportu zbiorowego (gmina Szczecinek);
- niedostateczna ilość dróg rowerowych;
- brak połączeń sieci dróg rowerowych.

2.4 Kluczowe determinanty potrzeb rozwojowych obszaru partnerstwa

Determinanty w zakresie wymiaru społecznego

- Prognozowany dalszy spadek liczby osób w wieku przedprodukcyjnym do 2040 r.
- Rosnąca różnica liczby mieszkańców w wieku 20-24 i 60-64 – brak zastępowalności pokoleń na rynku pracy.
- Nasilenie się procesu starzenia się społeczności lokalnych potwierdzone wysokim współczynnikiem obciążenia demograficznego, co stawia przed całym obszarem wyzwania w zakresie społecznym, gospodarczym, ale także medycznym, socjalnym i psychologicznym.
- Ryzyko większej presji na budżety Partnerów obszaru PPS wynikającej z konieczności dopłat do utrzymania infrastruktury i poziomu usług realizowanych na terenie partnerstwa – wzrastające koszty jednostkowe świadczenia usług publicznych w związku ze zmniejszaniem się liczby mieszkańców.

- Problemy zdrowotne mieszkańców i powszechne oczekiwanie poprawy dostępności i jakości tych usług.
- Wieloletnie obowiązywanie systemu rolnictwa uspołecznionego, na który nałożyło się zjawisko poczucia tymczasowości Ziemi Odzyskanych oddziałuje do dziś nie tylko na ekonomiczne uwarunkowania obszaru, ale także na brak poczucia tożsamości społeczności lokalnej.

Determinanty w zakresie wymiaru gospodarczego

- Wieloletnie konsekwencje socjalistycznego ustroju społeczno-gospodarczego - szok transformacyjny.
- Rosnąca różnica liczby mieszkańców w wieku 20-24 i 60-64 – brak zastępowalności pokoleń na rynku pracy.
- Prognozowane zmniejszenie wpływów do budżetu Partnerów z tytułu wpływu z podatków w związku z postępującą depopulacją.
- Niewykorzystany w pełni potencjał gospodarczy w oparciu o innowacje i turystykę.
- Rosnąca konkurencja ze strony większych i silniejszych ośrodków gospodarczych (np. Szczecin, Poznań, Gdańsk, Koszalin, Berlin).
- Nieatrakcyjny rynek pracy, który w ograniczonym zakresie pozwala na samorealizację, rozwój i wypełnianie aspiracji osób młodych.
- Brak zainteresowania inwestowaniem ze strony inwestorów zewnętrznych wobec ograniczonego stopnia wykorzystania i stymulowania lokalnej przedsiębiorczości.

Determinanty w zakresie wymiaru środowiskowego i przestrzennego

- Dominacja wysokoemisyjnych systemów grzewczych wobec nieefektywnych energetycznie budynków prowadzić będzie do dalszego pogarszania się stanu powietrza.
- Konieczność zdefiniowania źródeł odnawialnej energii efektywnych w obszarze PPS dla osiągnięcia celów klimatycznych.
- Niski stopień wykorzystania odnawialnych źródeł energii.

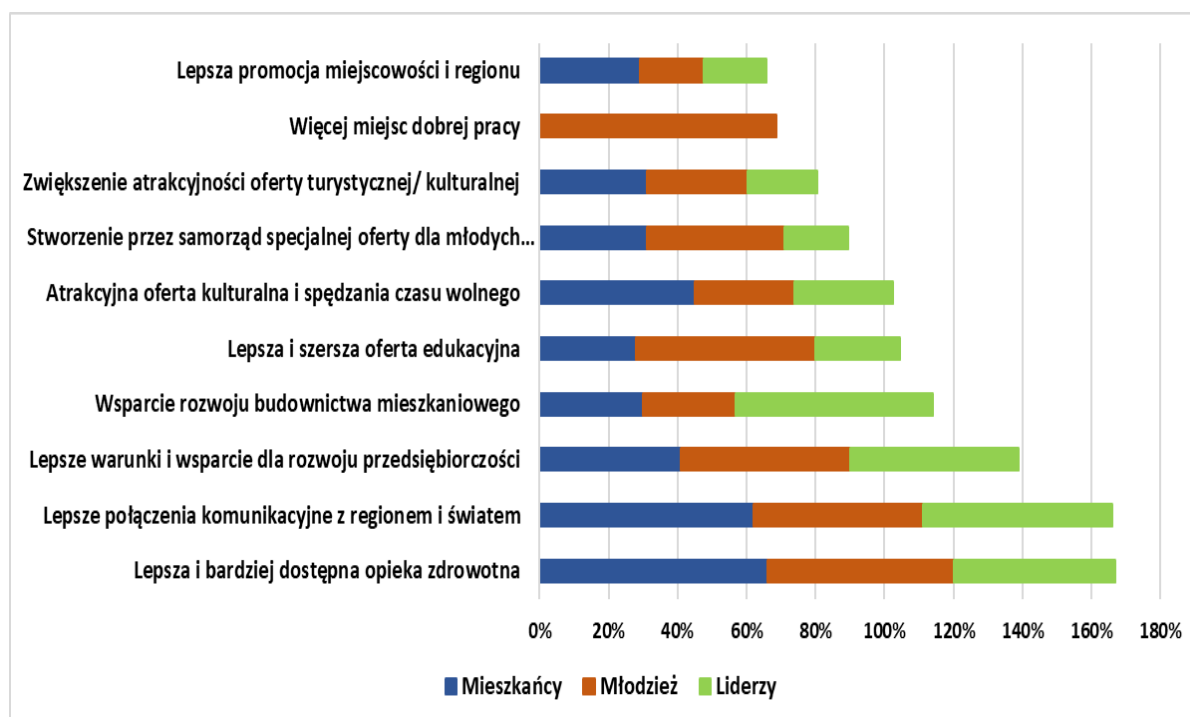
- Brak odporności na zagrożenia związane ze zmianami klimatu wynikające z niedostatków niebieskiej i zielonej infrastruktury.
- Ograniczenia w wykorzystaniu zasobów przyrodniczych dla rozwoju gospodarczego, w tym turystyki.
- Duża liczba zaniedbanych obiektów historycznych.
- Ograniczanie zjawiska rozlewania się zabudowy.
- Zrównoważenie celów polityki przestrzennej dla obszarów wiejskich i obszarów miejskich.

Wyniki badań społecznych oraz dane statystyczne i jakościowe pozwoliły zdefiniować problemy szczegółowe oraz determinanty rozwoju. Te z kolei pozwalają wskazać dwie istotne sfery problemowe, które integrują potrzeby społeczne, gospodarcze i środowiskowo-przestrzenne, tj.: niska atrakcyjność osiedleńcza obszaru PPS oraz niewykorzystany potencjał endogeniczny obszaru PPS. Wokół tych dwóch osi wyznaczono kluczowe wyzwania.

2.5 Kluczowe wyzwania dla obszaru partnerstwa

W badaniach ankietowych przeprowadzonych na przełomie 2020 r. i 2021 r. młodzież, mieszkańców i lokalnych liderów poproszono o wskazanie przedsięwzięć, które powinny zostać zrealizowane na terenie PPS. Według badanych grup pożądane są przedsięwzięcia w zakresie opieki zdrowotnej, połączeń komunikacyjnych, poprawy warunków do rozwoju przedsiębiorczości, budownictwa mieszkaniowego oraz oferty edukacyjnej.

Wykres 6. Jakiego rodzaju przedsięwzięcia powinny zostać zrealizowane w opinii młodzieży, mieszkańców i lokalnych liderów według % wskazań w danej grupie?

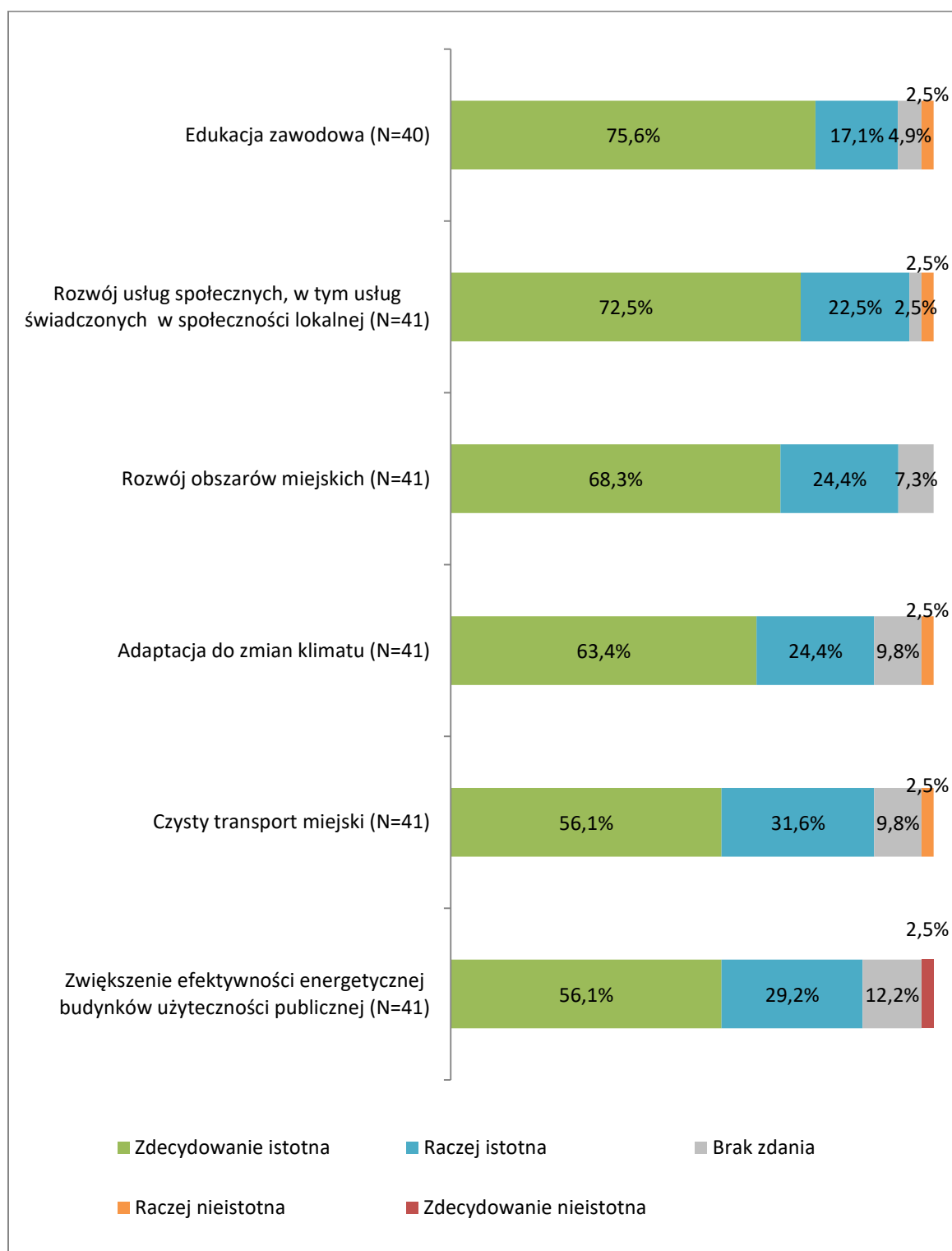


Źródło: Opracowanie własne

Natomiast podczas przeprowadzonego w 2024 roku badania ankietowego, przedstawiciele jednostek tworzących Partnerstwo Powiatu Szczecineckiego zostali zapytani o najbardziej istotne obszary, w ramach których powinny być realizowane projekty Strategii ZIT. Według respondentów najbardziej istotnymi działaniami są, kolejno:

- rozwój usług społecznych, w tym usług świadczonych w społeczności lokalnej (95,0% wskazań);
- edukacja zawodowa (92,7% wskazań);
- rozwój obszarów miejskich (92,7% wskazań);
- adaptacja do zmian klimatu (87,8% wskazań);
- czysty transport miejski (87,7% wskazań);
- zwiększenie efektywności energetycznej budynków użyteczności publicznej (85,3% wskazań).

Wykres 7. Najbardziej istotne działania, w ramach których powinny być realizowane projekty w Strategii ZIT



Źródło: Badanie ankietowe przedstawicieli Partnerstwa Powiatu Szczecińskiego, 2024.

Na podstawie przeprowadzonych analiz, badań ilościowych i jakościowych wskazano kluczowe wyzwania oraz ważne kierunki strategicznej interwencji.

Tabela 7. Kluczowe wyzwania

Wyzwanie	Opis
Wyzwanie nr 1	Wsparcie zintegrowanego i sprzyjającego włączeniu społecznemu rozwoju społecznego, gospodarczego i środowiskowego, kultury, dziedzictwa naturalnego, zrównoważonej turystyki i bezpieczeństwa na obszarze MOF Szczecinka. Zapobieganie niekorzystnym zjawiskom w zakresie braku zrównoważonej urbanizacji, jak również w zakresie utraty funkcji społeczno-gospodarczych miejskiego obszaru funkcjonalnego Szczecinka.
Wyzwanie nr 2	Rozwój dobrej jakości, trwałych i przystępnych cenowo usług społecznych.
Wyzwanie nr 3	Poprawa jakości i dostępności kształcenia zawodowego w szkołach ponadpodstawowych.
Wyzwanie nr 4	Promowanie efektywności energetycznej oraz energooszczędności, prowadzące do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i poprawy jakości powietrza wskutek redukcji niskiej emisji. Zwiększenie efektywności energetycznej budynków użyteczności publicznej i budynków komunalnych.
Wyzwanie nr 5	Zwiększenie odporności na negatywne skutki zmian klimatu oraz podjęcie skutecznych i efektywnych działań adaptacyjnych
Wyzwanie nr 6	Wsparcie rozwoju zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego oraz bezemisyjnej mobilności

Źródło: Opracowanie własne

2.6 Analiza SWOT

Powszechnie stosowanym narzędziem służącym do syntezy przeprowadzonego procesu diagnostycznego jest analiza SWOT, która pozwala na zobrazowanie wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań rozwojowych obszaru. Polega ona na zidentyfikowaniu mocnych stron (strengths), słabych stron (weaknesses), szans (opportunities) i zagrożeń (threats):

- **mocne strony** – atut, przewaga, zasoby obszaru Partnerstwa, które mogą przyspieszyć tempo i poziom jego rozwoju;
- **słabe strony** – obecne na obszarze Partnerstwa problemy, bariery, które mogą spowolnić tempo jego rozwoju;
- **szanse** – istniejące w otoczeniu szanse korzystnej zmiany, z których Partnerstwo może skorzystać i dzięki którym może przyspieszyć tempo i poziom rozwoju;
- **zagrożenia** – istniejące w otoczeniu okoliczności niekorzystnej zmiany dla Partnerstwa, które mogą spowolnić jego tempo rozwoju.

Macierz SWOT została sformułowana w oparciu o przeprowadzone analizy statystyczne i jakościowe oraz warsztaty diagnostyczne z udziałem członków Komitetu Sterującego i Grupy Roboczej PPS.

Tabela 8. Analiza SWOT Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego

Mocne strony	Słabe strony
• dobrze prosperujące strefy inwestycyjne (Specjalna Strefa Ekonomiczna - Polska Strefa Inwestycji, Szczecinecki Klaster Meblowy); • działalność przedsiębiorstw w przemyśle drzewnym, elektronicznym i meblowym, tj. w branżach zaliczanych do inteligentnych specjalizacji województwa zachodniopomorskiego; • obecność ośrodka subregionalnego w postaci Miasta Szczecinka o zasięgu oddziaływania obejmującym powiat szczecinecki; • walory turystyczne pojezierzy, rozpoznawalność obszaru jako związanego z turystyką wodną • walory przyrodnicze (jeziora, lasy, formy ochrony przyrody); • dziedzictwo kulinarne (chleb gwdowski, paszteciki gwdowskie, krówka szczecinecka, sielawa wędzona z Pojezierza Drawskiego, miód Drahimski); • walory kulturowe (Obszary kulturowo-krajobrazowe, liczne zabytki architektury sakralnej, pałacowej, parkowej, militarnej); • organizacja wydarzeń zachęcających do spędzania czasu wolnego na terenie obszaru (Art Piknik, Międzynarodowy Złot Pojazdów Militarnych, jarmark bożonarodzeniowy, Międzynarodowy Festiwal Balonowy w Szczecinku); • korzystne warunki do rozwoju OZE (rozległe tereny wolne od zabudowy oraz mała gęstość zaludnienia); • oferta edukacyjna szkolnictwa zawodowego, kierunkowego - we współpracy z uczelniami wyższymi i zakładami pracy, praktyki i staże zagraniczne; • obecność infrastruktury sportowej i turystycznej: hale, boiska, wyciąg nart wodnych, korty tenisowe, basen, lodowisko zimowe, infrastruktura kajakowa, konna, wędkarska, łowiecka, ścieżki piesze, hotele, pensjonaty, gospodarstwa agroturystyczne; • dostępność dróg krajowych (11, 20, 25) i wojewódzkich oraz linii kolejowych; • skuteczna działalność instytucji pomocy	• odpływ młodych ludzi z jednoczesnym brakiem zainteresowania osiedlaniem się nowych mieszkańców; • niska atrakcyjność rynku pracy (niski poziom wynagrodzeń, konkurencja ze strony większych ośrodków gospodarczych); • niska dostępność mieszkań – ilościowa oraz cenowa oraz znaczna ilość zdegradowanych (zaniedbanych) zasobów mieszkaniowych; • niższa dynamika rozwoju turystycznego w porównaniu do sąsiednich powiatów; • niewystarczający poziom wykorzystania potencjału środowiskowego do rozwoju turystyki; • niska atrakcyjność inwestycyjna spowodowana peryferyjnym położeniem względem centrów gospodarczych, linii brzegowej oraz osi komunikacyjnej; • brak wykształconej tożsamości lokalnej, spowodowany między innymi zjawiskiem poczucia tymczasowości Ziemi Odzyskanych; • niski poziom dochodów osób fizycznych; • niska jakość świadczonych usług zdrowotnych (poniżej oczekiwań mieszkańców); • współpraca samorządów z organizacjami pozarządowymi ograniczająca się do zlecania zadań publicznych; • brak dostosowania infrastruktury do zagrożeń wynikających ze zmian klimatu; • niski stopień wykorzystania odnawialnych źródeł energii; • niedostosowane do potrzeb mieszkańców usługi w zakresie organizacji transportu publicznego (zbyt niska częstotliwość kursów, ograniczona dostępność transportu publicznego na terenach wiejskich oraz brak zintegrowanych systemów biletowych).

społecznej (MGOPS, piecza zstępcza, Dom Dziecka, DPS, PCPR, ŚDS, hospicjum); - obecność zasobów społecznych (działalność organizacji pozarządowych, wolontariusze), w tym Stowarzyszenia Lokalna Grupa Działania Pojezierze Razem; - doświadczenia partnerów, dotyczące współpracy w ramach Kontraktu Samorządowego dla Powiatu Szczecineckiego.	
Szanse	Zagrożenia
- środki unijne wynikające z regionalnych i krajowych programów operacyjnych; - duży potencjał do rozwoju turystyki - znakomite warunki do rozwoju ekoturystyki, turystyki wodnej i wędkarstwa; - potencjał do rozwoju energetyki wiatrowej (m.in. gm. Biały Bór, gm. Grzmiąca, gm. Szczecinek, gm. Barwice) i istniejące instalacje energetyki wiatrowej (gm. Biały Bór, gm. Barwice); - zwiększanie świadomości ekologicznej mieszkańców.	- prognozowany dalszy spadek liczby mieszkańców obszaru; - prognozowane zmniejszenie wpływów do budżetu Partnerów z tytułu wpływu z podatków w związku z postępującą depopulacją; - postępujące starzenie się społeczeństwa, które spowoduje wzrost kosztów życia (np. wyższe jednostkowe koszty usług komunalnych); - prognozowane zmniejszenie wpływów do budżetu Partnerów z tytułu wpływu z podatków w związku z postępującą depopulacją; - brak zainteresowania inwestowaniem ze strony inwestorów zewnętrznych wobec ograniczonego stopnia wykorzystania i stymulowania lokalnej przedsiębiorczości; - pogłębianie się peryferyjności obszaru; - zagrożenie degradacją wartościowych zasobów środowiska i krajobrazu wskutek rozlewania się nowej zabudowy poza obszary już zainwestowane; - zagrożenie utratą wartościowych zasobów dziedzictwa kulturowego (brak środków na ochronę zabytków); - dynamicznie zmieniająca się sytuacja społeczno-gospodarcza w kraju i na świecie, która może spowodować wzrost kosztów inwestycyjnych w trakcie realizacji projektów.

Źródło: Opracowanie własne

3 CELE STRATEGII

Biorąc pod uwagę wnioski z diagnozy PPS zachodzi konieczność sformułowania działań i projektów jakie mają być zrealizowane w ramach ZIT, ze szczególnym uwzględnieniem podejścia zintegrowanego.

Podstawą do opracowania Strategii ZIT była szczegółowa analiza obszaru PPS, która pozwoliła na sformułowanie głównych szans i wyzwań rozwojowych dzięki zastosowaniu analizy SWOT, aby następnie przedstawić cele, które wynikają z przeprowadzonej analizy oraz przekładają się na listę konkretnych działań, które zostaną zrealizowane w ramach projektów zintegrowanych.

3.1 Cel strategiczny 1 - Zintegrowana i aktywna społeczność lokalna z dostępem do wysokiej jakości usług publicznych

W kontekście zdiagnozowanych problemów dotyczących Miejski Obszar Funkcjonalny Szczecinka, istotne jest ukierunkowanie działań na aspekty wzmacniające spójność społeczną, minimalizujące zjawisko wykluczenia społecznego czy też ograniczające skalę ubóstwa. Koncentracja podejmowanych inicjatyw na obszarach integracji społecznej, poprawa dostępu do usług społecznych i zdrowotnych, pozwoli na stworzenie przestrzeni przyjaznej mieszkańcom, a realizacja pakietu zdeinstytucjonalizowanych usług sprzyjających włączeniu społecznemu, w konsekwencji przyniesie wymierne efekty wzmacniające kapitał społeczny i tym samym umożliwi realizację zakładanego celu.

Ważne jest, aby pomoc była zindywidualizowana, kompleksowa, zapewniała jak najdłuższe funkcjonowanie w środowisku lokalnym i zapobiegała tym samym umieszczaniu w placówkach całodobowych. Zdiagnozowane problemy w zakresie niekorzystnej sytuacji demograficznej, starzejącego się społeczeństwa pokazują skalę potrzeb w zakresie usług dla osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu z powodu wieku, choroby, czy niepełnosprawności. Niezbędne jest przede wszystkim świadczenie usług asystenckich i opiekuńczych. Ponadto z uwagi na zdiagnozowane problemy zdrowotne mieszkańców istotne jest zapewnienie dostępności do usług zdrowotnych. Zdrowie to czynnik, który wpływa na wszystkie dziedziny życia, a przede wszystkim na jego jakość, dlatego bardzo ważne jest podjęcie działań sprzyjających budowaniu zdrowego społeczeństwa.

Istotnym wyzwaniem obszaru jest integracja społeczna osób najbardziej potrzebujących, zagrożonych wykluczeniem społecznym. Wiele osób styka się z problemami wielowymiarowymi, którym towarzyszy ubóstwo. W celu zapobiegania długotrwałemu wykluczeniu ze społeczeństwa konieczne

jest zapewnienie kompleksowego wsparcia osobom znajdującym się w sytuacji kryzysowej. Niezbędne jest zapewnienie działań kształtujących umiejętności w zakresie pełnienia ról społecznych, wspierania samodzielności oraz niwelowania negatywnych zjawisk powodujących wykluczenie.

Cel strategiczny skoncentrowany jest na:

- osobach potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu z powodu wieku, stanu zdrowia, niepełnosprawności, a także na ich otoczeniu,
- osobach najbardziej zagrożonych wykluczeniem społecznym, w tym m.in. znajdujących się w sytuacji kryzysowej, w kryzysie bezdomności oraz migrantach.

Działania niniejszego celu zintegrowane z pozostałymi celami wpłyną na polepszenie warunków życia i zwiększą atrakcyjność obszaru. Zostaną one zrealizowane za pomocą dwóch celów szczegółowych:

- 1.1. Podniesienie jakości i zwiększenie dostępności społecznych usług publicznych;
- 1.2. Zwiększenie poziomu integracji i aktywizacji społeczności lokalnej.

3.2 Cel strategiczny 2 - Konkurencyjna gospodarka oparta na lokalnych potencjałach (edukacja zawodowa, nauka i innowacje, potencjał turystyczny)

Jednym z podstawowych celów dla PPS jest podejmowanie inicjatyw dążących do wsparcia zrównoważonego, kompleksowego rozwoju gospodarki lokalnej. Występujący na terenie całego obszaru potencjał do rozwijania funkcji turystycznych, rekreacyjnych, kulturalnych i edukacyjnych wymaga jednak wsparcia inwestycyjnego pozwalającego na stworzeniu atrakcyjnej, kompleksowej oferty uwzględniając jej użytkowników. Dlatego działania w ramach celu skierowane są na stworzenie nowoczesnej, innowacyjnej infrastruktury, zapewniającej komfortowe i bezpieczne warunki korzystania z oferty turystycznej, rekreacyjnej, kulturalnej i edukacyjnej, stwarzającej warunki do rozwoju lokalnej gospodarki i zacieśniające współpracę biznesu z nauką, rynkiem pracy.

Potencjał turystyczny obszaru PPS i oferta zróżnicowanych form turystyki stanowią istotny czynnik rozwojowy dla obszaru PPS. Dlatego zasadnicze znaczenie dla wzrostu gospodarczego lokalnej gospodarki ma dalszy rozwój atrakcyjności tego sektora gospodarki.

Jak wykazano w diagnozie, mocną stroną obszaru jest oferta edukacyjna kształcenia zawodowego. Dlatego rozwój nowoczesnej, dostosowanej do lokalnego rynku pracy edukacji zawodowej pobudzi przedsiębiorczość na obszarze PPS.

Klamrą dla potencjału turystycznego, edukacyjnego i gospodarczego PPS będzie zaplanowana nowa infrastruktura instytucji popularyzującej naukę, która uzupełni program dydaktyczny realizowany w szkołach, co będzie służyło stymulowaniu postaw innowacyjnych u dzieci i młodzieży. Ponadto wpłynie na kultywowanie dziedzictwa kulturowego regionu w zakresie nauk astronomicznych (lokalne tradycje związane z aktywnością młodzieży w zakresie astronomii, zapoczątkowane przez Adama Giedrysa). Nowy obiekt popularyzujący naukę, niedostępny dotychczas dla mieszkańców obszaru partnerstwa, wzbudzi zainteresowanie dzieci i młodzież przedmiotami ścisłymi i karierą naukową, co wpłynie na poprawę warunków funkcjonowania przedsiębiorstw w zakresie dostępu do kadry o lepszym wykształceniu z przedmiotów technicznych.

Działania niniejszego celu zintegrowane z pozostałymi celami wpłyną na rozwój lokalnej gospodarki i zwiększą konkurencyjność obszaru. Zostaną one zrealizowane za pomocą trzech celów szczegółowych:

- 2.1. Wzmocnienie konkurencyjności obszaru poprzez rozwój nowoczesnej, dostosowanej do lokalnego rynku pracy edukacji zawodowej;
- 2.2. Wzmocnienie konkurencyjności obszaru poprzez pobudzanie postaw innowacyjnych wśród mieszkańców;
- 2.3. Wzrost gospodarczy oparty na zrównoważonej turystyce bazującej na zasobach endogenicznych i wspólnych produktach turystycznych.

3.3 Cel strategiczny 3 - Poprawa stanu środowiska poprzez rozwój gospodarki zeroemisyjnej, zrównoważoną mobilność i adaptację do zmian klimatu

Jednym z kluczowych celów rozwojowych w ramach MOF Szczecinka, jest poprawa jakości życia jego mieszkańców oraz zrównoważone gospodarowanie jego przestrzenią i zasobami. Mając na uwadze dostrzegalne zmiany klimatyczne, w tym nasilenie zjawisk ekstremalnych, jak również zanieczyszczenie powietrza oraz deficyty wody, niezbędne jest podejmowanie skoordynowanych działań systemowych w celu zapewnienia racjonalnego i wydajnego gospodarowania cennymi zasobami środowiska naturalnego (woda, atmosfera, surowce naturalne, przyroda ożywiona) oraz przestrzeni.

Kluczowa w tym zakresie jest ścisła współpraca pomiędzy wszystkimi gminami z obszaru PPS. Dlatego dążenia w ramach ZIT skierowane są na stworzenie przestrzeni bardziej przyjaznej środowisku naturalnemu i przechodzącej w kierunku gospodarki nisko-/zeroemisyjnej, dzięki zintegrowanym

działaniom w ramach: czystej transformacji energetycznej, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich oraz edukacji ekologicznej.

W celu poprawy jakości powietrza, niezbędne są kompleksowe działania zmierzające do zwiększenia efektywności energetycznej oraz redukcji CO₂ na obszarze PPS, w szczególności służące ograniczeniu zapotrzebowania na energię ciepłą i elektryczną, tj. zmierzające do poprawy charakterystyki energetycznej istniejących budynków. Jednocześnie uzupełniającymi kierunkami są działania edukacyjno-informacyjne skierowane do wszystkich grup wiekowych. Zastosowane rozwiązania przyczynią się do zmniejszenia użycia technologii węglowych/kopalnych przy jednoczesnym zwiększeniu innowacyjnych niskoemisyjnych oraz energooszczędnych technologii, będących lokalną odpowiedzią na cele Europejskiego Zielonego Ładu (EZŁ).

Rozwój energetyki opartej o zielony wodór. W ramach działań na rzecz osiągnięcia celów klimatycznych i zeroemisyjności, jednym z kluczowych kierunków rozwoju jest wdrożenie technologii opartych na zielonym wodorze. Zielony wodór, produkowany przy wykorzystaniu odnawialnych źródeł energii, takich jak energia wiatrowa czy słoneczna, stanowi obiecującą alternatywę dla tradycyjnych paliw kopalnych, a jego zastosowanie przyczynia się do redukcji emisji gazów cieplarnianych.

W obszarze Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego, zielony wodór może odegrać istotną rolę w:

- Transformacji sektora energetycznego, szczególnie w kontekście zastępowania wysokoemisyjnych paliw w przemyśle i transporcie. Wykorzystanie wodoru w lokalnej energetyce może wspierać dekarbonizację produkcji energii elektrycznej i ciepłej.
- Zrównoważonym transporcie – rozwój zeroemisyjnej mobilności opartej na zielonym wodorze może znacząco przyczynić się do redukcji emisji w sektorze transportu publicznego. Szczególnie w regionach wiejskich, gdzie rozwój infrastruktury transportowej opartej na wodorze może zredukować zależność od paliw kopalnych.
- Magazynowaniu energii – technologie wodorowe mogą wspierać lokalne systemy energetyczne poprzez magazynowanie nadwyżek energii generowanej z odnawialnych źródeł, co jest kluczowe w stabilizacji systemów OZE.

