

Prognoza Oddziaływania na Środowisko dla Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka



Data sporządzenia prognozy: 31.08.2023 r.

Autor opracowania: mgr Paweł Czupryn

Zakład Analiz Środowiskowych
EKO-PRECYZJA
mgr Paweł Czupryn



Spis treści

I.	Przedmiot i zakres opracowania	5
II.	Cel i zakres merytoryczny opracowania	6
III.	Zakres prognozy	6
IV.	Metody pracy i materiały źródłowe	8
V.	Opis projektu Strategii ZIT dla MOF Słupsk-Ustka oraz główne cele i kierunki działań	8
5.1.	Zawartość Strategii ZIT dla MOF Słupsk-Ustka	8
5.2.	Logika interwencji ZIT	9
5.3.	Komplementarność opracowania	14
VI.	Analiza i ocena istniejącego stanu na terenach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji	25
6.3.	Definicja obszaru wsparcia	25
6.4.	Synteza diagnozy obszaru realizacji ZIT wraz z identyfikacją potrzeb rozwojowych i potencjałów MOF Słupsk-Ustka	27
6.4.1.	Wnioski diagnozy obszaru realizacji ZIT	27
6.4.2.	Potencjały, problemy, wyzwania rozwojowe obszaru	34
6.5.	Transport niskoemisyjny i mobilność miejska	41
6.5.1.	Analiza uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych	41
6.5.2.	Sieć komunikacyjna na obszarze MOF	42
6.6.	Istniejący stan środowiska	64
6.6.1.	Klimat	64
6.6.2.	Jakość powietrza	65
6.6.3.	Wody	69
6.6.4.	Hałas	83
6.6.5.	Zasoby przyrodnicze	87
VII.	Przewidywane oddziaływanie na środowisko w wyniku realizacji zapisów dokumentu	94
VIII.	Przewidywane oddziaływanie działań zawartych w projekcie Strategii Rozwoju MOF Słupsk-Ustka na wybrane elementy środowiska	114
8.1.	Przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko	114
8.2.	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody	115
8.3.	Różnorodność biologiczna, rośliny i zwierzęta	115
8.4.	Ludzie	116
8.5.	Powietrze atmosferyczne	117

8.6.	Klimat.....	118
8.7.	Zabytki oraz dobra materialne	120
8.8.	Zasoby naturalne	121
8.9.	Wody	121
8.10.	Krajobraz i powierzchnia ziemi.....	123
8.11.	Hałas i promieniowanie elektromagnetyczne	125
IX.	Analiza rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodnicza negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu	127
X.	Propozycja działań alternatywnych	131
XI.	Potencjonalne oddziaływanie transgraniczne	131
XII.	Monitorowanie realizacji Strategii Rozwoju	132
XIII.	Podsumowanie i wnioski	136
XIV.	Streszczenie w języku niespecjalistycznym	137
XV.	Zestawienie tabel oraz rysunków	142

I. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest prognoza oddziaływania na środowisko do projektu *Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka*. Opracowanie zostało wykonane w oparciu o art. 46 oraz art. 47 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2023 poz. 1094 z późn. zm.).

Zgodnie z zapisami art. 46 Ustawy OOS, przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają projekty następujących dokumentów strategicznych:

1. koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast, planu zagospodarowania przestrzennego oraz strategii rozwoju, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko;
2. polityki, strategii, planu i programu w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywany lub przyjmowany przez organy administracji, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko;
3. polityki, strategii, planu i programu innego niż wymienione w pkt 1 i 2, którego realizacja może spowodować znaczące oddziaływanie na obszar Natura 2000, jeżeli nie jest on bezpośrednio związany z ochroną obszaru Natura 2000 lub nie wynika z tej ochrony.

Zgodnie z artykułem 47 Ustawy OOS przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest wymagane także w przypadku projektu dokumentu innego niż wymieniony w art. 46 ust. 1 oraz w przypadku projektu zmiany takiego dokumentu, jeżeli w uzgodnieniu z właściwym organem, o którym mowa w art. 57 Ustawy OOS, organ opracowujący projekt stwierdzi, że realizacja postanowień danego dokumentu albo jego zmiany może spowodować znaczące oddziaływanie na środowisko.

Przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest wymagane także w przypadku projektów dokumentów, innych niż wymienione powyżej, jeżeli wyznaczają one ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko lub realizacja postanowień tych dokumentów może spowodować znaczące oddziaływanie na środowisko. Projekt Strategii Rozwoju MOF Słupsk-Ustka na lata 2021-2030 wpisuje się w powyższy katalog dokumentów.

II. Cel i zakres merytoryczny opracowania

Głównym celem prognozy jest ustalenie czy zapisy projektu *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka* nie naruszają zasad prawidłowego funkcjonowania środowiska przyrodniczego a cele ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju są spójne z celami i priorytetami zaplanowanymi w dokumentach wyższego szczebla. Prognoza ma za zadanie także ułatwić identyfikację możliwych do określenia skutków środowiskowych spowodowanych realizacją postanowień ocenianego dokumentu oraz określić, czy istnieje prawdopodobieństwo powstawania w przyszłości konfliktów i zagrożeń w środowisku.

III. Zakres prognozy

Zakres prognozy powinien być zgodny z art. 51 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2023 poz. 1094 z późn. zm.).

Prognoza oddziaływania na środowisko zawiera:

- informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami;
- informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy;
- propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania;
- informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko;
- streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym.

Prognoza ponadto określa, analizuje i ocenia:

1. istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu;
2. stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem;
3. istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
4. cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu;

5. przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na:

- różnorodność biologiczną,
- ludzi,
- zwierzęta,
- rośliny,
- wodę,
- powietrze,
- powierzchnię ziemi,
- krajobraz,
- klimat,
- zasoby naturalne,
- zabytki,
- dobra materialne.

z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy.

Prognoza przedstawia:

- rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszarowych form ochrony przyrody;
- rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.

Zakres i stopień szczegółowości Prognozy oddziaływania na środowisko został uzgodniony z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Gdańsku (pismo znak: RDOŚ-Gd-WOO.411.1.2023.AM.1) oraz z Pomorskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Gdańsku (pismo znak:ONS.9022.1.34.2023.AR).

IV. Metody pracy i materiały źródłowe

Proгноza została opracowana zgodnie z zaleceniami zawartymi w Ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2023 poz. 1094 z późn. zm.). Przy sporządzaniu niniejszego dokumentu zastosowano metody statystyczne i porównawcze, analizy i oceny dostosowane do stanu współczesnej wiedzy. Autor kierował się swoją wiedzą i doświadczeniem stosownie do stanu wiedzy współczesnej. Wszystkie zastosowane metody oceny są dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu. Część dotycząca oceny oddziaływania na środowisko w projektowanym opracowaniu przedstawiono tabelarycznie. Oceny dokonano w oparciu o analizę poszczególnych elementów środowiska w zależności od zagrożeń stwarzanych przez oddziaływanie na środowisko planowanych inwestycji.

V. Opis projektu Strategii ZIT dla MOF Słupsk-Ustka oraz główne cele i kierunki działań

5.1. Zawartość Strategii ZIT dla MOF Słupsk-Ustka

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

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

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

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka skupia się przede wszystkim na kwestiach związanych ze środowiskiem, jego ochroną oraz

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

5.2. Logika interwencji ZIT

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

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

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

Idea Strategii ZIT MOF S-U opiera się na współpracy samorządów MOF w celu maksymalnego wykorzystania powiązań i potencjałów obszarów oraz wspólnego rozwiązywania problemów i przeciwdziałania identyfikowanym zagrożeniom i deficytom. W ramach ZIT realizowane są projekty

wspomagające zrównoważony rozwój obszaru. W przypadku niniejszego opracowania są to w szczególności przedsięwzięcia z zakresu rozwoju transportu niskoemisyjnego oraz wsparcia multimodalnej mobilności miejskiej, efektywności energetycznej, jak również wzmocnienia odporności na zmiany klimatu wraz z ochroną środowiska. Ponadto przedsięwzięcia skupione będą na włączeniu i aktywizacji imigrantów oraz zapewnieniu lepszego dostępu do opieki zdrowotnej na terenie całego miejskiego obszaru funkcjonalnego. Zgodnie z Programem Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 oraz Zasadami realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 w ramach mechanizmu ZIT dofinansowane mogą otrzymać projekty zintegrowane, a nie punktowe, niezależne od siebie inwestycje.

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

Dodatkowo projekt zintegrowany musi spełniać przynajmniej jeden z dwóch warunków:

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

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

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

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

możliwe było stworzenie schematu interwencji na poziomie operacyjnym, będącego podstawą dla Strategii ZIT MOF S-U.

Wymiar społeczny

Wyzwanie 1.	Prowadzenie spójnej i aktywnej polityki demograficznej i społecznej
Cel strategiczny 1.	Wysoka jakość usług publicznych świadczonych przez samorządy tworzące MOF
Kierunek działania 1.	Upowszechnienie opieki żłobkowej oraz wychowania przedszkolnego
Kierunek działania 2.	Wysoka jakość edukacji na poziomie podstawowym i ponadpodstawowym
Kierunek działania 3.	Współpraca z sektorem akademickim jako kluczowym elementem wzmacniania potencjału MOF
Kierunek działania 4.	Prowadzenie zintegrowanych działań prozdrowotnych
Kierunek działania 5.	Spójna polityka senioralna
Kierunek działania 6.	Podnoszenie jakości świadczonych usług społecznych
Wyzwanie 2.	Kreowanie i wzmacnianie postrzegania MOF jako atrakcyjnego miejsca do życia
Cel strategiczny 2.	Atrakcyjna oferta czasu wolnego jako element zwiększania poziomu jakości życia mieszkańców
Kierunek działania 7.	Prowadzenie spójnej obszarowo polityki kulturalnej
Kierunek działania 8.	Tworzenie atrakcyjnej oferty spędzania czasu wolnego
Kierunek działania 9.	Wdrażanie procesu rewitalizacji jako instrumentu poprawy jakości życia mieszkańców
Kierunek działania 10.	Aktywna współpraca z podmiotami trzeciego sektora

Wymiar gospodarczy

Wyzwanie 3.	Wykorzystanie rangi osadniczej i osiedleńczej rdzenia MOF oraz jego obszaru funkcjonalnego na rzecz wykreowania nowych branż gospodarczych i rozwoju istniejących
Cel strategiczny 3.	Wzmocnienie potencjału gospodarczego MOF jako bipolarnego ośrodka wzrostu o subregionalnym charakterze
Kierunek działania 11.	Wzmocnienie potencjału inwestycyjnego i wspieranie rozwoju przedsiębiorczości
Kierunek działania 12.	Efektywne wykorzystanie potencjału turystycznego i kulturalnego obszaru
Kierunek działania 13.	Prowadzenie kompleksowej polityki integracyjnej skierowanej dla cudzoziemców
Wyzwanie 4.	Wykreowanie MOF Słupsk-Ustka jako obszaru zintegrowanego i efektywnie zarządzanego
Cel strategiczny 4.	Tworzenie marki MOF jako obszaru gospodarczego
Kierunek działania 14.	Marketingowa budowa marki terytorialnej obszaru
Kierunek działania 15.	Stworzenie pozainstytucjonalnych form współpracy między członkami MOF

Wymiar przestrzenno-funkcjonalny i środowiskowy

Wyzwanie 5.	Ochrona istniejących zasobów jako elementów budujących potencjał ekonomiczny i gospodarczy MOF
Cel strategiczny 5.	Ochrona środowiska naturalnego w kontekście kryzysu klimatycznego i zachodzących w konsekwencji zmian
Kierunek działania 16.	Działania na rzecz poprawy jakości powietrza
Kierunek działania 17.	Ochrona różnorodności biologicznej i rozwój terenów zielonych
Kierunek działania 18.	Adaptacja do zmian klimatycznych, ochrona istniejących zasobów i jakości gleby, wody i powietrza
Kierunek działania 19.	Wzmocnienie systemu gospodarki wodno-ściekowej oraz gospodarki odpadami
Wyzwanie 6.	Niwelowanie różnic w dostępie i jakości infrastruktury przy jednoczesnym zintegrowanym planowaniu przestrzennym ograniczającym negatywne skutki rozlewania się miast
Cel strategiczny 6.	Integracja i rozwój przestrzenny oraz infrastrukturalny MOF Słupsk-Ustka
Kierunek działania 20.	MOF Słupsk-Ustka dostępny komunikacyjnie i transportowo w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym
Kierunek działania 21.	Prowadzenie spójnej polityki związanej z planowaniem przestrzennym i działaniami planistycznymi

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

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

5.3. Komplementarność opracowania

Wśród dokumentów, z którymi spójne są zapisy niniejszego opracowania, znajdują się także obowiązujące programy ochrony środowiska gmin stanowiących Miejski Obszar Funkcjonalny Słupsk – Ustka. Strategia ZIT MOF S-U została przeanalizowana pod kątem spójności z lokalnymi, regionalnymi, krajowymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi. Poniżej wykazano spójność i komplementarność przedsięwzięć rozwojowych zawartych w Strategii w odniesieniu do kluczowych dokumentów.

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

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

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

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

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

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

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

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 (SRWP 2030)

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

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

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030	Strategia ZIT MOF S-U	
	Kierunek działania	Przedsięwzięcie rozwojowe
1. Trwałe bezpieczeństwo	Kierunek działania 4. Prowadzenie zintegrowanych działań prozdrowotnych	PR.1. Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk - Ustka
	Kierunek działania 16. Działania na rzecz poprawy jakości powietrza	PR.3. Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne
	Kierunek działania 17. Ochrona różnorodności biologicznej i rozwój terenów zielonych	PR.4. Ochrona i zachowanie przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Słupsk - Ustka
	Kierunek działania 18. Adaptacja do zmian klimatycznych, ochrona	PR.5. Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk - Ustka
2. Otwarta wspólnota regionalna	Kierunek działania 13. Prowadzenie kompleksowej polityki integracyjnej skierowanej dla cudzoziemców	PR.2. Integracja społeczno-gospodarcza migrantów na terenie MOF Słupsk-Ustka
	Kierunek działania 20. MOF Słupsk-Ustka dostępny komunikacyjnie i transportowo w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym	PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka

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

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030

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

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

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

Cel 1. Wysoka jakość przestrzeni zamieszkania i pracy uwzględnia rozwój usług publicznych i zwiększenie dostępności ich oferty, a także skupia się na kwestiach dotyczących zagrożeń naturalnych. Zadania zaplanowane w ramach Kierunku działania 4. oraz PR.1. wpisują się w ten zakres poprzez rozwój mobilności oraz dostępności usług zdrowotnych, a także wzmacnianie integracji ludności napływowej, co wpłynie na zwiększenie komfortu ich życia i przyczyni się do wzmocnienia lokalnego kapitału ludzkiego. Ponadto zadania związane z zarządzaniem wodami opadowymi, w tym budową obiektów małej i dużej retencji, zwiększaniem powierzchni biologicznie czynnej zaplanowane

w ramach Kierunku działania 16. oraz PR.6. są spójne z planami zapobiegania i ograniczania skutków powodzi, co zostało określone w 1. Celu. Zakres przedsięwzięć rozwojowych nr 3 i 4, a tym samym kierunków działania 16 i 17 odpowiada na zwiększanie stopnia bezpieczeństwa publicznego, co stanowi element 2. Celu PZPWP 2030. Cel 3. Planu uwzględnia natomiast zachowanie zasobów i walorów środowiska, co zaplanowano w ramach 4. i 6. przedsięwzięcia rozwojowego i w ramach kierunku działania 17 i 20. Uruchomienie potencjałów rozwojowych (Cel 4.) zostanie wsparte poprzez realizację kierunków działań 4 i 17 oraz zaplanowanych w ich ramach przedsięwzięć (PR.1. i PR.5.).

Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji

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

Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji	Strategia ZIT MOF S-U	
	Kierunek działania	Przedsięwzięcie rozwojowe
Cel Szczegółowy 1. Zrównoważona mobilność zbiorowa i aktywna	Kierunek działania 20. MOF Słupsk-Ustka dostępny komunikacyjnie i transportowo w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym	PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka
Cel Szczegółowy 2. Zrównoważona sieć infrastruktury drogowej		
Cel Szczegółowy 3. Zrównoważona mobilność towarowa		

Regionalny Program Strategiczny w zakresie bezpieczeństwa środowiskowego i energetycznego

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

interwencji, zaplanowanej w celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego i środowiskowego w województwie pomorskim.

Regionalny Program Strategiczny w zakresie bezpieczeństwa środowiskowego i energetycznego	Strategia ZIT MOF S-U	
	Kierunek działania	Przedsięwzięcie rozwojowe
Cel szczegółowy 1. Bezpieczeństwo środowiskowe Priorytet 1.1 Odporność na zmiany klimatu Priorytet 1.2 Różnorodność biologiczna i krajobraz Priorytet 1.3 Gospodarka odpadami jako element gospodarki w obiegu zamkniętym Priorytet 1.4 Woda pitna i ścieki	Kierunek działania 17. Ochrona różnorodności biologicznej i rozwój terenów zielonych	PR.4. Ochrona i zachowanie przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Słupsk - Ustka
	Kierunek działania 18. Adaptacja do zmian klimatycznych, ochrona	PR.5. Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk - Ustka
Cel szczegółowy 2. Bezpieczeństwo energetyczne Priorytet 2.1 Czysta energia Priorytet 2.2 Poprawa jakości powietrza	Kierunek działania 16. Działania na rzecz poprawy jakości powietrza	PR.3. Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne

Regionalny Program Strategiczny w zakresie bezpieczeństwa zdrowotnego i wrażliwości społecznej

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

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

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

Wskazany Program jest jednym z zasadniczych narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030. Pełni on wiodącą rolę w konkretyzacji oraz realizacji działań Samorządu Województwa Pomorskiego w takich obszarach jak gospodarka, rynek pracy, oferta turystyczna i czasu wolnego. Komplementarność ze wskazanym programem wykazują Kierunek działania 13 oraz PR.2. dotyczące m.in. podnoszenia poziomu przedsiębiorczości wśród migrantów, jak również Kierunek działania 17, a tym samym PR.4 związane z rozwojem turystyki z uwzględnieniem posiadanych zasobów i ochroną bioróżnorodności.

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

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego

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

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

- zrównoważenia struktury podróży (mobilności);
- zwiększenia udziału publicznego transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży;
- zwiększenia efektywności i sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego;
- zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników transportu;
- ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne;
- zwiększenia dostępności transportowej województwa.