Rozwój zielonego wodoru w regionie będzie wspierał cele Europejskiego Zielonego Ładu, w szczególności poprzez:

1. Redukcję emisji gazów cieplarnianych – poprzez wprowadzenie wodoru jako nośnika energii w przemyśle oraz transporcie, zmniejszenie emisji CO₂ stanie się możliwe w krótszym czasie.

2. Tworzenie nowoczesnych miejsc pracy – inwestycje w technologie wodorowe stworzą nowe, wysoko wyspecjalizowane miejsca pracy, które wzmocnią lokalny rynek.
3. Zwiększenie odporności energetycznej regionu – rozwój lokalnych instalacji wodorowych może przyczynić się do niezależności energetycznej, zmniejszając zależność od zewnętrznych dostawców energii.
4. Inwestycje w technologie wodorowe stanowią element kluczowy dla długofalowej strategii zrównoważonego rozwoju i będą stanowić istotny wkład w budowanie gospodarki niskoemisyjnej na terenie Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego.

Obserwując tendencje nasilających się zmian klimatycznych, przejawiających się jako ekstremalne zjawiska w postaci m.in.: upałów i susz, deszczów nawalnych i powodzi, znacznych niedoborów wody, zagrożenia pożarowego oraz spodziewane zwiększenie ich częstotliwości, należy podjąć działania poprawiające zdolność adaptacyjną do zmian klimatu, w tym działania dążące do racjonalnego i wydajnego gospodarowania wodą, również poprzez wykorzystanie wody opadowej i roztopowej.

Skutecznym narzędziem, które może ograniczyć negatywny wpływ ekstremalnych zjawisk, szczególnie na terenach miejskich, jest odtworzenie naturalnych systemów retencjonujących wodę na podmokłych terenach. W ostatnich latach, na skutek wzrastającej antropopresji, jak i zmian klimatu zauważalne jest zjawisko okresowych niedoborów wody i związane z nim występowanie suszy. Procesy urbanizacyjne i będące ich konsekwencją uszczelnianie powierzchni biologicznie czynnych, przyczyniają się do niekorzystnej zmiany bilansu zasobów wodnych. W związku z powyższym konieczne jest podjęcie działań będących odpowiedzią na zagrożenia związane z deficytem wody. Stosowanie retencji w znacznym stopniu przyczyni się do zmniejszenia wrażliwości społeczeństwa, środowiska i gospodarki kraju na skutki zmian klimatu. Elementami uzupełniającymi system adaptacji do zmian klimatu powinny być także przedsięwzięcia wzmacniające odporność na sytuacje żywiołowe oraz służące zwiększeniu świadomości, dostępu do informacji z zakresu zmian klimatycznych i przeciwdziałaniom ich skutkom.

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. Promowaniu zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej, obok inwestycji w transport publiczny, służyć będą inwestycje w rozwój bezpiecznego niezmotoryzowanego transportu indywidualnego. Dzięki podejmowanym interwencjom, możliwe będzie systematyczne odchodzenie od tradycyjnych form realizacji podróży, na rzecz zrównoważonej mobilności, co w konsekwencji znajdzie przełożenie na redukcję emisji szkodliwych substancji

generowanych przez transport. Głównym celem w zakresie podróży rowerowych będzie uzyskanie spójnej, bezpiecznej, komfortowej i funkcjonalnej sieci, zapewniającej możliwość przejazdów rowerem na co dzień do takich kluczowych celów podróży jak praca, szkoła, sklepy, miejsca rozrywki itp. Efektem zrealizowania założonych działań będzie zwiększenie dostępności i jakości sieci rowerowej, a tym samym zwiększenie udziału tego ruchu w modal split (z ang. podział gałęzi transportu) i jednocześnie zmniejszenie natężenia ruchu drogowego, z czym związana będzie poprawa bezpieczeństwa i jakości środowiska na terenie PPS.

Działania niniejszego celu zintegrowane z pozostałymi celami wpłyną na poprawę stanu środowiska. Zostaną one zrealizowane za pomocą trzech celów szczegółowych:

- 3.1. Adaptacja do zmian klimatu;
- 3.2. Poprawa efektywności energetycznej;
- 3.3. Rozwój zintegrowanego, multimodalnego systemu niskoemisyjnego i zeroemisyjnego transportu.

3.4 Cele szczegółowe

W poniższej tabeli zaprezentowano cele szczegółowe, których realizacja przyczyni się do osiągnięcia założonych celów strategicznych.

Tabela 9. Cele strategiczne i szczegółowe Strategii ZIT

Cele strategiczne		
1. Zintegrowana i aktywna społeczność lokalna z dostępem do wysokiej jakości usług publicznych	2. Konkurencyjna gospodarka oparta na lokalnych potencjałach (edukacja zawodowa, nauka i innowacje, potencjał turystyczny)	3. Poprawa stanu środowiska poprzez rozwój gospodarki zeroemisyjnej, zrównoważoną mobilność i adaptację do zmian klimatu
Cele szczegółowe		
1.1. Podniesienie jakości i zwiększenie dostępności społecznych usług publicznych 1.2. Zwiększenie poziomu integracji i aktywizacji społeczności lokalnej	2.1. Wzmocnienie konkurencyjności obszaru poprzez rozwój nowoczesnej, dostosowanej do lokalnego rynku pracy edukacji zawodowej 2.2 Wzmocnienie konkurencyjności obszaru poprzez pobudzanie postaw innowacyjnych wśród mieszkańców 2.3 Wzrost gospodarczy oparty na zrównoważonej turystyce bazującej na zasobach endogenicznych i wspólnych produktach turystycznych	3.1. Adaptacja do zmian klimatu 3.2. Poprawa efektywności energetycznej 3.3. Rozwój zintegrowanego, multimodalnego systemu niskoemisyjnego i zeroemisyjnego transportu

Źródło: Opracowanie własne

3.5 Kierunki działań na rzecz realizacji celów strategicznych

Do każdego z celów szczegółowych przyporządkowano kierunki działań, których realizacja w rezultacie przyczyni się do osiągnięcia celów strategicznych.

Tabela 10. Kierunki działań na rzecz realizacji celu strategicznego nr 1

Cel strategiczny 1. Zintegrowana i aktywna społeczność lokalna z dostępem do wysokiej jakości usług publicznych			
Cele szczegółowe		Kierunki działań	
1.1	Podniesienie jakości i zwiększenie dostępności społecznych usług publicznych	1.1.1	Rozwój infrastruktury społecznej i zdrowotnej
		1.1.2	Rozwój usług społecznych
		1.1.3	Rozwój usług zdrowotnych
1.2	Zwiększenie poziomu integracji i aktywizacji społeczności lokalnej	1.2.1	Wsparcie osób zagrożonych lub wykluczonych społecznie
		1.2.2	Aktywizacja seniorów

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 11. Kierunki działań na rzecz realizacji celu strategicznego nr 2

Cel strategiczny 2. Konkurencyjna gospodarka oparta na lokalnych potencjałach (edukacja zawodowa, nauka i innowacje, potencjał turystyczny)			
Cele szczegółowe		Kierunki działań	
2.1	Wzmocnienie konkurencyjności obszaru poprzez rozwój nowoczesnej, dostosowanej do lokalnego rynku pracy edukacji zawodowej	2.1.1	Rozwój infrastruktury edukacyjnej
		2.1.2	Wzmocnienie powiązania systemu edukacji zawodowej z lokalnym rynkiem pracy
2.2	Wzmocnienie konkurencyjności obszaru poprzez pobudzanie postaw innowacyjnych wśród mieszkańców	2.2.1	Rozwój infrastruktury instytucji popularyzujących naukę i innowacje
2.3	Wzrost gospodarczy oparty na zrównoważonej turystyce bazującej na zasobach endogenicznych i wspólnych produktach turystycznych	2.3.1	Rozbudowa infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej
		2.3.2	Poprawa stanu przestrzeni publicznych, w tym zabytkowych
		2.3.3	Rozwój produktów turystycznych

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 12. Kierunki działań na rzecz realizacji celu strategicznego nr 3

Cel strategiczny 3. Poprawa stanu środowiska poprzez rozwój gospodarki zeroemisyjnej, zrównoważoną mobilność i adaptację do zmian klimatu			
Cele szczegółowe		Kierunki działań	
3.1	Adaptacja do zmian klimatu	3.1.1	Zwiększenie retencji wody
		3.1.2	Zwiększenie świadomości ekologicznej mieszkańców
3.2	Poprawa efektywności energetycznej	3.2.1	Zwiększenie efektywności energetycznej budynków użyteczności publicznej

3.3	Rozwój zintegrowanego, multimodalnego systemu niskoemisyjnego i zeroemisyjnego transportu	3.3.1	Rozbudowa infrastruktury rowerowej
		3.3.2	Rozwój niskoemisyjnego i zeroemisyjnego systemu transportu publicznego

Źródło: Opracowanie własne

3.6 Oczekiwane wskaźniki i rezultaty

Realizacja celów strategicznych przyniesie oczekiwane rezultaty w postaci podniesienia jakości życia mieszkańców i zwiększenia zrównoważonego poziomu rozwoju gospodarczego z poszanowaniem walorów środowiskowych obszaru. Równowaga między obszarami wzrostu a obszarami stagnacji zostanie osiągnięta a negatywne tendencje społeczno-gospodarcze odwrócone. Analiza wskaźników rozwoju społeczno-gospodarczego zostanie wykorzystana do bieżącej i syntetycznej oceny potencjału rozwoju Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego oraz monitoringu postępu podejmowanych działań i określenia stopnia osiągania celów strategii.

Tabela 13. Rezultaty strategiczne dla Celu nr 1

Cel strategiczny 1. Zintegrowana i aktywna społeczność lokalna z dostępem do wysokiej jakości usług publicznych		
Wskaźnik rezultatu strategicznego	Wartość bazowa	Zmiana
[WRS 1.1] Liczba użytkowników nowych i zmodernizowanych usług lub placówek publicznych (użytkownicy/rok)	0	290
[WRS 1.2] Liczba utworzonych miejsc świadczenia usług w społeczności lokalnej (szt.)	0	4
[WRS 1.3] Liczba podmiotów, które rozszerzyły ofertę wsparcia lub podniosły jakość oferowanych usług publicznych (szt.)	0	5
Wskaźnik produktu	Wartość bazowa	Zmiana
[WP 1.1] Liczba zrealizowanych projektów w zakresie Celu strategicznego 1 (szt.)	0	6
[WP 1.2] Liczba osób z niepełnosprawnościami objętych wsparciem w Programie (osoby)	0	15
[WP 1.3] Liczba osób objętych usługami świadczonymi w społeczności lokalnej w programie (osoby)	0	93
[WP 1.4] Liczba opiekunów faktycznych/nieformalnych objętych wsparciem w programie (osoby)	0	6

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 14. Rezultaty strategiczne dla Celu nr 2

Cel strategiczny 2. Konkurencyjna gospodarka oparta na lokalnych potencjałach (edukacja zawodowa, nauka i innowacje, potencjał turystyczny)		
Wskaźnik rezultatu strategicznego	Wartość bazowa	Zmiana
[WRS 2.1] Liczba osób odwiedzających miejsca/obiekty kulturalne i turystyczne objęte wsparciem (osoby odwiedzające/rok)	0	62 246
[WRS 2.2] Liczba osób objętych działaniami instytucji popularyzujących naukę i innowacje (osoby objęte)	0	9 100

działaniami/rok)		
[WRS 2.3] Liczba przedstawicieli kadry szkół i placówek systemu oświaty, którzy uzyskali kwalifikacje po opuszczeniu programu (osoby)	0	22
[WRS 2.4] Liczba uczniów, którzy nabyli kwalifikacje po opuszczeniu programu (osoby)	0	192
[WRS 2.5] Potencjał objętej wsparciem infrastruktury w zakresie opieki nad dziećmi lub infrastruktury edukacyjnej (wskaźnik dla burs i internatów)	0	200
Wskaźnik produktu	Wartość bazowa	Zmiana
[WP 2.1] Liczba miejsc/obiektów kulturalnych i turystycznych objętych wsparciem (szt.)	0	13
[WP 2.2] Liczba wspartych instytucji popularyzujących naukę i innowacje (szt.)	0	2
[WP 2.3] Liczba szkół i placówek systemu oświaty objętych wsparciem (szt.)	0	5
[WP 2.4] Liczba przebudowanych lub rozbudowanych szkół (wskaźnik dla burs i internatów)	0	4
[WP 2.5] Liczba zrealizowanych projektów w zakresie Celu strategicznego 2 (szt.)	0	19

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 15. Rezultaty strategiczne dla Celu nr 3

Cel strategiczny 3. Poprawa stanu środowiska poprzez rozwój gospodarki zeroemisyjnej, zrównoważoną mobilność i adaptację do zmian klimatu		
Wskaźnik rezultatu strategicznego	Wartość bazowa	Zmiana
[WRS 3.1] Ludność odnosząca korzyści ze środków na rzecz jakości powietrza (osoby)	0	13 069
[WRS 3.2] Ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej zielonej infrastruktury (osoby)	0	7 000
[WRS 3.3] Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (osoby)	0	5000
[WRS 3.4] Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego (użytkownicy/rok)	0	853 091
Wskaźnik produktu	Wartość bazowa	Zmiana
[WP 3.1] Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (szt.)	0	6
[WP 3.2] Liczba wprowadzonych rozwiązań na rzecz rozwoju adaptacji do zmian klimatu (szt.)	0	1
[WP 3.3] Wspierana infrastruktura rowerowa (w km)	0	1154
[WP 3.4] Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego (osoby)	0	759
[WP 3.5] Liczba zrealizowanych projektów w zakresie Celu strategicznego 3 (szt.)	0	13

Źródło: Opracowanie własne

4 PROJEKTY

4.1 Opis podejścia zintegrowanego

Zgodnie z art. 29 rozporządzenia ogólnego, Strategia ZIT zawiera opis zintegrowanego podejścia służącego zaspokojeniu zidentyfikowanych potrzeb rozwojowych i wykorzystaniu potencjału danego obszaru. Istotą ZIT w perspektywie 2021-2027 jest realizacja projektów zintegrowanych przyczyniających się do rozwiązywania wspólnych problemów, skoordynowanego zaspakajania potrzeb oraz wzmacniania potencjałów obszaru objętego ZIT. Zgodnie z dokumentem „Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027” **projekt zintegrowany** to projekt, który wpisuje się w cele rozwoju obszaru funkcjonalnego objętego instrumentem i jest ukierunkowany na rozwiązywanie wspólnych problemów – oznacza to, że projekt ma wpływ na więcej niż jedną gminę w MOF oraz jego realizacja jest uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i w części kierunkowej strategii.

Każdy projekt wskazany na liście projektów w niniejszej Strategii ZIT, spełnia wymogi projektu zintegrowanego zgodnie z definicją wykazaną w „Zasadach realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej na lata 2021-2027”, tzn. spełnia przynajmniej jeden z dwóch warunków:

- a) jest projektem partnerskim w rozumieniu art. 39 ustawy o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027;
- b) deklarowany jest wspólny efekt, rezultat lub produkt końcowy projektu, np. wspólne wykorzystanie stworzonej w jego ramach infrastruktury w przypadku projektów „twardych”, lub objęcie wsparciem w przypadku projektów „miękkich”, mieszkańców co najmniej 2 gmin OF.

Uwzględniając wymogi definicyjne, w ramach niniejszej Strategii ZIT wyróżniamy kilka kategorii zintegrowania, które może odbywać się na poziomie pojedynczego projektu, ale także na poziomie wiązki projektów. W ramach każdej wiązki projektów wskazano, zgodnie z wymogami definicji, np. wspólny efekt, rezultat lub produkt końcowy.

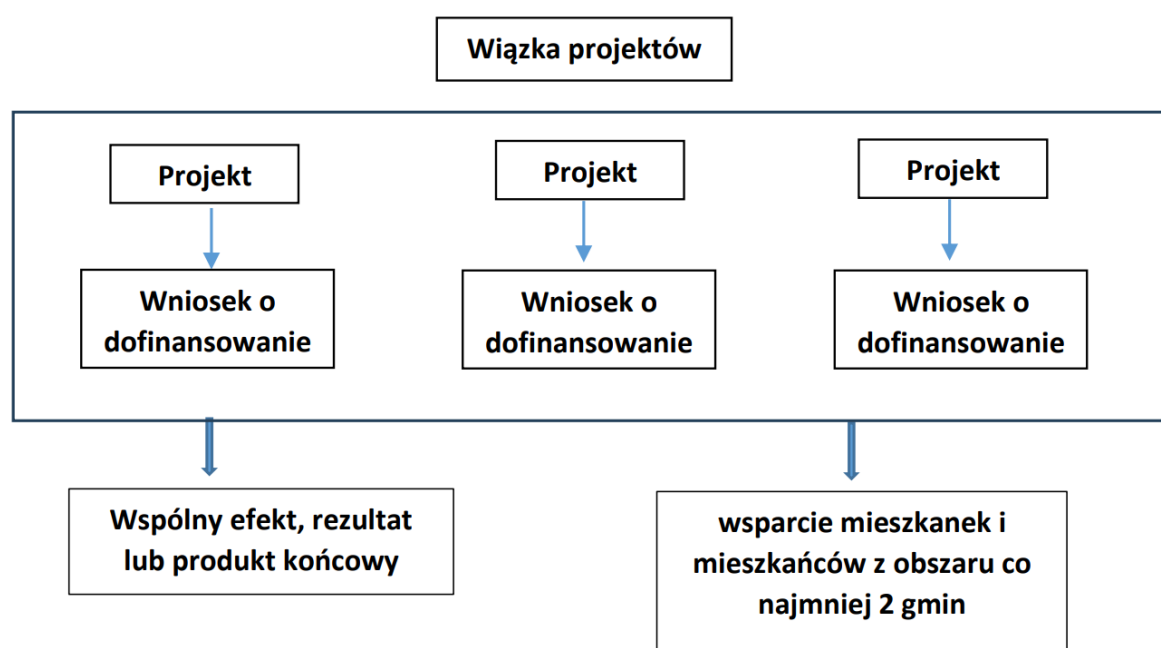
Ponadto, każdy z projektów wskazany na liście projektów w niniejszej Strategii ZIT realizuje jeden lub kilka z następujących celów:

- wpływa na zwiększenie dostępności do usług publicznych;

- wspiera rozwój gospodarczy;
- dąży do neutralności klimatycznej.

Zgodnie z definicją oraz ustawą wdrożeniową, projektem nazywamy całość wykonawczą (przedsięwzięcie), który będzie przedmiotem wniosku o dofinansowanie. Natomiast szersza całość wykonawcza to wiązka projektów.

Rysunek 3. Opis zintegrowanego podejścia (wiązki projektów)



4.2 Sposób wyboru projektów

Mając na uwadze partycypacyjny charakter Strategii ZIT, generowanie i zbieranie pomysłów na projekty zostało zorganizowane z zaangażowaniem szerokiego spektrum interesariuszy. Ostateczna lista projektów jest wynikiem uzgodnień Komitetu Sterującego, Grupy Roboczej i przedstawicieli Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego. Od kwietnia 2023 roku do lipca 2024 Komitet Sterujący odbył 6 spotkań, których celem było opracowanie koncepcji projektów pozwalających na optymalny rozwój obszaru partnerstwa w sferze społecznej, gospodarczej i przestrzennej. Przedstawiane propozycje przez członków Komitetu Sterującego było odpowiedzią na zdiagnozowane potrzeby gmin i ich mieszkańców. W ramach procesu konsultacji Komitetu Sterującego z Grupą Roboczą wypracowano projekty, których realizacja przyczyni się do osiągnięcia założonych celów i kierunków działań.

5 INFRASTRUKTURA, TRANSPORT I MOBILNOŚĆ MIEJSKA

5.1 Diagnoza

Infrastruktura to podstawowe urządzenia i systemy służące danemu obszarowi, w tym usługi i urządzenia niezbędne do prawidłowego funkcjonowania. Infrastruktura składa się z publicznych i prywatnych usprawnień fizycznych, takich jak drogi, koleje, mosty, tunele, zaopatrzenie w wodę, kanały ściekowe, sieci elektryczne i telekomunikacja.

Możemy wyróżnić następujące funkcje infrastruktury:

- transferowa, która stwarza warunki przepływu w przestrzeni dóbr, energii i ludzi;
- usługowa, która zaspokaja popyt na usługi zgłaszany poprzez sferę produkcyjną oraz konsumpcyjną;
- integracyjna, która kształtuje więź społeczną, ekonomiczną i informacyjną w układach regionalnych;
- lokalizacyjna, której poziom rozwoju infrastruktury na danym terenie świadczy o poziomie jego atrakcyjności (dostępność sieci transportowej, energii, zasobów wodnych itp.);
- akceleracyjna, której poziom zagospodarowania infrastrukturalnego stanowi przesłankę rozwoju gospodarczego określonych regionów; rezerwa potencjału infrastruktury stanowi istotny czynnik rozwoju gospodarczego danego obszaru.

5.1.1 Transport drogowy

Przez tereny MOF Szczecinka przebiegają szlaki komunikacyjne o istotnym znaczeniu dla gospodarki narodowej mianowicie:

- drogi krajowe zarządzane są przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, relacji: Poznań - Szczecinek - Koszalin - Kołobrzeg (nr 11), Drawsko Pomorskie - Szczecinek - Biały Bór - Słupsk (nr 20), Bydgoszcz - Biały Bór - Bobolice (nr 25);
- odcinek drogi ekspresowej S11 - obwodnica Szczecinka o długości 12 km, która omija miasto od strony wschodniej i wyprowadza z niego ruch tranzytowy w ciągu drogi krajowej nr 11.

Docelowo budowana droga ekspresowa Kołobrzeg – Pyrzowice/Piekary Śląskie o projektowanej łącznej długości ok. 550 km ma łączyć kurorty środkowego wybrzeża Bałtyku przez Koszalin, Piłę, Poznań, Ostrów Wielkopolski, Lubliniec, Bytom i Górnośląski Okręg Przemysłowy;

- drogi wojewódzkie zarządzane przez samorząd województwa zachodniopomorskiego, relacji: Czaplinek - Barwice - Grzmiąca – Bobolice (nr 171), Połczyn Zdrój - Szczecinek (nr 172), Gwda Mała - Czarne – Barkowo (nr 201),

a miasto Szczecinek jest wskazane w programach komunikacyjnych województwa zachodniopomorskiego jako węzeł przesiadkowy dla powiatowej, wojewódzkiej i krajowej sieci komunikacyjnej.

System komunikacji publicznej na obszarze MOF Szczecinka funkcjonuje na zróżnicowanym poziomie. PKS Szczecinek zbankrutował w roku 2019, a jego resztki kupiła prywatna firma przewozowa z północy regionu koszalińskiego. W mieście Szczecinek funkcjonuje organizowana przez miasto komunikacja miejska natomiast komunikacja w gminach funkcjonuje w oparciu o uruchamiane linie autobusowe z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, czy przewozy komercyjne organizowane przez prywatnych koncesjonowanych przewoźników.

Usługi przewozowe w zakresie komunikacji miejskiej autobusowej na terenie miasta Szczecinka świadczy Komunikacja Miejska sp. z o.o. w Szczecinku, zgodnie z zawartą dnia 7 lipca 2017 roku z Miastem Szczecinek umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Przejazdy komunikacją zbiorową są bezpłatne, zgodnie z uchwałą Rady Miasta Szczecinek nr XI/119/2019 z dnia 19 czerwca 2019. Liczba pasażerów komunikacji publicznej w Szczecinku regularnie rośnie. W 2023 roku przewieziono 4 176 000 pasażerów, to jest o 357 tys. więcej niż w 2022 roku (3 819 000). Jest to o ponad 8,5% więcej niż w roku poprzednim.

W 2023 roku Komunikacja Miejska świadczyła przewozy na liniach całodziennych oraz liniach szczytowych tzw. przerywanych. Autobusy na liniach całodziennych, numery 1, 1A, 2, 6, 7, kursowały ramach zadań linii całodziennych i przewożą około 85% wszystkich pasażerów. Kursy na tych liniach odbywały się średnio z częstotliwością co 15 min., a w godzinach szczytu przewozowego, co 10 min. Linie szczytowe kursowały z częstotliwością co 60 minut oraz w wybranych godzinach szczytu i były realizowane przez linie nr 4, 5, 8, 9, 14. Kursy linii nocnej funkcjonowały w formie wydłużenia czasu pracy linii całodziennych nr 1, 2. Linie nr 4, 5, 8, 9 i 14 stanowią uzupełnienie całej siatki. Ich kursowanie dedykowane jest stricte pod określone grupy pasażerów np. zakłady pracy, osiedla i szkoły.

W 2023 roku w ramach realizacji umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonano łącznie 921 349 km. W tym autobusami elektrycznymi 390 917, co stanowi 42,43 %, autobusami spalinowymi 530 432 km, co stanowi 57,57%. Otrzymane wyniki wykorzystania taboru ekologicznego spełniają kryteria założone w realizowanych projektach unijnych. Wskaźniki rezultatu są lepsze od zakładanych¹.

W 2024 Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. roku zostało przekazanych pięć nowych autobusów elektrycznych IKARUS 120e. Zakup był możliwy dzięki wsparciu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach programu „Zielony transport publiczny”.

Realizowane inwestycje w elektromobilność, wpływają nie tylko na poprawę stanu powietrza, ale zarazem na polepszenie jakości życia lokalnych społeczności. Realizacja przedsięwzięć w tej sferze, jest szczególnie istotna dla tych gmin, które zmagają się z m.in. z problemem zanieczyszczenia atmosfery, a jednocześnie ze zjawiskiem wykluczenia transportowego. Rozwój zeroemisyjnego transportu zbiorowego bez wątpienia jest istotnym elementem w osiągnięciu proekologicznych celów.

System komunikacji publicznej funkcjonuje w powiecie szczecineckim na dobrym poziomie, choć w badaniach mieszkańców, aż 62,14 % respondentów wskazało komunikację i transport zbiorowy jako słabą stronę obszaru Partnerstwa. Mieszkańcom nie odpowiada zbyt niska liczba kursów, ograniczona dostępność transportu publicznego na terenach wiejskich oraz brak zintegrowanych systemów biletowych.

5.1.2 Indywidualny transport samochodowy

Transport miejski obejmuje transport zbiorowy i transport indywidualny. Zbiorowa komunikacja miejska ma charakter publiczny, jest ogólnie dostępna i charakteryzuje ją regularność. Jej zadania realizowane są przez określonych przewoźników. Komunikacja indywidualna obejmuje głównie indywidualny transport samochodowy, jest nieregularna i służy wyłącznie zaspokajaniu potrzeb jednostek. Komunikacja zbiorowa i indywidualna są wobec siebie substytucyjne i komplementarne, lecz także konkurują ze sobą. Podział zadań przewozowych pomiędzy komunikację zbiorową i indywidualną ma duże znaczenie dla funkcjonowania MOF Szczecinka.

W 2022 roku w powiecie szczecineckim zarejestrowanych było 52 727 pojazdów samochodowych oraz ciągników, w tym 41 515 samochodów osobowych (566,6 na każdy 1000 mieszkańców - znacznie mniej od wartości dla województwa zachodniopomorskiego oraz znacznie mniej od wartości

¹ Sprawozdanie Zarządu KM Sp. z o.o. w Szczecinku za 2023 rok

dla całej Polski), 5 318 samochodów ciężarowych (83,0 na każdy 1000 mieszkańców - znacznie mniej od wartości dla województwa oraz znacznie mniej od wartości dla całego kraju), 66 autobusów, 770 ciągników siodłowych oraz 2 315 motocykli (28,1 na każdy 1000 mieszkańców - znacznie mniej od wartości dla województwa zachodniopomorskiego oraz znacznie mniej od wartości dla całej Polski). Z analizowanych danych wynika, że liczba środków indywidualnego transportu w powiecie szczecineckim systematycznie wzrasta, co ma negatywny wpływ na jakość powietrza.

5.1.3 Transport lotniczy

Transport lotniczy na terenie MOF Szczecinka nie jest rozwinięty, a jego funkcjonowanie ogranicza się do poziomu lokalnego. Najbliższe pasażerskie porty lotnicze znajdują się w Gdańsku, Goleniowie, Bydgoszczy i w Poznaniu.

Na terenie Gminy Szczecinek, niedaleko wsi Wilcze Laski koło Szczecinka znajduje się byłe lotnisko wojskowe, które obecnie jest lotniskiem prywatnym. Z uwagi na posiadanie drogi startowej o wymiarach 2300 m × 30 m i równoległej drogi kołowania o wymiarach 2300 m × 10 m lotnisko Szczecinek – Wilcze Laski mogłoby zostać wykorzystane dla celów ruchu regionalnego czy towarowego. Lądowisko połączone jest drogą krajową DK 11 od m. Szczecinek do m. Turowo na odległości 6 km. Następnie drogą asfaltową od m. Turowo do m. Wilcze Laski 6 km. Lądowisko posiada dojazdową drogę asfaltową od m. Wilcze Laski na lądowisko w kierunku południowym 500 m. Kolejne wielofunkcyjne lądowisko znajduje się w miejscowości Borne Sulino oddalonej około 22 km na południowy zachód od Szczecinka. Lądowisko powstało w 2013 roku i dysponuje trawiastą drogą startową o długości 600 m. Figuruje w ewidencji lądowisk Urzędu Lotnictwa Cywilnego i należy do Stowarzyszenia Na Rzecz Rozwoju Lotnictwa Turystyczno-Sportowego. Na analizowanym obszarze na dachu Szpitala Powiatowego w Szczecinku znajduje się także lądowisko dla śmigłowców LPR o wymiarach około 32 x 35 m.

5.1.4 Transport kolejowy

Przez obszar MOF Szczecinka przebiegają trzy linie kolejowe tj. linia kolejowa nr 210, linia kolejowa nr 404 oraz linia kolejowa nr 405.

Linia kolejowa nr 210 to pierwszorzędna, jedno- i dwutorowa, niezelektryfikowana linia kolejowa znaczenia państwowego. Łączy stacje Chojnice z Runowem Pomorskim przez Szczecinek, Złocieniec i Drawsko Pomorskie. Stacje i przystanki znajdujące się na trasie linii na obszarze MOF Szczecinka to Łubowo, Silnowo, Jelenino, Szczecinek, Czarnobór oraz Żółtnica. Położona jest w granicach

województw pomorskiego i zachodniopomorskiego oraz na obszarze działania PKP PLK Zakładów Linii Kolejowych w Szczecinie oraz Gdyni. Przeznaczenie linii: pasażersko – towarowa.

Linia kolejowa nr 404 to linia w północno-zachodniej Polsce, łącząca Szczecinek z Kołobrzegiem przez Białogard. W całości położona w granicach województwa zachodniopomorskiego oraz na obszarze Oddziału Regionalnego PKP PLK w Szczecinie, Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie. Stacje i przystanki znajdujące się na trasie linii na obszarze MOF Szczecinka to Szczecinek, Szczecinek Chyże, Dałęcino, Przeradz, Iwin, Grzmiąca oraz Wielanowo. Linia jest jednotorowa i zelektryfikowana. Cała linia kolejowa nr 404 leży wzdłuż rzeki Parsęty od jej źródła (wieś Parsęcko na wysokości stacji Dałęcino), aż do ujścia w Kołobrzegu, jednak ani razu jej nie przekracza.

Linia kolejowa nr 405 Piła Główna – Ustka Uroczysko to linia kolejowa w północnej Polsce, przecinająca tereny województw: wielkopolskiego (powiaty: pilski, złotowski), zachodniopomorskiego (powiat szczecinecki) oraz pomorskiego (powiaty: bytowski, słupski oraz miasto na prawach powiatu Słupsk). Linia jest na całej swojej długości jednotorowa. Zelektryfikowane są odcinki Piła Główna – Szczecinek oraz Słupsk – Ustka Uroczysko. Linia jest zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe i podlega pod zakłady linii kolejowych w Szczecinie i w Gdyni. Ma łączną długość 193,670 km i jest klasyfikowana jako pierwszorzędna na odcinku Piła Główna – Szczecinek i drugorzędna na odcinku Szczecinek – Ustka. Stacje i przystanki znajdujące się na trasie linii na obszarze MOF Szczecinka to Turowo Pomorskie, Szczecinek, Gwda Mała, Drzonowo oraz Biały Bór. Linia przebiega przez dziewięć miast i krzyżuje się (w kolejności zgodnej z przebiegiem) z DW 179, DK 10, DK 11 (trzykrotnie), DK 22, DW 201, DK 25, DK 20, DW 206, DW 208, DW 209 oraz DK 21 (trzykrotnie). Ponadto, przecina rzeki Plitnica, Czarna, Gwda, Biała, Wieprza, Bystrzenica i Słupia (dwukrotnie), a także nad mniejszymi ciekami i strugami. Linia obsługuje pasażerski ruch regionalny i jest dostępna dla przewoźników towarowych na całej długości. Punkty ładunkowe są na stacjach: Piła Główna, Szczecinek, Miastko oraz Słupsk, a także przy przystanku Biały Bór.

5.1.5 Transport rowerowy oraz przy wykorzystaniu urządzeń transportu osobistego i hulajnóg elektrycznych

Łączna długość ścieżek rowerowych w obrębie MOF Szczecinka stale wzrasta - według danych GUS w 2023 roku w powiecie szczecineckim znajdowało się 51,9 km ścieżek rowerowych, ponadto na terenie Szczecinka od 2018 roku działa Szczecinecka Wypożyczalnia Rowerów Miejskich, w skład której obecnie wchodzi 30 stacji i 265 rowerów (w tym 5 tandemów), które w roku 2023 wypożyczono 41 tys. razy (w porównaniu do roku 2022 liczba wypożyczeń była o 13 tys. niższa). Łącznie w systemie zarejestrowanych jest 9 400 osób. Prowadzona działalność SWRM na tle innych

wypożyczalni rowerów w Polsce uzyskuje od lat najlepsze wyniki pod względem ilości wypożyczonych rowerów w przeliczeniu na mieszkańca, oraz najniższe koszty funkcjonowania systemu. W obecnym czasie, gdy wiele miast zamyka wypożyczanie roweru miejskiego, działalność SWRM na tym tle jawi się jako sukces.

Na terenie MOF wyraźnie zauważalny jest wzrost liczby rowerzystów poruszających się po jego obszarze. Rowerzyści poruszają się po drogach oraz po chodnikach przeznaczonych do ruchu pieszego, stwarzając zagrożenie dla siebie jak i innych użytkowników, nierzadko utrudniając także płynny ruch w obrębie miejscowości. W związku z tendencją do wzrostu zatłoczenia na polskich drogach oraz do wzrostu liczby aut poruszających się po ulicach miast, odciążenie ruchu na ulicach jest kolejną potrzebą zgłaszaną przez mieszkańców. W związku z coraz częstszym wyborem roweru jako środka transportu do szkoły, czy pracy konieczne jest zwiększenie bezpieczeństwa tych codziennych dojazdów, biorąc także pod uwagę dzieci i młodzież dojeżdżającą do szkół oraz osoby starsze, niezmotoryzowane. Brak połączenia dróg rowerowych w jednolitą sieć umożliwiającą płynny przejazd jest dla mieszkańców MOF Szczecinka uciążliwe i powoduje brak zainteresowania tym typem transportu – jako dojazdu do szkoły lub miejsca pracy.

Zmiana w mobilności miejskiej prowadząca do wzrostu poziomu bezpieczeństwa oraz zmniejszenia poziomu emisji CO₂ poprzez ograniczenie ruchu drogowego na terenie MOF Szczecinek to jedno ze zidentyfikowanych wyzwań rozwojowych. Z danych GUS dotyczących dojazdów do pracy wynika, że do Szczecinka przyjeżdża 3 893 osób, a wyjeżdża 1 639. Zasadnym zatem jest inwestowanie w rozwój zrównoważonego transportu na terenie MOF Szczecinka jak i zwiększenia komfortu podróżujących w celu zarobkowym mieszkańców powiatu. Połączenie sieci ścieżek rowerowych w jedną całość, umożliwiające wybór roweru jako środka transportu, a także urządzeń transportu osobistego czy hulajnóg elektrycznych oraz działania miękkie uzupełniające w/w inwestycje powinny przełożyć się na zarówno na komfort mieszkańców jak i na ograniczenie spadku liczby osób podróżujących komunikacją miejską, a także na ograniczenie ruchu drogowego w centrum miasta czy zmniejszenia poziomu emisji CO₂ poprzez ograniczenie ruchu drogowego.

W powiecie szczecineckim podejmowano działania mające na celu rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej, W sezonie letnim 2023 roku w Szczecinku komercyjna sieć wypożyczalni hulajnóg elektrycznych umożliwiała ich wypożyczenie w kilku lokalizacjach m.in. przy stacji kolejowej, na ulicy Dworcowej czy też Mickiewicza na wysokości wylotu rzeczki Niezdobnej. W 2024 usługa nie była dostępna.

5.1.6 Transport wodny

W mieście Szczecinek interesującą formą uzupełnienia transportu publicznego oraz niewątpliwą atrakcją turystyczną Szczecinka są rejsy żeglugi śródlądowej na wodach jeziora Trzesiecko. Funkcjonuje ona każdego roku w sezonie letnim, mając do dyspozycji 2 jednostki pływające:

- tramwaj Wodny „Bayern” - to jedna z nielicznych tego typu jednostek w Polsce; jest integralną częścią miejskiego systemu komunikacyjnego. Kursuje zgodnie z własnym rozkładem jazdy, zatrzymując się na wyznaczonych przystankach, zabierając na pokład do 54 pasażerów;
- statek spacerowy „Księżna Jadwiga” – to jedna z najbardziej urokliwych jednostek pływających na całym Pojezierzu Drawskim. Dzięki przebudowie może obecnie zabierać na swój pokład 174 osoby. Statek doskonale nadaje się do organizacji imprez okolicznościowych i zakładowych eventów.

W roku 2023 statkami „Bayern” oraz „Księżna Jadwiga” przewieziono 14 588 pasażerów i stanowi to 164% przewozów w stosunku do 2022 roku (8 894 pasażerów). Żegluga była prowadzona w okresie letnim w miesiącach wakacyjnych.

5.1.7 Potrzeby w zakresie transportu i mobilności miejskiej

Potrzeby transportowe mają charakter podstawowy i są konsekwencją realizacji zarówno potrzeb natury biologicznej, socjologicznej czy kulturowej, jak i złożonych celów, zadań i zamierzeń wymagających funkcjonowania wyspecjalizowanej gałęzi gospodarki i niezbędnej infrastruktury. Rozmiary, charakter i częstotliwość potrzeb transportowych kształtują czynniki wynikające z rozwoju stosunków gospodarczych, społecznych i politycznych danego obszaru. Bez względu na poziom rozwoju danego obszaru, każda potrzeba przemieszczenia osób i ładunków ma określone znaczenie gospodarcze i społeczne.

Zarządzanie mobilnością miejską to koncepcja promowania idei zrównoważonej mobilności, zrównoważonego transportu polegająca na zmniejszeniu popytu na podróże realizowane samochodami osobowymi, a zwiększenie udziału podróży odbywanych środkami transportu publicznego, rowerem i pieszo. W zrównoważonym transporcie nie chodzi o całkowite wyeliminowanie podróży wykonywanych samochodem osobowym, lecz o racjonalne wykorzystywanie tego typu środka przemieszczania.

Działania zarządzania mobilnością, polegające na zmianie poglądów i zachowań komunikacyjnych użytkowników ruchu drogowego, realizuje się poprzez tzw. „środki miękkie i twarde”. Środki miękkie, których zadaniem jest poprawa skuteczności środków twardych stosowanych w transporcie (takich jak np.: budowa dróg rowerowych, zakup nowych niskoemisyjnych autobusów miejskich, wprowadzanie innych form proekologicznego transportu w mieście, np. transportu wodnego itp.) obejmują:

- informację i doradztwo polegające na dostarczeniu, udostępnieniu użytkownikom danych na temat funkcjonowania proekologicznych środków transportu, analizowanie stanu istniejącego, poszukiwanie indywidualnych rozwiązań na podstawie porównywania czasów i kosztów podróży różnymi środkami transportu oraz rekomendowanie rozwiązań;
- produkty transportowe nie tylko te standardowe w postaci biletów, planów sieci komunikacji zbiorowej, ale wprowadzanie innowacyjnych produktów stymulujących użytkowanie proekologicznych środków transportu, np. bilety transportu publicznego zapewniające jednocześnie wstęp na różnego rodzaju wydarzenia kulturalne czy sportowe;
- koordynacja usług transportowych dla osób niepełnosprawnych;
- działania edukacyjne i marketingowe.

Planowany rozwój gospodarczy na terenie MOF Szczecinka, pociągnie za sobą m.in. stworzenie nowych miejsc pracy, a tym samym zajdzie konieczność zapewnienia mieszkańcom oraz osobom dojeżdżającym możliwości dogodnego, bezpiecznego i ekologicznego dojazdu i powrotu z pracy. Wraz z rozwojem gospodarki, nieuniknione jest powstawanie, wraz z podmiotami gospodarczymi, nowych instalacji emitujących CO₂. Chcąc przeciwdziałać wzrostowi emisji CO₂ i zrównoważyć jego ilość w atmosferze, konieczne jest podjęcie wszelkich działań, przyczyniających się jednocześnie do spadku emisji gazów cieplarnianych czy ograniczenia hałasu i zatłoczenia.

W ramach realizacji planu zrównoważonej mobilności miejskiej obejmującego swoim działaniem MOF Szczecinka oraz skierowanego do mieszkańców województwa zachodniopomorskiego, zaleca się wykonanie działań takich jak:

- rozbudowa zaplecza technicznego do obsługi taboru wraz z modernizacją zajezdni autobusowej oraz infrastrukturą do ładowania zeroemisyjnych pojazdów transportu publicznego;

- rozbudowa wraz z modernizacją sieci przystanków wyposażonych w system dynamicznej informacji pasażerskiej DSIP;
- wymiana wyeksploatowanych baterii w posiadanej flocie autobusów elektrycznych wraz z ładowarkami;
- zakup zeroemisyjnych autobusów elektrycznych wraz z ładowarkami, które zastąpią autobusy wyeksploatowane;
- zakup zeroemisyjnych, elektrycznych pojazdów komunalnych wraz z ładowarkami (zamiatarki, polewarki, pług odśnieżny, posypywarki, podnośniki, śmieciarki itp.);
- przebudowa układu komunikacyjnego w celu ograniczenia ruchu drogowego oraz zmniejszenie emisji generowanej przez transport w miejscowościach;
- wspieranie zrównoważonej multimodalności poprzez budowę centrum przesiadkowego, a także wielopoziomowego parkingu ograniczającego problemy z miejscami parkingowymi w centrum miasta;
- uzupełnienie sieci dróg rowerowych prowadzących do miejsc pracy i szkół;
- modernizacja i rozwój systemu wypożyczalni rowerów miejskich;
- wzmocnienie strategii niskoemisyjnej w obszarze miejskim.

Wykorzystanie bezemisyjnych lub niskoemisyjnych sposobów podróżowania powinno być realizowane poprzez realizację działań inwestycyjnych oraz wprowadzanie infrastrukturalnych rozwiązań nastawionych na realizację celu niskoemisyjnego, a także działania nieinwestycyjne tzw. miękkie, budujące świadomość mieszkańców i użytkowników miasta.

Zmniejszenie emisji pochodzących m.in. z transportu indywidualnego pozwoli MOF Szczecinka na zbilansowanie emisji gazów związanych z rozwojem gospodarczym, skupionym głównie wokół Szczecińskiego Klastra Meblowego. Postuluje się między innymi wprowadzanie przyjaznych stref pieszych, wprowadzanie dróg rowerowych i regulację przestrzeni dla ruchu i parkowania, wprowadzenie nowych stref wolnych od ruchu samochodowego, a także regulację przestrzeni dla ruchu samochodowego, np. strefy parkowania, strefy ograniczonego ruchu, parkingi publiczne i prywatne.

Rozwój transportu niskoemisyjnego koresponduje z założeniami rozwojowymi MOF Szczecinka, które w tym zakresie zakładają:

- ograniczanie negatywnego wpływu zamiejskiego ruchu samochodowego na warunki poruszania się w miejscowościach oraz na degradację środowiska zurbanizowanego i zagrożenie bezpieczeństwa, przy jednoczesnym zapewnieniu dostępu tego ruchu do kluczowych dla funkcjonowania i rozwoju obszarów zurbanizowanych;
- zapewnienie sprawnego transportu w miejscowościach poprzez ograniczanie kongestii motoryzacyjnej;
- poprawę funkcjonowania i podnoszenie atrakcyjności transportu zbiorowego;
- uporządkowanie systemu transportu ładunków;
- ograniczanie negatywnego wpływu ruchu samochodowego na środowisko naturalne oraz warunki życia mieszkańców MOF Szczecinka;
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- poprawę warunków parkowania pojazdów;
- ochronę zabytkowych centralnych części miejscowości przed nadmiernym ruchem samochodowym.

Obszarem realizacji planu zrównoważonej mobilności miejskiej jest MOF Szczecinka, a adresatami są mieszkańcy miast i gmin powiatu szczecineckiego oraz turyści. Zakres działań związanych ze zrównoważoną mobilnością MOF Szczecinka obejmuje m.in.:

- uprzywilejowanie w strefach zurbanizowanych i rekreacyjnych ruchu pieszego i rowerowego oraz środków transportu zbiorowego;
- przejście na ekologiczny, niskoemisyjny lub bezemisyjny transport miejski w szczególności w zakresie transportu publicznego;
- rozbudowę wraz z modernizacją sieci przystanków wyposażonych w system dynamicznej informacji pasażerskiej DSIP;
- wdrożenie rozwiązań projektowych dostosowania infrastruktury miejskiej z uwzględnieniem docelowych rozwiązań dla stref komunikacyjnych miasta;
- uwzględnienie szczegółowych rozwiązań dotyczących mobilności MOF Szczecinka, w tym uzupełnienie sieci dróg rowerowych dla kluczowych generatorów ruchu takich jak: zakłady pracy, zakłady przemysłowe, urzędy, szkoły, obiekty użyteczności publicznej, itp.;

- promowanie alternatywnych do samochodu środków podróżowania (publiczny transport zbiorowy, modernizacja i rozwój systemu wypożyczalni rowerów, alternatywny transport wodny, podróże piesze) oraz promowanie bardziej ekologicznego i racjonalnego korzystania samochodu;
- planowanie transportu samochodowego tranzytu w korytarzach dróg klasy GP, a obsługi komunikacji wewnętrznej obszaru funkcjonalnego dodatkowo z wykorzystaniem korytarzy transportowych dróg klasy G, w powiązaniu z wprowadzeniem zmian w organizacji ruchu mających na celu wyeliminowanie ruchu tranzytowego samochodów w stosunku do obszaru centrum;
- koncentrację zabudowy w sąsiedztwie tras publicznego transportu zbiorowego (korytarzy) prowadzących do realizacji miasta zwartego, oraz budowa parkingów buforowych i strategicznych.

5.2 Planowanie transportu miejskiego (powiązanie diagnozy w obszarze transportu i mobilności miejskiej z celami i listą projektów w Strategii ZIT)

Aby rozwiązać problemy i zaspokoić potrzeby, zdiagnozowane w obszarze transportu i mobilności miejskiej, zaplanowano w „Strategii Terytorialnej Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego do 2030 r.” realizację celu szczegółowego 3.3 „Rozwój zintegrowanego, multimodalnego systemu niskoemisyjnego i zeroemisyjnego transportu” wraz z kierunkami działań 3.3.1 „Rozbudowa infrastruktury rowerowej” i 3.3.2 „Rozwój niskoemisyjnego i zeroemisyjnego systemu transportu publicznego” w ramach Celu strategicznego 3. „Poprawa stanu środowiska poprzez rozwój gospodarki zeroemisyjnej, zrównoważoną mobilność i adaptację do zmian klimatu”.

Osiągnięciu założonych celów dotyczących obszaru transportu i mobilności miejskiej, służyć będzie realizacja projektów wpisujących się w kierunek działania 3.3.1, takich jak:

1. Budowa drogi rowerowej przy ul. Orła Białego w Bornem Sulinowie (realizator: Powiat Szczecinecki);
2. Utworzenie sieci szlaków pieszo-rowerowych (realizator: Gmina Szczecinek);

oraz w kierunek działania 3.3.2 – projektów pn.:

3. Zakup i wymiana baterii zasilających autobusy elektryczne wraz z ładowarkami (Realizator: Komunikacja Miejska Sp. z o.o. w Szczecinku);
4. Zakup autobusu o napędzie elektrycznym wraz z ładowarką (Realizator: Komunikacja Miejska Sp. z o.o. w Szczecinku).

Zakres wyżej wymienionych projektów wpisuje się w założenia Programu Fundusze Europejskie dla Pomorza Zachodniego 2021-2027, Priorytet 3. Fundusze Europejskie na rzecz mobilnego Pomorza Zachodniego, Działanie 3.1 Czysty transport miejski (ZIT). Projekty przyczynią się do realizacji celu szczegółowego EFRR/FS.CP2.VIII - Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.

Wdrożenie założeń strategii ZIT przełoży się na poprawę mobilności miejskiej zarówno w zakresie zmniejszenia emisji CO₂, jak również na zmniejszenie energochłonności gospodarki. Zadaniem planu mobilności jest zmiana zachowań komunikacyjnych adresatów projektu polegających na codziennym wykorzystywaniu proekologicznych środków transportu, które przyczyni się m.in. do zmniejszenia emisji CO₂, zmniejszenia zapotrzebowania na miejsca parkingowe, zredukowania zatłoczenia komunikacyjnego itp.

Zaplanowane w Strategii ZIT działania usprawnią komunikację. Uzupełnienie sieci dróg rowerowych pozwoli na połączenie poszczególnych miejscowości oraz stworzy alternatywną trasę dojazdu do centrów, zakładów pracy czy szkół, zastępując tym samym indywidualny transport samochodowy. Do rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej przyczyni się rozbudowa dynamicznego systemu informacji pasażerskiej wraz z modernizacją głównych przystanków autobusowych oraz zakup zeroemisyjnego taboru komunikacji publicznej, a także wymiana wyeksploatowanych baterii w posiadanej flocie autobusów elektrycznych wraz z ładowarkami.

Ujęte w niniejszym dokumencie inwestycje z zakresu transportu miejskiego wpisują się w cele polityki spójności Unii Europejskiej na lata 2021-2027 w zakresie celu 2: *Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa.*

Do celów szczegółowych, które należy osiągnąć w ramach realizacji tego celu strategicznego dla MOF Szczecinka należy zaliczyć:

1. Stworzenie alternatywy komunikacyjnej w postaci ciągów pieszo-rowerowych i punktów przesiadkowych.
2. Rozbudowa i modernizacja ciągów komunikacyjnych.

3. Efektywne energetycznie i ekonomicznie środki transportu lądowego i wodnego w gestii gminy i jednostek publicznych, jako wynik modernizacji i wymiany na niskoemisyjne.
4. Preferencje w obszarach zwiększonego występowania „niskiej emisji” - działania regulujące w zakresie preferencji ruchu pieszego i rowerowego oraz ograniczenie dostępu ruchu pojazdów indywidualnych.
5. Wprowadzenie rozwiązań na rzecz poprawy mobilności miejskiej.
6. Ograniczenie spadku liczby osób podróżujących komunikacją miejską.

6 MODEL STRUKTURY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ

Model to celowo uproszczony obraz rzeczywistości. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Partnerstwa powiatu szczecineckiego jest rozumiany jako uproszczony, docelowy układ elementów składowych jego przestrzeni. Rolą modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej jest zobrazowanie przyjętej wizji rozwoju, do powstania której przyczynią się efekty realizacji celów rozwojowych strategii, również tych z zakresu zagospodarowania przestrzennego.

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Partnerstwa nie jest planem zagospodarowania przestrzennego. Składa się on z części tekstowej oraz graficznej. Ustalenia modelu zostaną wzięte pod uwagę przy tworzeniu strategii i planów ogólnych gmin powiatu szczecineckiego. Model nie określa powierzchni poszczególnych funkcji czy stref planistycznych.

Struktura funkcjonalno-przestrzenna stanowi układ przestrzenny kształtujący funkcjonalność jednostki, na który składa się rozmieszczenie głównych elementów przyrodniczych i społeczno-gospodarczych oraz obszarów wyróżniających się charakterem i dynamiką procesów rozwojowych wraz z ich zależnościami i powiązaniami. Struktura funkcjonalno-przestrzenna obszaru Partnerstwa spaja gminne relacje wewnętrzne i łączy je powiązaniami zewnętrznymi.

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Partnerstwa powinien być zgodny z modelami struktury funkcjonalno-przestrzennej w strategiach nadrzędnych. Takim dokumentem jest strategia rozwoju województwa. Obowiązująca „Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2030”, przyjęta przez Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego 28 sierpnia 2018 roku, nie zawiera modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa, ani rekomendacji w zakresie prowadzenia polityki przestrzennej.

Podstawowe elementy struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa zachodniopomorskiego, w tym obszaru Partnerstwa, określono w „Planie zagospodarowania przestrzennego województwa

zachodniopomorskiego”. Na dzień opracowania niniejszej Strategii obowiązuje plan przyjęty uchwałą Nr XVII/214/20 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 24 czerwca 2020 r. Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego przyjął uchwałą Nr 267/24 z dnia 21 lutego 2024 roku „Okresową ocenę PZPW”, stanowiącą przegląd zmian w zagospodarowaniu przestrzennym. W wyniku okresowej oceny stwierdzono, że PZPWZ w swojej strukturze celów i sformułowanych kierunków pozostaje aktualny. Zidentyfikowano natomiast kilka zagadnień, które w szczególności mogą rzutować na potrzebę i zakres przyszłej zmiany dokumentu. Należy do nich m.in. przewidziana prawem aktualizacja strategii rozwoju województwa z uwzględnieniem modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa oraz ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w województwie.

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Partnerstwa wskazuje pożądane kierunki rozwoju przestrzennego i powiązań funkcjonalnych w horyzoncie czasowym 2030+, tzn. kierunki realizowane w horyzoncie czasowym strategii – do 2030 roku oraz kierunki zapoczątkowane w tym okresie i kontynuowane po roku 2030. Model wskazuje założony do osiągnięcia stan przestrzeni będący wynikiem realizacji misji, wizji i celów wskazanych w Strategii. To również odwzorowanie w wymiarze przestrzennym głównych treści i kierunków polityki władz samorządowych Partnerstwa.

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej określa kierunki rozwoju przestrzennego Partnerstwa w trzech podstawowych obszarach: społecznym, gospodarczym i przyrodniczym, połączonych szeregiem powiązań infrastrukturalnych. Podstawowym założeniem zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej jest zrównoważone zarządzanie przestrzenią, kształtowanie ładu przestrzennego, odejście od ekstensywnego zagospodarowania przestrzennego na rzecz efektywnego wykorzystania przestrzeni, zatrzymanie urban sprawl (niekontrolowanego rozlewania się zabudowy), poprawa dostępności transportowej, ochrona dziedzictwa kulturowego. Model proponuje ukierunkowanie rozwoju obszaru na kreowanie atrakcyjnej przestrzeni do zamieszkania przy jednoczesnym wzmacnianiu potencjału gospodarczego zapewniających Partnerstwu realizację przyszłych wyzwań rozwojowych i zwiększenie swej konkurencyjności.

Graficzną wizualizację modelu stanowią mapy, które w sposób schematyczny obrazują strategiczne elementy struktury funkcjonalno-przestrzennej Partnerstwa w poszczególnych obszarach tematycznych.

6.1 System powiązań przyrodniczych

Podstawowym elementem struktury funkcjonalno-przestrzennej i potencjałem endogenicznym Partnerstwa, na wstępie determinującym jakość życia, są zasoby i walory przyrodnicze i krajobrazowe obszaru (lasy, tereny otwarte, jeziora, rzeki, dobra jakość wód i powietrza, bogaty świat roślinny i zwierzęcy).

Modelowo, powiązania przyrodnicze oparte są o system obszarów o dominującej funkcji przyrodniczej uzupełnionych siecią korytarzy. Na system powiązań przyrodniczych Partnerstwa składają się:

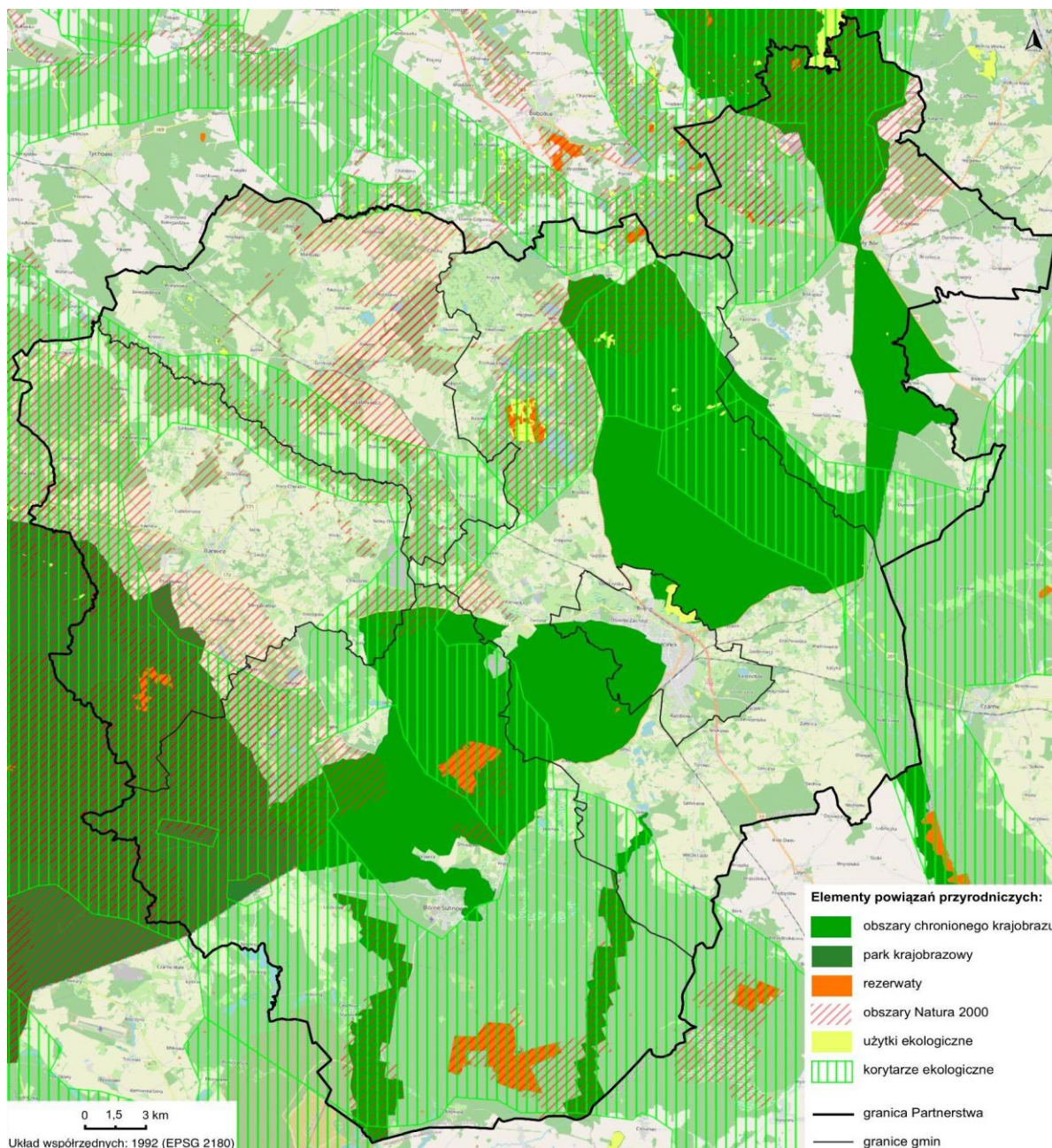
- obszary o dominującej funkcji przyrodniczej - obszary mające znaczenie klimatyczne, hydrologiczne, biologiczne dla obszaru Partnerstwa, a nawet województwa. Zaliczono do nich park krajobrazowy wraz z otuliną, rezerваты przyrody i inne obszarowe formy ochrony przyrody, większe lasy, parki;
- korytarze ekologiczne – obszary umożliwiające migrację roślin, zwierząt lub grzybów; nie są prawną formą ochrony. Najważniejsze korytarze ekologiczne przebiegają wzdłuż dolin rzek.

Głównymi elementami powiązań przyrodniczych struktury funkcjonalno-przestrzennej Partnerstwa są:

- obszary Natura 2000:
 - Jeziora Szczecineckie, PLH320009, dyrektywa siedliskowa;
 - Dorzecze Parsęty, PLH320007, dyrektywa siedliskowa;
 - Jeziora Czaplineckie, PLH320039, dyrektywa siedliskowa;
 - Dolina Piławy, PLH320025, dyrektywa siedliskowa;
 - Bagno i Jezioro Ciemino, PLH320036, dyrektywa siedliskowa;
 - Diabelskie Pustacie, PLH320048, dyrektywa siedliskowa;
 - Bobolickie Jeziora Lobeliowe, PLH320001, dyrektywa siedliskowa;
 - Jezioro Śmiadowo, PLH320042, dyrektywa siedliskowa;
 - Ostoja Drawska, PLB320019, dyrektywa ptasia;

- rezerваты przyrody:
 - Dęby Wilczkowskie;
 - Jezioro Kiełpino;
 - Jezioro Głębokie;
 - Jezioro Iłowatka;
 - Bagno Ciemino;
 - Bagno Kusowo;
 - Diabelskie Pustacie;
 - Przełom rzeki Dębnicy;
- Drawski Park Krajobrazowy;
- obszary chronionego krajobrazu:
 - OCK 8 Dolina rzeki Płytnicy;
 - OCK 10 Jeziora Szczecineckie;
 - OCK 14 Las Drzonowski;
 - OCK 17 Okolice Żydowo-Biały Bór;
 - OCK 19 Pojezierze Drawskie;
 - OCK 22 Obszary Chronionego Krajobrazu Doliny Piławy.
- korytarze ekologiczne:
 - Dolina Parsęty Południowy;
 - Bory Tucholskie Północny;
 - Bory Tucholskie Południowy.