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

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

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

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

Zakres działań przewidzianych w ramach PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk – Ustka jest komplementarny z założeniami planu transportowego. Poszczególne działania skupiają się bowiem na rozwoju sieci ciągów pieszo-rowerowych i węzłów komunikacyjnych, co będzie stanowiło wsparcie w zwiększeniu dostępności komunikacyjnej przedmiotowego obszaru. Dzięki modernizacji i rozbudowie sieci transportowej oraz zapewnieniu priorytetów dla transportu zbiorowego w newralgicznych ciągach komunikacyjnych, będzie on stanowił atrakcyjną alternatywę dla poruszania się środkami transportu indywidualnego. Ponadto, inwestycje związane z rozwojem infrastruktury rowerowej oraz zakupem pojazdów elektrycznych wpłyną na ograniczenie szkodliwej emisji CO₂.

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

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

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

Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Słupska na lata 2020-2035

Strategia rozwoju elektromobilności zawiera zbiór potencjalnych operacji zmierzających do ograniczenia emisji CO₂, wraz z harmonogramem rzeczowo-finansowym planu. Realizacja założeń zawartych w dokumencie wiąże się z tworzeniem warunków do rozwoju elektromobilności w mieście, promocją środków transportu o napędzie elektrycznym oraz rozwojem sieci transportowej przyjaznej ich wykorzystaniu. Dotyczy to zatem dwóch obszarów miasta: transportu i ochrony środowiska.

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

Cel szczegółowy 1. Zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza wywołanego przez pojazdy spalinowe;

Cel szczegółowy 2. Redukcja hałasu pochodzenia komunikacyjnego;

Cel szczegółowy 3. Zwiększenie świadomości społecznej na temat zrównoważonego transportu oraz elektromobilności jako bezemisyjnej alternatywy;

Cel szczegółowy 4. Wzmacnianie roli transportu zbiorowego oraz rowerowego i pieszego jako podstawy zrównoważonego funkcjonowania miasta i obszaru funkcjonalnego;

Cel szczegółowy 5. Zmniejszenie kongestii transportowej w mieście oraz problemów związanych z brakiem miejsc parkingowych.

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

Plan adaptacji do zmian klimatu dla Miasta Słupska

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

Plany Gospodarki Niskoemisyjnej

Zaplanowane w ramach przedmiotowej Strategii ZIT MOF S-U przedsięwzięcia: PR.3. Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne, ale również PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk – Ustka są komplementarne z zapisami Planów Gospodarki Niskoemisyjnej dla gmin tworzących MOF S-U:

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

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

- Strategia Rozwoju Gminy Dębica Kaszubska na lata 2022-2030,
- Strategia Rozwoju Gminy Słupsk na lata 2021-2026,
- Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Kobylnica na lata 2021-2026,

- Strategia Rozwoju Gminy Ustka na lata 2017-2027,
- Strategia Rozwoju Gminy Damnica na lata 2016-2022,
- Strategia Rozwoju Miasta Ustka do roku 2030,
- Strategia Rozwoju Miasta Słupska na lata 2016-2022.

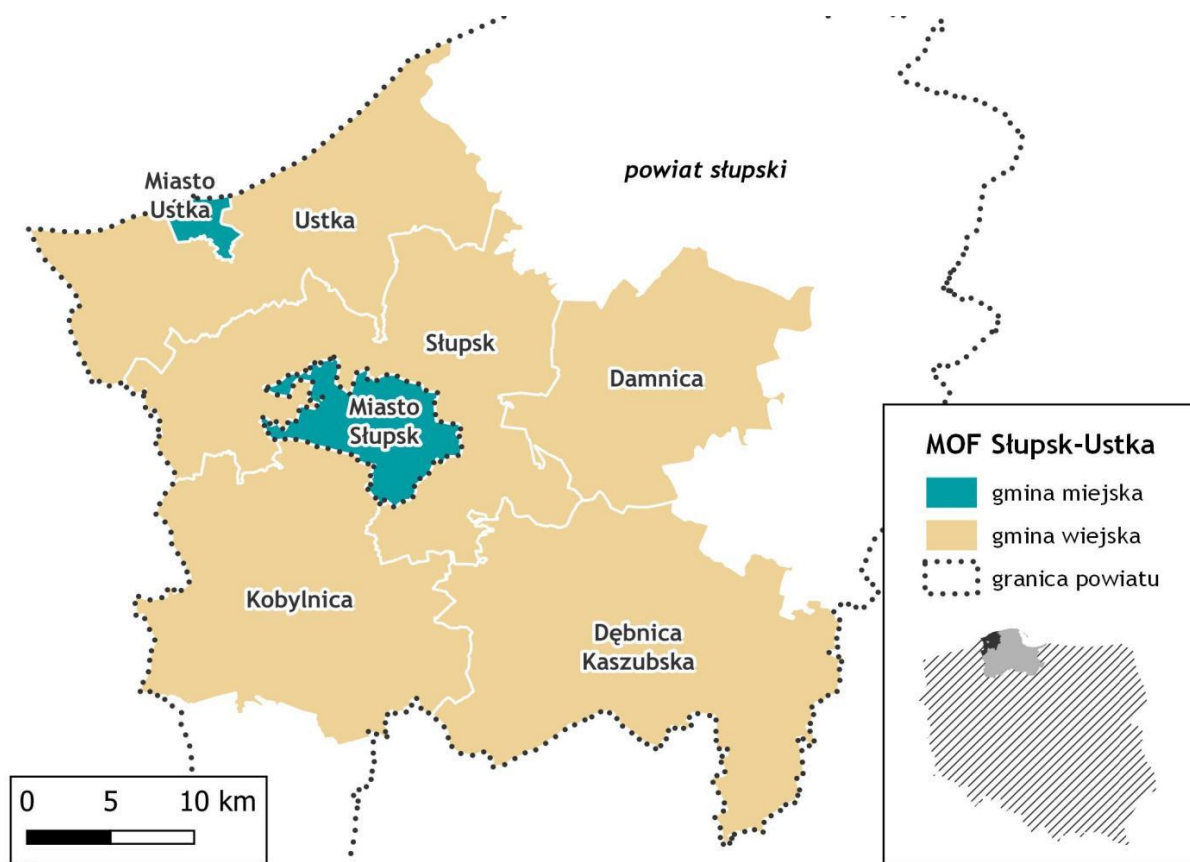
Wśród dokumentów, z którymi spójne są zapisy niniejszego opracowania, znajdują się także obowiązujące programy ochrony środowiska gmin stanowiących Miejski Obszar Funkcjonalny Słupsk - Ustka.

VI. Analiza i ocena istniejącego stanu na terenach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji

6.3. Definicja obszaru wsparcia

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

1. Miasto Słupsk;
2. Miasto Ustka;
3. Gmina Słupsk;
4. Gmina Ustka;
5. Gmina Damnica;
6. Gmina Kobylnica;
7. Gmina Dębica Kaszubska;
8. Powiat słupski.



Rysunek 1 Mapa poglądowa obszaru MOF S-U
Źródło: Strategia ZIT dla MOF Słupsk-Ustka.

W 2021 r. w MOF S-U zamieszkiwało 156 930 mieszkańców, co stanowi około 6,7% mieszkańców województwa pomorskiego. Powierzchnia obszaru wynosi 1 244 km² (około 6,8% powierzchni województwa pomorskiego), co daje gęstość zaludnienia równą 126 osób/km². Poniżej w tabeli przedstawiono szczegółowe dane dotyczące powierzchni i liczby ludności poszczególnych jednostek wchodzących w skład MOF S-U.

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

Jednostka	Ludność ogółem	% ludności MOF S-U	Powierzchnia w km ²	% powierzchni MOF S-U
Gmina Dębica Kaszubska	9 134	5,8%	300	24,1%
Gmina Słupsk	18 928	12,1%	262	21,1%
Gmina Kobylnica	13 741	8,8%	244	19,6%
Gmina Ustka	8 069	5,1%	217	17,4%
Gmina Damnica	5 778	3,7%	168	13,5%
Miasto Ustka	14 161	9,0%	10	0,8%
Powiat m. Słupsk	87 119	55,5%	43	3,5%
Powiat słupski	96 326	-	2 304	-
MOF S-U	156 930	100,0%	1 244	100,0%

Źródło: Strategia ZIT dla MOF Słupsk-Ustka.

Wśród istotnych elementów charakteryzujących MOF S-U można wskazać:

1. Słupską Specjalną Strefę Ekonomiczną (wraz z podstrefami m.in. w mieście Słupsk i gminie Słupsk),
2. Bazę Obrony Przeciwrakietowej w Redzikowie w Gminie Słupsk,
3. Port Morski w Ustce,
4. Rozwiniętą energetykę wiatrową,
5. Drugi co do wielkości ośrodek miejski (po Koszalinie) znajdujący się pomiędzy dwiema dużymi aglomeracjami – Trójmiastem i Szczecinem,
6. Przebieg głównego ciągu komunikacyjnego – drogi krajowej i ekspresowej nr 6 oraz drogi krajowej nr 21 i linii kolejowych 202 i 405,
7. Obecność Słupskiego Inkubatora Technologicznego,
8. Silny zorganizowany sektor organizacji pozarządowych,
9. Szpital specjalistyczny, Centrum Zdrowia Psychicznego,
10. Obecność jednostek kulturalnych – m.in. Polska Filharmonia Sinfonia Baltica im. Wojciecha Kilara, Nowy Teatr im. Witkacego, Teatr Lalki "Tęcza", Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku,
11. Obecność klubu Czarni Słupsk na poziomie ekstraklasy koszykówki,

12. Dywersyfikację lokalnego rynku pracy – obecność przemysłu lekkiego, drzewnego, przetwórczego, spożywczego, rozwój gospodarki morskiej itd.,
13. Obecność Uniwersytetu Pomorskiego,
14. Rozwiniętą ofertę rekreacyjną i turystyczną obszaru,
15. Bogate zasoby środowiska naturalnego.

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

6.4.1. Wnioski diagnozy obszaru realizacji ZIT

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

Sfera społeczna

- a) Populacja MOF S-U wynosi około 160 tys. osób. Prawie 2/3 mieszkańców obszaru mieszka na terenie dwóch miast – Słupska i Ustki. W latach 2011-2020 populacja obszaru zmalała o 1,3% (2 095 osób). Prognozy demograficzne wskazują na powolne wyludnianie się MOF S-U – do 2030 r. liczba mieszkańców MOF S-U (ogółem) ulegnie spadkowi o 1 859 osób, tj. 1,2% względem 2020 r.
- b) W latach 2011-2020 na terenie MOF S-U obserwowalny był spadek przyrostu naturalnego. W analizowanych latach odnotowano na obszarze zmniejszenie wartości przyrostu naturalnego, który w 2020 r. wynosił -4,17. Wraz ze spadkiem przyrostu naturalnego zauważa się problem starzenia lokalnej społeczności.
- c) Niemal co 5 mieszkańców MOF S-U to osoba w wieku 65 lat i więcej. W latach 2011-2020 odsetek osób w tym wieku wzrósł około 6,7% osiągając poziom 19,4% - więcej niż średnia dla powiatu słupskiego (15,5%), województwa pomorskiego (17,4%) oraz średniej krajowej (18,6%). Duży przyrost seniorów odnotowano szczególnie w miastach – Słupsku (+7,8 pp.) i Ustce (+10,6 pp.). Wzrost liczby seniorów wiąże się ze wzrostem zapotrzebowania na usługi medyczne.
- d) Analizowany obszar charakteryzuje się zróżnicowanym dostępem do usług medycznych. Dostępność ta jest niższa niż w województwie i kraju, podobnie jak dostępność do aptek. W badaniu przeprowadzonym wśród mieszkańców¹ ponad połowa respondentów (blisko 53%) negatywnie oceniła dostęp do lekarzy specjalistów, a w przypadku obszarów wiejskich – do podstawowej opieki medycznej, co wskazuje na wyraźny problem i wyzwanie w tym zakresie, związane z koniecznością rozbudowy

¹ Badanie ankietowe przeprowadzone na potrzeby opracowania diagnozy i strategii ponadlokalnej

placówek. Problemem są również braki w kadrze medycznej. W 2021 r. liczba porad w zakresie ambulatoryjnej opieki zdrowotnej² podstawowej opieki zdrowotnej przypadająca na 1 mieszkańca w MOF wynosiła 8,0 – więcej niż w powiecie słupskim (3,8). Najwięcej porad na 1 mieszkańca (10,8) udzielono w mieście Słupsk, natomiast najmniej (1,6) w gminie Słupsk.

- e) Aktualne procesy związane ze wzrostem liczby osób ze szczególnymi potrzebami, w tym głównie seniorów wskazują na konieczność deinstytucjonalizacji usług społecznych, rozwój oferty usług asystenckich, specjalistycznych usług opiekuńczych, opieki wytchnieniowej oraz środowiskowych domów samopomocy społecznej.
- f) Z uwagi na postępujące starzenie się społeczności, w MOF S-U odnotowuje się wzrost liczby zgonów na 1000 ludności, z czego najwyższe wartości wskaźnika odnotowano w 2020 r. na co wpływ miała pandemia COVID-19. Utrzymujące się wysokie wartości liczby zgonów wynikają z obecnych trendów demograficznych, jak również mogą stanowić długotrwały efekt wspomnianej wcześniej pandemii COVID-19, która znacząco wpłynęła na wzrost liczby zgonów. Wśród najczęstszych przyczyn zgonów w MOF S-U wskazuje się nowotwory i choroby układu krążenia.
- g) Dostępność do świadczeń można ocenić analizując m.in. dostępność podmiotów gospodarki świadczących usługi z zakresu opieki zdrowotnej (sekcja Q dział 86). W MOF S-U widoczny jest wzrost udziału w ogólnej liczbie firm, podmiotów opieki zdrowotnej z 4,7% w 2017 r. do 5,0 % w 2021 r. W 2017 r. w MOF S-U działały 952 podmioty, natomiast w 2021 r. ich liczba wzrosła do 1091.
- h) Saldo migracji na 1000 ludności w 2020 r., w porównaniu do 2011 r. (-0,51) było dodatnie i wyniosło 0,82. Dodatnie saldo migracji utrzymuje się na terenach wiejskich MOF S-U, w gminach sąsiadujących ze Słupskiem i Ustką, co związane jest ze zjawiskiem suburbanizacji.
- i) Występujące zjawisko suburbanizacji powoduje depopulację obszarów miejskich i osiedlanie się mieszkańców na obszarach wiejskich. Wiąże się to ze znaczącym wzrostem kosztów utrzymania infrastruktury technicznej i społecznej - utrudniony dostęp do infrastruktury przekłada się na zwiększenie ruchu samochodowego na obszarze MOF S-U. W latach 2011-2020 mieszkańców miasta Słupsk i Ustka ubyło kolejno o 5 762 i 1 246 osób, tymczasem na terenach wiejskich odnotowano wzrost liczby mieszkańców. Mimo to, wzrost ten nie równoważył ubytku ludności z miast. Postępujące wyludnianie się obszaru wskazuje na konieczność prowadzenia działań mających na celu zwiększenie atrakcyjności osiedleńczej. W kontekście migracji, z uwagi na aktualną sytuację i wojnę w Ukrainie, ważne jest stworzenie oferty i prowadzenie kompleksowej polityki kierowanej w stronę cudzoziemców, w celu przyciągnięcia ich na teren MOF, jak również zapewnienia odpowiednich warunków do życia i pracy oraz integracji z lokalną społecznością. Szacuje się, że na terenie MOF będzie chciała pozostać część uchodźców wojennych, a także osoby, które już wcześniej przybyły do Słupska i okolic w celach zarobkowych, jeśli odpowiednie przepisy prawne będą na to pozwalały, aby na stałe pozostać w Polsce i stać się częścią społeczeństwa miejscowości, w których na co dzień pracują i pobierają naukę. Teren MOF jest o tyle atrakcyjny, że zarówno mieszkania i usługi są tańsze niż w dużych miastach, co przy często niskich zarobkach oferowanych obcokrajowcom jest bardzo istotne.

² Porady w zakresie ambulatoryjnej opieki zdrowotnej dotyczą porad w podstawowej i specjalistycznej opiece zdrowotnej.

- j) Obszar MOF S-U cechuje się koncentracją opieki żłobkowej na obszarach miejskich – dostęp do tego typu usług na terenach wiejskich jest utrudniony. Nieco lepsza sytuacja dotyczy opieki przedszkolnej, jednakże zarówno oferta żłobkowa jak i przedszkolna wymaga systematycznego poszerzania i rozwoju.
- k) Według danych Głównego Urzędu Statystycznego na terenie MOF S-U funkcjonuje 10 szkół branżowych, do których w roku szkolnym 2020/2021 uczęszczało 1 072 osób. Wszystkie szkoły znajdują się w mieście Słupsk. W Słupsku i Ustce działają także szkoły techniczne – łącznie jest ich 9. Zgodnie z danymi GUS, co roku do tych szkół technicznych uczęszcza około 3,5-4,5 tys. uczniów. Na terenie MOF S-U funkcjonują również licea ogólnokształcące (24), w których co roku kształci się około 3-4 tys. uczniów. Zdecydowana większość szkół znajduje się w mieście Słupsk, zatem stanowi on centrum edukacyjne dla całego obszaru.
- l) W MOF działają również 3 uczelnie wyższe. Są to placówki, które dzięki stworzeniu optymalnej i interesującej oferty edukacyjnej, dostosowanej do wymogów i oczekiwań rynku pracy. Ponadto zacieśnienie współpracy sektora biznesowego z sektorem naukowym, umożliwiłoby rozwój lokalnego rynku pracy oraz promocję innowacyjności, co przyczyniłoby się do ograniczenia migracji młodych osób na studia do innych ośrodków.
- m) Przeciętne wyniki z egzaminów ósmoklasisty i maturalnych w MOF S-U są niższe niż średnie wyniki dla województwa i kraju, co wskazuje na niższy poziom nauczania w lokalnych szkołach. W trakcie konsultacji w ramach opracowywania części diagnostycznej strategii rozwoju, wielokrotnie zwracano uwagę na konieczność wypracowania modelu kształcenia dostosowanego do lokalnego rynku pracy, w którym uczestniczyć powinny szkoły podstawowe, średnie, wyższe (szczególnie Akademia Pomorska w Słupsku) oraz placówki kształcenia ustawicznego.
- n) W ostatnich latach poprawiła się sytuacja materialna mieszkańców oraz zmniejszył się poziom ubóstwa. Dostrzeżono jednakże problemy i potrzeby związane ze wsparciem rodzin dysfunkcyjnych, niewystarczającą liczbę kadr w ośrodkach pomocy społecznej oraz brak rodzin zastępczych. W 2019 r. niespełna 5% mieszkańców korzystało z pomocy społecznej – podobny odsetek odnotowano w kraju i województwie. W porównaniu do 2011 r. odsetek ten spadł o 4,6 pp.
- o) Tereny MOF S-U cechują się dość wysoką dostępnością mieszkań – na 1 000 mieszkańców przypada około 405 mieszkań, to zatem więcej niż średnia dla powiatu słupskiego (342) i województwa pomorskiego (383). Dostępność ta wzrosła o 11,3% względem 2011 r. Wynika to między innymi z wyludniania się centrów miast oraz z rosnącej liczby pozwoleń na budowę. Mimo to występują deficyty w kwestii mieszkań socjalnych i komunalnych.
- p) Warto wykorzystać rewitalizację jako istotne narzędzie zmiany społecznej. Kompleksowa rewitalizacja obejmuje działania z uwzględnieniem każdej ze sfer: społecznej, gospodarczej, technicznej, przestrzennej oraz środowiskowej, przyczyniając się do poprawy jakości życia mieszkańców. Obecnie tylko dwa JST należących do MOF Słupsk-Ustka posiadają gminne programy rewitalizacji, są nimi Miasto Słupsk oraz Miasto Ustka. W MOF istotne jest podnoszenie atrakcyjności przestrzeni publicznej, jej estetyki i funkcjonalności wraz z rewitalizacją obiektów użyteczności publicznej i dostosowania ich do świadczenia funkcji społeczno-kulturalnych, co umożliwi integrację mieszkańców.
- q) Istotny wpływ na jakość życia ma również dostępność i jakość oferty kulturalnej. Wpływa to nie tylko na atrakcyjność osiedleńczą, ale również turystyczną. Obszar MOF S-U pozytywnie wyróżnia się pod względem liczby zabytków, atrakcji turystycznych, miejsc

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

- r) Wpływ na integrację mieszkańców, w MOF S-U ma również obecność organizacji pozarządowych. W 2021 r. na terenie MOF S-U funkcjonowało 645 fundacji, stowarzyszeń i organizacji społecznych. Widoczną szansą rozwojową dla MOF S-U jest wzmocnienie sektora organizacji pozarządowych, stymulacja ich rozwoju i wzrostu liczby organizacji, a także aktywna współpraca z liderami opinii.

Sfera gospodarcza

- a) Na terenie MOF S-U zauważa się systematyczny spadek poziomu bezrobocia. Większość osób bezrobotnych stanowią kobiety. Odsetek osób bezrobotnych w liczbie osób w wieku produkcyjnym na terenie MOF S-U wynosił 4,5% w 2020 r., zatem był niższy niż średnia dla powiatu słupskiego (5,2%) i kraju (4,6%). W 2020 r. odsetek osób długotrwale bezrobotnych w liczbie bezrobotnych ogółem dla całego obszaru wyniósł 32,5% - zdecydowanie mniej niż średnia dla Polski (49,3%). Od 2011 r. udział tych osób zmalał o 16,7 pp., gdy w tym samym czasie w kraju spadł tylko o 1,0 pp. W przypadku osób z niepełnosprawnościami także zauważono znaczący spadek bezrobotnych w tej grupie, co świadczy o większej chłonności rynku pracy osób ze szczególnymi potrzebami. Z przedstawionych danych wynika, że sytuacja na rynku pracy w obszarze MOF S-U systematycznie się poprawia.
- b) Z powyższych danych można wysnuć wniosek, że dostępność pracy na terenie MOF S-U nie jest obecnie problemem. Realnym problemem może być natomiast sama jakość oferowanej pracy, czyli proponowane wynagrodzenia i charakter pracy. Osoby młode i wykształcone przeprowadzają się do większych ośrodków, w których mają szansę znaleźć atrakcyjną dla nich i adekwatną do posiadanego wykształcenia pracę. Obecnie w MOF S-U największe deficyty na rynku pracy dotyczą kadry administracji samorządowej, zawodów medycznych oraz zawodów z branży budowlanej. Także dostępność komunikacyjna utrudnia podjęcie pracy na terenie MOF S-U – część osób zamieszkujących w szczególności obszary wiejskie, jest wykluczona komunikacyjnie. Koniecznym jest zatem rozwój usług

komunikacyjnych obejmujących swą działalnością cały obszar MOF S-U.

- c) Jak wspomniano problemem na terenie MOF S-U może być jakość miejsc pracy. W opinii osób biorących udział w wywiadach prowadzonych w celu opracowania strategii ponadlokalnej oraz strategii ZIT, z uwagi na niewystarczającą liczbę firm innowacyjnych, na rynku pracy MOF S-U zaznacza się problem związany z dostępnością pracy dla inżynierów i osób z wysokimi kwalifikacjami. Obecnie liczba podmiotów gospodarczych prowadzących działalność profesjonalną, naukową i techniczną w strukturze podmiotów wynosi 7,9%. W ostatnich pięciu latach odnotowano wzrost zaledwie o 0,2 pp. Poziom innowacyjności gospodarki MOF S-U jest niższy w porównaniu do wartości dla województwa, gdzie udział podmiotów wynosi 10,5%, a dynamika zmian w latach 2017-2021 r. wynosiła 0,7 pp.
- d) Istotnym wyzwaniem dla MOF S-U jest integracja imigrantów i uchodźców z Ukrainy. Sytuacja związana z wojną w Ukrainie spowodowała dynamiczny napływ uchodźców, m.in. na teren MOF S-U. Szacuje się, że część imigrantów zostanie na obszarze MOF S-U, zatem konieczne jest prowadzenie działań integracyjnych. Ważne jest tworzenie odpowiednich warunków do wysokiej jakości życia wszystkim mieszkańcom, w tym cudzoziemcom i dogodnych warunków do pozostania na terenie MOF, jak również tworzenie warunków sprzyjających podejmowaniu pracy przez imigrantów. Kluczowe jest wsparcie psychologiczne, prawne, włączanie imigrantów w życie społeczne, kulturalne oraz umożliwienie im korzystania z usług publicznych, m.in. poprzez ograniczenie barier w obsłudze instytucjonalnej, czy zajęcia z nauki języka polskiego. Ważne są również działania z zakresu integracji i reintegracji zawodowej, mające na celu odbudowę oraz podtrzymanie u osoby podlegającej tym procesom, społecznej zdolności do samodzielnego świadczenia pracy na rynku pracy oraz adaptacja do rynku pracy. Napływ nowych mieszkańców pozytywnie wpływa na zwiększenie zasobów siły roboczej, w tym również specjalistów, a tym samym podatków, co jest korzystne z punktu widzenia zysków dla samorządów. Napływ młodych mieszkańców może mieć wpływ na zmianę trendów demograficznych, tworzenie nowych miejsc pracy, jak również rozwój usług, z uwagi na zróżnicowane grupy odbiorców i ich oczekiwania.
- e) W ciągu ostatnich lat wzrosła liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w rejestrze REGON. W 2020 r. liczba podmiotów gospodarczych w przeliczeniu na 1 000 ludności wyniosła 131 – o 6,0% więcej niż w 2011 r. Także liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w przeliczeniu na 100 osób w wieku produkcyjnym wzrosła w latach 2011-2020 – o 15,6% do poziomu 16,0%.
- f) Teren MOF S-U jest objęty działaniem Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej i Słupskiego Inkubatora Technologicznego, które są zarządzane przez Pomorską Agencję Rozwoju Regionalnego. Na terenie MOF S-U znajdują się podstrefy zlokalizowane w Ustce (formalnie), Słupsku Redzikowie, Wieszynie i Płaszewku. Słupski Inkubator Technologiczny znajduje się w nowoczesnym budynku biurowym z zapleczem produkcyjnym. Jego zadaniem jest wsparcie rozwoju innowacyjnych technologii oraz przedsiębiorców, którzy dopiero rozpoczynają swoją działalność. Na terenie MOF S-U rozwija się gospodarka morska, przemysł przetwórczy, spożywczy, przemysł lekki, motoryzacyjny, drzewny oraz rolnictwo. Firmy funkcjonujące na tym terenie zajmują się między innymi produkcją mebli, wyrobów metalowych, cystern, zbiorników, lin, sieci, okien, drzwi, usługami magazynowymi oraz transportowymi.

- g) Problem dla rozwoju gospodarczego może stanowić obecność bazy przeciwrakietowej, ponieważ jej funkcjonowanie wiąże się z ograniczeniami w zakresie inwestycji położonych w pobliżu. Może to ograniczać konkurencyjność inwestycyjną MOF S-U względem innych obszarów województwa.
- h) Potencjałem w MOF jest m.in. port w Ustce, którego rozbudowa jest ważnym elementem rozwoju gospodarczego, ponieważ pozwoli na zapewnienie nowych miejsc pracy, a także przyciągnięcie inwestorów. Rozbudowa portu oprócz rozwoju gospodarki lokalnej, pozytywnie wpłynie na rozwój transportu. W opinii blisko 18,7% mieszkańców MOF biorących udział w badaniu ankietowym, przebudowa portu w Ustce wpłynie na zwiększenie atrakcyjności MOF S-U.
- i) Obszar charakteryzuje się bogatą ofertą turystyczną, głównie ze względu na dostęp do morza, a także bliskość cennych siedlisk przyrodniczych takich jak Słowiński Park Narodowy i Park Krajobrazowy Dolina Słupi. Oprócz walorów przyrodniczych istotne znacznie odgrywają również walory kulturowe - obecność licznych pałaców, dworów i zespołów zabytkowej zabudowy. W 2020 r. na 1 000 mieszkańców MOF S-U przypadało średnio 88 turystycznych miejsc noclegowych. Ze względu na dostęp do morza, największą dostępnością noclegów charakteryzowała się gmina Ustka (932 miejsca na 1 000 mieszkańców) oraz miasto Ustka (351 na 1 000 mieszkańców). W 2017 r. w MOF S-U liczba turystów zagranicznych wynosiła 13 961 a w 2020 r. była równa 6 064, co może wynikać z ograniczeń związanych z przemieszczaniem się z uwagi na pandemię COVID-19. W strukturze turystów dominują osoby pochodzące z Niemiec.

Sfera przestrzenna

- a) Problemem dotyczącym całego obszaru MOF S-U jest wykluczenie komunikacyjne dotyczące zarówno aspektów lokalnych jak i ponadlokalnych. Wzmocnienie komunikacji na poziomie lokalnym może stać się motorem napędowym obszaru w wielu aspektach, nawet jeśli pozornie kosztem tego działania może być wzrost nakładów na transport publiczny. Obecnie, z większości gmin w zachodniej części subregionów słupskiego i chojnickiego nie ma ani jednego bezpośredniego połączenia do Gdańska, co generuje problemy społeczno-gospodarcze i zwiększa presję migracyjną ludności do ośrodków lepiej rozwiniętych.
- b) Niedostatecznie rozwinięta jest sieć dróg rowerowych – głównie na terenie gm. wiejskiej Ustka, jednocześnie jest ona najczęstszym na terenie MOFu kierunkiem podróży związanych z zatrudnieniem ze Słupska i do Słupska.
- c) Według danych GUS liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie słupskim oraz mieście Słupsk stale wzrasta. Stwarza to problemy w zakresie wzrostu natężenia ruchu oraz obniża bezpieczeństwo w ruchu drogowym.
- d) Brak atrakcyjnej oferty przewozowej powoduje, że większość mieszkańców wybiera samochód osobowy jako główny środek transportu, co przekłada się na problem zakorkowania miast oraz zwiększoną degradację środowiska naturalnego. Istnieje potrzeba rozbudowy połączeń drogowych i ścieżek rowerowych, a także zakupu nowego taboru autobusowego – w tym autobusów nisko/zeroemisyjnych.
- e) Z uwagi na postępujący kryzys klimatyczny obszar MOF S-U zagrożony jest wystąpieniem ekstremalnych zjawisk. Z uwagi na położenie, jednym z zagrożeń jest zagrożenie

powodziowe związane z bliskością Morza Bałtyckiego, jak również przebiegiem przez obszar MOF S-U rzek takich jak m.in. Słupia czy Kamieniec³. Ponadto obszar ten w większości zagrożony jest suszą w stopniu umiarkowanym. Najniższe zagrożenie według łącznej klasy zagrożenia suszą identyfikuje się w Dębnicy Kaszubskiej i Kobylnicy, największe (silne zagrożenie) w mieście Ustka i w części gminy Ustka. Największe zagrożenie dotyczy suszy atmosferycznej⁴, zatem wdrażanie działań z zakresu retencji jest kluczowe na terenie MOF S-U.⁵

- f) Wyższą ilość odpadów przypadających na 1 mieszkańca zauważa się w gminach nadmorskich, co jest związane z ruchem turystycznym na tych terenach. Najwyższa ilość odpadów z gospodarstw domowych w 2021 r. odnotowana została w gminie wiejskiej Ustka (253 kg) i mieście Ustka (217 kg), natomiast średnia dla całego MOF S-U wynosiła 182 kg w przeliczeniu na 1 mieszkańca. Dla MOF S-U wskaźnik selektywnej zbiórki odpadów kształtuje się na poziomie zbliżonym do średniej dla kraju, a w ostatnich latach średnia wartość wskaźnika udziału odpadów zebranych selektywnie w relacji do ogółu odpadów wzrosła. Najwyższa wartość wskaźnika w 2021 r. dotyczyła gminy Damnica (50,4%), a najniższa gminy Ustka (30,9%)⁶.
- g) MOF S-U cechuje się rozwiniętą infrastrukturą wodno-kanalizacyjną, która po części wymaga modernizacji i rozbudowy. W sezonie letnim w gminach nadmorskich występuje wzmożony pobór wody, związany z ruchem turystycznym.
- h) Miasta Słupsk i Ustka posiadają rozwiniętą infrastrukturę gazową, jednakże zgazyfikowanie na terenach wiejskich jest dużo niższe. W niektórych gminach sieć gazowa właściwie nie istnieje. W kontekście zachodzących zmian środowiskowych, jak również konieczności obniżania skali emisji zanieczyszczeń, konieczna jest rozbudowa sieci gazowej, lub dalsza rozbudowa sieci odnawialnych źródeł energii, która prócz farm fotowoltaicznych i wiatrowych, może zostać uzupełniona o elektrownie wiatrowe morskie, z uwagi na posiadany potencjał w tym zakresie. Z uwagi na geograficzne położenie obszaru w ostatnich latach nastąpił dynamiczny rozwój inwestycji z sektora energii odnawialnych, mianowicie farm wiatrowych i fotowoltaicznych. Istotne są również działania mające na celu poprawę efektywności energetycznej budynków, co jednocześnie wpłynie pozytywnie na jakość powietrza w MOF S-U. W opinii blisko 20% ankietowanych mieszkańców potencjałem są korzystne warunki do rozwoju energetyki odnawialnej. Blisko taki sam odsetek wskazał rozwój energetyki odnawialnej i budowanie niezależności energetycznej jako działanie zwiększające atrakcyjność MOF S-U.
- i) Najbardziej rozwiniętą sieć internetową charakteryzują się miasto Słupsk oraz Ustka – występuje konieczność rozwinięcia tej sieci także na terenach wiejskich. Większy dostęp do stacjonarnego Internetu o dużej przepustowości umożliwi rozwój nowych form zatrudnienia (telepraca) czy wdrażania rozwiązań smart city.

³ <https://isok.gov.pl/hydroportal.html>

⁴ <https://www.gov.pl/web/susza/susza> - Susza atmosferyczna - Występuje, kiedy mamy do czynienia z deficytem opadów. Zwana również suszą meteorologiczną. Jest to pierwszy etap rozwoju zjawiska suszy. Pojawia się wówczas, gdy opady występują poniżej średniej wieloletniej lub jest ich całkowicie brak.

⁵ <https://isok.gov.pl/hydroportal.html>

⁶ Zgodnie z zapisami Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/851 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniająca dyrektywę 2008/98/WE w sprawie odpadów – aby zapewnić zgodność z celami dyrektywy wśród środków przyjętych osiągnięciu celów wskazuje się: o 2025 r. przygotowanie do ponownego użycia i recykling odpadów komunalnych zostaną zwiększone wagowo do minimum 55 %.

6.4.2. Potencjały, problemy, wyzwania rozwojowe obszaru

Część diagnostyczna Strategii ZIT MOF S-U skupiona jest na analizie potrzeb rozwojowych i potencjałów, charakteryzujących i uwzględniających specyfikę całego obszaru objętego interwencją i instrumentem ZIT, a nie poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego. Poniżej przedstawiono potencjały, problemy i wyzwania rozwojowe obszaru, które uporządkowane zostały według skali zjawiska, od globalnych, przez krajowe, regionalne aż po lokalne.

Potencjały rozwojowe

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

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

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

Kultura – teren MOF S-U charakteryzuje się bogatym dziedzictwem kulturowym, obecnością licznych pałaców, dworów i zespołów zabytkowej zabudowy (często niestety bardzo zniszczonej) oraz wielu instytucji kultury i muzeów. Kompleksowy rozwój wspólnej polityki kulturowej i całorocznej oferty

kulturalnej jest szansą na podniesienie atrakcyjności osiedleńczej obszaru oraz ograniczenie zjawiska sezonowości poprzez wydłużenie sezonu turystycznego.

Sektor akademicki, w tym Akademia Pomorska w Słupsku – rozwój oferty dydaktycznej, szczególnie rozwój kierunków technicznych i medycznych oraz wprowadzenie kierunku lekarskiego umożliwiłoby wypełnienie luk kadrowych występujących na obszarze MOF S-U. Atrakcyjna oferta oraz zacieśnienie współpracy sektora biznesowego z sektorem naukowym wzmocniłyby rolę uczelni i umożliwiły rozwój lokalnego rynku pracy i promocję innowacyjności, co przyczyniłoby się do ograniczenia migracji młodych osób na studia do innych ośrodków. Istotny wpływ na rangę uczelni i jej dalszy rozwój będzie miało również przekształcenie Akademii w Uniwersytet Pomorski z dniem 01.06.2023 r.