Rysunek 4. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Partnerstwa powiatu szczecineckiego – system powiązań przyrodniczych



Źródło: Opracowano na podstawie: Dostęp do danych geoprzestrzennych, Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, <https://www.gov.pl/web/gdos/dostep-do-danych-geoprzestrzennych>; Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, czerwiec 2020 r., RBGPWZ w Szczecinie

6.2 Struktura sieci osadniczej i hierarchia jednostek osadniczych

Sieć osadniczą Partnerstwa tworzy 242 miejscowości, w tym: 4 miasta i 242 wsie (w tym 92 wsie sołeckie) administracyjnie przynależne do sześciu gmin: Miasto Szczecinek, Gmina Szczecinek, Miasto i Gmina Barwice, Miasto i Gmina Biały Bór, Miasto i Gmina Borne Sulinowo, Gmina Grzmiąca. Sieć

charakteryzuje się względnie niskim stopniem koncentracji - w 2023 r. jedna jednostka miejska przypadała na 441 km², podczas gdy w województwie na około 375 km², a w kraju na około 370 km². Modelowo, zakłada się większy stopień koncentracji zabudowy mieszkaniowej. Bardziej zwarta struktura zabudowy ułatwi dostęp mieszkańców do usług publicznych i komercyjnych, obniży koszt realizacji i eksploatacji sieci infrastruktury technicznej, ułatwi kontakty i wzmocni życie społeczne.

Hierarchizacja ośrodków osadniczych, będąca kolejnym ważnym elementem struktury, ma za zadanie nie tylko określać rangę ośrodków, lecz także funkcje, jakie mają pełnić w systemie osadniczym województwa. Hierarchia wskazuje zakres w jakim ośrodki powinny udostępniać mieszkańcom lokalne usługi publiczne i niepubliczne. Hierarchia sieci osadniczej Partnerstwa jest zróżnicowana pod względem wielkości miast:

1. Szczecinek jest największym miastem (pod koniec 2023 r. zamieszkały przez 37,6 tys. osób, co stanowiło 51,7% ludności Partnerstwa; powierzchnia 4 848 ha);
2. Borne Sulinowo (4,8 tys. mieszkańców; 1815 ha);
3. Barwice (3,4 tys. mieszkańców; 742 ha);
4. Biały Bór (2,1 tys. mieszkańców; 1276 ha).

Wieś Grzmiąca jest głównym ośrodkiem rozwojowym gminy Grzmiąca. Gmina ma najmniejszy potencjał ludnościowy (4,3 tys. mieszkańców), w największym stopniu jest zagrożona depopulacją (według prognozy demograficznej GUS, do 2060 r. jej ludność zmniejszy się o około 31%).

Szczecinek jest miastem zaliczonym w skali województwa do miast średniej wielkości, pozostałe to miasta małe. Szczecinek pełni funkcje stolicy powiatu i centrum administracyjno-gospodarczo-usługowego.

Obszar Partnerstwa położony jest peryferyjnie w stosunku do stolicy województwa, jak również w oddaleniu od innych ośrodków wojewódzkich. Takie położenie wzmacnia znaczenie Szczecinka jako ośrodka usługowego subregionalnego, ale z drugiej strony osłabia dostęp do usług lub miejsc pracy oferowanych przez inne, dużo większe ośrodki miejskie. Zmniejsza również możliwość wykorzystania atrakcji turystycznych lub rekreacyjno-wypoczynkowych obszaru Partnerstwa w ofercie jednodniowej lub weekendowej.

Rozkład przestrzenny miast na terenie Pomorza Środkowego wykazuje charakterystyczne, hierarchiczne uporządkowanie i regularności. Odległość Szczecinka od miast podobnej lub zbliżonej wielkości 25-40 tys. mieszkańców (Chojnic, Białogardu, Wątcza) jest prawie jednakowa i wynosi ± 70

km. Podobna odległość dzieli Szczecinek od większego Koszalina (106,9 tys. mieszkańców) i Piły (72,9 tys. mieszkańców).

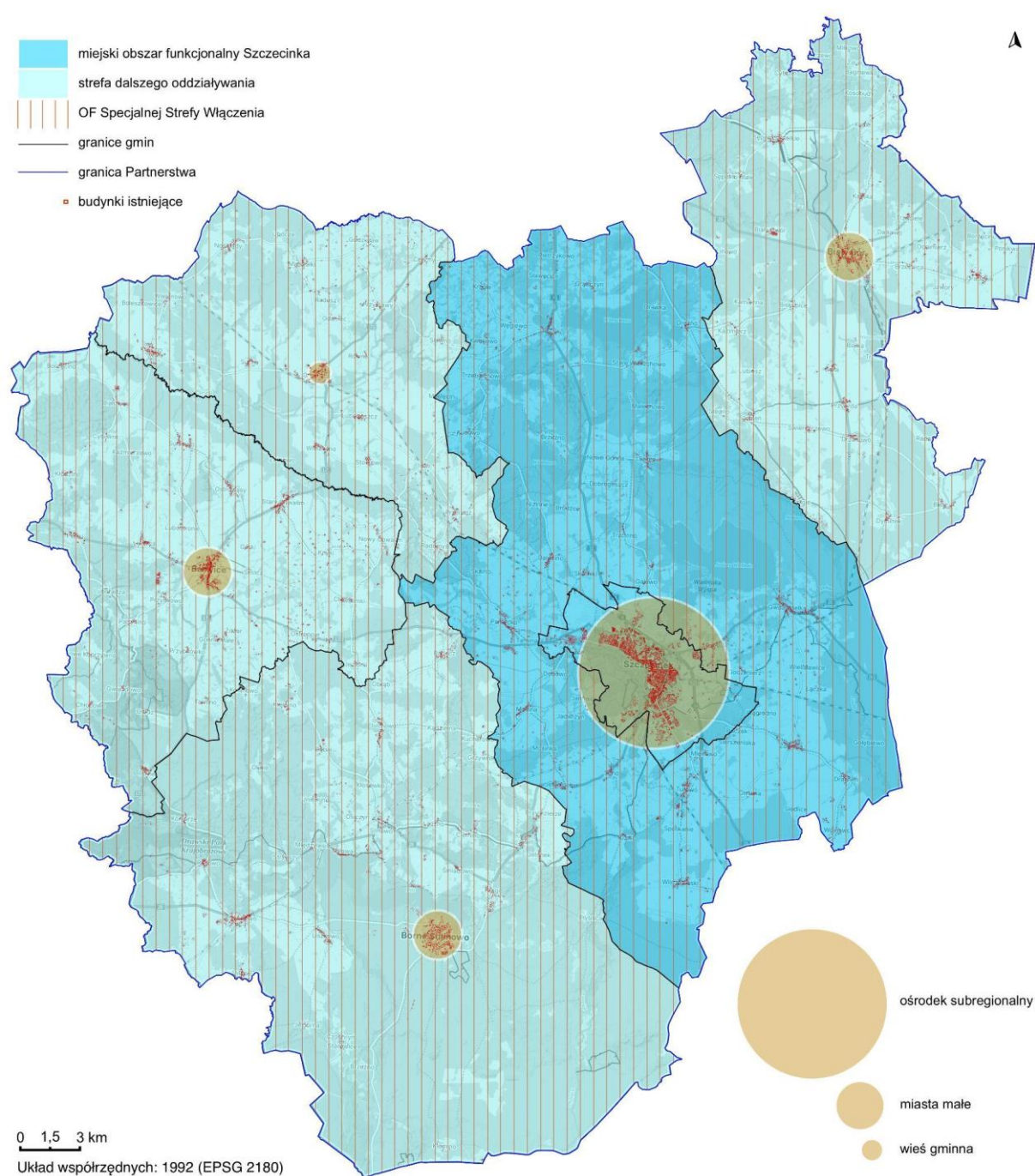
Odległości Szczecinka od pozostałych mniejszych miast i ośrodków gminnych na obszarze partnerstwa (liczba mieszkańców od 2,2 tys. do 5,1 tys.), podobnie jak i wzajemne odległości pomiędzy nimi zamykają się w zakresie od 20 do 30 km.

Zasięg obsługi Szczecinka - stolicy powiatu - w zakresie zadań realizowanych przez samorząd powiatowy odpowiada granicom powiatu. Natomiast zasięg oddziaływania Szczecinka w zakresie pozostałych usług, uzależniony jest od dostępności konkurencyjnej oferty usługowej sąsiadujących miast. Obszar całego powiatu szczecineckiego znajduje się w zasięgu 30-45 minutowego dojazdu do Szczecinka, a dalej od innych miast analogicznego poziomu obsługi. To w naturalny sposób wyznacza obszar jego oddziaływania jako najbliższego ośrodka usługowego (na tym poziomie obsługi). Ze względu na mimośrodowe położenie miasta w obszarze powiatu zasięg oddziaływania Szczecinka sięga nieco na obszar gmin Czarne i Okonek położonych poza granicami województwa.

Zasięg oddziaływania Szczecinka wzięto pod uwagę przy wyznaczaniu obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym oraz ich granic (przyjętych uchwałą zarządu województwa 26 października 2016 r.). W granicach Partnerstwa znajduje się:

- miejski obszar funkcjonalny Szczecinka jako ośrodka subregionalnego (obejmuje miasto Szczecinek i gminę wiejską Szczecinek) wraz ze strefą dalszego oddziaływania (pozostałe gminy powiatu szczecineckiego);
- obszar funkcjonalny Specjalnej Strefy Włączenia, obejmujący 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.

Rysunek 5. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Partnerstwa powiatu szczecineckiego – hierarchia sieci osadniczej i obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym



Źródło: Opracowano na podstawie: Obszary funkcjonalne. Polityka przestrzenna województwa, mapa Terytorializacja polityki rozwoju wobec struktury przestrzennej województwa, Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskie w Szczecinie, <https://rbgp.pl/obszary-funkcjonalne>

6.3 Główne korytarze i elementy sieci transportowych, w tym rowerowych

Dla efektywnego funkcjonowania obszaru kluczowym elementem struktury są powiązania transportowe, gdzie poszczególne rodzaje transportu integrują wewnętrznie Partnerstwo i wiążą je ze strukturami zewnętrznymi. Dostępność transportową Partnerstwa zapewniają:

- podstawowy układ drogowy:
 - trzy drogi krajowe o charakterze tranzytowym:
 - nr 11/S11 Poznań – Szczecinek – Koszalin – Kołobrzeg;
 - nr 20 Drawsko Pomorskie – Szczecinek – Biały Bór – Słupsk;
 - nr 25 Bydgoszcz – Biały Bór – Bobolice.
 - cztery drogi wojewódzkie:
 - nr 171 Bobolice – Grzmiąca – Barwice – Czaplinek;
 - nr 172 Połczyn-Zdrój – Szczecinek;
 - nr 201 Gwda Mała – Czarne – Barkowo;
 - nr 202 Czarne – Rzeczenica.
- sieć kolejowa:
 - linie kolejowe:
 - nr 210 Chojnice – Szczecinek – Drawsko Pomorskie – Runowo Pomorskie, pierwszorzędna, niezelektryfikowana, znaczenia państwowego;
 - nr 404 Szczecinek - Białogard – Kołobrzeg, zelektryfikowana, pierwszorzędna, znaczenia państwowego;
 - nr 405 Piła – Szczecinek – Słupsk – Ustka, jednotorowa, częściowo zelektryfikowana, pierwszorzędna na odcinku Piła – Szczecinek, drugorzędna na odcinku Szczecinek – Ustka;
 - 7 stacji (w tym dworzec kolejowy Szczecinek) oraz 10 przystanków osobowych.

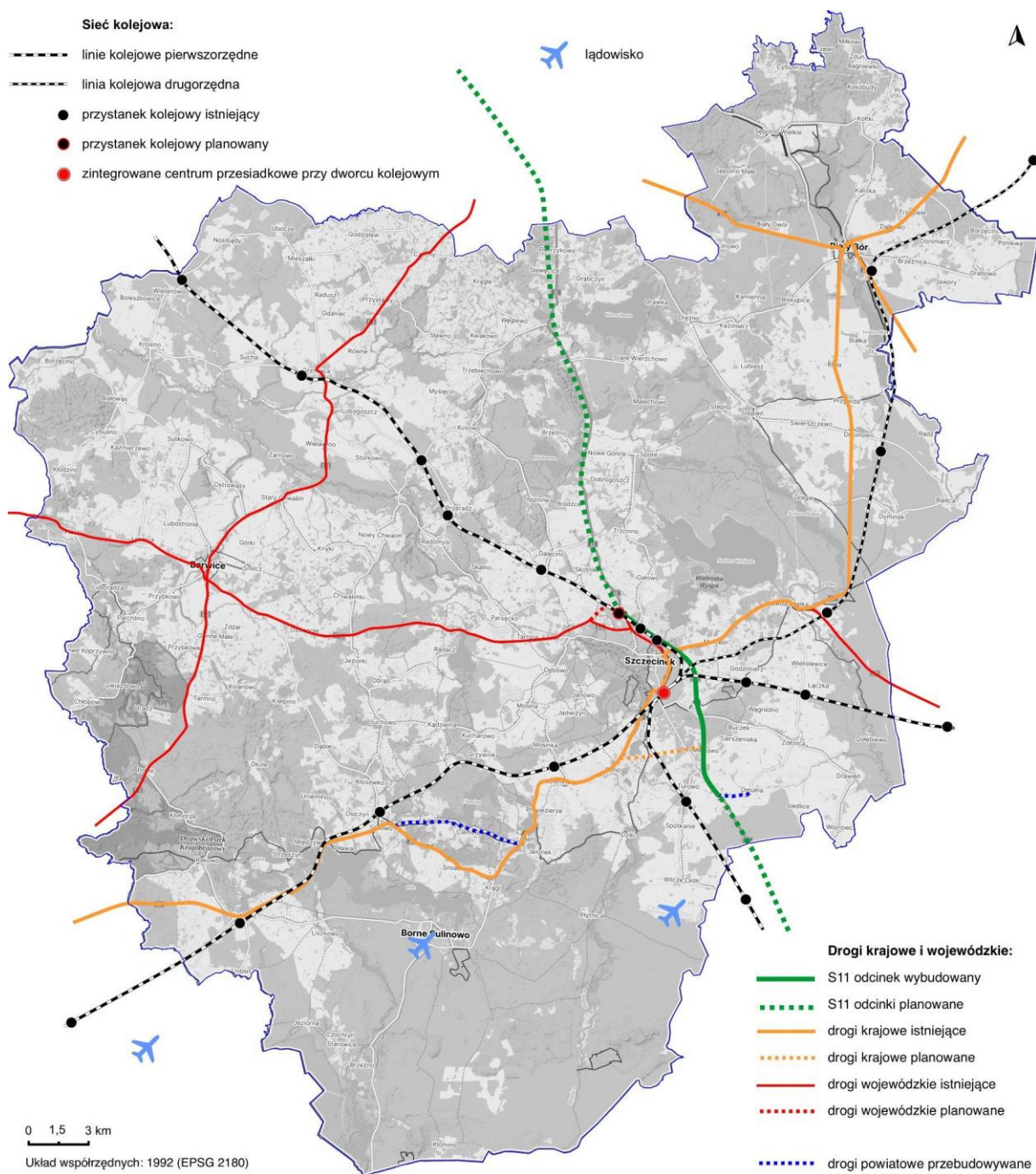
W „Regionalnym planie transportowym województwa zachodniopomorskiego do roku 2030” zakłada się realizację i uruchomienie drogi S11 m.in. na odcinkach Bobolice – Szczecinek oraz Szczecinek – Piła. Wykonano odcinek tej drogi na wysokości Szczecinka. W celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza obszar zurbanizowany planuje się także budowę obejścia Szczecinka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 172 i budowę obwodnicy Szczecinka w ciągu drogi krajowej nr 20. Jako inwestycje uzupełniające na drogach powiatowych, planuje się przebudowę drogi powiatowej: nr 1285Z na odcinku DK 20 (Silnowo) – DK 20 (Jeleń); nr 1296Z na odcinku Omulna – S11.

W zakresie transportu kolejowego:

- przeprowadzono rewitalizację jednego toru na linii kolejowej nr 210 na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie;
- rozpoczęto modernizację linii nr 404 na odcinku Szczecinek – Białogard (do grudnia 2024 r.);
- planuje się: rewitalizację linii nr 210 na odcinku Szczecinek – Człuchów; rewitalizację linii nr 405 na odcinku Szczecinek – granica województwa; modernizację linii nr 404; budowę nowego przystanku/peronu „Szczecinek Północ” w ciągu linii nr 404; modernizację przystanku/peronu „Szczecinek” w ciągu linii nr 405; modernizację przystanku/peronu „Łubowo” w ciągu linii nr 210, budowę zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu kolejowym.

Najbliższe porty lotnicze znajdują się w Goleniowie i Gdańsku, Bydgoszczy, Poznaniu. Na terenie Partnerstwa zlokalizowane są lądowiska samolotowe „Szczecinek – Wilcze Łaski” i w Bornem Sulinowie (wielofunkcyjne). Także przy granicy południowo-zachodniej Partnerstwa funkcjonuje lądowisko „Czaplinek – Broczyno”.

Rysunek 6. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Partnerstwa powiatu szczecińskiego – podstawowy układ drogowy, sieć kolejowa i lądowiska



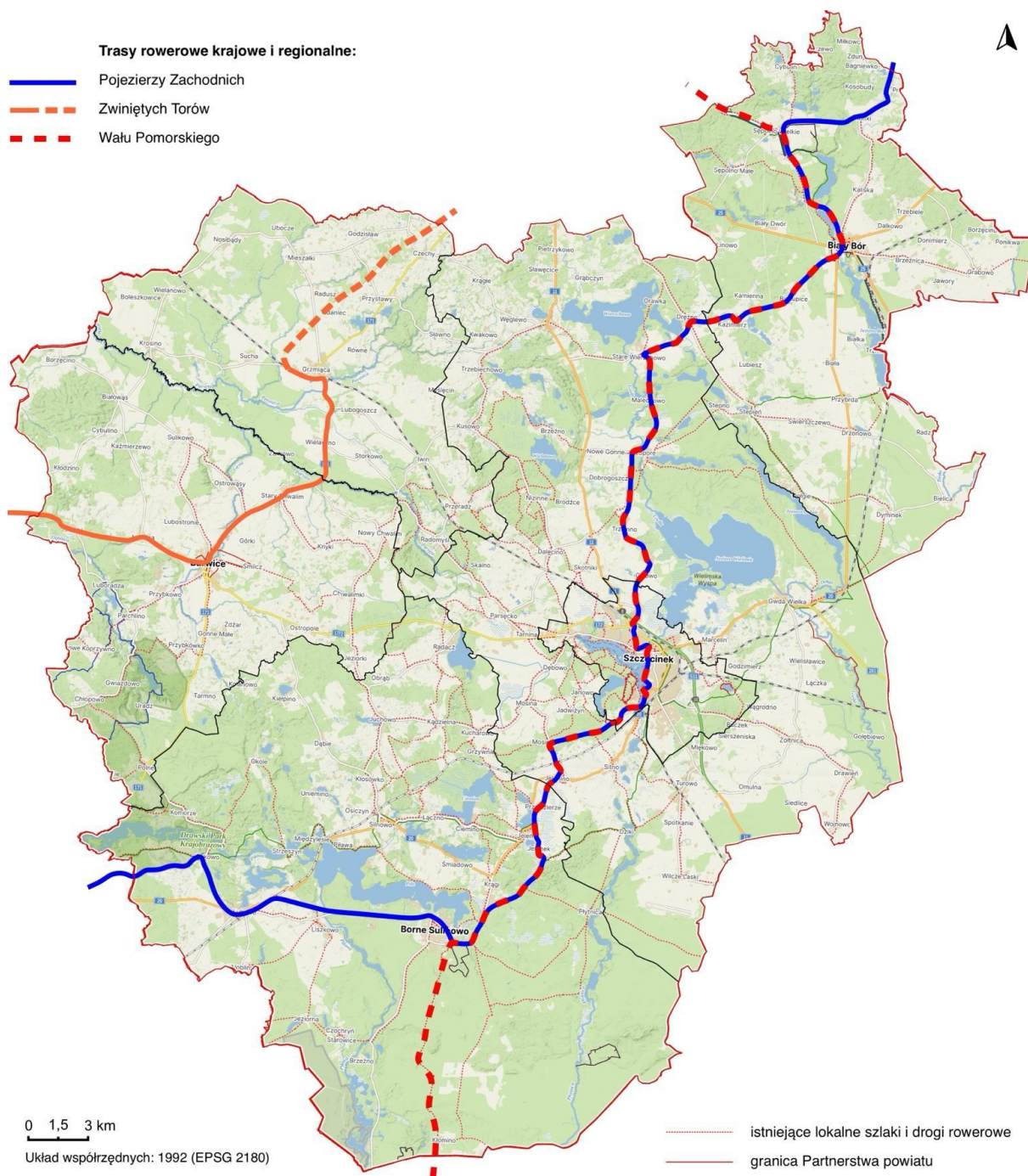
Źródło: Opracowano na podstawie: Regionalny plan transportowy województwa zachodniopomorskiego do roku 2030, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin październik 2023

System komunikacji publicznej funkcjonuje na obszarze Partnerstwa na zróżnicowanym poziomie, w oparciu o przewozy organizowane przez prywatnych przewoźników koncesjonowanych przez władze stosownego szczebla samorządowego. W mieście Szczecinek funkcjonuje organizowana przez miasto autobusowa komunikacja miejska. Autobusowa komunikacja gminna funkcjonuje w gminach Borne Sulinowo, Barwice, Biały Bór oraz Szczecinek.

Na obszarze Porozumienia funkcjonuje sieć infrastruktury rowerowej. Jest ona rozwijana zgodnie z wdrażaną etapami od 2016 r. przez Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego „Koncepcją sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego”. Przez obszar Porozumienia przebiegają trasy krajowe i regionalne:

- Pojezierzy Zachodnich – krajowa nr 20, wykonana w I etapie;
- Zwiniętych Torów – regionalna nr 804, częściowo wykonana w II etapie;
- Wału Pomorskiego – regionalna nr 802.

Rysunek 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Partnerstwa powiatu szczecineckiego – sieć tras rowerowych krajowych i regionalnych na obszarze Partnerstwa



Źródło: Opracowano na podstawie: Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego. Suplement wdrożeniowy na lata 2023-2030, Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2023, <https://rowery.wzp.pl/koncepcja-tras>; Mapy.cz, Seznam.cz a.s., <https://pl.mapy.cz>

Poza obszarem Porozumienia przebiega m.in.:

- od północy, wybrzeżem Bałtyku, międzynarodowy szlak rowerowy Velo Baltica;
- od zachodu – krajowy Stary Kolejowy Szlak (Kołobrzeg – Poznań) oraz planowana trasa Berlin – Szczecin – Kołobrzeg.

Rozwija się sieć lokalnych tras rowerowych, w skład której wchodzi m.in.: Kraina odwróconego krzyża (Borne Sulinowo - Starowice - Jeziorna - Ostroróg - Nobliny - Liszkowo - Borne Sulinowo), Kraina małych jezior (Borne Sulinowo - Łubowo - Rakowo - Okole - Strzeszyn - Międzyzylesie - Piława - Dolne Silnowo - Dąbrowica - Borne Sulinowo), Nad jezioro Ciemino (Borne Sulinowo - Jelonek - Przyjezierze - jez. Ciemino - Kucharowo - KądzIELna - Juchowo - ŁąCZno - Ciemino - jez. Śmiadowo - Krągi - Borne Sulinowo), Szczecineckie jeziora (Szczecinek - Bugno - Trzcino - Spore - Drężno - Stare Wierzchowo - Trzebiechowo - Kusowo - DałęCino - Trzesieka – Szczecinek), Dolina Parsęty (Szczecinek - Świątki - Trzesieka - ParsęCko - Radomyśl - Nowy Chwalim - Chwalimki - Jeziorki - Juchowo - KądzIELna - Kucharowo - Mosina - Trzesieka – Szczecinek), Zaczarowane Pejzaże (Szczecinek - Świątki - Sitno - Dżiki - Turowo - Wilcze Łaski - Łotyń - Wojnowo - Drawień - Żółtnica - Czarnobór – Szczecinek), Nizica (Szczecinek - Jelenino - Jeleń - Ciemino - ŁąCZno - KądzIELna - Kucharowo - Mosina - Dębowo - Trzesieka – Szczecinek) i inne.

6.4 Główne elementy infrastruktury technicznej i społecznej

Obszar Partnerstwa posiada rozwiniętą i ciągle rozbudowywaną i modernizowaną infrastrukturę techniczną i społeczną.

Wyróżnia się następujące funkcje infrastruktury:

- transferowa, która stwarza warunki przepływu w przestrzeni dóbr, energii i ludzi;
- usługowa, która zaspokaja popyt na usługi zgłaszany poprzez sferę produkcyjną oraz konsumpcyjną;
- integracyjna, która kształtuje więź społeczną, ekonomiczną i informacyjną w układach regionalnych;
- lokalizacyjna, której poziom rozwoju infrastruktury na danym terenie świadczy o poziomie jego atrakcyjności (dostępność sieci transportowej, energii, zasobów wodnych itp.);

- akceleracyjna, której poziom zagospodarowania infrastrukturalnego stanowi przesłankę rozwoju gospodarczego określonych regionów; rezerwa potencjału infrastruktury stanowi istotny czynnik rozwoju gospodarczego danego obszaru.

Zaopatrzenie w energię elektryczną w zasadniczym stopniu, zapewnia krajowy system energetyczny. Przez obszar powiatu przebiega linia elektroenergetyczna 220 kV Piła - Elektrownia Wodna Żydowo - Biesiekierz k. Koszalina, wzdłuż której projektowana jest nowa trasa o napięciu 400 kV. Układ linii wysokiego napięcia uzupełniają linie 110 kV. Projektowane jest połączenie sieci 110 kV na trasie Szczecinek - Grzmiąca. Główne stacje elektroenergetyczne 110/15 kV, zlokalizowane są w Szczecinku (2 GPZ-ty), Silnowie i Grzmiącej.

Dostęp do gazu sieciowego zapewniają gazociągi wysokiego ciśnienia dn < 500 mm przebiegające na trasach: Okonek - Połczyn Zdrój oraz Szczecinek - Bobolice i Biały Bór. Stacje gazowe umożliwiające redukcję ciśnienia i rozprowadzanie gazu do odbiorców są w okolicach Szczecinka (3 stacje), w Białym Borze i Barwicach.

Energetyka wiatrowa. Obszar powiatu stanowi część strefy V - o niekorzystnych warunkach dla rozwoju energetyki wiatrowej. Funkcjonuje kilka elektrowni wiatrowych, zlokalizowanych w gminie Barwice, Biały Bór i Szczecinek.

Energetyka wodna. Dwa cieki wodne cechuje liczący się potencjał w zakresie produkcji energii elektrycznej: Gwda – 43 GWh/rok oraz Parsęta – 29 GWh/rok. Na terenie powiatu funkcjonuje kilka małych elektrowni wodnych (MEW) oraz istnieją budowle o charakterze piętrzącym, które można wykorzystać dla mikroinstalacji.

Energetyka geotermalna. Powiat szczecinecki leży w obszarze o niekorzystnych warunkach geotermalnych - złoża niskotemperaturowe. Pochodząca z nich energia wykorzystywana jest w instalacjach typu „pompa ciepła” o niewielkiej mocy.

Energia słoneczna. Jak pokazują mapy średniego nasłonecznienia, powiat szczecinecki ma dobre warunki do rozwoju fotowoltaiki. Średnio, na obszarze powiatu na każdy płaski metr kwadratowy pada 1040 kWh rocznie. Na obszarze Partnerstwa działa kilka elektrowni fotowoltaicznych, np. w gminie Szczecinek pod wielkoskalową farmę PV przeznaczono prawie 300 ha gruntów w bezpośrednim sąsiedztwie trasy S11. Planowane są kolejne inwestycje.

Bioenergetyka. Na terenie powiatu szczecineckiego istnieją duże możliwości produkcji i wykorzystania biomasy na cele energetyczne. Istnieje duży potencjał dla funkcjonowania biogazowni rolniczych oraz produkcji biopaliw z przeróbki odpadów z produkcji zwierzęcej lub roślinnej,

przemysłu drzewnego, oczyszczalni ścieków oraz składowisk odpadów. W Grzmiącej funkcjonuje biogazownia rolnicza o mocy 1,6 MW. W oczyszczalni ścieków w Szczecinku produkowana jest energia z biogazu.

W Szczecinku znajdują się liczne placówki administracji o znaczeniu miejskim i powiatowym, jak: Starostwo Powiatowe, Urząd Miasta, Komenda Powiatowa Policji, Wojskowe Centrum Rekrutacji, Straż Miejska, Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej, siedziba Nadleśnictwa Lasów Państwowych „Szczecinek”, Inspektorat ZUS, Urząd Skarbowy, Sąd Rejonowy, Powiatowy Urząd Pracy. W mieście funkcjonują dwa wydziały zamiejscowe uczelni wyższych - Społecznej Akademii Nauk i Zamiejscowy Wydział Przemysłu Drzewnego Politechniki Koszalińskiej.

Elementy infrastruktury technicznej i społecznej mają istotne znaczenie dla ograniczenia procesów depopulacyjnych w powiecie. Zakłada się dalsze zwiększanie atrakcyjności obszaru Partnerstwa jako miejsca zamieszkania, w tym poprzez inwestycje w rozwój infrastruktury.

7 USTALENIA I REKOMENDACJE W ZAKRESIE KSZTAŁTOWANIA I PROWADZENIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ NA OBSZARZE PARTNERSTWA

7.1 Zasady ochrony środowiska i jego zasobów, w tym ochrony powietrza, przyrody i krajobrazu

Stan środowiska przyrodniczego na obszarze Partnerstwa można określić jako dobry. Różnymi formami ochrony przyrody i krajobrazu jest objęta ponad połowa jego powierzchni. Krajobraz jest urozmaicony i malowniczy. Charakterystyczną cechą powiatu, położonego na obszarze pojezierzy jest urozmaicona rzeźba terenu, wysoka lesistość oraz obfitość wód powierzchniowych. Zasoby przyrodnicze stanowią podstawę gospodarki rolnej i leśnej, przetwórstwa, a także rozwoju turystyki.