Wyzwania i problemy

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

Adaptacja do zmian klimatycznych – postępujący kryzys klimatyczny jest problemem w skali globalnej dlatego ważnym jest zachowanie i ochrona wysokich walorów przyrodniczych MOF S-U, rozwój OZE, ograniczanie nadmiernej emisji oraz rozwój zielono-niebieskiej infrastruktury. Zmiany klimatu nasilają występowanie niebezpiecznych zjawisk przyrodniczych takich jak susze, huraganowe wiatry czy gwałtowne burze. Ponadto obszar z uwagi na bliskość Morza Bałtyckiego oraz liczne rzeki zagrożony jest ryzykiem wystąpienia powodzi. Wzrost temperatury powoduje ekstremalne zjawiska pogodowe, negatywnie wpływa na naturalne siedliska powodując wyginięcie wielu gatunków. Niski udział powierzchni przepuszczalnych powoduje wystąpienie zjawiska wysp ciepła, widoczny przede wszystkim w miastach. Z uwagi na bliskość Morza Bałtyckiego, jeziora Gardno oraz przebieg rzeki Słupi, obszar MOF S-U jest w szczególności zagrożony lokalnymi podtopieniami, zalaniem i powodzią. Ponadto obszar ten jest silnie zagrożony suszą atmosferyczną, a część gminy Dębica Kaszubska oraz obszar Miasta Słupska oraz gminy Słupsk są ekstremalnie zagrożone suszą atmosferyczną. W MOF S-U występuje również silne, a w częściach umiarkowane zagrożenie suszą hydrologiczną. Według klas łącznego zagrożenia suszą największym zagrożeniem charakteryzuje się północna część obszaru, ze szczególnym wskazaniem na rejon Ustki. Koniecznością będzie zatem przygotowanie i zabezpieczenie obszaru na ekstremalne zjawiska pogodowe. W planach gospodarki niskoemisyjnej dla poszczególnych jednostek MOF S-U pojawia się dodatkowo konieczność ograniczenia emisji CO₂ oraz tzw. niskiej emisji pochodzącej głównie z palenisk domowych, zwiększenie udziału OZE w produkcji energii czy termomodernizacja budynków użyteczności publicznej i mieszkalnych. Tego

typu działania wpłyną na zmniejszenie oddziaływania na środowisko poprzez racjonalne gospodarowanie energią i ograniczenie szkodliwej emisji.

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

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

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

Suburbanizacja – która niesie ze sobą ryzyko wyludnienia się centrów miast rdzeni MOF (Słupsk i Ustka). Depopulacja centrów miast wraz z przyrostem liczby mieszkańców na terenach wiejskich wiąże się przede wszystkim z problemami i niedostateczną dostępnością infrastruktury technicznej i społecznej takimi jak np. konieczność tworzenia nowej sieci infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, której koszty utrzymania będą coraz wyższe czy niedostateczną liczbą placówek edukacyjnych czy ochrony zdrowia. Suburbanizacja powoduje także zwiększanie się ruchu samochodowego, który ma negatywny wpływ na środowisko, w szczególności jakość powietrza, a tym samym zdrowie mieszkańców obszaru.

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

Dostęp do usług medycznych – jest niższy niż w kraju i województwie. Dostępność usług zdrowotnych jest niższa niż w innych ośrodkach miejskich. Problem związany jest z niewystarczającą

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

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

Potrzeby rozwojowe

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

Sfera społeczna

Rozbudowa oferty usług medycznych – jednym z głównych problemów obszaru jest ograniczony dostęp do specjalistycznej opieki zdrowotnej, dostępność do tego typu usług jest niższa niż w województwie i kraju. Brak specjalistów i długi czas oczekiwania na poradę medyczną może powodować wyższą umieralność mieszkańców. Patrząc na wysoki odsetek osób starszych, którego udział będzie wzrastać, koniecznym jest zapewnienie odpowiedniego poziomu usług medycznych, gdyż zapotrzebowanie na nie także będzie wzrastać. Ponadto istnieje potrzeba doposażenia placówek medycznych w specjalistyczny sprzęt oraz zapewnienie dostępności do budynków, w których działają placówki POZ, osobom z niepełnosprawnościami poprzez likwidację barier architektonicznych. Ważne jest również poszerzanie działalności istniejących ośrodków i dostępności do specjalistów oraz rehabilitantów. Rozwiązaniem, które może znacząco wpłynąć na podniesienie jakości życia mieszkańców jest prowadzenie działań z zakresu rozwoju telemedycyny i teleopieki. Nierównomierny dostęp do opieki medycznej wymusza również konieczność rozwoju transportu publicznego umożliwiającego dotarcie do placówek opieki zdrowotnej wszystkich mieszkańców MOF S-U. Poważnym problemem jest też słaby dostęp oraz

długi okres oczekiwania na wizytę u dentysty finansowaną w ramach powszechnego ubezpieczenia społecznego. Dotyczy to zarówno dorosłych jak i dzieci. Zapewnienie dostępu do lekarza dentysty w szkołach, m.in. poprzez tworzenie i doposażanie w niezbędny sprzęt do diagnostyki i leczenia stomatologicznego gabinetów, przyczyni się do realizacji potrzeb mieszkańców MOF w zakresie opieki dentystycznej.

Rozwój oferty pomocy społecznej – wraz ze starzeniem się społeczeństwa ważnym działaniem będzie oprócz wzmocnienia sektora opieki zdrowotnej, wsparcie seniorów również poprzez rozwój placówek wsparcia dziennego, rozwój oferty wsparcia psychologicznego i prawnego, wspieranie działań promujących zdrowy tryb życia oraz zachęcanie do aktywności społecznej i integracji, w tym przeciwdziałanie samotności wśród osób starszych. W przypadku osób z niepełnosprawnościami MOF S-U ważna jest deinstytucjonalizacja usług społecznych, zatem konieczny będzie rozwój oferty usług asystenckich, specjalistycznych usług opiekuńczych, opieki wytchnieniowej oraz środowiskowych domów samopomocy społecznej.

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

Podniesienie atrakcyjności szkolnictwa – podstawowego, ponadpodstawowego i wyższego, stworzenie spójnej oferty edukacyjnej dostosowanej do współczesnego rynku pracy. Stały brak pracowników posiadających kwalifikacje zawodowe może zostać rozwiązany przez rozwój i promocję szkół zawodowych, które kształcą w zawodach, których deficyt notuje się na całym obszarze MOF S-U. W przypadku braku kadr medycznych rozwiązaniem mogłoby być uruchomienie kierunków medycznych na Akademii Pomorskiej w Słupsku. Akademia dąży do uzyskania statusu uniwersytetu co także może mieć wpływ na wybór tej uczelni przez młode osoby zamieszkujące teren MOF S-U oraz napływ młodych mieszkańców z innych obszarów.

Rozwój wspólnej oferty kulturalno-rozrywkowej i turystycznej – oferta kulturalno-rozrywkowa dla mieszkańców jest znacznie mniejsza poza wakacjami i sezonem, niż w okresie wakacyjnym. Istnieje zatem potrzeba jej uzupełnienia oraz stworzenia całorocznej oferty spójnej obszarowo,

uwzględniającej i wykorzystującej potencjały i specyfikę poszczególnych jednostek wchodzących w skład MOF S-U. Szczególnie istotny jest rozwój turystyki, m.in. rozbudowa infrastruktury, budowa i wzmacnianie szlaków rowerowych, jako elementu turystyki aktywnej, ale również komponentu wpływającego na spójność przestrzenną, zwiększenie dostępności obszaru i poprawę atrakcyjności.

Sfera gospodarcza

Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej regionu – powiększanie terenów inwestycyjnych, tworzenie nowych i atrakcyjnych miejsc pracy w różnych branżach, czyli zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej, pozwoli na zatrzymanie istniejących i przyciągnięcie nowych inwestorów oraz zatrzymanie odpływu osób do innych ośrodków. Rozwój i promocja oferty pracy zdalnej także pozwoli zatrzymać postępującą migrację ludzi za pracę, w szczególności widoczną wśród osób młodych.

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

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

Strefa przestrzenna

Zarządzanie wodami opadowymi – problem podtopień w wyniku ulewnych, gwałtownych opadów dotyka przede wszystkim miejskie tereny MOF S-U. Konieczne jest zatem przebudowanie i rozbudowanie kanalizacji deszczowej oraz zwiększenie retencjonowania wody na obszarach charakteryzujących się zwartą zabudową. Brak osiedlowej zieleni skutecznie blokuje możliwość retencjonowania wody, a także wpływa na komfort mieszkańców. Zwiększenie powierzchni

terenów zielonych pozwoli ograniczyć skutki deszczy nawalnych, wpłynie pozytywnie na estetykę przestrzeni miejskich MOF S-U, zwiększy różnorodność biologiczną obszaru, a także realnie poprawi jakość życia mieszkańców.

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

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

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

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

atrakcyjność inwestycyjną i turystyczną obszaru, a poprzez wdrażanie nowoczesnych rozwiązań i wymianę taboru na niskoemisyjny, zmniejszy negatywny wpływ oddziaływania na środowisko.

6.5. Transport niskoemisyjny i mobilność miejska

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

6.5.1. Analiza uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych

Zgodnie z ustaleniami Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, obszar powiatu słupskiego zaliczony został do pozaaglomeracyjnej przestrzeni województwa, a miasto Słupsk wskazane zostało jako w pełni ukształtowany i wyposażony w rozwinięte funkcje ośrodek subregionalny – ogniskujący aktywność społeczno-gospodarczą w północno-zachodniej części województwa. Ze względu na powyższe uwarunkowania, struktura sieci osadniczej województwa pomorskiego klasyfikuje obszar MOF S-U (w ujęciu regionalnym) jako teren oddziaływania Słupska, byłego miasta wojewódzkiego, obsługującego potrzeby i zadania na obszarze województwa i w swoim obszarze ciążenia, w tym w zakresie funkcji wyższego rzędu, stanowiącego wraz z Ustką kształtujący się układ bipolarny⁷.

Na obszarze widoczne są procesy suburbanizacyjne. Po zestawieniu wartości wskaźników je odzwierciedlających (saldo migracji, w tym napływ ludności miejskiej, aktywność budowlana, typy migracyjne gmin wskazujące na aktywną charakterystykę imigracyjną), wnioskuje się, że gminami o największej intensywności tych procesów są w otoczeniu Słupska: gminy wiejskie Słupsk i Ustka oraz gmina Kobylnica⁸.

Obecna sieć komunikacyjna na obszarze MOF wymaga z jednej strony integracji transportu autobusowego z kolejowym, rowerowym oraz systemem parkingowym, z drugiej strony – modernizacji w kierunku wdrażania elektromobilności oraz wprowadzania nowoczesnych rozwiązań cyfrowych w celu osiągnięcia odpowiedniego poziomu niskoemisyjności systemu komunikacyjnego.

⁷ Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji. Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk, 2022.

⁸ Ibidem.

6.5.2. Sieć komunikacyjna na obszarze MOF

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

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

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

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

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

W 2021 r. w Słupsku liczba połączeń kolejowych wyniosła 46. Ze Słupska dojechać można pociągami dalekobieżnymi m.in. do miast takich jak: Katowice, Bielsko-Biała, Białystok, Kraków, Szczecin, Trójmiasto, Łódź, Warszawa, Poznań. W Słupsku funkcjonuje tylko stacja kolejowa Słupsk i jeden przystanek osobowy Słupsk Północ. Dostępność tego rodzaju transportu jest ograniczona z uwagi na brak dostatecznej liczby przystanków przy istniejących liniach kolejowych 202 i 405 m.in. w bliskości SSSE Włynkówko czy na terenie gmin wiejskich Słupsk i Ustka. Zróżnicowanie potoków/liczby pasażerów na linii 405 na odcinku Słupsk-Ustka powoduje, że poza szczytem połączenia kolejowe obsługiwane są taborem o zbyt dużej pojemności, co może w przyszłości być przyczyną ograniczenia oferty dla pasażerów przez organizatora. Dodatkowo obecny tabor nie pozwala na bezpośrednie regionalne połączenia kolejowe między Ustką i Słupskiem oraz Gdynią a południową częścią MOF, gdzie linia 405 nie jest zelektryfikowana. Ponadto linie kolejowe nr 202 i 405 są jednotorowe, co powoduje ograniczenia w przepustowości przede wszystkim linii 202. W mieście Ustka dostępne są

wyłącznie połączenia regionalne (na trasie Słupsk-Ustka). W sezonie letnim dostępne są jednak połączenia dalekobieżne z Warszawy i całorocznie dalekobieżne na południe Polski.

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

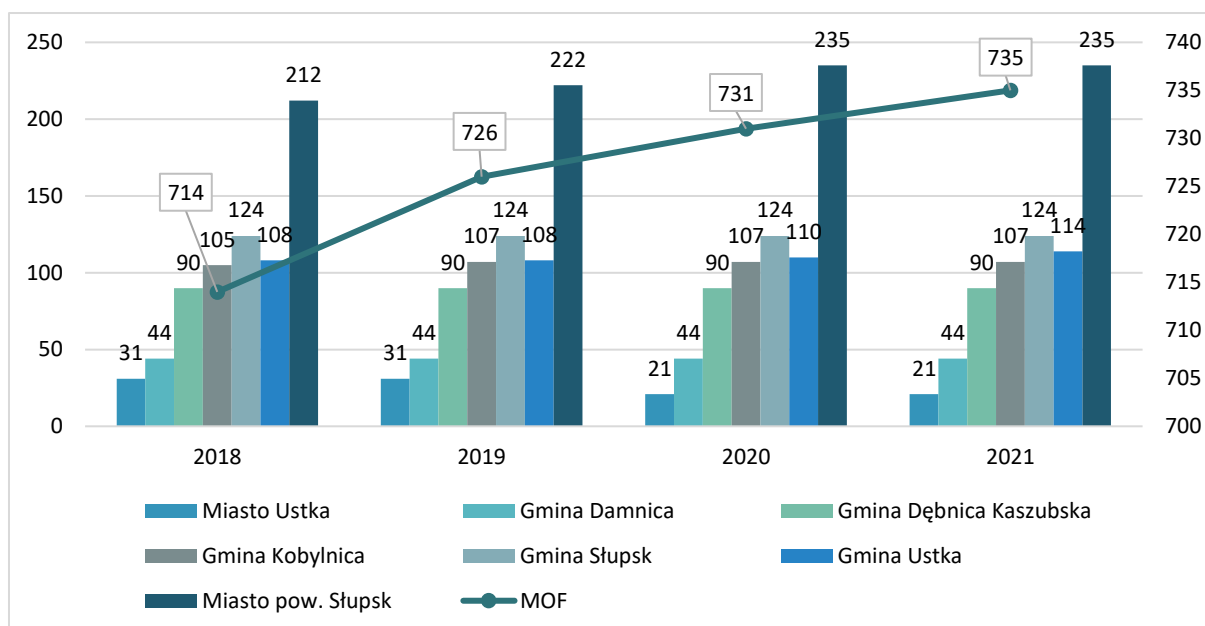
Tabela 2. Połączenia autobusowe z miasta Słupsk

Miejscowość	Liczba połączeń	Przeciętny czas dojazdu [min]	Odległość
Gmina Dębica Kaszubska	26	25	15 km
Gmina Kobylnica	68	6	4 km
Gmina/Miasto Ustka	57	30	22 km
Gmina Słupsk	15 ⁹	15	Od 6 km do 14 km
Gmina Damnica	30	25	19 km

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

W odniesieniu do **infrastruktury przystankowej**, na obszarze MOF S-U w 2021 roku, znajdowało się łącznie 735 przystanków. Dworce autobusowe i kolejowe (obsługujące komunikację regionalną i dalekobieżną) oraz przystanki na obszarach miejskich znajdują się w niewielkich odległościach. Natomiast przystanki na obszarach wiejskich (zwłaszcza w gminie Kobylnica), są od siebie znacznie oddalone, co utrudnia korzystanie z nich. **Wysokie rozproszenie oraz deficyty infrastruktury przystankowej w południowej części MOF S-U to jedna z barier istotnie wpływających na funkcjonowanie komunikacji publicznej i transportu zbiorowego ogółem na terenie obszaru.** Istniejące rozwiązania nie są w pełni ze sobą powiązane, co wpływa na ich funkcjonalność oraz komfort korzystania przez potencjalnych pasażerów. Układ sieciowy przystanków zaprezentowano na grafice nr. 3 *Uwarunkowania transportowe MOF S-U*, znajdującej się na końcu opracowania.

⁹ Przeciętna liczba połączeń do miejscowości sołeckiej



Rysunek 2. Liczba przystanków na obszarze MOF S-U
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

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

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

- Sieć połączeń komunikacji miejskiej w Mieście Ustka i Gminie Ustka tworzyły dwie linie autobusowe, oznaczone numerami 1 i 2. Każda z nich funkcjonowała od poniedziałku do soboty.
- Sieć linii usteckiej komunikacji miejskiej obsługiwała obszar zamieszkały przez 16 159 osób. Poza liczącym 14 550 mieszkańców miastem Ustka, linie 1 i 2 obsługiwały 3 miejscowości ościenne położone w Gminie Ustka, zamieszkałe przez 1 609 osób. Poza Ustką zamieszkiwało więc 10,0% mieszkańców całego obszaru obsługiwanego liniami usteckiej komunikacji miejskiej.
- W grudniu 2018 r., w dniu powszednim w całej sieci komunikacyjnej usteckiej komunikacji miejskiej zarejestrowano przeciętnie 1,7 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr. Lepiej wykorzystane były w dniu powszednim autobusy linii 2, przewożące 2,1 pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr, czyli o 23,5% więcej od wartości przeciętnej dla całej sieci komunikacyjnej.
- W sobotę popyt na usługi usteckiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 426 pasażerów, czyli 64,2% wielkości popytu w dniu powszednim (przy niezmienionym poziomie podaży usług względem dnia powszedniego).
- W skali przeciętnego miesiąca, popyt na usługi usteckiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 15 648 pasażerów.

- Obszar obsługiwany ustecką komunikacją miejską zamieszkiwało 16 159 osób. Zarejestrowana miesięczna liczba osób korzystających z jej usług – 15 648 pasażerów – stanowiła równowartość 0,97 przejazdu przeciętnego mieszkańca obsługiwanego obszaru w skali miesiąca. Jest to wartość bardzo niska.
- Liczne przypadki przepełnienia pojazdów, obsługujących linię nr 1, odnotowano w sezonie wakacyjnym. Z przekazywanych przez PKS Słupsk S.A. do Urzędu Miasta Ustka raportów wynika, że codziennie dochodziło do sytuacji, w których w autobusie linii 1 brakowało miejsc dla wszystkich pasażerów. Sytuacja ta wymaga korekty oferty przewozowej – wprowadzenia na sezon letni odmiennych rozwiązań w zakresie podaży usług niż na okres pozasezonowy.
- Rozwiązaniem problemu zwiększonych potoków pasażerskich w sezonie wakacyjnym, powinno być podwojenie w tym okresie częstotliwości kursowania autobusów¹⁰.

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

- Według stanu na dzień 30 września 2021 r., w ramach słupskiej komunikacji miejskiej funkcjonowało 19 linii autobusowych, oznaczonych handlowo numerami: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 25 i 28, organizowanych przez Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku i obsługiwanych przez Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. z siedzibą w Słupsku.
- Sumarycznie na liniach słupskiej komunikacji miejskiej wykonywano 1 014 kursów w dniu powszednim (nauki szkolnej), 538 kursy w sobotę i 403 kursy w niedzielę. Liczba kursów oferowana w sobotę stanowiła 53% liczby kursów w dniu powszednim. W niedzielę realizowano 40% łącznej liczby kursów wykonywanych w dniu powszednim i zarazem 75% liczby kursów wykonywanych w sobotę.
- W skali dnia powszedniego popyt na usługi słupskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 36 375 pasażerów. W stosunku do wyników badań marketingowych z 2018 r., w dniu powszednim liczba pasażerów zmniejszyła się o 7 414 osób, czyli o 16,9%.
- W przeliczeniu na wozokilometr, największy spadek liczby pasażerów odnotowany został na linii 21 o 39,2%. Spadki powyżej 30% w przeliczeniu na kilometr odnotowano także na liniach: 8, 7 i 9 – odpowiednio o 34,1, 33,2 i 32,1%.
- Średnie wykorzystanie pojazdów w dniu powszednim nauki szkolnej wyniosło 3,3 pasażerów na wozokilometr.
- Najlepiej wykorzystane były w dniu powszednim autobusy linii 18, przewożące 5,2 pasażerów w przeliczeniu na kilometr, czyli o 36,5% więcej od wartości przeciętnej dla całej sieci komunikacyjnej.
- W sobotę popyt na usługi komunikacji miejskiej organizowanej przez ZIM w Słupsku ukształtował się na poziomie 17 890 pasażerów, czyli 49,2% wielkości popytu w dniu powszednim (przy podaży usług mierzonej liczbą wykonanych kilo-metrów kształtującej się na poziomie 54,1% wielkości z dnia powszedniego). Średnie wykorzystanie pojazdów wyniosło w sobotę 3,0 pasażerów na kilometr, było więc niższe od obliczonego dla dnia powszedniego

¹⁰ Analiza rynku komunikacji miejskiej w Mieście Ustka i Gminie Ustka wraz z określeniem oferty przewozowej na podstawie badań marketingowych rynku komunikacji miejskiej, Gdynia – Ustka, 2018-2019.

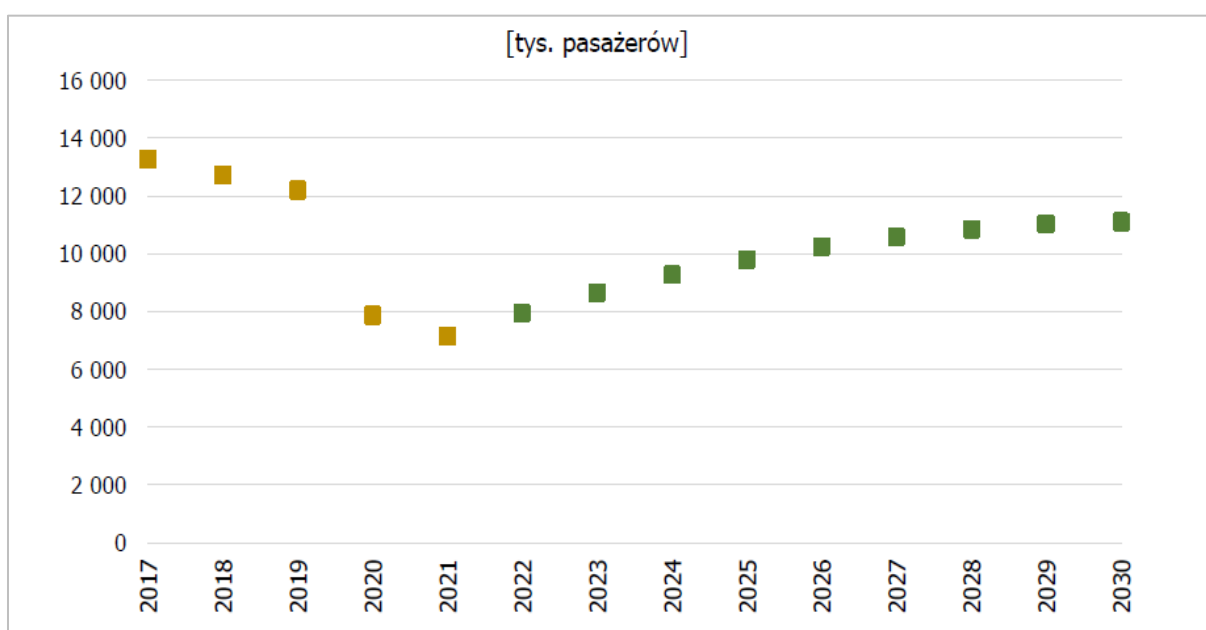
o 9%. W stosunku do wyników badań marketingowych z 2018 r. w sobotę nastąpił spadek liczby pasażerów – o 2 745 osób, czyli aż o 13,3%.

- W niedzielę popyt na usługi słupskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 9 653 pasażerów, co stanowiło tylko 26,5% wielkości popytu w dniu powszednim i 54,0% popytu w sobotę, przy analogicznych stosunkach podaży usług – odpowiednio 40,2% i 74,2%. Liczba pasażerów w niedzielę okazała się bardzo niska. W stosunku do wyników badań marketingowych z 2018 r. nastąpił spadek liczby pasażerów w niedzielę o 1 855 osób, czyli o 16,1%. Niewielkie wykorzystanie pojazdów w niedzielę potwierdza, że ograniczenia w handlu prowadzą do znacznego spadku popytu na usługi komunikacji miejskiej.
- W skali przeciętnego miesiąca, popyt na usługi słupskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 883 700 pasażerów. Największy udział w przewozach w skali miesiąca uzyskała linia 1, z której usług skorzystało 122 446 osób, co stanowiło 13,9% ogółu pasażerów. Kolejnymi pod względem wielkości miesięcznych przewozów były linie: 15 (120 383 pasażerów), 16 (105 051 pasażerów) i 18 (100 828 pasażerów). Łącznie, z tych czterech linii o największych średniomiesięcznych przewozach, skorzystało 50,8% wszystkich pasażerów słupskiej komunikacji miejskiej. W stosunku do wyników badań marketingowych z 2018 r., miesięczna wielkość popytu na usługi słupskiej komunikacji miejskiej zmniejszyła się o 16,6%, tj. o 175 949 pasażerów.
- Na siedmiu liniach: 1, 6, 14, 15, 16, 18 i 25 udział w przewozach pasażerów był wyższy od udziału w pracy eksploatacyjnej, mierzonej liczbą wykonywanych kilometrów. Były to zatem najbardziej efektywne eksploatacyjnie linie słupskiej komunikacji miejskiej.
- Przeciętne dla całej sieci komunikacyjnej słupskiej komunikacji miejskiej średniomiesięczne wykorzystanie pojazdów – równe 3,2 pasażerów na kilometr – nie należy do wysokich, jak na miasto o liczbie mieszkańców około 100 tys. Tym bardziej niepokoi systematyczny spadek liczby pasażerów. W stosunku do 2018 r. średniomiesięczne wykorzystanie pojazdów słupskiej komunikacji miejskiej spadło z 3,9 pasażerów na kilometr, czyli aż o 0,7 punktu procentowego.
- W dniu powszednim, wyłącznie w granicach administracyjnych Słupska z komunikacji miejskiej skorzystało 33 776 osób, co stanowiło 92,9% ogółu pasażerów w tym rodzaju dnia. Poza Słupsk lub poza Słupskiem podróżowało 2 599 osób (7,1%).
- W sobotę w granicach Słupska z komunikacji miejskiej skorzystały 17 024 osoby, co stanowiło 95,2% ogółu jej sobotnich pasażerów. Przejazdy podmiejskie wykonało zaś 866 osób (4,8%), wśród których także najwięcej było pasażerów linii 5 (398 osób, 16,5% wszystkich pasażerów tej linii w sobotę), a najmniej – 99 osób – na linii 3.
- W niedzielę w granicach miasta Słupska z usług komunikacji miejskiej skorzystało 9 198 osób, czyli 95,3% wszystkich niedzielnych pasażerów. Poza Słupsk lub poza Słupskiem podróżowało natomiast 455 osób (4,7%)¹¹.

Kluczowym elementem w analizie transportu publicznego jest dynamika zmian liczby przewożonych pasażerów. Przeprowadzone kompleksowe badania wielkości popytu w 2018 r. na liniach autobusowych słupskiej komunikacji miejskiej umożliwiły określenie rocznej liczby pasażerów komunikacji miejskiej, która wyniosła 12 715,8 tys. osób. Dla lat kolejnych oszacowano liczbę

¹¹ Sytuacja Eksploatacyjna Linii Komunikacji Miejskiej Zim w Słupsku – na podstawie wyników badań marketingowych z jesieni 2021 r., Gdynia-Słupsk, 2021.

przewiezionych pasażerów, posiłkując się liczbą i strukturą sprzedanych biletów poszczególnych rodzajów oraz liczbą pasażerów zbadaną w 2018 r. W latach 2017-2019 liczba pasażerów słupskiej komunikacji miejskiej w niewielkim stopniu spadała, przy wahającej się wykonanej pracy eksploatacyjnej w wymiarze od 3,16 do 3,30 mln wozokilometrów rocznie¹². Dla zobrazowania faktycznej statystyki przywołano dane dla ostatniego okresu referencyjnego sprzed pandemii COVID-19. W 2020 r. nastąpiło załamanie liczby przewożonych pasażerów, jako efekt wprowadzenia ograniczeń w przemieszczaniu się, z wyraźnym preferowaniem pracy zdalnej, a także zamknięcia większości punktów handlowych i usługowych, wprowadzonych w związku z zaistniałą pandemią. Poniżej przedstawiono prognozę liczby pasażerów słupskiej komunikacji miejskiej do 2030 r. (do 2020 r. zobrazowano wykonanie, a na lata 2021-2030 – prognozę).



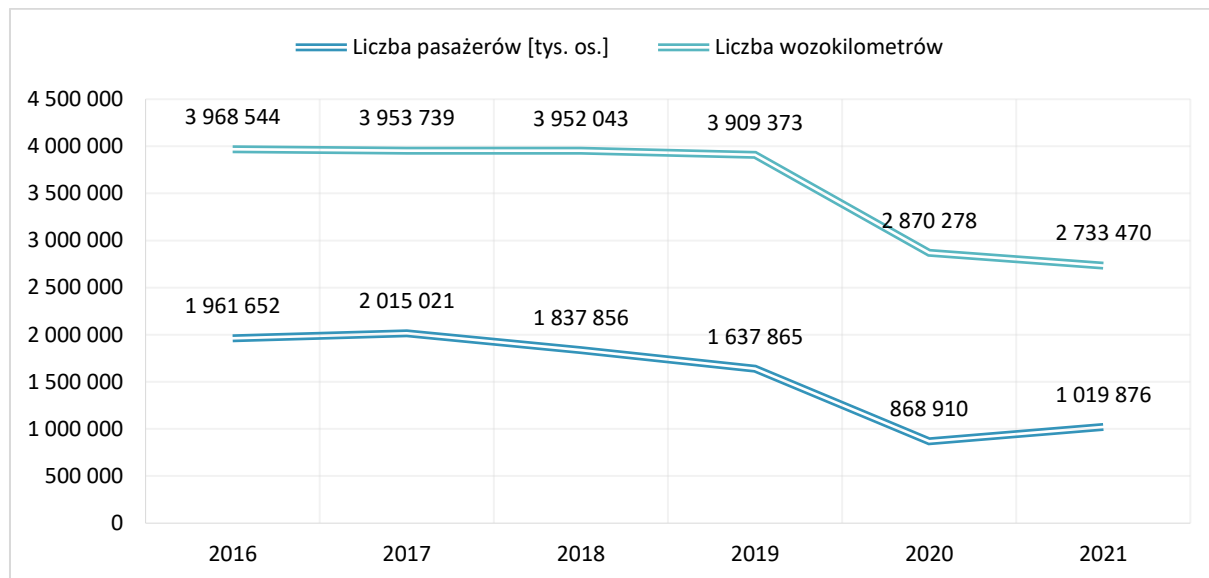
Rysunek 3. Prognoza popytu słupskiej komunikacji miejskiej do 2030 r.

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

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

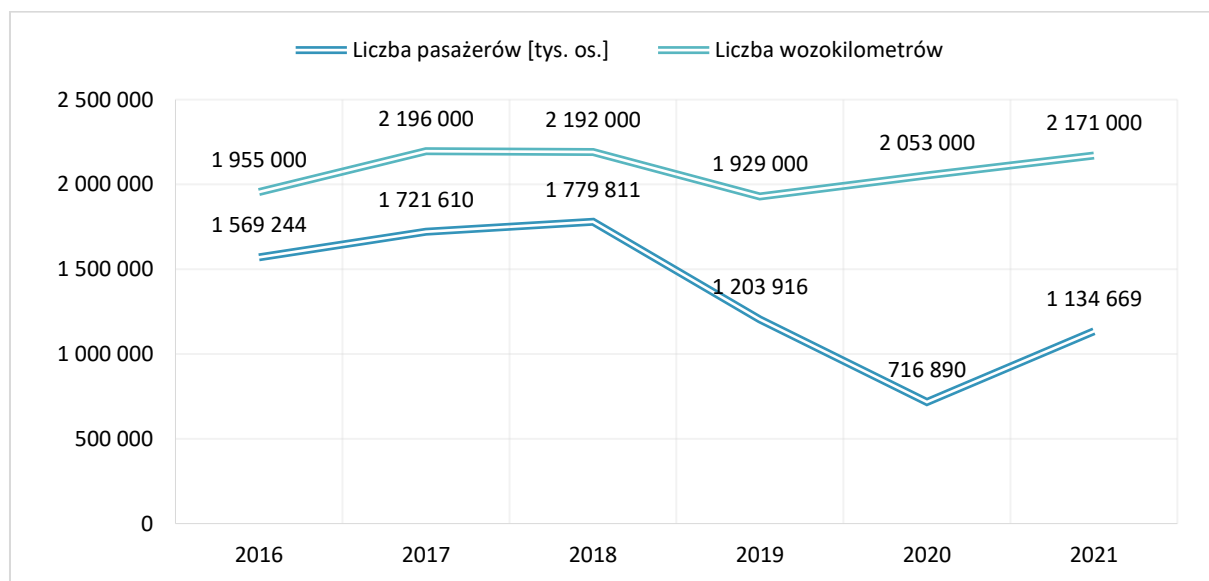
¹² Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2021-2027 dla Miasta Słupska i gmin, które zawarły z Miastem Słupsk porozumienie w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego, Gdynia – Słupsk, maj – listopad 2021 r.

przypadku danych dla MKZ Słupsk, pandemia koronawirusa miała ogromny wpływ na politykę komunikacyjną przywołanych przewoźników.



Rysunek 4. Dane statystyczne przewoźnika PKS Słupsk

Źródło: Strategia ZIT dla MOF Słupsk-Ustka



Rysunek 5. Dane statystyczne przewoźnika NORDEXPRESS

Źródło: Strategia ZIT dla MOF Słupsk-Ustka

Miasto Słupsk dysponuje rozbudowaną komunikacją miejską obsługiwaną przez 61 pojazdów, z czego wszystkie dostosowane są do potrzeb osób z niepełnosprawnością, 45 z nich wyposażonych jest w klimatyzację, a 14 autobusów zasilanych jest sprężonym gazem ziemnym (CNG). Według danych zamieszczonych na stronie internetowej przewoźnika w 2021 włączono do użytku 5 nowych autobusów (rok produkcji 2021), najstarsze autobusy pochodzą z 2003 roku (8 pojazdów)¹³. Najstarsze

¹³ Na podstawie <https://zimslupsk.pl/wykaz-pojazdow-zim.html>

pojazdy mają około 17 lat i spełniają normy emisji EURO 3. To one w pierwszej kolejności powinny zostać wymienione na nowoczesne bardziej przyjazne zarówno dla środowiska jak i pasażerów. Istotne jest ciągłe zwiększanie udziału pojazdów o najniższej emisyjności EURO 6 lub zeroemisyjnych, kosztem tych najbardziej wyeksploatowanych i wciąż wysoce emisyjnych¹⁴.

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

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

Planowany rozwój systemu transportowego na obszarze MOF S-U będzie ściśle związany z rozwojem nowoczesnych technologii. Z punktu widzenia rozwoju gospodarczego istotne jest powiązanie energetyki, transportu i inwestycji infrastrukturalnych ze zmianami organizacyjnymi i prawnymi.

¹⁴ Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Słupska

Rozwój pojazdów elektrycznych będzie wymagał odpowiedniego dostosowania dróg publicznych, rozbudowy sieci stacji ładowania, wprowadzenia systemów inteligentnego sterowania oświetleniem ulicznym i zarządzania ruchem dla zwiększenia przepustowości tras w zależności od faktycznego natężenia ruchu drogowego w danej porze dnia. Ważnym elementem są także oczekiwania społeczne, w tym w szczególności budowa infrastruktury miejskiej opartej o ekotechnologie i ułatwiający dostęp do miejskich pojazdów elektrycznych - osobowych i transportu zbiorowego. Niezwykle istotne będzie kontynuowanie sukcesywnej wymiany wyeksploatowanych i wysoko emisyjnych autobusów na nowe elektryczne lub napędzane alternatywnymi źródłami energii. W tym kontekście pożądane są równocześnie rozwój i rozbudowa systemu dynamicznej informacji, w których skład wchodzi m.in. system informacji pasażerskiej, monitoring, mobilny dostęp do rozkładów jazdy oraz rozwój systemu rowerów miejskich wraz z integracją systemu dróg/ścieżek rowerowych i udostępnieniem stacji napraw rowerów. Wprowadzenie systemu roweru miejskiego zwiększy szanse na przejęcie pracy przewozowej realizowanej dotąd za pomocą samochodów osobowych przez ruch pieszy i rowerowy. Wdrożenie rowerów elektrycznych wraz z odpowiednią infrastrukturą do ich ładowania może dodatkowo przyczynić się do popularyzacji tego środka transportu.

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

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

Na obszarze MOF S-U znajduje się łącznie 9 **punktów ładowania pojazdów elektrycznych**, z czego 3 punkty klasyfikowane są jako high power stations. Pod uwagę wzięto stacje ładowania samochodów elektrycznych o mocach 150-350 kW. Ograniczenie negatywnych oddziaływań transportu drogowego na środowisko wymaga podjęcia działań w zakresie poprawy dostępności do ogólnodostępnej infrastruktury punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Według danych z końca lipca 2022 r., w Polsce było zarejestrowane łącznie 52 881 osobowych i użytkowych samochodów z napędem elektrycznym. Przez pierwsze siedem miesięcy 2022 r. ich liczba zwiększyła się o 14 098 sztuk, tj. o 44% więcej niż w analogicznym okresie 2021 r.¹⁵. Świadczy to o dynamicznym rozwoju rynku elektromobilności, który dla utrzymania skali rozwoju będzie potrzebował powstania odpowiedniego zaplecza infrastrukturalnego.