Zasady ochrony środowiska i jego zasobów, w tym ochrony powietrza, przyrody i krajobrazu obecnie służą także adaptacji do zmian klimatu. W okresie do 2030 roku i latach następnych przyjmuje się następujące zasady:

- priorytetem jest rozwój zrównoważony obszaru, co oznacza rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb

poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń;

- stosowanie rozwiązań w maksymalnym stopniu wykorzystujących i podkreślających walory środowiska przyrodniczego i krajobrazu, z zachowaniem dużej dbałości o ich stan;
- zachowanie, odtwarzanie i wzmacnianie korytarzy ekologicznych, przeciwdziałanie ich przecinaniu;
- ochrona krajobrazu o wysokich walorach przyrodniczych poprzez ograniczenie rozwoju bezplanowej zabudowy na terenach otwartych;
- ochrona przed zabudową terenów rolnych i leśnych, terenów położonych wzdłuż cieków wodnych i jezior oraz obszarów na przebiegu korytarzy ekologicznych;
- zmiana sposobu użytkowania terenów rolnych na cele nierolnicze powinna następować jedynie w przypadkach uzasadnionych realnym zapotrzebowaniem (przykładowy czas realizacji: do 5-10 lat) i zostać poprzedzona uchwaleniem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (lub planu zabudowy), a zabudowa poprzedzona pełnym uzbrojeniem terenu i docelowym urządzeniem ulic.

7.2 Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej

Krajobraz kulturowy powiatu szczecineckiego jest materialnym świadectwem jego bogatej historii. O odrębności i specyfice tego obszaru stanowią zachowane średniowieczne układy urbanistyczne oraz ruralistyczne, a także liczne zabytki architektury, w tym XVII i XVIII-wieczne kościoły w konstrukcji ryglowej, dwory, parki i zabudowania folwarczne oraz obiekty techniki. Warty odnotowania są zabytki najnowszej historii militarnej.

Na obszarze Partnerstwa znajdują się zintegrowane formy ochrony dziedzictwa kulturowego wraz z ochroną wartościowych walorów krajobrazu, tzw. „obszary kulturowo-krajobrazowe”:

1. OKK3 „Biały Bór” (gm. Biały Bór);
2. OKK10 „Dolina Parsęty” (w granicach gmin: Barwice, Białogard, Dygowo, Gościno, Grzmiąca, Karlino, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Szczecinek);
3. OKK18 „Pojezierze Drawskie” (w granicach gmin: Czaplinek, Złocieniec);

4. OKK22 „Szwajcaria Połczyńska” (w granicach gmin: Barwice, Czaplinek, Połczyn-Zdrój);
5. OKK27 „Wał Pomorski” (w granicach gmin: Biały Bór, Borne Sulinowo, Człopa, Drawno, Szczecinek, Tuczno, Wałcz).

W okresie do 2030 roku i latach następnych przyjmuje się następujące zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej:

- dbałość o zasoby dziedzictwa kulturowego, objęcie szczególną opieką atrakcyjnych i zabytkowych obiektów i przestrzeni publicznych, eksponowanie cennych obiektów architektury i budownictwa i ich otoczenia, np. objęcie ochroną historycznych układów ruralistycznych wsi Białowas (zespół pałacowo-parkowy z XIX w. i szachulcowy kościół z XVII w.) oraz wsi Sępólno Małe (szachulcowy kościół z XVII w.), obiektów zabytkowych, historycznych zespołów parkowych;
- wprowadzanie stref konserwatorskich do planów miejscowych, w szczególności dla obszarów, w których znajduje się najwięcej zabytków;
- zachowanie i wzmocnienie atrakcyjnych, wyróżniających się cech architektonicznych i urbanistycznych zabudowy;
- wzmocnienie aspektu kulturowego w polityce przestrzennej na obszarze Partnerstwa, m.in. poprzez eksponowanie zabytków i walorów krajobrazu kulturowego, aby rozwijać turystykę, stworzyć atrakcyjną ofertę dla osób odwiedzających region;
- wykorzystanie zachowanych układów zabudowy i obiektów, które utraciły historyczne funkcje, przystosowanie ich do nowych, współczesnych potrzeb;
- wdrażanie projektów rewitalizacyjnych w oparciu o zabytki, poszukiwanie modeli finansowania takich projektów.

7.3 Kierunki zmian w strukturze zagospodarowania terenów, w tym określenie szczególnych potrzeb w zakresie nowej zabudowy mieszkaniowej

Rozwój gospodarczy na obszarze PPS ogniskuje się w mieście Szczecinek oraz jego bezpośrednim sąsiedztwie. W pozostałych gminach mamy do czynienia z selektywnymi inwestycjami, bazującymi na endogennych zasobach.

Przemysł, w dużej mierze skoncentrowany w szczecineckiej filii Słupskiej SSE, zdominowany jest przez firmy z branży materiałów drewnopochodnych i meblarskich zrzeszonych w Szczecineckim Kłastrze Meblowym, z wiodącym producentem Kronospan na czele.

7.3.1 Kierunki zmian w strukturze zagospodarowania terenów

Dąży się do koncentracji zabudowy, m.in. poprzez:

- zachowanie zwartości zespołów zabudowy miast i miejscowości;
- przeciwdziałanie rozlewaniu się zabudowy poprzez dostępne instrumenty polityki przestrzennej;
- wdrażanie koncepcji miasta / miejscowości 15-minutowej, tzn. zapewnienie dostępu do podstawowych usług publicznych i komercyjnych oraz w miarę możliwości do znaczącej liczby miejsc pracy w zasięgu 15-minutowego dojścia pieszego od miejsca zamieszkania (długość dojścia do 1 km). Cała zwarta zabudowa mieszkaniowa Barwic, Białego Boru, Bornego Sulinowa, Grzmiącej i pozostałych mniejszych miejscowości mieści się w okręgu o promieniu 1 km, co pozwala na realizację centralnie usytuowanego ośrodka usługowego obsługującego cały obszar zabudowy w zasięgu dojścia 15-minutowego;
- zabudowa w mieście Szczecinek rozciąga się na przestrzeni ok. 6 km, zatem obok centralnego ośrodka miejskiego, który istnieje na obszarze historycznego śródmieścia, niezbędne jest wykreowanie wspomagających, lokalnych ośrodków usługowych. Rezerwy terenowe istniejące w obrębie istniejącej zabudowy miejskiej pozwalają na stworzenie takich ośrodków w dogodnych lokalizacjach. Rekomendowane jest zachowanie promienia obsługi 600 m tzn. zasięg odpowiadający 10-minutowemu dojściu pieszemu;

- pod nową zabudowę w pierwszej kolejności wykorzystać tereny już zurbanizowane, w szczególności tereny, budynki lub obiekty, które utraciły swoje walory użytkowe lub uległy degradacji (brownfields) oraz niewykorzystane, liczne luki w istniejącej zabudowie;
- wykluczyć rozwój zabudowy w formie pasmowej wzdłuż dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych, na rzecz koncentracji zabudowy. W sytuacji wyczerpania rezerw terenowych wewnątrz istniejącej zabudowy, nowe struktury należy projektować w formie skupionej - jako jednostki sąsiedzkie, wyposażone w niezbędne usługi publiczne i lokalne ośrodki usługowe. Nowe jednostki mogą być kontynuacją istniejących struktur zabudowy (zabudowa krawędziowa) lub tworzyć małe miejscowości (jednostki satelitarne);
- wyznaczanie zwartych kompleksów usług turystyki ukierunkowanej na ofertę tematyczną m.in. związaną ze sportami wodnymi, turystyką historyczną oraz nastawioną na turystów długoterminowych;
- ograniczenie zabudowy letniskowej indywidualnej. Wykluczamy bezwzględnie zabudowę letniskową w formach rozproszonych, stanowiących zagrożenie dla środowiska oraz element ekspansji na tereny otwarte i zawłaszczania najbardziej atrakcyjnych elementów krajobrazu, który stanowi dobro wspólne i powinien podlegać ochronie;
- ograniczanie ekspansji usług turystyki wokół jezior oraz innych zbiorników i cieków wodnych do lokalizacji opartych o istniejące zgrupowania zabudowy;
- rewitalizacja przestrzeni - wykorzystanie istniejących obiektów i zespołów zabudowy o wysokich walorach kulturowych (pałace, dwory, parki, zabudowę folwarczną) dla rozwoju usług turystyki. Zmodernizujemy istniejące ośrodki wypoczynkowe, na których prowadzone są usługi turystyczne o niskim standardzie, grożącym degradacją środowiska przyrodniczego. Wykorzystajmy lokalizację dawnych zabudowań folwarcznych dla nowych inwestycji przemysłowych i przetwórczych oraz usług turystycznych. Nowe obszary aktywności gospodarczej (strefy gospodarcze) wskazujemy w pobliżu lokalnych ośrodków wzrostu, zapewniając uzbrojenie terenu, najlepszą dostępność komunikacyjną i brak konfliktów przestrzennych, np. z zabudową mieszkaniową lub turystyczną.

Zapewnienie ogólnodostępnych przejść wzdłuż brzegów jezior - zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Przemysł i przetwórstwo, szczególnie w branżach: rolno-spożywczej i drzewnej jest jedną z najważniejszych szans rozwojowych obszaru. Umożliwiamy rozwój rolnictwa zintegrowanego

z przetwórstwem poprzez lokalizację i budowę inkubatorów przedsiębiorczości wspierających m.in. wyspecjalizowane, ekologiczne formy rolnictwa i przetwórstwa.

Dążmy do wydzielania stref gospodarczych niezależnie od granic administracyjnych, adekwatnie do rzeczywistego funkcjonowania układów osadniczych, we wzajemnym porozumieniu i współpracy gmin.

Kreowanie wielofunkcyjnych i zróżnicowanych społecznie sąsiedzkich zespołów mieszkaniowo-usługowych wyposażonych w atrakcyjne przestrzenie publiczne, m.in. poprzez:

- planowanie wielofunkcyjnych zespołów zabudowy, sprzyjających integracji społecznej, które oferują atrakcyjne i dostępne usługi, mieszkania i możliwości pracy dla grup społecznych o zróżnicowanych potrzebach i dochodach;
- kreowanie atrakcyjnych przestrzeni publicznych. Odtwarzanie (Biały Bór) lub rewitalizacja wartościowej zabudowy zdegradowanych centrów miast i miejscowości. Miasto w swej materialnej warstwie, układzie budynków, ulic i placów, tworzy przestrzeń dla relacji międzyludzkich. Jakość przestrzeni publicznych i jakość ich zagospodarowania kształtuje w sposób pozytywny, lub w sposób ograniczający, charakter tych relacji;
- wykorzystanie parterów budynków na usługi, w szczególności w centrach miast i w obszarach ośrodków usługowych, w narożnikach ulic;
- zapewnienie terenów zieleni i wypoczynku na terenach zabudowy wielorodzinnej, w ramach osiedla i na poziomie miejskim. Wykorzystanie istniejących obszarów zieleni (np. łąk, lasów, zadrzewień) oraz obiektów fizjograficznych (np. jezior, rzek, wzniesień) wbudowując je w komunalny system zieleni publicznej. Rekomendowany minimalny wskaźnik to 12 m² miejskich terenów zieleni i sportowo-rekreacyjnych na 1 mieszkańca + 8 m² terenów zieleni osiedlowej na 1 mieszkańca na terenach zabudowy wielorodzinnej.

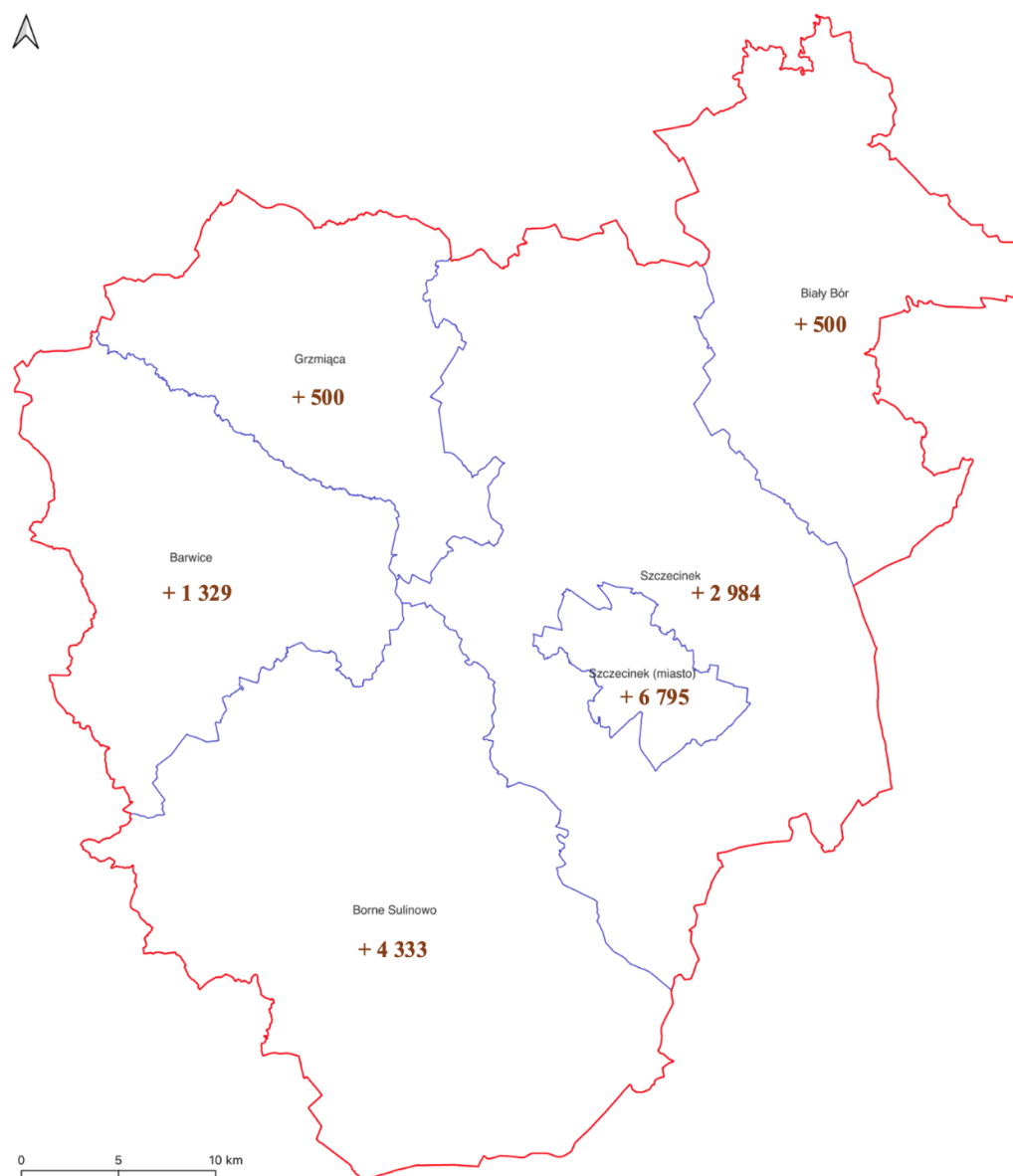
7.3.2 Maksymalne zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową na obszarze Partnerstwa

Zgodnie z aktualnym stanem prawnym, sposób obliczania zapotrzebowania na nową zabudowę mieszkaniową określa „Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 8 grudnia 2023 r. w sprawie projektu planu ogólnego gminy, dokumentowania prac planistycznych w zakresie tego planu oraz wydawania z niego wypisów i wyrysów” (Dz.U.2023.2758). Obecnie zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową wyraża się w liczbie mieszkańców. W obliczeniach przyjmuje się okres

prognozy obejmujący 20 lat od roku, którego dotyczą najnowsze dostępne dane dotyczące liczby mieszkańców gminy udostępnianych przez statystykę publiczną.

Zgodnie z ww. "Rozporządzeniem...", maksymalne zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową w powiecie szczecineckim obliczono na 16 441 osób na rok 2043.

Rysunek 8. Maksymalne zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową w gminach powiatu szczecineckiego do 2043 roku



Źródło: Obliczenia na podstawie: Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 8 grudnia 2023 r. w sprawie projektu planu ogólnego gminy, dokumentowania prac planistycznych w zakresie tego planu oraz wydawania z niego wypisów i wrysów (Dz.U.2023.2758 z dnia 2023.12.22); Bank Danych Lokalnych, GUS, <https://bdl.stat.gov.pl>; Prognoza ludności na lata 2023-2060, GUS, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/prognoza-ludnosc/prognoza-ludnosc-na-lata-2023-2060,11,1.html> [data publikacji: 31.08.2023; aktualizacja 18.07.2024]

Tabela 16. Maksymalne zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową w powiecie szczecineckim do 2043 roku

Powiat/ gmina	Maksymalne zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową, os.
POWIAT SZCZECINECKI	16 441
Szczecinek (m.)	6 795
Barwice (gm.)	1329
Biały Bór (gm.)	500
Borne Sulinowo (gm.)	4 333
Grzmiąca (gm.)	500
Szczecinek (gm.)	2 984

Źródło: Obliczenia na podstawie: Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 8 grudnia 2023 r. w sprawie projektu planu ogólnego gminy, dokumentowania prac planistycznych w zakresie tego planu oraz wydawania z niego wypisów i wrysów (Dz.U.2023.2758 z dnia 2023.12.22); Bank Danych Lokalnych, GUS, <https://bdl.stat.gov.pl>; Prognoza ludności na lata 2023-2060, GUS, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/prognoza-ludnosc/prognoza-ludnosc-na-lata-2023-2060,11,1.html> [data publikacji: 31.08.2023; aktualizacja 18.07.2024]

W obliczeniach uwzględniono m.in.:

- prognozowaną liczbę mieszkańców gminy w oparciu o dane udostępniane przez statystykę publiczną, powiększoną o 5%;
- najnowsze dostępne dane dotyczące liczby mieszkańców gminy udostępniane przez statystykę publiczną;
- łączną powierzchnię użytkową mieszkań w gminie zgodną z najnowszymi danymi;
- prognozowaną powierzchnię użytkową mieszkań w gminie na jednego mieszkańca;
- powierzchnię użytkową mieszkań w gminie na jednego mieszkańca zgodną z najnowszymi danymi;
- powierzchnię użytkową mieszkań w gminie na jednego mieszkańca zgodną z danymi udostępnianymi przez statystykę publiczną, według stanu na 10 lat przed rokiem, z którego pochodzą najnowsze dane;
- powierzchnię użytkową mieszkań w gminie na jednego mieszkańca zgodną z danymi udostępnianymi przez statystykę publiczną, według stanu na 20 lat przed rokiem, z którego pochodzą najnowsze dane.

Najnowsze dostępne w BDL GUS dane o liczbie ludności w gminach, są za rok 2023. Do obliczeń są wymagane także dane sprzed 10 i 20 lat.

Tabela 17. Liczba ludności w gminach powiatu szczecineckiego według miejsca zamieszkania, stan na koniec grudnia 2023, 2013 i 2003 r.

Powiat/ gmina	2003	2013	2023
POWIAT SZCZECINECKI	77 399	79 104	72 717
Szczecinek (m.)	39 038	40 620	37 557
Barwice (gm.)	9 010	8 858	7 831
- miasto	3 888	3 851	3 475
- obszar wiejski	5 122	5 007	4 356
Biały Bór (gm.)	5 188	5 345	4 971
- miasto	2 130	2 229	2 142
- obszar wiejski	3 058	3 116	2 829
Borne Sulinowo (gm.)	8 968	9 856	9 212
- miasto	3 931	4 905	4 843
- obszar wiejski	5 037	4 951	4 290
Grzmiąca (gm.)	5 103	5 007	4 290
Szczecinek (gm.)	10 092	9 418	8 856

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS, <https://bdl.stat.gov.pl>

Zgodnie z najnowszą prognozą demograficzną GUS, w porównaniu do 2023 r., liczba ludności powiatu szczecineckiego zmniejszy się o 13,3% do roku 2043, a do roku 2060 – o 26,7%.

Tabela 18. Prognozowana liczba ludności gmin powiatu szczecineckiego do roku 2043 i 2060

Powiat/ gmina	Prognozowana liczba ludności w 2043 r., os.	Prognozowana zmiana liczby ludności 2023-2043, os.	Prognozowana liczba ludności w 2043 r. w porównaniu do 2023 r., %	Prognozowana liczba ludności w 2060 r., os.	Prognozowana zmiana liczby ludności 2043-2060, os.	Prognozowana liczba ludności w 2060 r. w porównaniu do 2023 r., %
POWIAT SZCZECINECKI	63 081	-9 636	86,7	53 304	-9 777	73,3
Szczecinek (m.)	31 222	-6 335	83,1	25 577	-5 645	68,1
Barwice (gm.)	6 046	-1 785	77,2	4 320	-1 726	55,2
Biały Bór (gm.)	3 015	-1 956	60,7	1 646	-1 369	33,1
Borne Sulinowo (gm.)	11 330	2 118	123,0	11 838	508	128,5
Grzmiąca (gm.)	2 785	-1 505	64,9	1 776	-1 009	41,4
Szczecinek (gm.)	8 683	-173	98,0	8 147	-536	92,0

Źródło: Prognoza ludności na lata 2023-2060, GUS, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/prognoza-ludnosci/prognoza-ludnosci-na-lata-2023-2060,11,1.html> [data publikacji: 31.08.2023; aktualizacja 18.07.2024]

Na potrzeby dalszych obliczeń oszacowano prognozowaną na rok 2043 liczbę mieszkańców gmin powiatu szczecineckiego, w oparciu o dane udostępniane przez statystykę publiczną, powiększoną o 5%.

Tabela 19. Prognozowana liczba ludności gmin powiatu szczecineckiego do roku 2043 powiększona o 5%

Powiat/ gmina	Prognozowana liczba ludności w 2043 r., os.
POWIAT SZCZECINECKI	66 235
Szczecinek (m.)	32 783
Barwice (gm.)	6 348
Biały Bór (gm.)	3 166
Borne Sulinowo (gm.)	11 897
Grzmiąca (gm.)	2 924
Szczecinek (gm.)	9 117

Źródło: Obliczono na podstawie: Prognoza ludności na lata 2023-2060, GUS, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/prognoza-ludnosci/prognoza-ludnosci-na-lata-2023-2060,11,1.html> [data publikacji: 31.08.2023; aktualizacja 18.07.2024]

łącną powierzchnię użytkową mieszkań w gminie zgodną z najnowszymi danymi, GUS podaje na koniec 2023 r.

Tabela 20. łączna powierzchnia użytkowa mieszkań w gminach powiatu szczecineckiego, stan na koniec 2023 r.

Powiat/ gmina	2003
POWIAT SZCZECINECKI	2 048 511
Szczecinek (m.)	1 039 501
Barwice (gm.)	200 766
- miasto	86 778
- obszar wiejski	113 988
Biały Bór (gm.)	142 798
- miasto	61 871
- obszar wiejski	80 927
Borne Sulinowo (gm.)	302 567
- miasto	156 496
- obszar wiejski	146 071
Grzmiąca (gm.)	117 544
Szczecinek (gm.)	245 335

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS, <https://bdl.stat.gov.pl>

Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkań w przeliczeniu na jednego mieszkańca powiatu szczecineckiego na koniec 2023 r. wyniosła 28,2 m²/os. W związku z dominującą zabudową mieszkaniową jednorodzinną na obszarach wiejskich, wskaźnik ten był nieznacznie niższy na obszarach miejskich.

Tabela 21. Powierzchnia użytkowa mieszkań na jednego mieszkańca w gminach powiatu szczecineckiego w latach 2023, 2013 i 2003

Powiat/ gmina	2003	2013	2023
POWIAT SZCZECINECKI	22,0	23,4	28,2
Szczecinek (m.)	20,9	22,8	27,7
Barwice (gm.)	20,4	21,7	25,6
- miasto	19,6	21,0	25,0
- obszar wiejski	21,0	22,3	26,2
Biały Bór (gm.)	23,3	24,3	28,7

- miasto	24,2	25,8	28,9
- obszar wiejski	22,7	23,3	28,6
Borne Sulinowo (gm.)	27,5	28,3	32,8
- miasto	33,3	30,3	32,3
- obszar wiejski	23,0	26,4	33,4
Grzmiąca (gm.)	21,4	22,3	27,4
Szczecinek (gm.)	22,0	22,2	27,7

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS, <https://bdl.stat.gov.pl>

Obliczona prognozowana powierzchnia użytkowa mieszkań w gminie na jednego mieszkańca na rok 2043, według dwóch alternatywnych wzorów podanych w rozporządzeniu, wynosi mniej niż 40 m²/os. w każdej gminie powiatu szczecineckiego.

Tabela 22. Prognozowana powierzchnia użytkowa mieszkań w gminie na jednego mieszkańca na rok 2043, obliczona w dwóch wariantach

Powiat/ gmina	Prognozowana powierzchnia użytkowa mieszkań w gminie na jednego mieszkańca w 2043 r. w wariantcie a, m ² /os.	Prognozowana powierzchnia użytkowa mieszkań w gminie na jednego mieszkańca w 2043 r. w wariantcie b, m ² /os.
POWIAT SZCZECINECKI	37,8	34,4
Szczecinek (m.)	37,5	34,5
Barwice (gm.)	33,4	30,8
Biały Bór (gm.)	37,5	34,1
Borne Sulinowo (gm.)	41,8	38,1
Grzmiąca (gm.)	37,6	33,4
Szczecinek (gm.)	38,7	33,4

Źródło: Obliczenia na podstawie: Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 8 grudnia 2023 r. w sprawie projektu planu ogólnego gminy, dokumentowania prac planistycznych w zakresie tego planu oraz wydawania z niego wypisów i wrysów (Dz.U.2023.2758 z dnia 2023.12.22); Bank Danych Lokalnych, GUS, <https://bdl.stat.gov.pl>

W przypadku, gdy prognozowana powierzchnia użytkowa mieszkań w gminie na jednego mieszkańca jest mniejsza niż 40 m² na jednego mieszkańca, zgodnie z rozporządzeniem, przyjęto wartość tego parametru wynoszącą 40 m² na jednego mieszkańca.

Zgodnie z rozporządzeniem, w przypadku dwóch gmin powiatu szczecineckiego (Biały Bór i Grzmiąca) należało skorygować obliczone zgodnie z obowiązującymi wzorami zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową – z wartości ujemnych na 500 osób.

Tabela 23. Obliczenie zapotrzebowania na nową zabudowę mieszkaniową w gminach powiatu szczecineckiego do 2043 r.

Powiat/ gmina	Zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową w gminach powiatu szczecineckiego do 2043 r., os.	Korekta zapotrzebowania, os.
POWIAT SZCZECINECKI	6 795	-
Szczecinek (m.)	1 329	-
Barwice (gm.)	-404	500
Biały Bór (gm.)	4 333	-
Borne Sulinowo (gm.)	-15	500

Grzmiąca (gm.)	2 984	-
Szczecinek (gm.)	6 795	-

Źródło: Obliczenia na podstawie: Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 8 grudnia 2023 r. w sprawie projektu planu ogólnego gminy, dokumentowania prac planistycznych w zakresie tego planu oraz wydawania z niego wypisów i wyrysów (Dz.U.2023.2758 z dnia 2023.12.22); Bank Danych Lokalnych, GUS, <https://bdl.stat.gov.pl>

Dla oceny uzyskanych wyników istotne są dane o aktualnym zapotrzebowaniu na powierzchnię mieszkaniową. Tak, na koniec 2022 r. w zasobach mieszkaniowych gmin powiatu szczecineckiego było 73 mieszkania niezamieszkałe (pustostany) o łącznej powierzchni około 3,7 tys. m².

Tabela 24. Mieszkania niezamieszkałe (pustostany) w zasobach komunalnych w powiecie szczecineckim w latach 2003-2022

Powiat/ gmina	2003	2005	2007	2009	2013	2015	2016	2018	2020	2022	Powierzchnia użytkowa w 2022 r., m ²
POWIAT SZCZECINECKI	48	135	152	75	99	102	66	93	91	73	3 684
Szczecinek (m.)	39	110	111	52	63	66	60	80	81	61	3 139
Barwice (gm.)	1	2	9	3	0	2	1	1	3	3	148
- miasto	0	1	4	1	0	2	0	0	2	3	148
- obszar wiejski	1	1	5	2	0	0	1	1	1	0	0
Biały Bór (gm.)	0	0	0	0	1	0	0	2	1	2	72
- miasto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- obszar wiejski	0	0	0	0	1	0	0	2	1	2	72
Borne Sulinowo (gm.)	3	20	27	16	31	31	1	4	4	2	123
- miasto	0	4	2	2	3	3	1	4	4	2	123
- obszar wiejski	3	16	25	14	28	28	0	0	0	0	0
Grzmiąca (gm.)	0	1	3	1	1	1	1	1	1	0	0
Szczecinek (gm.)	5	2	2	3	3	2	3	5	1	5	202

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS, <https://stat.gov.pl>

Ponadto, w latach 2018-2022 w powiecie szczecineckim dziesięciokrotnie zwiększyła się liczba mieszkań niezamieszkałych, głównie stanowiących własność osób fizycznych w budynkach objętych wspólnotami mieszkaniowymi.

Tabela 25. Mieszkania niezamieszkałe (pustostany) według form własności w powiecie szczecineckim w latach 2018-2022

Powiat/ gmina	Liczba, szt.			Powierzchnia, m ²		
	2018	2020	2022	2018	2020	2022
Zasoby spółdzielni mieszkaniowych	5	9	13	324	469	864
Zasoby zakładów pracy	16	19	24	1 190	1 496	1 901
Zasoby osób fizycznych w budynkach objętych wspólnotami mieszkaniowymi	86	364	1 088	5 435	22 012	65 923
Zasoby Skarbu Państwa	3	6	6	125	269	220
Zasoby товариств будownицтва społecznego (TBS)	2	1	1	99	33	34
Zasoby innych podmiotów	0	48	30	0	2 178	1 644
Razem	112	447	1 162	7 173	26 457	70 586

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS, <https://stat.gov.pl>

Zgodnie z danymi o pustostanach oraz prognozą demograficzną GUS do roku 2060, brak uzasadnienia dla dopuszczanego rozporządzeniem określenia wyższego zapotrzebowania na nową zabudowę mieszkaniową, niż wynika to z obowiązującego wzoru. Obliczone zgodnie z obowiązującymi wzorami wartości maksymalnego zapotrzebowania na nową zabudowę mieszkaniową w gminach powiatu szczecineckiego oznaczają orientacyjne wartości nieprzekraczalne, w żadnym wypadku nie należy ich interpretować jako docelowe, do osiągnięcia których należy bezwzględnie dążyć. Pozwoli to uniknąć lub przynajmniej zminimalizować liczne nawarstwiające się problemy obszarów zurbanizowanych o malejącej liczbie mieszkańców.

7.4 Zasady lokalizacji obiektów handlu wielkopowierzchniowego

Handel wielkopowierzchniowy oznacza handel realizowany w obiekcie handlowym o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m².

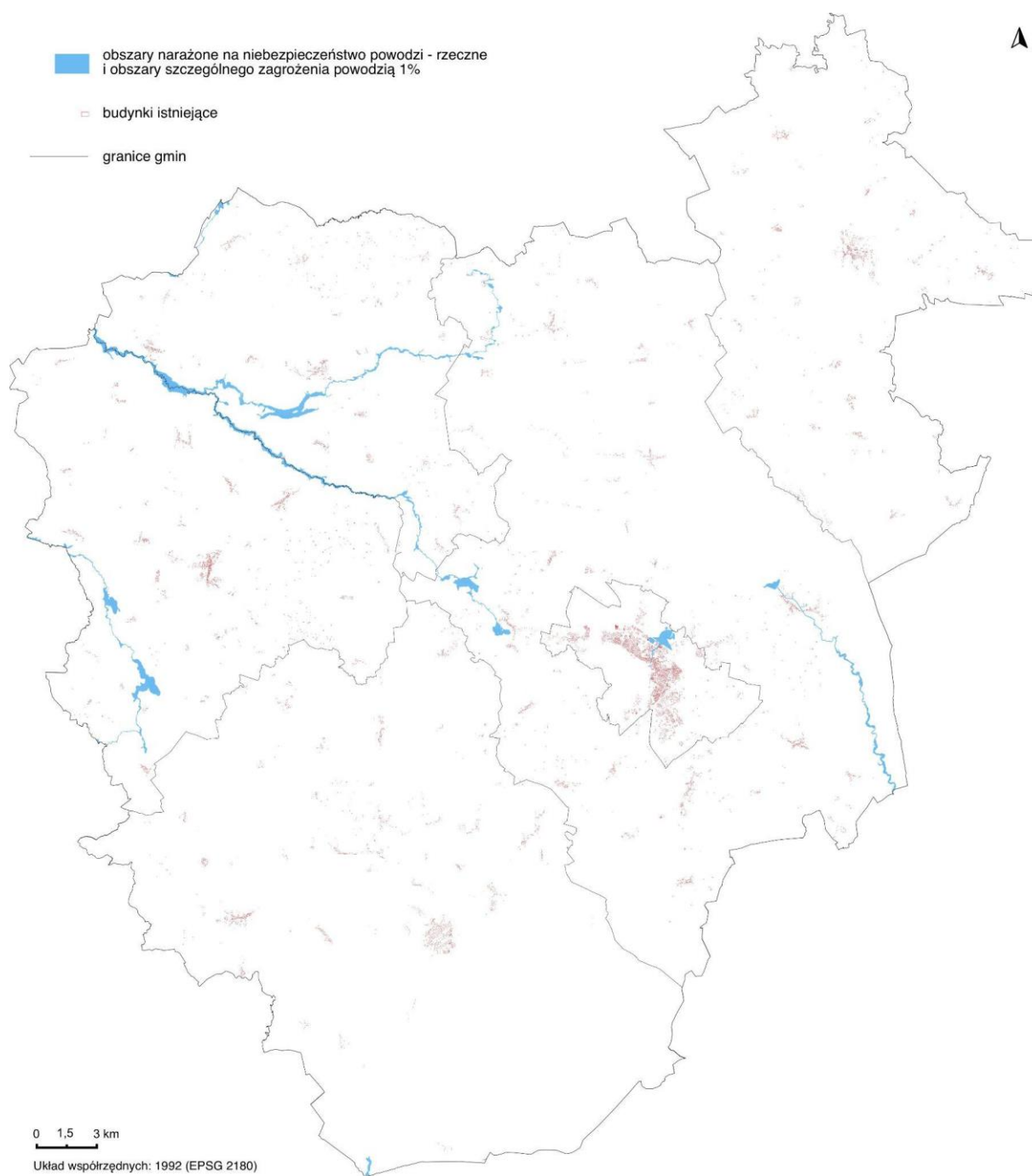
Lokalizację obiektów handlu wielkopowierzchniowego na obszarze Partnerstwa wskazywać będą plany ogólne gmin, które ustalą zasięg stref handlu wielkopowierzchniowego.

7.5 Zasady lokalizacji kluczowych inwestycji celu publicznego

Inwestycje celu publicznego obejmują działania o znaczeniu lokalnym (gminnym) i ponadlokalnym (powiatowym, wojewódzkim i krajowym), a także krajowym (obejmującym również inwestycje międzynarodowe i ponadregionalne) bez względu na status podmiotu podejmującego te działania oraz źródła ich finansowania, stanowiące realizację celów, o których mowa w art. 6 *Ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami*.

Co do zasady, zarówno przy lokalizacji kluczowych inwestycji celu publicznego, jak i jakiegokolwiek zabudowy, należy brać pod uwagę zagrożenie powodziowe. W związku z niewielką powierzchnią zagrożoną powodzią (poniższa mapa), ograniczenie to rzadko występuje.

Rysunek 9. Obszary zagrożone powodzią na obszarze Partnerstwa powiatu szczecineckiego



Źródło: Opracowano na podstawie: Mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego, PGW Wody Polskie,
<https://www.gov.pl/web/wody-polskie/mapy-zagrozenia-powodziowego-i-mapy-ryzyka-powodziowego>

7.6 Kierunki rozwoju systemów komunikacji, infrastruktury technicznej i społecznej

Rozwój systemów komunikacji, infrastruktury technicznej i społecznej powinien być prowadzony w sposób gwarantujący skuteczną realizację kierunków rozwojowych, a tym samym wzrost aktywności gospodarczej i przedsiębiorczości, poprawę warunków zamieszkania i stanu środowiska przyrodniczego.

7.6.1 Wspieranie zrównoważonej mobilności

Ogólne kierunki działań na rzecz zrównoważonej mobilności na obszarze Partnerstwa obejmują m.in.:

- przejście na ekologiczne, niskoemisyjne lub bezemisyjne środki transportu, w szczególności w transporcie publicznym;
- uprzywilejowanie w strefach zurbanizowanych i rekreacyjnych ruchu pieszego i rowerowego oraz środków transportu zbiorowego;
- uwzględnianie szczegółowych rozwiązań dotyczących mobilności na obszarze Partnerstwa, w tym rozwój sieci dróg rowerowych dla kluczowych generatorów ruchu takich jak.: zakłady pracy, zakłady przemysłowe, urzędy, szkoły, obiekty użyteczności publicznej, itp.;
- promowanie alternatywnych do samochodu środków podróżowania (publiczny transport zbiorowy, modernizacja i rozwój systemu wypożyczalni rowerów, alternatywny transport wodny, podróże piesze) oraz promowanie bardziej ekologicznego i racjonalnego korzystania z samochodu;
- poprawę funkcjonowania i podnoszenie atrakcyjności transportu zbiorowego;
- przebudowę układu komunikacyjnego w celu ograniczenia ruchu drogowego oraz zmniejszenie emisji generowanej przez transport w miejscowościach;
- wykorzystanie potencjału istniejącej infrastruktury transportowej, w szczególności kolejowej, do przewozów pasażerskich;
- wspieranie współużytkowania środków transportu (rower miejski, hulajnoga miejska, car-sharing).

7.6.2 Rozwój transportu rowerowego i pieszego

Kierunki rozwoju transportu rowerowego i pieszego:

- kształtowanie układów ulic z pierwszeństwem dla ruchu pieszego, rowerowego i transportu publicznego;
- wprowadzanie nowych powiązań, bezpiecznych przejść „na skróty”, eliminacja konieczności korzystania z samochodu;
- rozwój sieci dróg i ścieżek rowerowych oraz uliczek przyjaznych dla pieszych i rowerzystów – uliczek ruchu uspokojonego lub wolnych od samochodów. W szczególności na osiedlach mieszkaniowych, w sąsiedztwie szkół i przedszkoli oraz w centrach miast w obrębie prestiżowych przestrzeni publicznych;
- uzupełnianie sieci dróg rowerowych, które będą łączyć poszczególne miejscowości oraz które będą alternatywną trasą dojazdu do centrów, zakładów pracy czy szkół, zamiast indywidualnego transportu samochodowego;
- przy technicznym projektowaniu ulic miejskich i osiedlowych stosowanie rozwiązań zachęcających do podróży pieszych oraz innych, niewymagających użycia samochodu, takich jak ruch rowerowy i transport publiczny. Rozwiązania drogowe w obszarach zabudowy powinny minimalizować geometrię dróg i skrzyżowań, pozostawiając jednocześnie wystarczającą, wygodną przestrzeń dla pieszych, ruchu rowerowego, transportu publicznego, jak również dla osób niepełnosprawnych i starszych (m.in. dogodnie usytuowane i wygodne przystanki, pasy zieleni, krótkie przejścia dla pieszych w obrębie skrzyżowań: na wprost i w poziomie terenu).

7.6.2.1. Rozwój transportu wodnego

W mieście Szczecinek formą uzupełnienia transportu publicznego oraz atrakcją turystyczną są rejsy żeglugi śródlądowej na wodach jeziora Trzesiecko. Funkcjonuje ona każdego roku w sezonie letnim, mając do dyspozycji dwie jednostki pływające. Zakłada się dalszy rozwój transportu wodnego na obszarze Partnerstwa.

7.6.2.2. Wykorzystanie potencjału transportu lotniczego

Transport lotniczy na terenie Partnerstwa nie jest rozwinięty, a jego funkcjonowanie ogranicza się do poziomu lokalnego. Najbliższe pasażerskie porty lotnicze znajdują się w Gdańsku, Goleniowie, Bydgoszczy i w Poznaniu.

7.6.2.3. Polityka parkingowa

Jednym z najskuteczniejszych sposobów realizacji polityki mobilności w mieście jest właściwa polityka parkingowa. Szczególnej uwadze podlegać winno zagadnienie parkowania w centrum miast, w których zapewnienie pełnej dostępności dla pieszych i rowerzystów oraz transportu zbiorowego jest nadrzędne w stosunku do dostępności samochodem. Kierunki w tym zakresie:

- organizacja parkingów Park&Ride i Bike&Ride, w ramach węzłów integrujących różne środki transportu (stacja kolejowa);
- ograniczanie liczby miejsc parkingowych w śródmieściu przy jednoczesnym ograniczeniu czasu parkowania lub wprowadzeniu opłat parkingowych w celu równoważenia popytu i podaży miejsc parkingowych;
- zmniejszanie zajętości terenów przez parkingi, realizując je w formach spiętrzonych, np. nad parterami usługowymi lub wewnątrz kwartałów zabudowy, czy też budowa wielopoziomowego parkingu ograniczającego problemy z miejscami parkingowymi w centrum miasta Szczecinka;
- w obszarach śródmiejskich wykluczyć realizację indywidualnych boksów garażowych, które zajmują więcej miejsca niż miejsca parkingowe i mogą być wykorzystywane jedynie przez właściciela (nie podlegają rotacji). Długotrwały postój pojazdów ciężarowych oraz autobusów może być dopuszczony wyłącznie na specjalnych, wyznaczonych do tego parkingach.

Kierunki rozwoju infrastruktury technicznej i społecznej:

- wspieranie rozbudowy i modernizacji obiektów i sieci gazowych, elektroenergetycznych i systemów ciepłowniczych oraz promowanie idei kogeneracji, wykorzystującej różnego rodzaju paliwa;
- przy planowaniu nowej zabudowy uwzględnić możliwość montażu na dachach instalacji fotowoltaicznych, poprzez m.in. umożliwienie korzystnego zorientowania budynku (na południe), dopuszczenie dachów jednospadowych;

- wspieranie inwestycji dotyczących odnawialnych źródeł energii oraz rozwój energetyki rozproszonej, współpracującej z siecią dystrybucyjną lub bezpośrednio zasilającej odbiorców, przy wykorzystaniu m.in. energii słonecznej;
- dążenie do skablowania napowietrznych linii elektroenergetycznych i telekomunikacyjnych;
- zapewnienie wielofunkcyjności osiedli i dostępności do usług podstawowych;
- tworzenie nowych przestrzeni publicznych jako miejsc spotkań dla wszystkich;
- wspieranie tworzenia obiektów usługowych dla osób starszych, np. dziennych domów pomocy seniorom, centrum aktywności dla seniorów.

7.7 Zasady lokalizacji urządzeń wytwarzających energię o mocy zainstalowanej przekraczającej 500 kW

W okresie do 2030 roku i latach następnych na obszarze Partnerstwa przyjmuje się następujące ogólne zasady lokalizacji urządzeń wytwarzających energię o mocy zainstalowanej przekraczającej 500 kW:

- wspieranie budowy odnawialnych źródeł energii, w tym farm fotowoltaicznych, pod warunkiem, że ich lokalizacja i budowa nie będzie miała negatywnego wpływu na walory krajobrazowe;
- w przypadku urządzeń wytwarzających energię o mocy zainstalowanej przekraczającej 500 kW należy je lokalizować w pierwszej kolejności w ramach recyklingu przestrzeni na terenach przemysłowych, zdegradowanych, następnie – na gruntach najniższych klas bonitacyjnych;
- przy wyborze lokalizacji urządzeń wytwarzających energię o mocy zainstalowanej przekraczającej 500 kW każdorazowo należy dążyć do minimalizacji konfliktów przestrzennych, brać pod uwagę sposób zagospodarowania sąsiednich działek, dążyć do oddzielenia obszarów o różnych funkcjach pasami zieleni izolacyjnej.

7.8 Zasady lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

Katalog licznych przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko i przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jest zawarty w „Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko”. Ze względu na różnorodność takich przedsięwzięć (np. kuźnia, elektrownia jądrowa, strzebiarka złomu, lotnisko itd.), nie jest możliwe przyjęcie dla obszaru Porozumienia jednolitych dla wszystkich takich przedsięwzięć, zasad szczegółowych ich lokalizacji, jak np. minimalna odległość od zabudowy mieszkaniowej.

Przyjmuje się następujące ogólne zasady lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko:

- unikanie lokalizacji na obszarze Porozumienia przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko;
- w przypadku wystąpienia uzasadnionej potrzeby lokalizacji przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko, decyzja o lokalizacji będzie podejmowana z uwzględnieniem wymogów dotyczących danego rodzaju przedsięwzięcia, dążąc do minimalizacji negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze i na mieszkańców.

7.9 Zasady kształtowania rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej

Pod względem funkcji zagospodarowania przestrzennego Partnerstwa, największą powierzchnię zajmują lasy (46,9%; 82721,2 ha), użytki rolne (36,0%; 63597,2 ha) i wody powierzchniowe (5,1%). W ogólnej powierzchni użytków rolnych dominują grunty orne. Przeważają gleby słabych klas IV (w tym IVa i IVb) oraz V i VI. Trwające od trzydziestu lat zmiany w rolnictwie powiatu zaowocowały najkorzystniejszą strukturą obszarową gospodarstw rolnych w kraju oraz koncentracją ziemi rolniczej w podmiotach gospodarczych (spółkach). Około 20% właścicieli zamieszkuje poza obszarami gmin, w których położone są ich gospodarstwa. Zwiększyła się produktywność i dochodowość gospodarki rolnej. Pojawiła się stała tendencja wzrostu areatu roślin przemysłowych oraz ograniczanie hodowli. Nastąpił rozwój przetwórstwa rolno-spożywczego oraz przyrost powierzchni upraw ogrodniczych i ekologicznych. Znacząco zmniejszył się stan zatrudnienia w sektorze rolnictwa skutkujący wysoką produktywnością.

Gospodarka leśna skoncentrowana jest na działaniach zmierzających do zachowania wielofunkcyjności lasów i ich wszechstronnej użyteczności oraz ochrony jako istotnego zasobu endogenicznego.

Przyjmuje się następujące ogólne zasady kształtowania rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej:

- objęcie szczególną ochroną terenów rolnych w sąsiedztwie lasów;
- utrzymanie produkcji rolniczej na gruntach uprawianych i zapewnienie możliwości powrotu do upraw na gruntach odłogowanych;
- ograniczanie wyłączenia z użytkowania rolniczego gruntów rolnych, a w przypadku takiej konieczności przeznaczanie gruntów rolnych o najwyższych klasach bonitacyjnych pod tereny zieleni urządzonej;
- zwiększenie powierzchni lasów (w tym poprzez nasadzenia mikrolasów), m.in. poprzez dolesienia na gruntach o przeważającym kompleksie gleb poniżej III klasy bonitacyjnej, terenach zagrożonych erozją, terenach stanowiących uzupełnienie istniejących kompleksów leśnych, terenach wymagających rekultywacji (np. zamknięte/zamykane składowiska odpadów);
- przeciwdziałanie obudowie lasów nową zabudową.

7.10 Zasady kształtowania zagospodarowania przestrzennego na obszarach zdegradowanych i obszarach rewitalizacji oraz obszarach wymagających przekształceń, rehabilitacji, rekultywacji lub remediacji

Rewitalizacja stanowi proces wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych, prowadzony w sposób kompleksowy, poprzez zintegrowane działania na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i gospodarki, skoncentrowane terytorialnie, prowadzone przez interesariuszy rewitalizacji na podstawie gminnego programu rewitalizacji. Obszary zdegradowane i obszary rewitalizacji w powiecie szczecineckim zostały wyznaczone w gminnych programach rewitalizacji.

Przyjmuje się ogólne zasady kształtowania zagospodarowania przestrzennego na obszarach zdegradowanych i obszarach rewitalizacji:

- stosowanie recyklingu przestrzeni, tzn. wykorzystanie pod nowe inwestycje w pierwszej kolejności budynków i terenów opuszczonych lub zdegradowanych;
- poprawa jakości środowiska przyrodniczego na terenach zdegradowanych w zakresie m.in. rekultywacji i renaturalizacji terenów zdegradowanych i przemysłowych, poprawy warunków środowiskowych;
- w przypadku pustostanów-budynków każdorazowe indywidualne rozważenie potrzeby i możliwości wyburzenia i przeznaczenia pod:
 - tereny zieleni urządzonej, jak parki, parki kieszonkowe, zieleńce, skwery,
 - parkingi,
 - przygotowanie terenów inwestycyjnych w ramach oferty inwestycyjnej.
- zagospodarowanie obiektów i terenów zdegradowanych w zakresie m.in. rozwoju obszarów aktywności gospodarczej, rozwoju funkcji rekreacyjnych i usług czasu wolnego.

Rehabilitacja dotyczy zdegradowanych obszarów zabudowanych, najczęściej terenów osiedlowo-przemysłowych, na których występuje zabudowa niedostosowana do funkcji zagospodarowania przestrzennego, obniżająca jakość życia lub warunki pracy lub występują elementy dysharmonizujące.

Przyjmuje się ogólne zasady rehabilitacji:

- analizę zabudowy pod kątem rehabilitacji powinno się sporządzać na poziomie opracowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- uzupełnianie zabudowy w nieomkniętych, przerwanych układach urbanistycznych;
- dopuszczenie zmiany funkcji budynków na skutek sukcesji funkcji zagospodarowania przestrzennego;
- likwidacja elementów dysharmonizujących i wprowadzanie nowych, dostosowanych do otoczenia i pełnionej funkcji;
- dostosowywanie istniejącej zabudowy do współczesnego standardu jakości życia i warunków pracy poprzez rozbudowy, remonty, modernizacje;

- zagospodarowywanie wolnych przestrzeni na funkcje towarzyszące podstawowemu przeznaczeniu. Dotyczy to w szczególności przestrzeni wewnątrz kwartałów zabudowy.

Rekultywacja gruntów, zgodnie z art. 4 „Ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych”, oznacza nadanie lub przywrócenie gruntom zdegradowanym albo zdewastowanym wartości użytkowych lub przyrodniczych przez właściwe ukształtowanie rzeźby terenu, poprawienie właściwości fizycznych i chemicznych, uregulowanie stosunków wodnych, odtworzenie gleb, umocnienie skarp oraz odbudowanie lub zbudowanie niezbędnych dróg.

Remediacja w rozumieniu art. 3 pkt 31b „Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska”, oznacza poddanie gleby, ziemi i wód gruntowych działaniom mającym na celu usunięcie lub zmniejszenie ilości substancji powodujących ryzyko, ich kontrolowanie oraz ograniczenie rozprzestrzeniania się, tak aby teren zanieczyszczony przestał stwarzać zagrożenie dla zdrowia ludzi lub stanu środowiska, z uwzględnieniem obecnego i, o ile jest to możliwe, planowanego w przyszłości sposobu użytkowania terenu. Remediacja może polegać na samooczyszczaniu, jeżeli przynosi największe korzyści dla środowiska.

Dla obszaru Partnerstwa nie są znane opracowane lub będące w opracowaniu plany remediacji.

8 OBSZARY STRATEGICZNEJ INTERWENCJI, ZAKŁADANE DZIAŁANIA I REKOMENDACJE

8.1 Obszary strategicznej interwencji określone w strategii rozwoju województwa

W Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030 (przyjętej uchwałą Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego Nr VIII/100/19 z dnia 28.06.2019 r.) stwierdzono, że identyfikacja i delimitacja OSI na terenie województwa zachodniopomorskiego odbywa się na bazie obszarów funkcjonalnych wskazanych w Planie Zagospodarowania Województwa Zachodniopomorskiego. Dwa z obszarów funkcjonalnych objęły swoim zasięgiem (częściowo) obszar PPS:

- **OF Specjalnej Strefy Włączenia** - obszar funkcjonalny o znaczeniu ponadregionalnym, o szczególnej w skali województwa kumulacji niekorzystnych zjawisk społecznych, gospodarczych i przestrzennych, który obejmuje m.in. obszar Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego z wyłączeniem miasta Szczecinek;

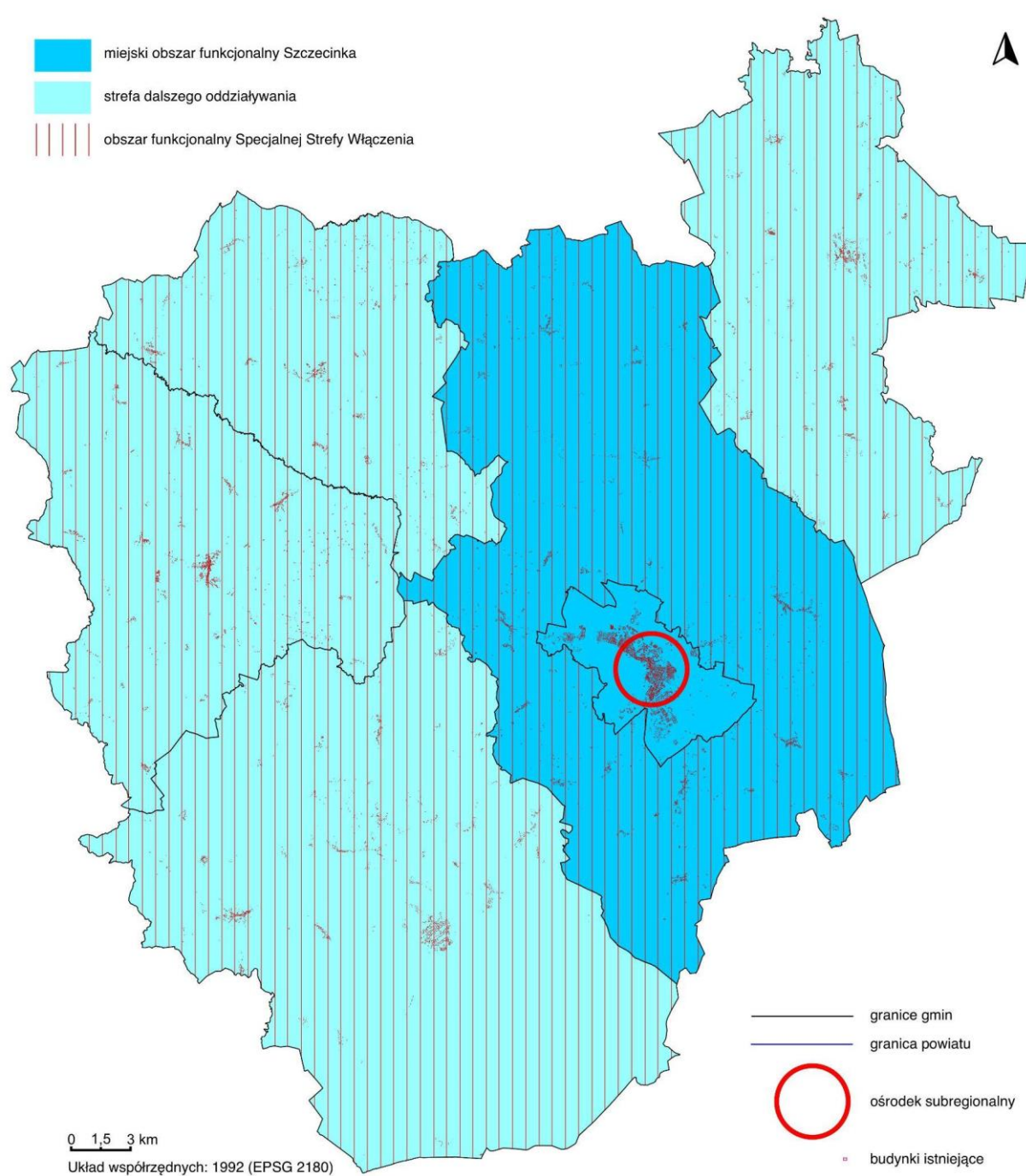
- **OF Szczecinka – miejski obszar funkcjonalny miasta subregionalnego** - obszar funkcjonalny o znaczeniu regionalnym, obejmuje miasto Szczecinek i gminę wiejską Szczecinek.

Ukierunkowanie wsparcia z regionalnego programu Fundusze Europejskie dla Pomorza Zachodniego 2021-2027 Specjalnej Strefy Włączenia na obszarze województwa zachodniopomorskiego skupiać się będzie na realizacji następujących celów:

- Aktywizacja społeczna i zawodowa mieszkańców SSW;
- Rozwój potencjału gospodarczego SSW;
- Polepszenie dostępności do usług publicznych i wzmocnienie działań dotyczących neutralności klimatycznej.²

² *Delimitacja Specjalnej Strefy Włączenia na obszarze Województwa Zachodniopomorskiego oraz planowane kierunki działań interwencyjnych*, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, sierpień, 2023.

Rysunek 10. Obszary strategicznej interwencji określone w strategii województwa



Źródło: Opracowano na podstawie: Delimitacja Specjalnej Strefy Włączenia na obszarze województwa zachodniopomorskiego oraz planowane kierunki działań interwencyjnych - 2023, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, <https://wzs.wzp.pl/programowanie-rozwoju/specjalna-strefa-wlaczania/biezace-informacje-o-ssw/delimitacja-specjalnej-strefy-wlaczania-na-obszarze-wojewodztwa-zachodniopomorskiego-oraz-planowane>; Obszary funkcjonalne, Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskie w Szczecinie, <https://rbgp.pl/obszary-funkcjonalne>

8.2 Obszary strategicznej interwencji kluczowe dla gmin Partnerstwa, zakładane działania i rekomendacje

Terytorialny wymiar polityki rozwoju przejawia się w programowaniu rozwoju i podejmowaniu interwencji w stosunku do wskazanych obszarów strategicznej interwencji. Na obszarze PPS wskazuje się dwa, niżej wymienione obszary strategicznej interwencji (OSI) mające kluczowe znaczenie dla rozwoju gmin Partnerstwa oraz działania kierunkowe / rekomendacje na tych obszarach.

1. OSI Bieguny rozwoju – miasto powiatowe i ośrodki gminne

Zakładane działania:

- 1.1. Poprawa jakości środowiska miejskiego, poprzez ograniczenie niskiej emisji oraz adaptację do zmian klimatu.

Rekomendacje:

- termomodernizacje budynków użyteczności publicznej;
- rozwój zeroemisyjnego transportu publicznego;
- zwiększanie poziomu retencji;
- edukacja ekologiczna mieszkańców;
- rozwój społeczności energetycznych.

Zakładane działania:

- 1.2. Wzmacnianie powiązań transportowych między miastami i ośrodkami gminnymi w celu poprawy dostępności ośrodków usługowych.

Rekomendacje:

- tworzenie sieci szlaków pieszo-rowerowych;
- budowa dróg rowerowych;
- dalsza poprawa infrastruktury rowerowej i dostępności transportem rowerowym ośrodków usługowych i szkół jako alternatywy dla transportu samochodowego.

Zakładane działania:

- 1.3. Wzmacnianie ośrodków usługowych oraz jakości i atrakcyjności przestrzeni publicznych w obszarach centralnych miasta powiatowego i ośrodków gminnych w celu przywrócenia/wzmocnienia ich roli w układzie osadniczym oraz budowania tożsamości miejsca i poczucia lokalnej dumy mieszkańców.

Rekomendacje:

- rozwój oferty i infrastruktury usług społecznych;
- zagospodarowanie przestrzeni publicznych;
- rozwój infrastruktury turystyczno-rekreacyjnej;
- rozwój infrastruktury szkół ponadpodstawowych;
- wspieranie infrastruktury instytucji popularyzującej naukę i innowacje.

Zakładane działania:

- 1.4. Poprawa koordynacji i jakości zarządzania przestrzenią poprzez współpracę z innymi samorządami terytorialnymi i społecznością lokalną.