Do optymalnego wykorzystania pojazdów o napędzie elektrycznym w komunikacji miejskiej, konieczne jest nie tylko ładowanie baterii podczas postoju w bazie transportowej w nocy, ale również ich doładowywanie z dużą mocą podczas krótkich przerw w trakcie pracy na liniach. Dlatego też, elementem zakupów inwestycyjnych jest także montaż ładowarek dwustanowiskowych wolnego ładowania w obszarze istniejącego placu postojowego w zajezdniach oraz ładowarek z pantografem odwróconym do szybkiego ładowania na wydzielonych stanowiskach postojowych w obszarze pętli autobusowych. W zakresie planów inwestycyjnych na obszarze MOF przewidywany w najbliższej przyszłości jest zakup, montaż i stworzenie kompletnej infrastruktury zasilania energetycznego trzech ładowarek dwustanowiskowych wolnego ładowania, każda o mocy do 120 kW (teren bazy transportowej MZK Słupsk w Kobylnicy przy ul. Transportowej 36) oraz zakup, montaż i stworzenie kompletnej infrastruktury zasilania energetycznego jednej dwustanowiskowej ładowarki pantografowej szybkiego ładowania o mocy do 400 kW (rejon pętli autobusowej przy ul. Bitwy Warszawskiej w Słupsku).

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

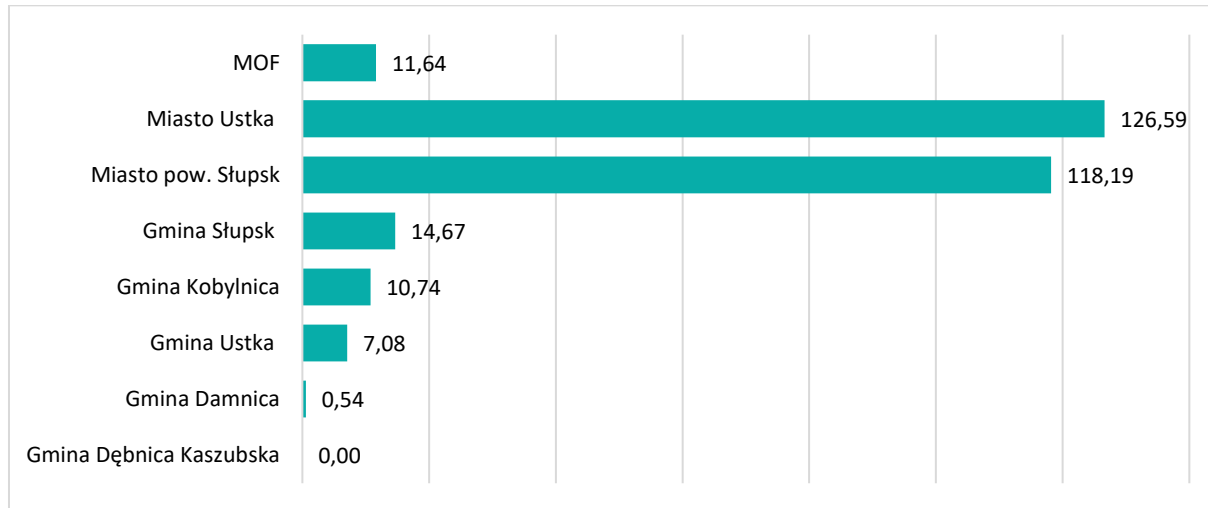
Transport morski realizowany jest z wykorzystaniem infrastruktury Portu Morskiego w Ustce. Do Słupska, będącego głównym miastem regionu dzieli go odległość 18 km. Wzdłuż brzegów dolnego odcinka rzeki zlokalizowano nabrzeża postojowe i przeładunkowe. Podstawowym problemem związanym z dostępem do portu od strony morza jest występowanie silnych prądów wzdłużbrzegowych, które powodują szybkie przepływanie toru podejściowego. W związku z tym konieczne jest regularne podczyszczanie samego toru, jak i akwenów w porcie. Ważną kwestią jest

¹⁵ Licznik elektromobilności, PZPM i PSPA za: www.pspa.com.pl

także niekorzystne ukształtowanie układu falochronów, co powoduje silne falowanie wewnątrz portu w przypadku wiatrów wiejących z kierunków północnych. Do portu Ustka mogą wchodzić jednostki o maksymalnej długości 80 metrów i zanurzeniu 4 metrów. Za zgodą Kapitana Portu Ustka przy spełnieniu dodatkowych warunków zanurzenie statku może wynosić 4,3 m. W porcie wyróżniono kilka obszarów działalności:

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

Długość dróg dla rowerów¹⁶ przypadających na każde 100 km² na obszarze MOF S-U (11,64) blisko dwukrotnie przewyższa średnią ogólnopolską wynoszącą 5,92 km na 100 km². Jednakże ścieżki rowerowe na terenie MOF S-U są mocno rozproszone i skoncentrowane głównie w obszarach miejskich. Zagęszczenie ścieżkami rowerowymi w Ustce wynosi 126,59 km na 100 km², w Słupsku 118,9, a w pozostałych gminach waha się od 0 do 14,67.



Rysunek 6. Długość ścieżek rowerowych przypadających na każde 100 km² na obszarze MOF S-U [2021]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wśród najważniejszych uwarunkowań związanych z infrastrukturą rowerową należy wymienić:

- najsilniejsze powiązania funkcjonalne z miastem rdzeniowym obserwuje się w gm. wiejskiej Słupsk, gm. wiejskiej Ustka i gm. wiejskiej Kobylnica.

¹⁶ Zgodnie z definicją GUS: Droga dla rowerów (ścieżka rowerowa) - droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów jednośladowych, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi (ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450).

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

Rozwój infrastruktury rowerowej pozostaje obszarem, w ramach którego oczekuje się kontynuacji inwestycji w kolejnych latach. Mieszkańcy najlepiej oceniają infrastrukturę rowerową Miasta Słupska oraz Gminy Słupsk. Pomimo podejmowania działań zmierzających do stworzenia spójnej sieci dróg rowerowych na terenie MOFu mieszkańcy dostrzegają znaczne niedostatki w tym względzie w szczególności w mieście i gminie Ustka¹⁷. W ślad za tym powinny nadążać procesy związane z rozwojem infrastruktury technicznej. Sukcesywnie realizowane są projekty dot. budowy tras rowerowych R-10 oraz budowa ciągów pieszych i ścieżek rowerowych w ramach przebudowy dróg powiatowych. Oczekuje się kontynuacji inwestycji w tym zakresie w celu budowy spójnego systemu.

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

Zasadami tworzenia infrastruktury rowerowej są następujące kryteria¹⁸:

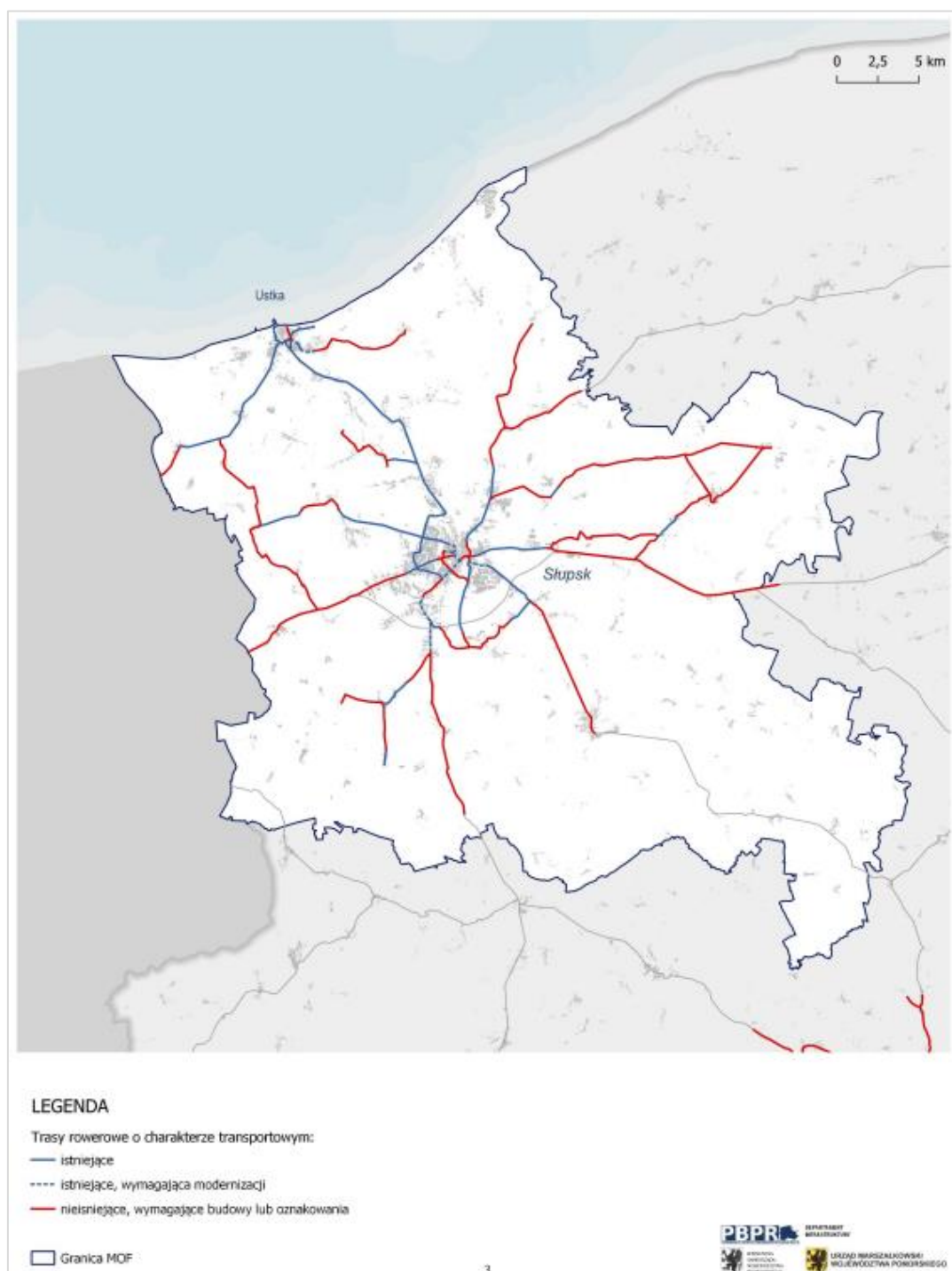
- spójność,
- bezpośredniość,
- atrakcyjność,
- bezpieczeństwo w ruchu drogowym,
- wygoda.

Możliwość komfortowego i bezpiecznego przemieszczania się jest jednym z warunków kształtujących jakość życia. Zasadniczym wyzwaniem transportowym miast województwa pomorskiego jest poprawa warunków dla ruchu pieszego i rowerowego, jak również ulepszenie systemu transportu zbiorowego

¹⁷ Koncepcja struktury przestrzennej tras rowerowych w województwie pomorskim, Gdańsk 2021.

¹⁸ Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji. Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk, 2022.

i jego integracja z aktywnymi formami mobilności. Podstawową barierą rozwoju ruchu rowerowego jest brak spójnych połączeń rowerowych pomiędzy miastami, w szczególności w ramach istniejących struktur zurbanizowanych.



Rysunek 7. Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym MOF S-U

Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji.

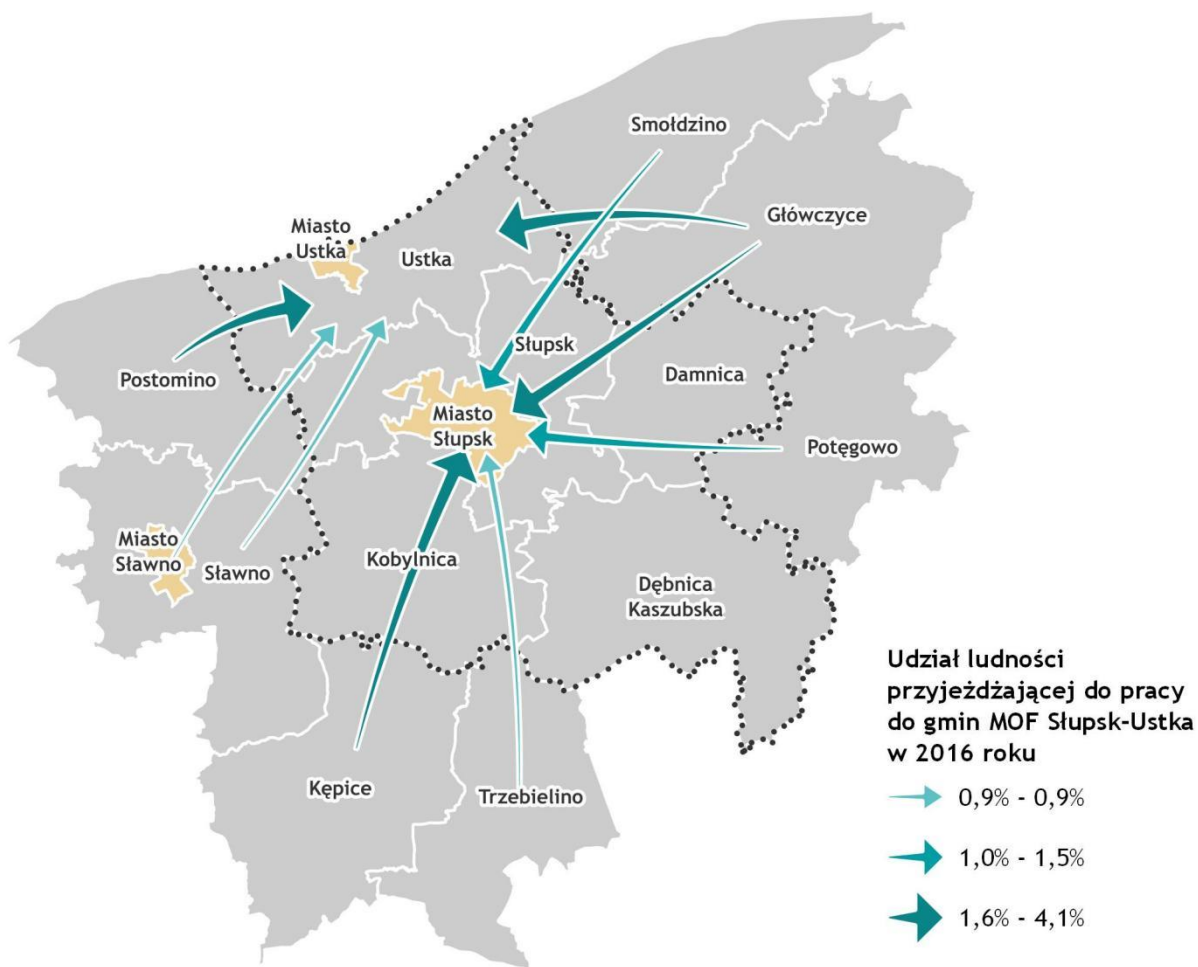
Reasumując, wyzwaniem dla MOF S-U będzie zatem zintegrowanie istniejącej sieci rowerowej, jej dalsza rozbudowa, a także spójna promocja. Rozwinięta sieć ścieżek rowerowych może stanowić

z jednej strony alternatywną formę komunikacji lokalnej względem przemieszczania się samochodem, z drugiej uzupełnieniem oferty turystycznej.

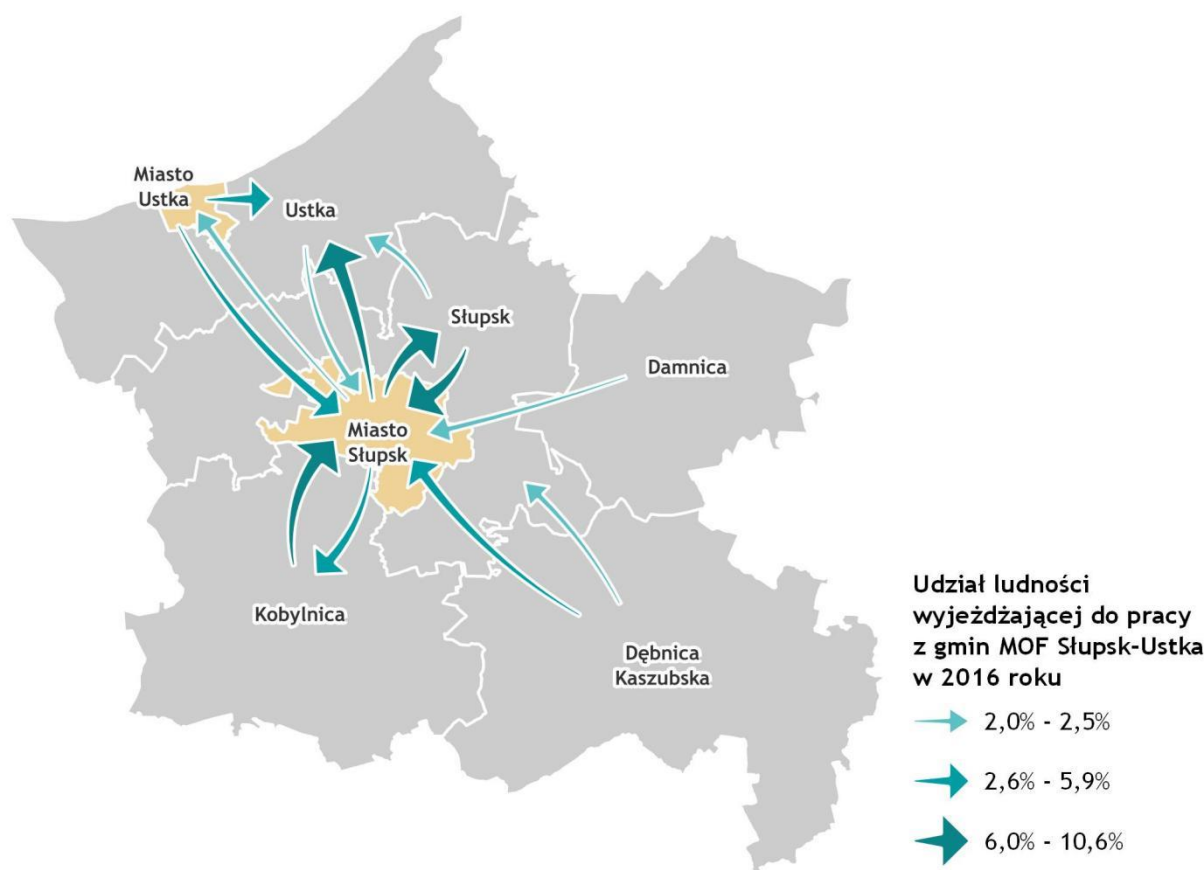
Powiązania transportowe i mobilność mieszkańców