2. OSI Obszary wiejskie

Zakładane działania w ramach rozwoju społecznego:

- 2.1. Zwiększenie dostępności usług społecznych
- 2.2. Wsparcie osób zagrożonych lub wykluczonych społecznie
- 2.3. Edukacja zdrowotna, promocja zdrowia oraz profilaktyka chorób i zagrożeń zdrowotnych
- 2.4. Rozwój oferty dla seniorów
- 2.5. Wsparcie mieszkańców w realizacji działań mających na celu i wzmocnienie tożsamości regionalnej
- 2.6. Poszerzenie i wzbogacenie oferty usług czasu wolnego opartych na lokalnych zasobach przyczyniające się do integracji społecznej i aktywizacji kulturowej

Zakładane działania w ramach rozwoju gospodarczego:

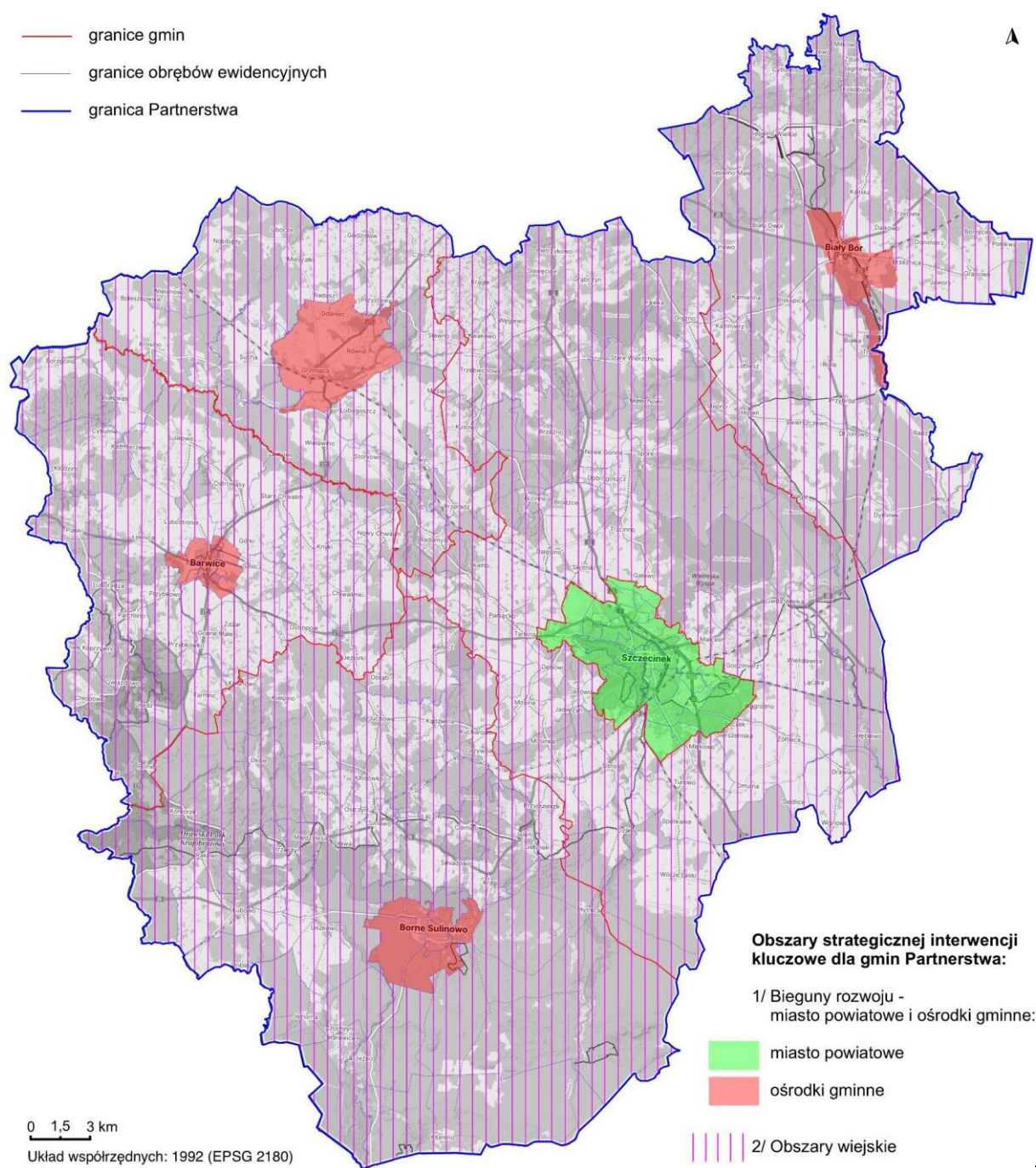
- 2.7. Zwiększenie aktywności zawodowej mieszkańców poprzez rozwój kompetencji zawodowych oraz przedsiębiorczości

- 2.8. Modernizacja infrastruktury oraz dostosowanie wyposażenia szkół ponadpodstawowych w zakresie zidentyfikowanych potrzeb edukacyjnych – we współpracy z lokalnymi przedsiębiorcami
- 2.9. Rozwój infrastruktury turystyczno-rekreacyjnej
- 2.10. Rozwój turystyki wodnej
- 2.11. Rozwój przedsiębiorczości społecznej

Zakładane działania w ramach rozwoju przestrzenno-środowiskowego:

- 2.12. Poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich w wymiarze lokalnym, regionalnym i krajowym, w tym w relacji do najbliższego regionalnego bieguna wzrostu
- 2.13. Budowa dróg rowerowych
- 2.14. Utworzenie sieci szlaków pieszo-rowerowych
- 2.15. Rozwój funkcji rekreacyjnej, sportowej i społeczno-kulturalnej obejmującej budowę i adekwatne wyposażenie obiektów, urządzanie i porządkowanie terenów zielonych, parków lub innych miejsc wypoczynku
- 2.16. Podejmowanie działań w zakresie ochrony przyrody i poprawy stanu środowiska
- 2.17. Porządkowanie gospodarki wodnej i rozwój małej retencji wodnej
- 2.18. Zagospodarowanie terenów wokół akwenów wodnych (zbiorników retencyjnych, jezior)
- 2.19. Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej
- 2.20. Rozwój społeczności energetycznych

Rysunek 11. Obszary strategicznej interwencji kluczowe dla gmin Partnerstwa



Źródło: Opracowanie własne

9 OPIS PROCESU ZAANGAŻOWANIA PARTNERÓW SPOŁECZNO-GOSPODARCZYCH

Opracowując Strategię niezwykle istotne jest zaangażowanie w pracę nad dokumentem społeczeństwa. W związku z czym przyjęto kilka form włączenia społecznego celem wypracowania działań umożliwiających dynamiczny rozwój Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego, a także działań pozwalających zaspokoić możliwie największą ilość potrzeb.

Przygotowanie i realizacja Strategii zakłada współuczestnictwo Interesariuszy. W Partnerstwie Powiatu Szczecineckiego znaleźli się w wśród nich m.in. przedstawiciele biznesu, rolników, organizacji pozarządowych, radni samorządowi, a także lokalne autorytety wskazane przez wójtów, burmistrzów i starostę.

9.1 Partycypacja społeczna na etapie przygotowania Strategii

Udział interesariuszy w tworzeniu Strategii przygotowanej w ramach pilotażu projektu Centrum Wsparcia Doradczego (CWD) był znaczący i można go podzielić na dwa etapy.

Etap I (w ramach prac diagnostycznych (grudzień 2020-kwiecień 2021), **który obejmował:**

1. Badania społeczne – badania społeczne przeprowadzono w okresie grudzień 2020-styczeń 2021, w które zaangażowano różne grupy respondentów. I tak:

- w ogólnym badaniu opinii mieszkańców na temat jakości życia w PPS wzięło udział 604 mieszkańców obszaru;
- w badaniu zbierającym opinię lokalnych liderów uczestniczyło 49 osób;
- w badaniu opinii młodzieży swoimi poglądami podzieliło się 329 uczniów ostatnich klas szkół średnich z tego obszaru.

2. Konsultacje internetowe projektu raportu diagnostycznego – projekt raportu zawieszony był na stronach internetowych wszystkich jednostek samorządu terytorialnego – Partnerów PPS. Z konsultacji internetowych sporządzono protokół zgłoszonych uwag i propozycji.

3. Bezpośrednie spotkania z Interesariuszami (lokalnymi liderami) – odbyło się spotkania on-line z lokalnymi liderami wskazanymi w poszczególnych gminach przez starostów, burmistrzów i wójtów.

4. Pracę z Grupą Roboczą – w Grupie Roboczej znaleźli się reprezentanci wszystkich urzędów gmin i powiatów PPS. Spotkania odbywały się głównie zdalnie (on-line), co było konsekwencją stanu epidemii. Praca Grupy Roboczej podzielona była na 5 zespołów tematycznych, ds.:

- badań społecznych;
- analiz statystycznych;
- matrycy celów;
- problemów, barier i deficytów;
- zasobów i czynników rozwoju.

5. Pracę z Radą Partnerstwa (*obecnie Komitet Sterujący*) – w Radzie Partnerstwa znaleźli się wójtowie, burmistrzowie i starostowie wszystkich siedmiu JST tworzących PPS. Z Radą Partnerstwa dwukrotnie konsultowano (on-line) projekty raportu diagnostycznego w jego początkowej i ostatecznej wersji.

Etap II dotyczył prac związanych z określaniem celów strategicznych, wyznaczenia kierunków projektowych oraz opracowania pozostałych rozdziałów strategii. Etap II obejmował:

1. Warsztaty strategiczne – w miesiącu czerwcu przeprowadzono 8 spotkań warsztatowych z udziałem członków Rady Partnerstwa, Grupy Roboczej, zaproszonych lokalnych liderów, przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego WZ i organizacji społecznych (min. LGD-ów i LOT-ów) oraz przedstawicieli innych instytucji. Warsztaty miały ogromne znaczenie w procesie artykułowania propozycji celów strategicznych i koncepcji projektów. Warsztaty były również okazją do dzielenia się doświadczeniami, poszerzenia wiedzy z zakresu określonej dziedziny oraz sposobów organizacji i finansowania przedsięwzięć przez JST.

2. Spotkania z członkami GR i RP – spotkania z członkami RP i GR odbyły się bezpośrednio w Szczecinku oraz w formule on-line. Poświęcone były przede wszystkim zaopiniowaniu propozycji listy celów i kierunków projektowych przygotowanych przez doradców Partnerstwa na podstawie wyników prac warsztatowych. W trakcie spotkań zgłoszono szereg uwag, które okazały się pomocne w komasowaniu i uzupełnianiu kierunków projektowych. Spotkania służyły również wyrażeniu opinii do projektów zapisów poszczególnych rozdziałów strategii.

3. Spotkania z pozostałymi interesariuszami – odbyły się dwa spotkania z przedstawicielami szkoły podstawowej z Radowa Małego i Fundacji im. Prof. Karłowskiego z Juchowa w oparciu

o doświadczenia obydwu podmiotów w zakresie niekonwencjonalnych metod nauczania w szkołach wiejskich, produkcji zdrowej żywności, organizacji i funkcjonowaniu przedsiębiorstw społecznych.

Etap III dotyczył prac związanych z aktualizacją dokumentu Strategii. Etap III obejmował:

1. Badanie ankietowe – na przełomie lipca i sierpnia 2024 roku zostało zrealizowane badanie ankietowe z przedstawicielami jednostek tworzących Partnerstwo Powiatu Szczecineckiego. Zebrane dane posłużyły do aktualizacji problemów, potrzeb i potencjałów rozwojowych, a także celów i działań w Strategii ZIT. W badaniu ankietowym wzięło udział 44 respondentów.

Etap IV dotyczył konsultacji przeprowadzonych na etapie aktualizacji dokumentu (strategii). Etap IV obejmował:

1. Spotkanie konsultacyjne - w mieście Szczecinek („hybrydowe”, tj. stacjonarne z trybem online), dla mieszkańców gmin objętych Strategią ZIT MOF.

2. Pozyskanie opinii Zespołu Partnerów Społeczno-Gospodarczych.

3. Sporządzenie raportu z przeprowadzonych konsultacji społecznych.

9.2 Partycypacja społeczna na etapie realizacji strategii i oceny efektów

Współdziałanie interesariuszy w realizacji Strategii jest jednym z warunków jej sukcesu. Stymulowanie współpracy i zapewnienie partycypacji społecznej stanowią istotny aspekt efektywnego wdrażania założeń strategii, dlatego w czasie jej realizacji mechanizm partycypacji będzie stałym elementem procesu. W procesie prac nad strategią obowiązkowe są konsultacje z partnerami społeczno-gospodarczymi oraz właściwymi podmiotami reprezentującymi społeczeństwo obywatelskie, działającymi na rzecz ochrony środowiska oraz odpowiedzialnymi za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób niepełnosprawnych, równości płci i niedyskryminacji. Obowiązek zaangażowania ww. podmiotów wynika z Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24.06.2021 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu i Migracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu na rzecz Zarządzania Granicami i Wiz (art. 29 ust. 1 pkt d w związku z art. 8) oraz ustawy z dnia 28.04.2022 r.

o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2021-2027 (art. 34 ust. 15 pkt 6 (strategia ZIT) i 36 ust. 8 pkt 4 – strategia IIT).

Sposoby angażowania Zespołu Partnerów Społeczno - Gospodarczych w bieżącą realizację, a także ocenę postępu wdrażania Strategii zostały określone w Regulaminie Zespołu Partnerów Społeczno – Gospodarczych do spraw „Strategii terytorialnej ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Szczecinka”.

Zespół Partnerów Społeczno - Gospodarczych reprezentuje oraz prowadzi społeczny nadzór nad wdrażaniem dokumentu i ma głos doradczy w procesie wdrażania, a także może np. sygnalizować potrzebę bieżącego przeglądu realizowanych zadań czy wręcz zasugerować potrzebę aktualizacji dokumentu.

Ponadto celem możliwie największego zaangażowania społeczeństwa zaplanowano również partycypację społeczną na etapie oceny efektów Strategii. Udział w konsultacjach będzie mógł wziąć każdy zainteresowany (w tym mieszkańcy, którzy nie reprezentują żadnego podmiotu). Konsultacje umożliwią przedstawienie działań przyczyniających się do utrwalenia zintegrowanego miejskiego obszaru funkcjonalnego, który będzie przyjazny dla mieszkańców. Ponadto pozwoli wyartykułować nowe założenia, które pozwolą na dalszy rozwój ZIT MOF Szczecinka w zakresie gospodarczym, społecznym, czy środowiskowym.

Wskazane działania pozwolą na ciągły i systematyczny proces wymiany wiedzy i doświadczeń oraz weryfikację postępu realizacji strategii z wykorzystaniem endogenicznego potencjału obszaru partnerstwa.

10 WARUNKI I PROCEDURY OBOWIĄZUJĄCE W REALIZACJI STRATEGII ZIT MOF SZCZECINKA

Określając zasady wdrażania strategii ZIT należy bazować na treści Porozumienia Powiatowo – Gminnego w sprawie ustanowienia Związku ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Szczecinka oraz ustalenia zasad współpracy jednostek samorządu terytorialnego przy opracowaniu strategii ZIT i realizacji zadań w ramach ZIT MOF Szczecinka, zawartego 17 stycznia 2023 r. pomiędzy Miastem Szczecinek („Liderem”), a następującymi jednostkami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Szczecinka („Partnerami”):

- Gminą Barwice;
- Gminą Biały Bór;
- Gminą Borne Sulinowo;

- Gminą Grzmiąca;
- Gminą Szczecinek;
- Powiatem Szczecineckim.

Podstawą porozumienia są uchwały podjęte przez organy stanowiące Stron o wyrażeniu zgody na podjęcie współpracy w ramach Związku Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Szczecinka i zawarcie umowy partnerstwa z gminami i powiatem w formie porozumienia (*art. 10 ust. 1, art. 18 ust. 2 pkt 12 i art. 74 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, art. 5 ust. 2 i art. 12 pkt 8 lit. h ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym*) dla obszaru zintegrowanych inwestycji terytorialnych ośrodków subregionalnych wraz z ich obszarami funkcjonalnymi.

Strony w ramach dokumentu oświadczają, że zawierają Porozumienie Powiatowo-Gminne, którego przedmiotem jest powołanie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Szczecinka, co jednocześnie stanowi formę prawno-organizacyjnego zinstytucjonalizowania Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego, a także ustalenie praw i obowiązków oraz zasad współpracy Stron Porozumienia przy tworzeniu Strategii ZIT oraz programowaniu, uzgadnianiu, aplikowaniu, koordynacji, wdrażaniu, finansowaniu, rozliczaniu i ewaluacji wspólnych przedsięwzięć w ramach ZIT MOF Szczecinka w perspektywie finansowej 2021-2027, z uwzględnieniem zasady n+3, zapewniając wszystkim partnerom prawo opiniowania i wpływu na podejmowane decyzje, jednak należy mieć na uwadze, że przekazanie zadań i kompetencji do jednej gminy (Lidera Porozumienia) sprawia, że gmina przejmująca zadania ponosi formalnie całą odpowiedzialność i jest podmiotem decyzyjnym w ramach ZIT.

W ramach dokumentu Strony Porozumienia powierzyły Miastu Szczecinek rolę Lidera ZIT MOF Szczecinka, reprezentowanego przez Burmistrza Miasta Szczecinek, pełniącego funkcję Przewodniczącego ZIT MOF Szczecinka. Ponadto Gminy ZIT MOF Szczecinka reprezentowane są przez burmistrzów, wójtów, a z ramienia powiatu przez upoważnionego członka zarządu.

Lider (Miasto Szczecinek) reprezentuje Strony Porozumienia przed osobami trzecimi, w tym instytucjami i organami administracji publicznej w procesie opracowania Strategii ZIT i innych dokumentów niezbędnych do uchwalenia Strategii ZIT oraz w procesie programowania rozwoju i negocjowania obszarów wsparcia, a także pozyskiwania wymaganych prawem opinii, uzgodnień, zezwoleń i wszelkich innych dokumentów niezbędnych do realizacji Strategii ZIT.

Rysunek 12. Podstawowe założenia przyświecające zasadom wdrażania oraz monitoringu i ewaluacji Strategii



Źródło: Opracowanie własne

10.1 Instytucjonalny system wdrażania

Za wdrażanie Strategii odpowiadać będzie Komitet Sterujący oraz Grupa Robocza przy współudziale Zespołu Partnerów Społeczno-Gospodarczych.

10.1.1 Komitet Sterujący

Komitet Sterujący będący ciałem wspierającym i doradczym Lidera Porozumienia (Miasto Szczecinek), pełni funkcje opiniodawcze w zakresie m.in. strategii ZIT oraz funkcje programowe w zakresie opiniowania kierunków rozwoju obszaru funkcjonalnego. Ostateczne decyzje z formalnego punktu widzenia podejmuje Lider Porozumienia, który swoje decyzje konsultuje z przedstawicielami wszystkich JST tworzących Związek ZIT, podejmującymi kolegalne decyzje o charakterze opiniodawczym.

Za bezpośrednią realizację Strategii odpowiedzialna będzie Grupa Robocza działająca pod kierownictwem Komitetu Sterującego. W skład Komitetu Sterującego wchodzi z ramienia gminy wójt lub burmistrz, a z ramienia powiatu upoważniony członek zarządu.

Komitet Sterujący udziela formalnych wytycznych oraz nieformalnych rad i wskazówek i wspiera wdrażanie Strategii swoim zaangażowaniem, gdy uprawnienia i moc sprawcza Grupy Roboczej są niewystarczające.

Komitet Sterujący będzie odpowiedzialny za długoterminowy nadzór nad wdrażaniem Strategii, a także za nadzór nad jej monitoringiem oraz ewaluacją. Oznacza to kontrolę na poziomie strategicznym, w tym zgodności z przyjętymi celami, zasadami i utrzymaniem założonych ram: zakresu, kosztów i terminów czasowych oraz inicjowanie i zatwierdzanie niezbędnych modyfikacji zapisów Strategii. Komitet Sterujący będzie również odpowiedzialny za lobbowanie na rzecz Strategii, szczególnie na poziomie wojewódzkim i krajowym.

W ujęciu szczegółowym zadaniem Komitetu Sterującego będzie m.in.:

- opiniowanie projektu Strategii ZIT oraz projektu jej aktualizacji lub zmian oraz innych dokumentów niezbędnych do uchwalenia i realizacji Strategii ZIT;
- przedkładanie Liderowi rekomendacji dotyczących projektu Strategii ZIT oraz projektu jej aktualizacji lub zmian;
- opiniowanie projektów dokumentów i/lub zatwierdzanie innych dokumentów niezbędnych do realizacji Porozumienia, w tym wymaganych przez IZ lub inne uprawnione podmioty;
- nadzór nad procesem opracowania strategii ZIT i innych dokumentów niezbędnych do uchwalenia lub realizacji Strategii ZIT oraz prawidłową realizacją Porozumienia;
- przyjmowanie sprawozdań z realizacji Strategii ZIT.

Członkowie Komitetu Sterującego nie otrzymują żadnych honorariów ani wynagrodzenia za udział w posiedzeniach Komitetu Sterującego i zobowiązani są do terminowego i rzetelnego wywiązywania się z obowiązków wynikających z zadań określonych w Porozumieniu.

Rysunek 13. Komitet Sterujący



Zadania:

- długoterminowy nadzór nad wdrażaniem monitoringiem oraz ewaluacją Strategii - kontrola na poziomie strategicznym, w tym zgodności z przyjętymi celami, zasadami i utrzymaniem założonych ram: zakresu, kosztów i terminów czasowych;
- inicjowanie i zatwierdzanie niezbędnych modyfikacji zapisów Strategii.
- podejmowanie kluczowych decyzji i dysponowanie kluczowymi zasobami niezbędnymi do wdrożenia Strategii;
- udzielanie formalnych wytycznych oraz nieformalnych rad i wskazówek w celu wsparcia wdrażania Strategii, gdy uprawnienia i moc sprawcza Grupy Roboczej są niewystarczające;
- lobbowanie na rzecz Strategii, szczególnie na poziomie wojewódzkim i krajowym.

Źródło: Opracowanie własne

10.1.2 Grupa robocza

Skład Grupy Roboczej tworzą przedstawiciele Partnerów Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego wskazani przez Komitet Sterujący. Pracami Grupy Roboczej kieruje Koordynator Grupy Roboczej mianowany przez Komitet Sterujący. Grupa Robocza odpowiada przed Komitetem Sterującym.

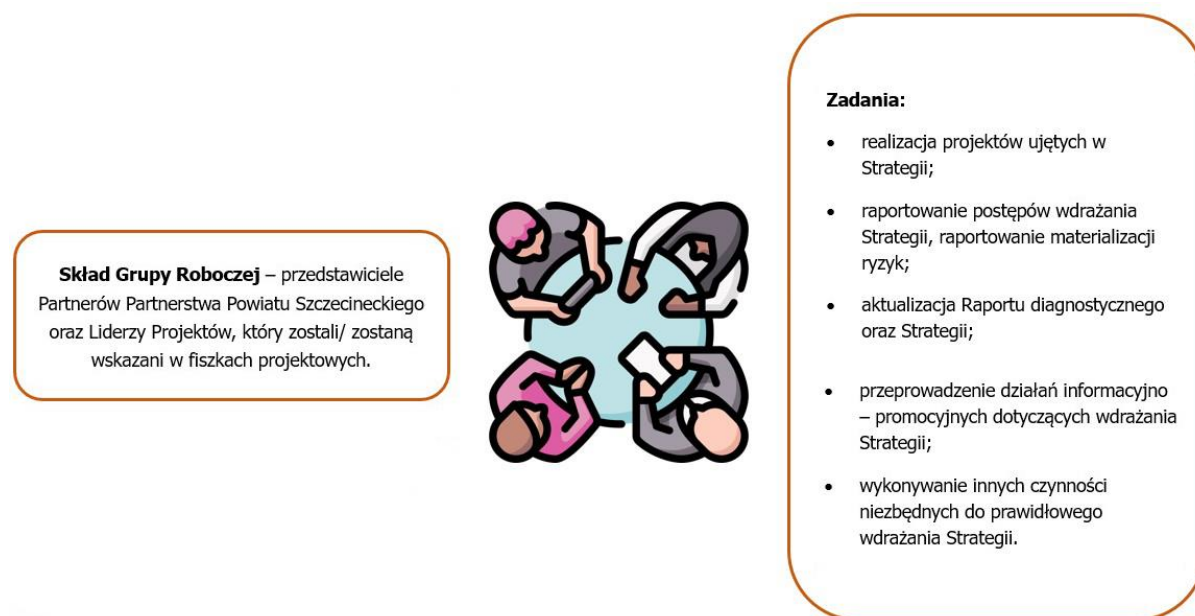
W obszarze wdrażania Strategii Grupa Robocza będzie odpowiedzialna za:

- inicjowanie prac nad aktualizacją lub zmianą Strategii ZIT oraz prowadzenie dokumentacji prac nad opracowaniem Strategii ZIT, jej aktualizacją lub zmianą;
- koordynację, identyfikację i realizację projektów ujętych w Strategii ZIT;
- przeprowadzenie działań informacyjno - promocyjnych dotyczących wdrażania Strategii ZIT;
- wykonywanie innych czynności niezbędnych do prawidłowego wdrażania Strategii ZIT;
- monitorowanie wdrażania Strategii ZIT w oparciu o wypracowany system realizacji wskaźników;
- zapewnienie komplementarności realizowanych zadań w ramach Porozumienia.

Ponadto GR będzie realizować zadania w zakresie monitoringu i ewaluacji. Działalność Grupy Roboczej będzie realizowana na bieżąco.

Koszty związane z pracą Grupy Roboczej, w tym Koordynatora Grupy Roboczej, winna zapewnić każda z gmin i powiat, będących Stroną Porozumienia, dla swoich przedstawicieli.

Rysunek 14. Grupa robocza



Źródło: Opracowanie własne

10.1.3 Zespół Partnerów Społeczno-Gospodarczych

Zespół Partnerów Społeczno-Gospodarczych do spraw „Strategii terytorialnej ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Szczecinka” (zwany dalej Zespołem) jest powoływany przez Komitet Sterujący ZIT MOF Szczecinka. Zespół wykonuje swoje zadania w oparciu o przyjęty przez KS Regulamin Zespołu Partnerów Społeczno-Gospodarczych do spraw „Strategii terytorialnej ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Szczecinka”. Zespół wykonuje swoje zadania w okresie przygotowania, opracowania i realizacji Strategii ZIT MOF Szczecinka.

Celem Zespołu, zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa na lata 2021-2027, jest opiniowanie decyzji związanych z przygotowaniem, opracowaniem i wdrażaniem Strategii ZIT. Zespół jest ciałem opiniującym - doradczym Lidera Porozumienia Powiatowo-Gminnego w sprawie ustanowienia Związku ZIT MOF Szczecinka. Prawo do opiniowania decyzji Lidera Porozumienia przez ciało doradcze reprezentujące Partnerów Społeczno-Gospodarczych nie jest równoważne z formalnie opiniodawczą

rolą Komitetu Sterującego, który składa się z przedstawicieli JST wchodzących w skład Związku ZIT i należy zaznaczyć, że opinia ta nie ma charakteru wiążącego.

Zespół tworzy 10 osób reprezentujących podmioty, z siedzibą na terenie ZIT MOF Szczecinka, reprezentujących społeczeństwo obywatelskie, podmiotów działających na rzecz ochrony środowiska oraz podmiotów odpowiedzialnych za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób niepełnosprawnych, równości płci i niedyskryminacji, działających na obszarze ZIT MOF Szczecinka.

Do zadań Zespołu należy:

- udział w organizowanych spotkaniach i warsztatach (w tym on-line) związanych z opracowaniem Strategii ZIT;
- udział w pracach Grupy Roboczej (w tym on-line) na zaproszenie Koordynatora Grupy Roboczej;
- opiniowanie projektu Strategii ZIT oraz jej aktualizacji i zmian;
- inicjowanie prac nad aktualizacją i zmianami Strategii ZIT.

Uczestnictwo w Zespole ma charakter społeczny i za udział w posiedzeniach nie przysługuje wynagrodzenie lub rekompensata za utracone zarobki, ani dojazdy.

10.2 Zmiany dokumentu

Zmiany, aktualizacje dokumentu mają na celu dostosowanie zapisów dokumentu do zmian zachodzących w otoczeniu lub zmian wynikających z dynamiki realizacji zapisów dokumentu, w tym w szczególności włączanie do Strategii nowych propozycji projektów.

11 SYSTEM MONITORINGU I OCENY SKUTECZNOŚCI REALIZACJI STRATEGII

Strategia ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Szczecinka stanowi narzędzie zarządzania rozwojem społeczno-gospodarczym do 2030 roku. Realizacja Strategii ZIT ma na celu przede wszystkim promowanie partnerskiego modelu współpracy oraz realizację projektów, które będą zarówno odpowiedzią na potrzeby, jak i rozwiązaniem problemów występujących w ZIT MOF Szczecinka oraz będą przyczyniały się do wykorzystania potencjałów jakie posiada obszar funkcjonalny.

O skuteczności realizacji Strategii ZIT decyduje stopień i dynamika wdrażania przyjętych ustaleń strategicznych oraz wysokość przyznanej dla ZIT MOF Szczecinka alokacji. Narzędziem służącym do oceny procesów i zmian, a docelowo stopnia osiągnięcia zdefiniowanej wizji rozwoju, jest monitoring.

11.1 Monitoring

Integralną częścią Strategii jest monitorowanie i ewaluacja efektów jego wdrażania. Sformułowanego dokumentu nie należy traktować jako dokumentu zamkniętego, który ma obowiązywać cały czas w niezmienionym kształcie, gdyż funkcjonująca jego postać została ukształtowana w określonych warunkach społecznych, ekonomicznych oraz politycznych, które są stanami dynamicznymi. Dlatego też osiąganie założonych celów wymaga systematycznego monitorowania zmian wewnętrznych oraz zewnętrznych uwarunkowań rozwoju danej jednostki, ciągłej obserwacji oraz oceny pozytywnych i negatywnych doświadczeń przy wdrażaniu Strategii, a także wdrażania programów korygujących odstępstwa od uprzednio przyjętych planów³.

Monitorowanie można zdefiniować, jako proces systematycznego zbierania i analizowania ilościowych i jakościowych informacji na temat wdrażanych w ramach Strategii projektów, mający na celu zapewnienie zgodności realizacji z wcześniej zatwierdzonymi założeniami i celami. Monitorowanie bazuje na analizie informacji, której podstawą są wskaźniki i jest to proces współbieżny z harmonogramem.

Dane na potrzeby prowadzenia procesu monitoringu będą zbierane przede wszystkim z zakresu rzeczowego, kosztów, terminów realizacji zadań zgłoszonych przez poszczególne samorządy, dlatego zasadne jest, aby przygotowanie pierwszego raportu ze stanu realizacji Strategii, wykonać w momencie rozpoczęcia pierwszego projektu wpisanego w niniejszym dokumencie.

Głównymi obszarami monitorowania są wyznaczone wskaźniki. Jest nią również modyfikowanie dalszych poczynąń w taki sposób, aby osiągnąć zakładane cele w przyszłości. Dlatego też kluczowym elementem monitorowania jest wypracowanie takich technik zbierania informacji, które będą jak najbardziej miarodajnie odzwierciedlały efektywność prowadzonych działań⁴.

Dla miarodajnej oceny realizacji przyjętych założeń potrzebne są konkretne dane ilościowe o charakterze statystycznym, które po przetworzeniu powinny zostać ujęte w serie wskaźników. Dzięki tym wskaźnikom można określić poziom wyjściowy oraz stopień osiągnięcia zakładanych

³ „System monitorowania i ewaluacji strategii. Nowotarski — nowatorski. Samorząd zorientowany projektowo”, Nowy Targ 2012, s. 17–18.

⁴ „System monitorowania i ewaluacji strategii. Nowotarski — nowatorski. Samorząd zorientowany projektowo”, Nowy Targ 2012, s. 19.

celów. Aby proces opracowywania, monitorowania i ewaluacji dokumentu przebiegał bez problemów, a jego efekt był zgodny z oczekiwaniami, to oprócz opracowania struktury organizacyjnej procesu niezbędne jest określenie i opisanie modelu współpracy zawierającego dokładny opis ról, funkcji i zadań poszczególnych jego członków:

Grupa robocza

W obszarze monitoringu GR odpowiada za systematyczny monitoring procesu wdrażania Strategii, w tym:

- w sposób usystematyzowany gromadzi informacje o stanie realizacji projektów – systematyka gromadzenia danych nie jest uregulowana zapisami Strategii (element zarządzania niskiego poziomu) i pozostaje w gestii GR;
- opracowuje roczne raporty ze stanu realizacji Strategii, rozpoczynając od momentu wdrożenia pierwszego projektu i przedstawia je do zatwierdzenia Komitetu Sterującego;
- na podstawie rocznych raportów sporządza raport końcowy i przedstawia go do zatwierdzenia Komitetowi Sterującemu.

Komitet Sterujący

- zatwierdza roczne raporty o stanie realizacji Strategii oraz raport końcowy;
- na podstawie raportów wskazuje wprowadzenie ewentualnych zmian do Strategii.

Prawidłowo przeprowadzony proces monitoringu strategicznego w oparciu o wyżej wskazany schemat postępowania powinien przynieść korzyści w postaci:

- pozyskiwania danych pozwalających dokonać oceny postępu w realizacji Strategii i jej wpływu na rozwój jednostki;
- efektywnej realizacji zadań zapisanych w Strategii;
- osiągania założonych rezultatów;
- identyfikacji ewentualnych opóźnień lub nieprawidłowości w realizacji zadań i działań;
- podejmowania działań naprawczych;
- wniosków z systematycznie prowadzonego procesu monitorowania dokumentu strategicznego;

- wniosków z prowadzonego monitoringu, które mogą być również podstawą do przyjęcia założeń rozwoju strategicznego w następnym okresie.