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

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



Rysunek 8. Udział ludności przyjeżdżającej do pracy do gmin MOF Słupsk-Ustka w 2016 roku.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

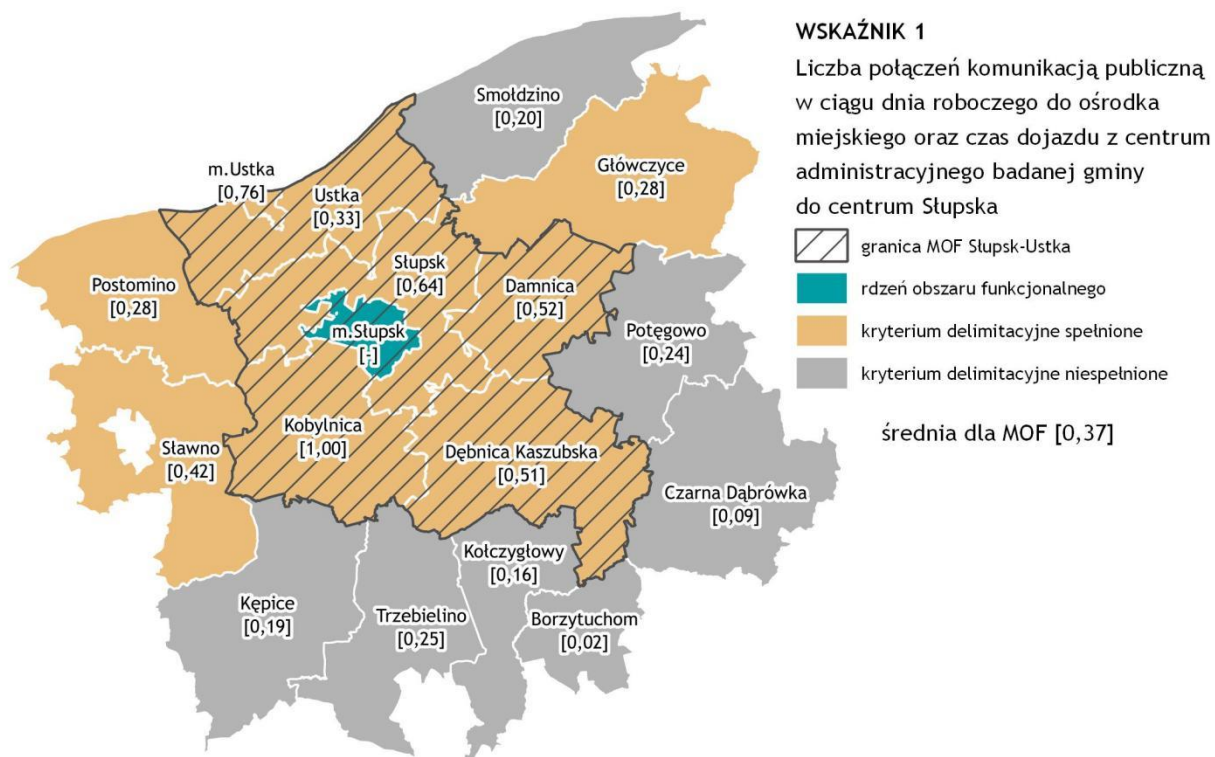


Rysunek 9. Udział ludności wyjeżdżającej do pracy z gmin MOF Słupsk-Ustka w 2016 roku.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Analizując przepływy pracownicze w ramach MOF S-U można zauważyć główne ośrodki, w których znajdują zatrudnienie osoby dojeżdżające tam z innych gmin. Nieco ponad 29% mieszkańców obszaru pracuje w gminie miejskiej Słupsk. Warto podkreślić, iż struktura przepływów pracowniczych wskazuje na generowanie ruchu pracowników wewnątrz MOF. 82,92% mieszkańców pracuje w gminach znajdujących się wewnątrz obszaru, z kolei 17,08% wyjeżdża do pracy poza jego granice¹⁹.

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

¹⁹ Dane oparto na opracowaniu GUS: Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2016 r.



Rysunek 10. Liczba połączeń komunikacją publiczną w ciągu dnia roboczego do ośrodka miejskiego oraz czas dojazdu z centrum administracyjnego badanej gminy do centrum Słupska.

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

Tabela 3 Liczba połączeń komunikacją publiczną w ciągu dnia roboczego do ośrodka miejskiego oraz czas dojazdu z centrum administracyjnego badanej gminy do centrum Słupska.

JEDNOSTKA	Liczba połączeń komunikacją publiczną w dniu roboczym do Słupska	Wskaźnik znormalizowany	Czas dojazdu samochodem osobowym w dniu roboczym do Słupska	Wskaźnik znormalizowany (destymulanta)	Średnia
Sławno (2)	40	0,51	31	0,32	0,42
Borzytuchom (2)	7	0,04	43	0,00	0,02
Czarna Dąbrówka (2)	4	0,00	36	0,19	0,09
Kończygłowy (2)	7	0,04	33	0,27	0,16
Trzebielino (2)	18	0,20	32	0,30	0,25
Ustka (1)	72	0,96	22	0,57	0,76
Damnica (2)	33	0,41	20	0,62	0,52
Dębica Kaszubska (2)	30	0,37	19	0,65	0,51
Główczyce (2)	31	0,38	36	0,19	0,28
Kępice (3)	13	0,13	34	0,24	0,19
Kobylnica (2)	75	1,00	6	1,00	1,00
Potęgowo (2)	15	0,15	31	0,32	0,24
Słupsk (2)	33	0,41	11	0,86	0,64
Smołdzino (2)	13	0,13	33	0,27	0,20
Ustka (2)	15	0,15	24	0,51	0,33
Słupsk (1)	-	-	-	-	-
Postomino (2)	11	0,10	26	0,46	0,28
MOF	26	0,31	27	0,42	0,37

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

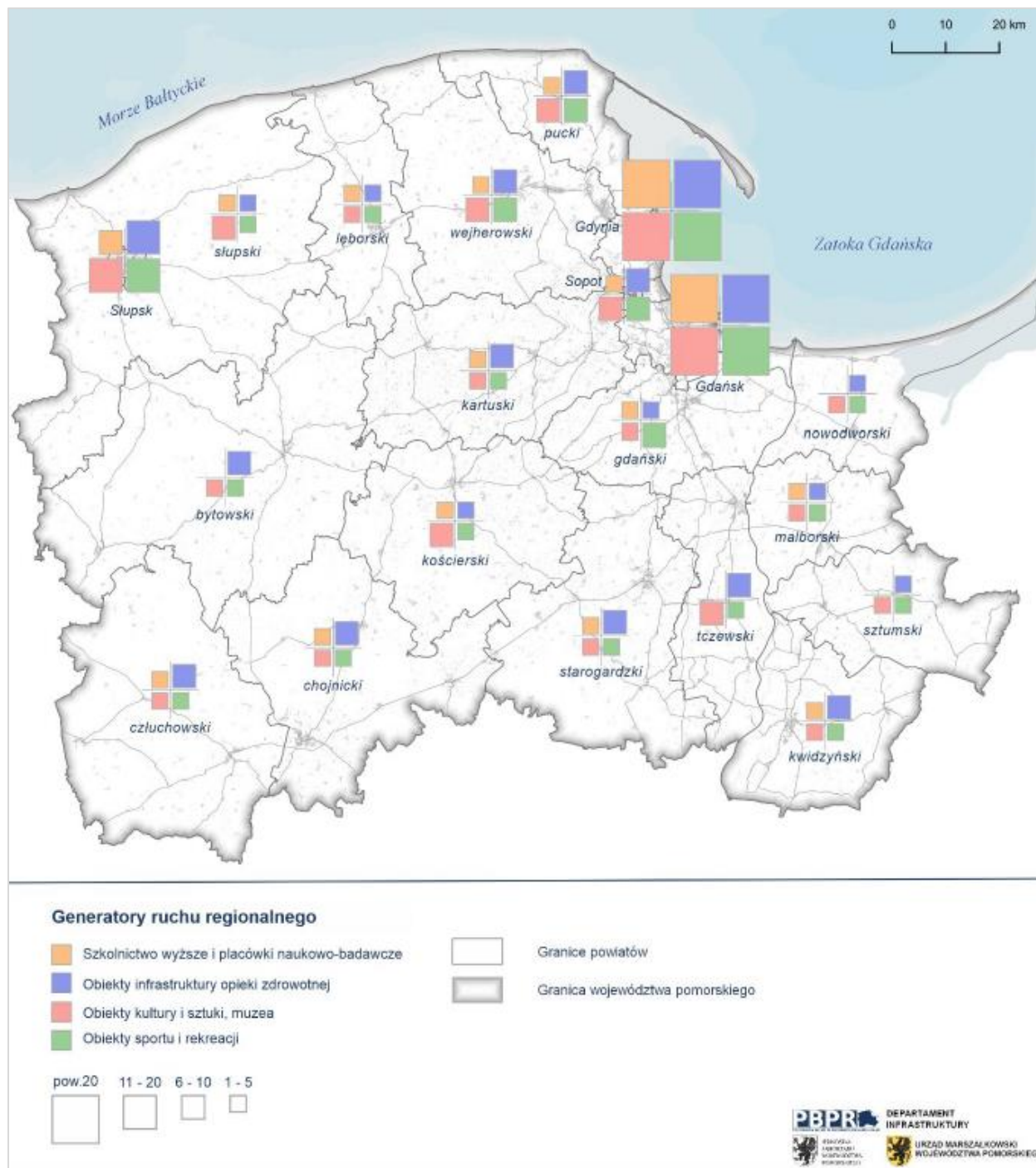
Kryterium wieloaspektowej dostępności transportowej MOF zostało spełnione przez 8 badanych JST (a jednocześnie wszystkie należące do MOF S-U):

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

Kolejnym wskaźnikiem określającym powiązania transportowe są generatory ruchu, czyli miejsca pełniące określoną funkcję, pozostające w rozbieżności przestrzennej z najbardziej stabilnym miejscem przebywania osoby, realizującej w generatorze określony cel²⁰. Osiągnięcie celu

²⁰ Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji. Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk, 2022.

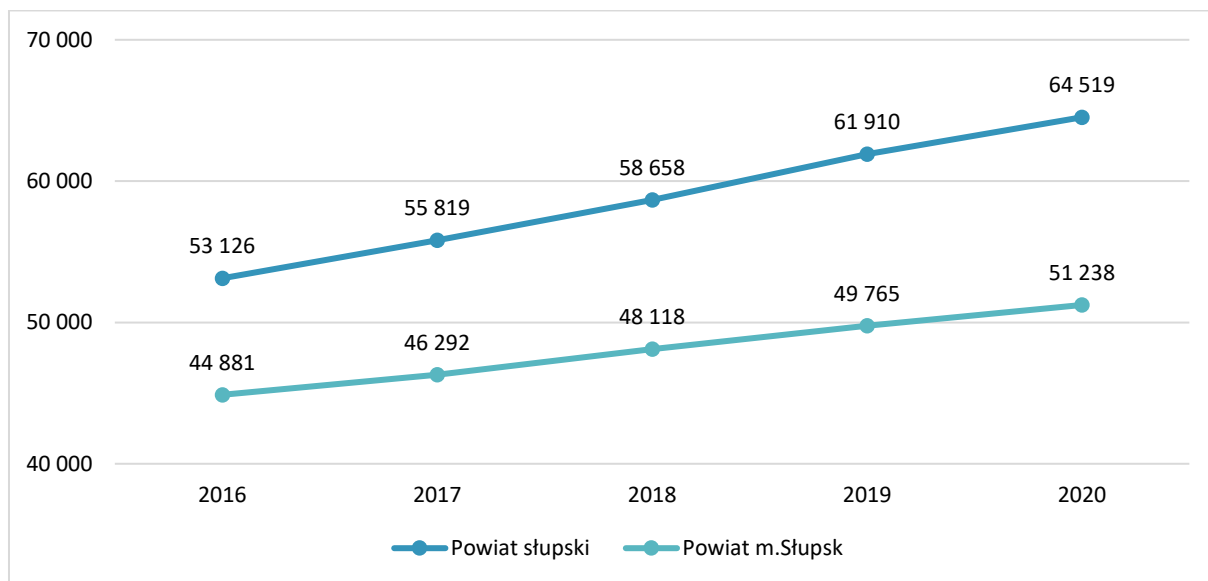
uwarunkowane jest dokonaniem przemieszczenia się osoby. Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter realizowanych do nich podróży. W przypadku MOF S-U głównymi generatorami ruchu są obiekty kultury i sztuki, następnie w kolejności: infrastruktura opieki zdrowotnej (szpitale), obiekty szkolnictwa wyższego i placówek naukowo-badawczych oraz obiekty sportu i rekreacji.



Rysunek 11. Generatory ruchu na obszarze województwa pomorskiego

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

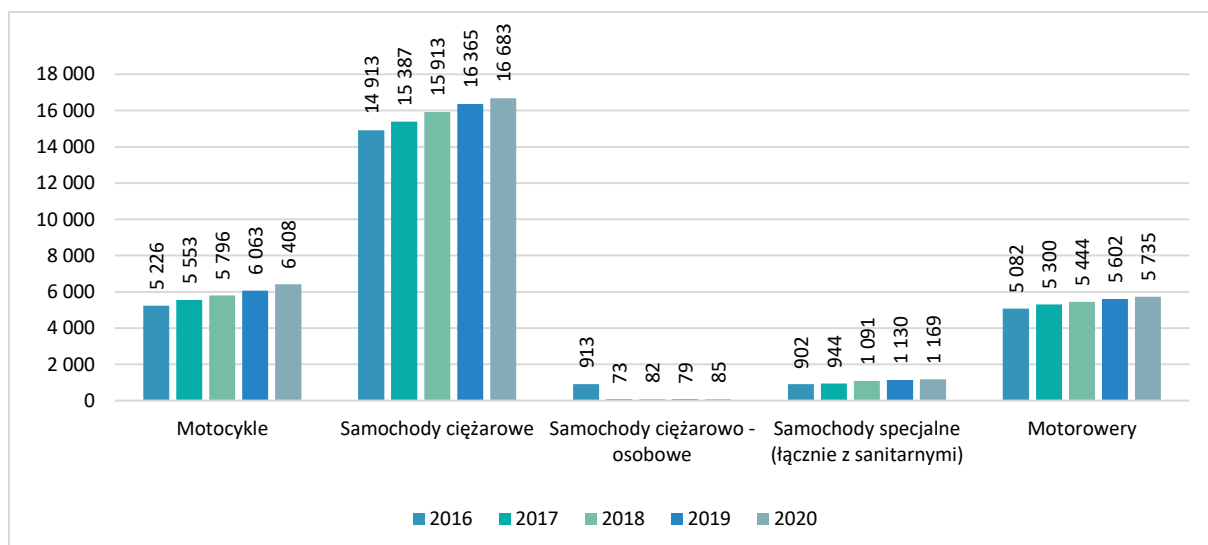
W zakresie uwarunkowań komunikacyjnych warto również przedstawić dane dotyczące liczby samochodów osobowych i innych pojazdów silnikowych zarejestrowanych na obszarze MOF S-U.



Rysunek 12. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie słupskim oraz mieście Słupsk w latach 2016-2020

Źródło: Strategia ZIT dla MOF Słupsk-Ustka

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



Rysunek 13. Łączna liczba zarejestrowanych pojazdów według kategorii w powiecie słupskim oraz mieście Słupsk w latach 2016-2020

Źródło: Strategia ZIT dla MOF Słupsk-Ustka

Wartości wskaźników **brd** przedstawiają **stan i poziom bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu drogowego**. Statystyki dotyczące wypadków drogowych w MOF S-U w latach 2017-2021 nie pokazują jeszcze oczekiwanego zgodnie z założeniami Wizji Zero²¹, wyraźnego trendu spadkowego liczby wypadków, liczby rannych oraz liczby zabitych w wypadkach drogowych.

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

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

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

Tabela 4 Bezpieczeństwo w ruchu drogowym na obszarze MOF S-U w latach 2016-2021

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

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

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

²¹ Wizja Zero – dążenie do zmniejszenia liczby wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym oraz osiągnięcia zerowej liczby ofiar śmiertelnych oraz ciężko rannych w nich.