11.2 Ewaluacja

Ewaluacja jest funkcjonalnie powiązana z monitoringiem, gdyż jest on podstawowym źródłem informacji (danych wtórnych) bardzo istotnych z punktu widzenia wykonujących ewaluację Strategii. Efektywność i skuteczność funkcjonowania systemu monitoringu w dużej mierze determinuje jakość i rzetelność oraz koszt przeprowadzonych badań ewaluacyjnych. Terminem ewaluacja nazywa się ocenę realizacji dokumentu pod względem skuteczności, efektywności, użyteczności i trwałości zaplanowanych oraz wdrażanych działań zgodnych z celami zapisanymi w dokumencie.

Głównymi obszarami ewaluacji są wyznaczone działania oraz wskaźniki. Istotą prowadzenia ewaluacji tychże obszarów jest wyciąganie wniosków z tego, jakie zadania w określonych kierunkach zadań zostały zrealizowane. Jest nią również modyfikowanie dalszych poczynań w taki sposób, aby osiągnąć zakładane cele w przyszłości.

Proces ewaluacji uwzględnia systematyczne badanie wskaźników. Ewaluacja wykonywana jest jednorazowo, po zakończeniu okresu wdrażania Strategii na podstawie raportów monitoringowych. Odpowiedzialność za ewaluację Strategii:

- Grupa Robocza – przygotowanie raportu ewaluacyjnego;
- Komitet Sterujący – zatwierdzanie raportu ewaluacyjnego.

Tabela 26. Wdrażanie, monitoring, ewaluacja – instytucjonalny podział zadań

Etap	Grupa Robocza	Komitet Sterujący	Zespół Partnerów Społeczno - Gospodarczych
Wdrażanie	• realizacja projektów ujętych w Strategii; • aktualizacja Strategii; • przeprowadzenie działań informacyjno - promocyjnych dotyczących wdrażania Strategii; • wykonywanie innych czynności niezbędnych do prawidłowego wdrażania Strategii	• Komitet Sterujący będzie odpowiedzialny za długoterminowe nadzór nad wdrażaniem Strategii a także za nadzór nad jej monitoringiem oraz ewaluacją; • Komitet Sterujący udziela formalnych wytycznych oraz nieformalnych rad i wskazówek i wspiera wdrażanie Strategii swoim zaangażowaniem, gdy uprawnienia i moc sprawcza Grupy Roboczej	• konsultowanie i opiniowanie zmian w zapisach Strategii; • konsultacje wdrażania projektów; • inicjowanie nowych projektów; • udział w opiniowaniu innych dokumentów strategicznych/ analiz, które mogą się pojawić na etapie wdrożeniowym;

		są niewystarczające. Zadania szczegółowe: • formułowanie opinii i wiążących rekomendacji dotyczących procesu wdrażania, monitorowania i ewaluacji Strategii oraz zatwierdzanie dokumentów sprawozdawczych; • formułowanie opinii i wiążących rekomendacji dotyczących modyfikacji Strategii oraz zatwierdzanie modyfikacji Strategii; • nadzór funkcyjny i jakościowy nad pracą Grupy Roboczej	
Monitoring	• w sposób usystematyzowany gromadzi informacje o stanie realizacji projektów – systematyka gromadzenia danych nie jest uregulowana zapisami Strategii (element zarządzania niskiego poziomu) i pozostaje w gestii GR; • opracowuje roczny raporty ze stanu realizacji Strategii i przedstawia je do zatwierdzenia Komitetu Sterującego; • na podstawie rocznych raportów sporządza raport końcowy i przedstawia go do zatwierdzenia Komitetowi Sterującemu	• zatwierdza roczne raporty o stanie realizacji Strategii oraz raport końcowy;	• zapoznanie się z raportem monitoringowym
Ewaluacja	• przygotowanie raportu ewaluacyjnego	• zatwierdzanie raportu ewaluacyjnego	• zapoznanie się z raportem ewaluacyjnym

Źródło: Opracowanie własne

12 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

Realizacja Strategii ZIT MOF Szczecinka stanowi złożony proces i wymaga dobrej organizacji oraz koordynacji działań. Finansowanie założonych celów opierać się będzie na łączeniu i wykorzystaniu środków pochodzących z różnych źródeł oraz różnych instrumentów finansowych.

Skuteczność wdrażania strategii powiązana będzie z możliwościami pozyskania zewnętrznych źródeł finansowania, z jednoczesnym uwzględnieniem możliwości zapewnienia przez Partnerów środków przynajmniej na wkład własny w planowanych projektach.

Głównymi zewnętrznymi źródłami finansowania pozostaną środki z funduszy unijnych w tym m.in.:

- Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego;
- Europejski Fundusz Społeczny+;
- Fundusz Spójności;
- Europejski Fundusz Morski, Rybacki i Akwakultury;
- Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji;

które będą dostępne m.in. w ramach programów:

Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) – następca Programu Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). Budżet 125,8 mld zł⁵.

Program przyczyni się do rozwoju gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska oraz przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu. FEnIKS wesprze również inwestycje transportowe oraz dofinansuje ochronę zdrowia i dziedzictwo kulturowe.

Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki (FENG) – program jest kontynuacją dwóch wcześniejszych programów: Innowacyjna Gospodarka 2007-2013 (POIG) oraz Inteligentny Rozwój 2014-2020 (POIR). Budżet 42,9 mld zł⁶.

FENG będzie wspierał realizację projektów badawczo-rozwojowych, innowacyjnych oraz takich, które zwiększają konkurencyjność polskiej gospodarki. Z programu będą mogli skorzystać m.in. przedsiębiorcy, instytucje z sektora nauki, konsorcja przedsiębiorstw oraz instytucje otoczenia biznesu, w szczególności ośrodki innowacji.

Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021-2027 (FERS) - następca Programu Wiedza Edukacja Rozwój (POWER). Budżet 20,9 mld zł⁷.

⁵ <https://www.feniks.gov.pl/strony/dowiedz-sie-wiecej-o-programie/program-feniks/>

⁶ <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-2021-2027/feng/>

⁷ <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-2021-2027/umowa-partnerstwa/>

Główne obszary działania FERS to: praca, edukacja, zdrowie oraz dostępność. Program będzie wspierał projekty 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) - jest następcą programu Polska Cyfrowa (POPC), który w latach 2014-2020 wspierał cyfryzację w Polsce. Budżet 11 mld zł⁸.

FERC będzie koncentrował się przede wszystkim na: zwiększeniu dostępu do ultraszybkiego Internetu szerokopasmowego, udostępnieniu zaawansowanych e-usług pozwalających w pełni na elektroniczne załatwienie spraw obywateli i przedsiębiorców, zapewnieniu cyberbezpieczeństwa w ramach nowego dedykowanego obszaru interwencji, rozwoju gospodarki opartej na danych, wykorzystującej najnowsze technologie cyfrowe, rozwoju współpracy międzysektorowej na rzecz tworzenia cyfrowych rozwiązań problemów społeczno-gospodarczych, wsparciu rozwoju zaawansowanych kompetencji cyfrowych, w tym również w obszarze cyberbezpieczeństwa dla jednostek samorządu terytorialnego (jst) i przedsiębiorców.

Fundusze Europejskie dla Rybactwa - to program, który jest kontynuacją programu „Rybactwo i Morze” realizowanego w latach 2014-2020. Będzie wspierał podmioty z sektora rybactwa. Budżet 3,1 mld zł⁹.

16 programów regionalnych: każde województwo posiada własny program finansujący inwestycje na jego terenie. Dzięki nim regiony będą wspierać przedsiębiorczość, dostęp do edukacji, ochrony zdrowia czy kultury. Dbają one o infrastrukturę społeczną i środowisko. Fundusze wspierają także technologie cyfrowe, energetykę oraz transport. Łączny budżet 155,4 mld zł¹⁰.

Programy Interreg (Europejskiej Współpracy Terytorialnej): programy mają charakter międzynarodowy i wspierają wymianę kulturową, współpracę naukową, biznesową i samorządową ponad granicami państw. W latach 2021-2027 Polska będzie uczestniczyć w 14 programach Interreg.

Środki pochodzące z funduszy unijnych w perspektywie 2021-2027 będą rozdysponowane w ramach programów krajowych i regionalnych. Pieniądze będą dostępne zarówno w formie dotacji, jak i preferencyjnych kredytów i pożyczek oraz instrumentów łączących finansowanie zwrotne

⁸ <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-2021-2027/umowa-partnerstwa/>

⁹ <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-2021-2027/umowa-partnerstwa/>

¹⁰ <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-2021-2027/umowa-partnerstwa/>

i dotacyjne. Samorządy będą mogły wnioskować o wsparcie na poziomie funduszy regionalnych, będących w dyspozycji marszałków województw, a także w ramach programów krajowych.

W ramach Funduszy Europejskich dla Regionów marszałkowie dysponować będą środkami w łącznej wysokości 155,4 mld zł. Programy regionalne będą wspierały projekty m.in. związane z infrastrukturą energetyczną, transportową, działaniami na rzecz adaptacji do zmian klimatycznych czy gospodarką odpadową.

Środki przypadające na program regionalny **Fundusze Europejskie dla Pomorza Zachodniego** wynoszą 1 218 441 803 euro (EFRR) i 468 187 012 euro (EFS+)¹¹.

Realizacja Strategii ZIT głównie uwzględni propozycję alokacji środków z funduszy europejskich: EFRR i EFS+, zawartą w Funduszach Europejskich dla Pomorza Zachodniego na lata 2021-2027.

W ramach Fundusze Europejskie dla Pomorza Zachodniego 2021-2027 dla Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego została przydzielona alokacja w wysokości 16 009 645,64 euro.

Tabela 27. Alokacja Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego z FEPZ

Alokacja	Wartość alokacji				
			w tym CP2 EFRR	w tym CP5 EFRR	w tym CP4 EFS+
FEPZ	16 009 645,64 €	100,0%			
- EFS+	3 272 499,46 €	20,4%	-	-	3 272 499,46 €
- EFRR	12 737 146,18 €	79,6%	4 593 870,53 €	8 143 275,65 €	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie FEPZ

Wdrożenie projektów zawartych w Strategii w oparciu o środki z programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Pomorza Zachodniego będzie możliwe w oparciu o następujące obszary wsparcia:

Priorytet 2 – Fundusze Europejskie na rzecz zielonego Pomorza Zachodniego

Cel szczegółowy: EFRR/FS.CP2.I - Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych

Cel szczegółowy: EFRR/FS.CP2.IV - Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego

Priorytet 3 – Fundusze Europejskie na rzecz mobilnego Pomorza Zachodniego

Cel szczegółowy: EFRR/FS.CP2.VIII - Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej

¹¹ <https://funduszeue.wzp.pl/dokumenty-list/kontrakt-programowy-dla-województwa-zachodniopomorskiego/>

Priorytet 6 – Fundusze Europejskie na rzecz aktywnego Pomorza Zachodniego

Cel szczegółowy: EFS+.CP4.F - Wspieranie równego dostępu do dobrej jakości, włączającego kształcenia i szkolenia oraz możliwości ich ukończenia, w szczególności w odniesieniu do grup w niekorzystnej sytuacji, od wczesnej edukacji i opieki nad dzieckiem przez ogólne i zawodowe kształcenie i szkolenie, po szkolnictwo wyższe, a także kształcenie i uczenie się dorosłych, w tym ułatwianie mobilności edukacyjnej dla wszystkich i dostępności dla osób z niepełnosprawnościami

Cel szczegółowy: EFS+.CP4.K - Zwiększanie równego i szybkiego dostępu do dobrej jakości, trwałych i przystępnych cenowo usług, w tym usług, które wspierają dostęp do mieszkań oraz opieki skoncentrowanej na osobie, w tym opieki zdrowotnej; modernizacja systemów ochrony socjalnej, w tym wspieranie dostępu do ochrony socjalnej, ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i grup w niekorzystnej sytuacji; poprawa dostępności, w tym dla osób z niepełnosprawnościami, skuteczności i odporności systemów ochrony zdrowia i usług opieki długoterminowej

Priorytet 7 – Fundusze Europejskie na rzecz partnerskiego Pomorza Zachodniego

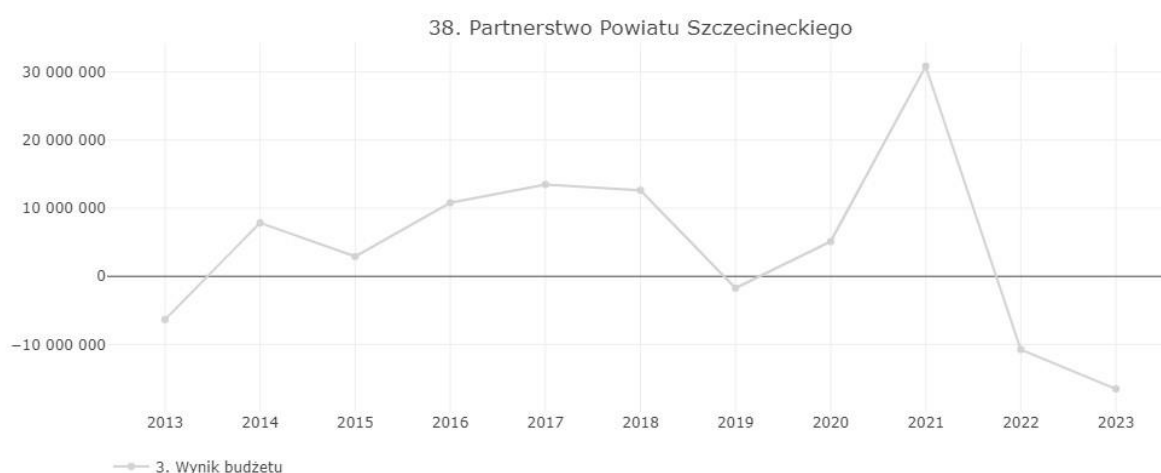
Cel szczegółowy: EFRR.CP5.I - Wspieranie zintegrowanego i sprzyjającego włączeniu społecznemu rozwoju społecznego, gospodarczego i środowiskowego, kultury, dziedzictwa naturalnego, zrównoważonej turystyki i bezpieczeństwa na obszarach miejskich

Zróżnicowane źródła finansowania strategii obejmą również Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska/Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska, Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności w ramach Europejskiego Planu Odbudowy, Wspólną Politykę Rybołówstwa, Wspólną Politykę Rolną.

Plan strategiczny Wspólnej Polityki Rolnej na lata 2023-2027 będzie w ramach tzw. II filara wspierać wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich (Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW)). Wśród potencjalnych zewnętrznych źródeł finansowania Strategii należy także wyróżnić Krajowy Plan Odbudowy (KPO) przygotowywany przez rząd na podstawie ogłoszonego w maju 2020 r. Europejskiego Planu Odbudowy. Oprócz ww. źródeł i instrumentów jako źródła finansowania Strategii należy brać pod uwagę całe spektrum programów rządowych (np. Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg Samorządowych, Program Inwestycji Strategicznych) i regionalnych, a także środki prywatne, którymi dysponują instytucje finansowe (np. w formie kredytów) i inni inwestorzy instytucjonalni (zainteresowani np. udziałem w przedsięwzięciach typu Partnerstwo Publiczno-Prywatne(PPP)).

Finansowanie działań rozwojowych, określonych w Strategii ZIT odbywać przy wykorzystaniu środków, które pozostają w dyspozycji samorządów lub o które samorządy mogą skutecznie zabiegać. Wśród nich najistotniejsze są środki publiczne. Środki pochodzące z budżetów samorządów będą zapewniały niezbędne współfinansowanie projektów w ramach programów operacyjnych i innych finansowanych ze źródeł krajowych i międzynarodowych. Analizując zdolności Partnerstwa do realizacji zadań wynikających z zapisów strategii należy odnieść się do danych historycznych przedstawiających stan jego finansów. Wynik budżetu (różnica między dochodami a wydatkami; wartość dodatnia oznacza nadwyżkę, wartość ujemna oznacza deficyt) w latach 2020-2021 był dodatni, ale w latach 2022-2023 ujemny. W roku 2023 wyniósł -16 520 087,38 zł.

Wykres 8. Wynik budżetu Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego w latach 2013-2023



Źródło: Monitor Rozwoju Lokalnego

Od 2022 roku zwiększa się wartość wyniku finansowego (dochody - wydatki + przychody – rozchody). W 2023 roku było to 46 070 706,24 (o 7,8% więcej niż w 2022 roku).

Wykres 9. Wynik finansowy Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego w latach 2013-2023



Źródło: Monitor Rozwoju Lokalnego

Choć w 2023 roku zwiększyła się wartość długu, to kwota otrzymanych środków na zadania majątkowe (łącznie kwota środków finansowych niebędących dotacjami otrzymanymi przez jednostkę samorządu terytorialnego na zadania majątkowe) w 2023 roku wyniosła 59 031 868,94 zł i była to najwyższa wartość w analizowanym okresie, od 2013 roku. Do kategorii środków na zadania majątkowe są zaliczane między innymi m.in. środki otrzymane z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19, Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych, środki otrzymane z państwowych funduszy celowych oraz pozostałe środki finansowe otrzymane z innych źródeł. Prezentowane środki finansowe nie są dotacjami w rozumieniu ustawy o finansach publicznych, jednak są otrzymywane z zewnątrz, tzn. od innych podmiotów).

Wykres 10. Kwota długu Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego w latach 2013-2023



Źródło: Monitor Rozwoju Lokalnego

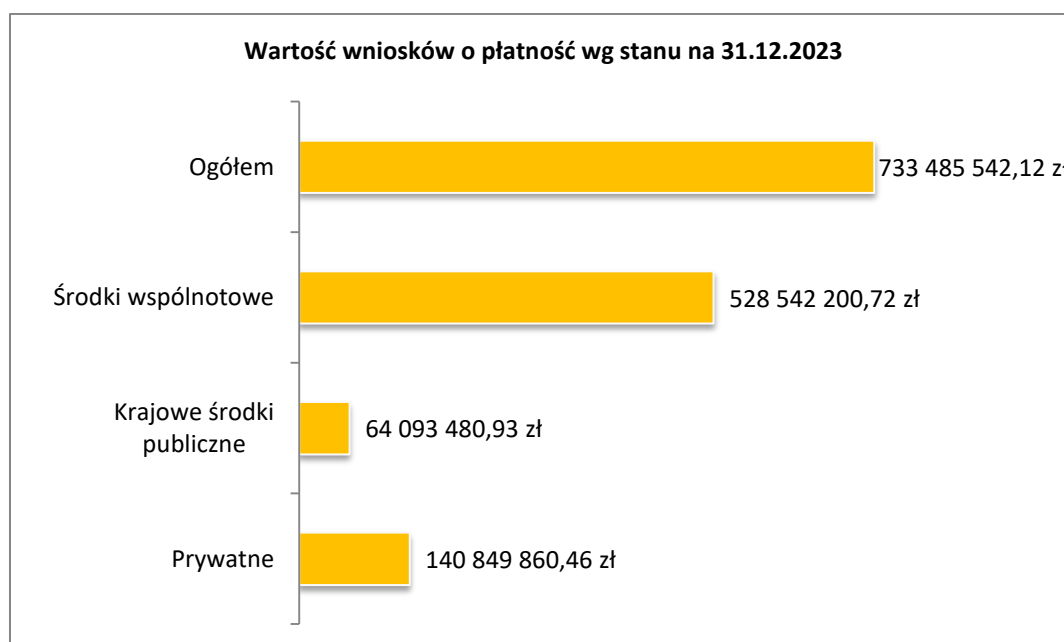
Wykres 11. Kwota otrzymanych środków na zadania majątkowe przez Partnerstwo Powiatu Szczecineckiego w latach 2013-2023



Źródło: Monitor Rozwoju Lokalnego

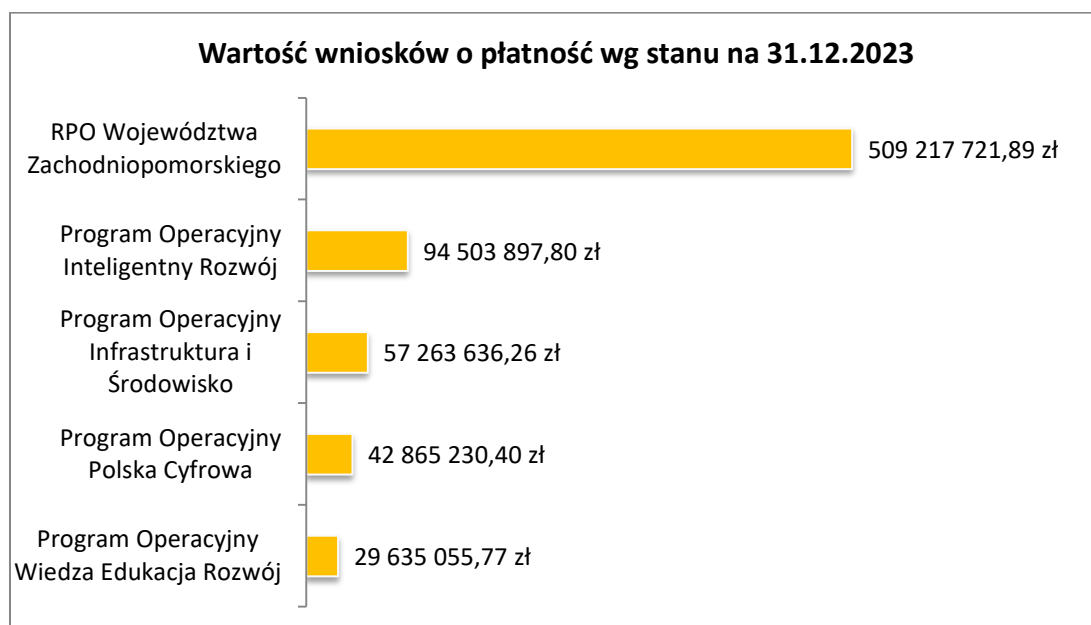
Istotne źródło finansowania inwestycji dla samorządów stanowią fundusze unijne. Według najnowszych danych GUS, BDL wartość skorygowanych wniosków o płatność do certyfikacji wg stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. wyniosła 733 485 542,12 zł, z czego 57,0% przypadło na Powiat Szczecinecki, 23,9% na Miasto Szczecinek; 7,2% - Gminę Szczecinek; 7,1% - Gminę Borne Sulinowo; 2,4% - Gminę Barwice; 1,2% - Gminę Biały Bór i 1,2% Gminę Grzmiąca.

Wykres 12. Wartość skorygowanych wniosków o płatność do certyfikacji w podziale na źródła finansowania w dniu 31.12.2023 roku dla jednostek tworzących Partnerstwo Powiatu Szczecineckiego



Źródło: GUS, BDL

Wykres 13. Wartość skorygowanych wniosków o płatność do certyfikacji w podziale na źródła finansowania (rodzaj programu) w dniu 31.12.2023 roku dla jednostek tworzących Partnerstwo Powiatu Szczecineckiego



Źródło: GUS, BDL

Biorąc pod uwagę powyższe analizy oraz skalę kosztów planowanych inwestycji w perspektywie do 2030 roku należy stwierdzić, że planowane inwestycje są możliwe do realizacji pod warunkiem prowadzenia perspektywicznej i rozsądnej polityki finansowej oraz utrzymania wysokiej skuteczności pozyskiwania środków zewnętrznych przez jednostki tworzące Partnerstwo Powiatu Szczecineckiego.

13 SPIS TABEL

<i>Tabela 1. Podsumowanie charakterystyki Partnerstwa</i>	<i>10</i>
<i>Tabela 2. Katalog zasobów dla obszaru PPS</i>	<i>13</i>
<i>Tabela 3. Katalog produktów dla obszaru PPS.....</i>	<i>14</i>
<i>Tabela 4. Przyczyny, problemy/ bariery szczegółowe, skutki problemów – obszar społeczny.....</i>	<i>19</i>
<i>Tabela 5. Przyczyny, problemy/ bariery szczegółowe, skutki problemów – obszar gospodarczy</i>	<i>23</i>
<i>Tabela 6. Przyczyny, problemy/ bariery szczegółowe, skutki problemów – obszar przestrzenno- środowiskowy.....</i>	<i>26</i>
<i>Tabela 7. Kluczowe wyzwania</i>	<i>34</i>
<i>Tabela 8. Analiza SWOT Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego</i>	<i>35</i>
<i>Tabela 9. Cele strategiczne i szczegółowe Strategii ZIT.....</i>	<i>42</i>
<i>Tabela 10. Kierunki działań na rzecz realizacji celu strategicznego nr 1</i>	<i>43</i>
<i>Tabela 11. Kierunki działań na rzecz realizacji celu strategicznego nr 2</i>	<i>43</i>
<i>Tabela 12. Kierunki działań na rzecz realizacji celu strategicznego nr 3</i>	<i>43</i>
<i>Tabela 13. Rezultaty strategiczne dla Celu nr 1</i>	<i>44</i>
<i>Tabela 14. Rezultaty strategiczne dla Celu nr 2</i>	<i>44</i>
<i>Tabela 15. Rezultaty strategiczne dla Celu nr 3</i>	<i>45</i>
<i>Tabela 16. Maksymalne zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową w powiecie szczecineckim do 2043 roku</i>	<i>82</i>
<i>Tabela 17. Liczba ludności w gminach powiatu szczecineckiego według miejsca zamieszkania, stan na koniec grudnia 2023, 2013 i 2003 r.</i>	<i>83</i>
<i>Tabela 18. Prognozowana liczba ludności gmin powiatu szczecineckiego do roku 2043 i 2060</i>	<i>83</i>
<i>Tabela 19. Prognozowana liczba ludności gmin powiatu szczecineckiego do roku 2043 powiększona o 5%.....</i>	<i>84</i>
<i>Tabela 20. Łączna powierzchnia użytkowa mieszkań w gminach powiatu szczecineckiego, stan na koniec 2023 r.</i>	<i>84</i>
<i>Tabela 21. Powierzchnia użytkowa mieszkań na jednego mieszkańca w gminach powiatu szczecineckiego w latach 2023, 2013 i 2003</i>	<i>84</i>
<i>Tabela 22. Prognozowana powierzchnia użytkowa mieszkań w gminie na jednego mieszkańca na rok 2043, obliczona w dwóch wariantach.....</i>	<i>85</i>
<i>Tabela 23. Obliczenie zapotrzebowania na nową zabudowę mieszkaniową w gminach powiatu szczecineckiego do 2043 r.</i>	<i>85</i>
<i>Tabela 24. Mieszkania niezamieszkałe (pustostany) w zasobach komunalnych w powiecie szczecineckim w latach 2003-2022.....</i>	<i>86</i>

<i>Tabela 25. Mieszkania niezamieszkałe (pustostany) według form własności w powiecie szczecineckim w latach 2018-2022.....</i>	<i>86</i>
<i>Tabela 26. Wdrażanie, monitoring, ewaluacja – instytucjonalny podział zadań.....</i>	<i>115</i>
<i>Tabela 27. Alokacja Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego z FEPZ.....</i>	<i>119</i>

14 SPIS WYKRESÓW

<i>Wykres 1. Silne strony Obszaru Partnerstwa w opinii młodzieży, mieszkańców i liderów.....</i>	<i>16</i>
<i>Wykres 2. Słabe strony Obszaru Partnerstwa w opinii młodzieży, mieszkańców i liderów.....</i>	<i>18</i>
<i>Wykres 3. Ocena aktualności problemów w obszarze społecznym, w %</i>	<i>22</i>
<i>Wykres 4. Ocena aktualności problemów w obszarze gospodarczym, w %.....</i>	<i>25</i>
<i>Wykres 5. Ocena aktualności problemów w obszarze przestrzenno-środowiskowym, w %</i>	<i>28</i>
<i>Wykres 6. Jakiego rodzaju przedsięwzięcia powinny zostać zrealizowane w opinii młodzieży, mieszkańców i lokalnych liderów według % wskazań w danej grupie?</i>	<i>32</i>
<i>Wykres 7. Najbardziej istotne działania, w ramach których powinny być realizowane projekty w Strategii ZIT</i>	<i>33</i>
<i>Wykres 8. Wynik budżetu Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego w latach 2013-2023.....</i>	<i>121</i>
<i>Wykres 9. Wynik finansowy Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego w latach 2013-2023</i>	<i>122</i>
<i>Wykres 10. Kwota długu Partnerstwa Powiatu Szczecineckiego w latach 2013-2023</i>	<i>122</i>
<i>Wykres 11. Kwota otrzymanych środków na zadania majątkowe przez Partnerstwo Powiatu Szczecineckiego w latach 2013-2023</i>	<i>123</i>
<i>Wykres 12. Wartość skorygowanych wniosków o płatność do certyfikacji w podziale na źródła finansowania w dniu 31.12.2023 roku dla jednostek tworzących Partnerstwo Powiatu Szczecineckiego</i>	<i>123</i>
<i>Wykres 13. Wartość skorygowanych wniosków o płatność do certyfikacji w podziale na źródła finansowania (rodzaj programu) w dniu 31.12.2023 roku dla jednostek tworzących Partnerstwo Powiatu Szczecineckiego</i>	<i>124</i>

15 SPIS RYSUNKÓW

<i>Rysunek 1. Silne strony Obszaru Partnerstwa w opinii różnych grup społecznych.....</i>	<i>17</i>
<i>Rysunek 2. Słabe strony Obszaru Partnerstwa w opinii różnych grup społecznych</i>	<i>19</i>
<i>Rysunek 3. Opis zintegrowanego podejścia (wiązki projektów).....</i>	<i>47</i>
<i>Rysunek 4. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Partnerstwa powiatu szczecineckiego –</i>	

system powiązań przyrodniczych	63
Rysunek 5. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Partnerstwa powiatu szczecineckiego – hierarchia sieci osadniczej i obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym	67
Rysunek 6. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Partnerstwa powiatu szczecineckiego – podstawowy układ drogowy, sieć kolejowa i lądowiska	70
Rysunek 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Partnerstwa powiatu szczecineckiego – sieć tras rowerowych krajowych i regionalnych na obszarze Partnerstwa	72
Rysunek 8. Maksymalne zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową w gminach powiatu szczecineckiego do 2043 roku	81
Rysunek 9. Obszary zagrożone powodzią na obszarze Partnerstwa powiatu szczecineckiego	88
Rysunek 10. Obszary strategicznej interwencji określone w strategii województwa	98
Rysunek 11. Obszary strategicznej interwencji kluczowe dla gmin Partnerstwa	102
Rysunek 12. Podstawowe założenia przyświecające zasadom wdrażania oraz monitoringu i ewaluacji Strategii	108
Rysunek 13. Komitet Sterujący	110
Rysunek 14. Grupa robocza	111

16 SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik 1. Lista projektów

Załącznik 2. Sprawozdanie z przebiegu i wyników konsultacji społecznych projektu „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Szczecinka”