Podsumowanie:

1. Biorąc pod uwagę statystyki całego obszaru MOF S-U, zmiany liczby ludności nie wydają się być bardzo znaczące. Jednakże kierunek w jakim postępują zmiany powoduje **zmianę struktury osadniczej obszaru, która generowała będzie konieczność rozbudowy infrastruktury sieciowej, dróg dojazdowych, zmiany w komunikacji zbiorowej, a także rozwoju szerokiego wachlarza usług i oferty społecznej.**
2. W roku 2030 liczba mieszkańców MOF S-U (ogółem) ulegnie kolejnemu niewielkiemu spadkowi – o 1 859 osób, tj. 1,2%. **Nasileniu ulegną jednak obserwowane do tej pory tendencje suburbanizacyjne.** Miasta traciły będą w dalszym ciągu mieszkańców (Słupsk -6,9%, Ustka - 9,0%) na rzecz wzrostu liczby mieszkańców gmin wiejskich (Kobylnica +20,1%, Słupsk +17,3%, Ustka +5,4%). Rozrastała będzie się także populacja powiatu słupskiego (+2,5%) oraz województwa pomorskiego (+3,1%).
3. Wyzwaniem dla MOF S-U będzie **zintegrowanie istniejącej sieci rowerowej**, jej dalsza rozbudowa, a także spójna promocja. Rozwinięta sieć ścieżek rowerowych może stanowić z jednej strony alternatywną formę komunikacji lokalnej względem przemieszczania się samochodem, z drugiej uzupełnieniem oferty turystycznej.
4. Podczas badań ankietowych, mieszkańcy poproszeni o wskazanie działań mogących zwiększyć atrakcyjność MOF S-U, zdecydowanie wskazali aspekt **jak najszybszej budowy połączeń drogowych umożliwiających dostęp w krótkim czasie do dużych ośrodków gospodarczych** (64,4%). Następnie wybierali budowę dróg łączących miejscowości zlokalizowane w MOF Słupsk-Ustka, w tym dróg łączących miasto Słupsk z gminami ościennymi (34,8%) oraz zwiększenie ilości połączeń komunikacji miejskiej i regionalnej (34,7%).
5. **Wykluczenie komunikacyjne** dotyczące zarówno aspektów lokalnych jak i ponadlokalnych jest problemem kluczowym, który rzutuje na funkcjonowanie MOF S-U i jego możliwości rozwojowe. Wzmocnienie komunikacji na poziomie lokalnym może stać się motorem napędowym obszaru w wielu aspektach, nawet jeśli pozornie kosztem tego działania może być wzrost nakładów na transport publiczny. Na poziomie ponadlokalnym problem ten implikuje generowanie trudności zarówno w rozwoju:
 - gospodarczym – niska atrakcyjność inwestycyjna, wysokie ceny transportu;
 - społecznym – dojazd do większych miejscowości jest czasochłonny i kosztowny, utrudnia rozwój mieszkańców na polu edukacyjnym i zawodowym, wyklucza z dostępu do kultury w większych ośrodkach;
 - środowiskowym – wyższa emisja zanieczyszczeń wynikająca z nadmiernego ruchu kołowego, korki uliczne etc.;
 - zdrowotnym – trudny dojazd do pacjentów/osób wymagających natychmiastowej pomocy, problem z szybkim transportem do szpitali ulokowanych w stolicy województwa;
 - turystycznym – ograniczenie atrakcyjności turystycznej obszaru ze względu na wydłużony dojazd.
6. **Brak atrakcyjnej oferty przewozowej** powoduje, że większość mieszkańców wybiera samochód osobowy jako główny środek transportu, co przekłada się na problem zakorkowania miast oraz zwiększoną degradację środowiska naturalnego. Istnieje potrzeba rozbudowy połączeń drogowych i ścieżek rowerowych, a także zakupu nowego taboru autobusowego – w tym autobusów nisko/zeroemisyjnych.

7. Stosunkowo **niewielka liczba publicznych punktów ładowania samochodów elektrycznych** hamuje rozwój elektromobilności w regionie.

6.6. Istniejący stan środowiska

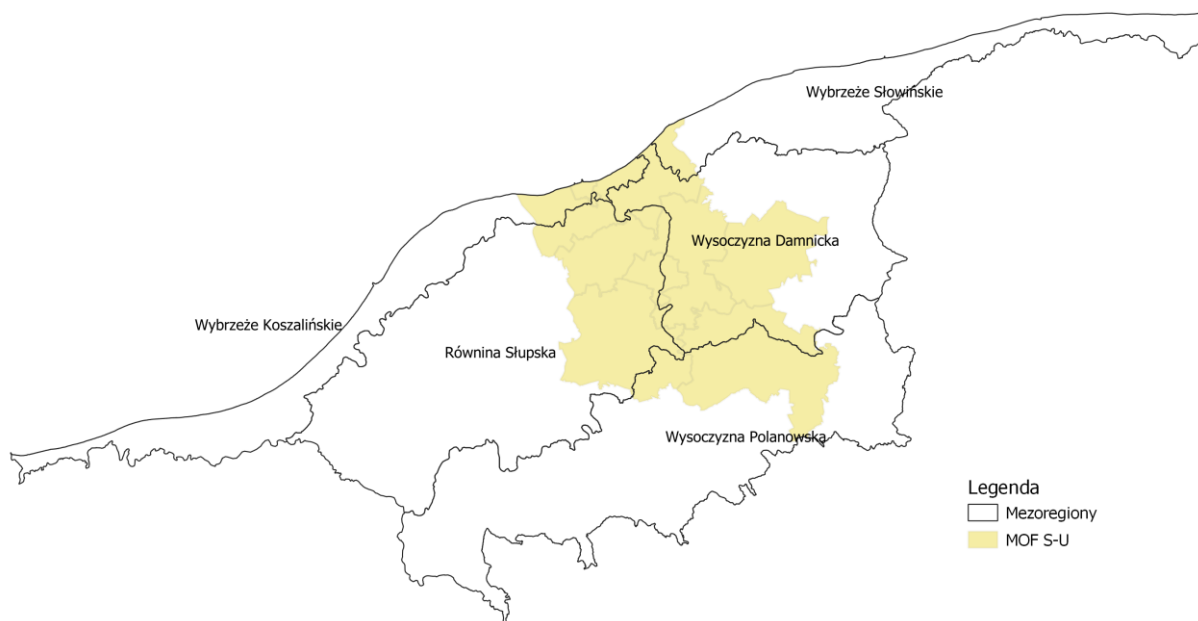
6.6.1. Klimat

Klimat obszaru, na którym znajduje się MOF S-U jest w dużym stopniu kształtowany przez bliskość Morza Bałtyckiego. Sąsiedztwo morza kształtuje klimat łagodny, wilgotny, charakteryzujący się niedużymi amplitudami temperatur. Lata bywają chłodne a zimy ciepłe. Średnia roczna temperatura z w wielolecia w Słupsku wynosi $+7,6^{\circ}\text{C}$, a w Ustce $+7,7^{\circ}\text{C}$. Okres wegetacyjny trwa średnio 214 dni.

MOF S-U leży na dwóch krainach klimatycznych:

- Kraina pobrzeża otwartego morza,
- Kraina Pojezierza Pomorskiego – część zewnętrzna.

Tereny leżące w bezpośrednim kontakcie z morzem Bałtyckim, silniej odczuwają jego wpływ na pogodę. Zmianie ulega także zawartość jodu w powietrzu. Średni roczny opad deszczu na terenie Ustki sięga 850 mm, natomiast w Słupsku wynosi on około 760 mm rocznie.



Rysunek 14. MOF S-U na tle mezoregionów

źródło: opracowanie własne

Na terenie MOF S-U przeważają wiatry S-SW. W pasie nadmorskim dominują wiatry kierunków S-SW-W. Na obszarze wybrzeża dominują kierunki południowo-zachodnie i zachodnie, a w rejonie miasta Słupska wiatry zachodnie. Na terenie Pomorza występują wybitnie korzystne warunki pod kątem wykorzystania energii wiatrowej.

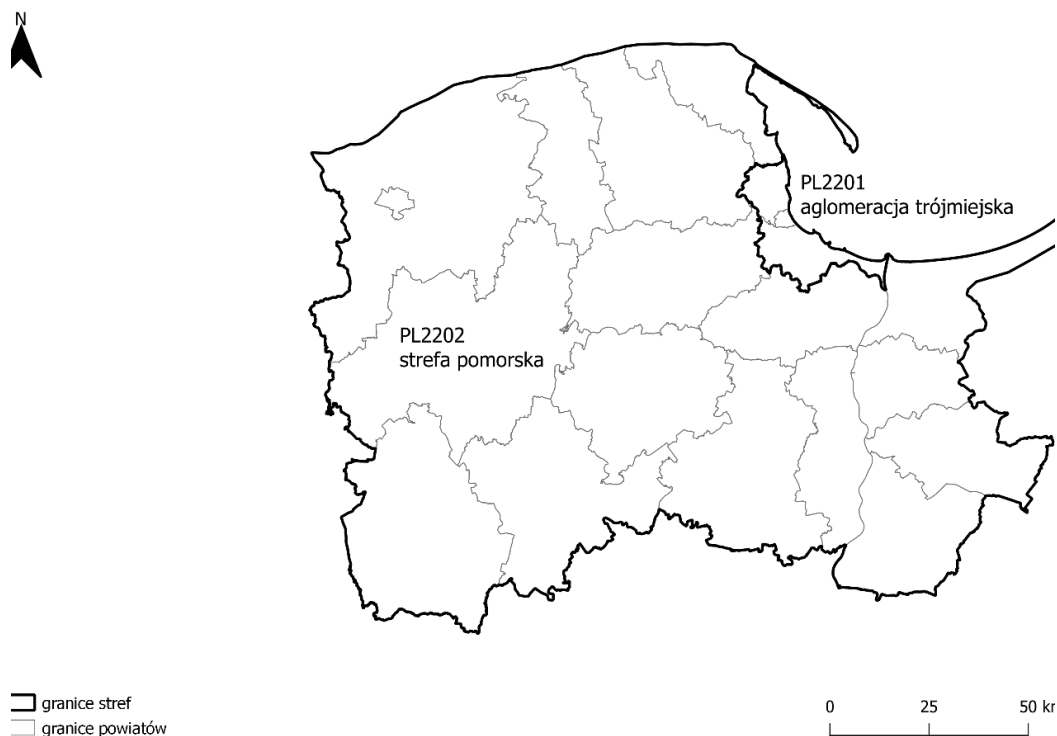
6.6.2. Jakość powietrza

Zgodnie z art. 88 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2022 poz. 2556 t.j.) oceny jakości powietrza i obserwacji zmian dokonuje się w ramach państwowego monitoringu środowiska. Podstawowym celem monitoringu jakości powietrza jest uzyskanie informacji o poziomach stężeń substancji w powietrzu oraz wyników ocen jakości powietrza. W celu oceny jakości powietrza na terenie województwa pomorskiego wyznaczono 2 strefy:

- Aglomeracja trójmiejska (kod strefy: PL2201),
- strefa pomorska (kod strefy: PL2202), do której należy MOF S-U.

Roczna ocena jakości powietrza, dokonywana przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, jest prowadzona w odniesieniu do wszystkich substancji, dla których obowiązek taki wynika z rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 grudnia 2020 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. 2020 r., poz. 2279).

Są to równocześnie substancje, dla których w prawie krajowym (rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu) i w dyrektywach UE (2008/50/WE i 2004/107/WE) określono normatywne stężenia w postaci poziomów dopuszczalnych/docelowych/celu długoterminowego w powietrzu, ze względu na ochronę zdrowia ludzi i ochronę roślin.



Rysunek 15. Podział województwa pomorskiego na strefy ochrony powietrza.

źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim, Raport wojewódzki za rok 2022

Lista zanieczyszczeń, jakie należy uwzględnić w ocenie dokonywanej pod kątem spełnienia kryteriów określonych w celu ochrony zdrowia ludzi, obejmuje 12 substancji:

- dwutlenek siarki SO₂,
- dwutlenek azotu NO₂,
- tlenek węgla CO,
- benzen C₆H₆,
- ozon O₃,
- pył PM₁₀,
- pył PM_{2.5},
- ołów Pb w PM₁₀,
- arsen As w PM₁₀,
- kadm Cd w PM₁₀,
- nikiel Ni w PM₁₀,
- benzo(a)piren B(a)P w PM₁₀.

W ocenach dokonywanych pod kątem spełnienia kryteriów odniesionych do ochrony roślin uwzględnia się 3 substancje:

- dwutlenek siarki SO₂,
- tlenki azotu NO_x,
- ozon O₃

Wynik oceny i klasyfikacji strefy dla danego zanieczyszczenia zależy od stężeń tego zanieczyszczenia występujących na terenie strefy - zwykle w rejonach o najwyższym stopniu zanieczyszczenia daną substancją. Uzyskany wynik przekłada się na określone wymagania w zakresie działań na rzecz poprawy jakości powietrza (w przypadku, gdy nie są spełnione odpowiednie kryteria) lub na rzecz utrzymania tej jakości (jeżeli spełnia ona przyjęte standardy).

Poniżej zestawiono klasy stref i wymagane działania w zależności od poziomów stężeń zanieczyszczenia uzyskanych w rocznej ocenie jakości powietrza:

- **Klasa A** - poziom stężeń zanieczyszczenia nie przekracza poziomu dopuszczalnego/docelowego,
- **Klasa C** - poziom stężeń zanieczyszczenia przekracza poziom dopuszczalny/docelowy,
- **Klasa D1** - poziom stężeń zanieczyszczenia nie przekracza poziomu celu długoterminowego (dotyczy tylko ozonu),

- **Klasa D2** - poziom stężeń zanieczyszczenia przekracza poziomu celu długoterminowego (dotyczy tylko ozonu).

Tabela 5. Klasyfikacja stref zanieczyszczeń powietrza w zależności od poziomów stężeń zanieczyszczenia uzyskanych w rocznej ocenie jakości powietrza.

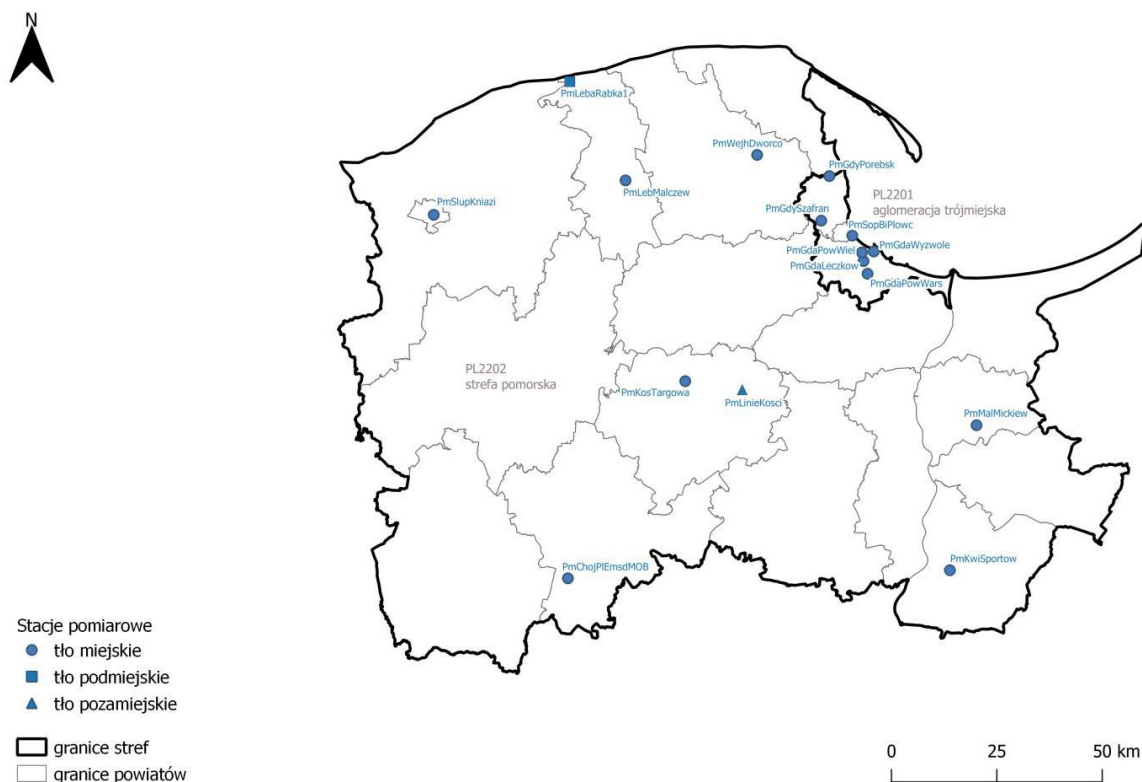
Poziom stężeń	Zanieczyszczenie	Klasa strefy	Wymagane działania
W przypadku, gdy dla zanieczyszczenia określony jest poziom dopuszczalny			
nie przekracza poziomu dopuszczalnego	ochrona zdrowia ludzi: dwutlenek siarki SO ₂ , dwutlenek azotu NO ₂ , tlenek węgla CO, benzen C ₆ H ₆ , pył PM10, pył PM2.5 ołów Pb (zawartość w PM10) ochrona roślin: dwutlenek siarki SO ₂ tlenki azotu NO _x -	A	utrzymanie stężeń zanieczyszczenia poniżej poziomu dopuszczalnego oraz dążenie do utrzymania najlepszej jakości powietrza zgodnej ze zrównoważonym rozwojem
powyżej poziomu dopuszczalnego		C	- określenie obszarów przekroczeń poziomów dopuszczalnych, - opracowanie lub aktualizacja programu ochrony powietrza w celu osiągnięcia odpowiednich poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu, - kontrolowanie stężeń zanieczyszczenia na obszarach przekroczeń i prowadzenie działań mających na celu obniżenie stężeń przynajmniej do poziomów dopuszczalnych
W przypadku, gdy dla zanieczyszczenia określony jest poziom docelowy			
nie przekracza poziomu docelowego	ochrona zdrowia ludzi i ochrona roślin ozon O ₃ ochrona zdrowia ludzi arsen As (zawartość w PM10), kadm Cd (zawartość w PM10), nikiel Ni (zawartość w PM10), benzo(a)piren B(a)P (zawartość w PM10)	A	utrzymanie stężeń zanieczyszczenia w powietrzu poniżej poziomu docelowego
powyżej poziomu docelowego		C	- dążenie do osiągnięcia poziomu docelowego substancji w określonym czasie za pomocą ekonomicznie uzasadnionych działań technicznych i technologicznych - określenie obszarów przekroczeń poziomów docelowych - opracowanie lub aktualizacja programu ochrony powietrza, w celu osiągnięcia odpowiednich poziomów docelowych w powietrzu
W przypadku, gdy dla ozonu określony jest poziom celu długoterminowego			
poniżej poziomu celu długoterminowego	ochrona zdrowia ludzi i ochrona roślin	D1	utrzymanie stężeń zanieczyszczenia w powietrzu poniżej poziomu celu długoterminowego
powyżej poziomu celu długoterminowego	ozon O ₃	D2	- dążenie do osiągnięcia poziomu celu długoterminowego do 2020 r.

* z uwzględnieniem dozwolonych częstotliwości przekroczeń określonych w rozporządzeniu MŚ w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu.

źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorski, Raport wojewódzki za rok 2022

W skład sieci monitoringu wchodziło 16 stacji pomiarowych – 9 należących do GIOŚ, 6 należących do ARMAAG i 1 należąca do IMGW.

W roku 2020 na terenie MOF S-U znajdowała się stacja pomiarowa w mieście Słupsk na ulicy Kniaziewicza 50 o typie stacji – tło.



Rysunek 16. Lokalizacja stacji pomiarowych w województwie pomorskim, wykorzystywanych w ocenie za rok 2022

źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim, Raport wojewódzki za rok 2022

Zestawienie wszystkich wynikowych klas dla strefy pomorskiej z uwzględnieniem kryterium ochrony zdrowia, zostało przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 6. Wynikowe klasy dla poszczególnych zanieczyszczeń, uzyskane w ocenie rocznej za 2022 rok dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony zdrowia.

Nazwa strefy	Symbol klasy wynikowej											
	SO ₂	NO ₂	CO	C ₆ H ₆	O ₃	PM10	Pb	As	Cd	Ni	B(a)P	PM2,5
strefa pomorska	A	A	A	A	A ¹	A	A	A	A	A	C	A1 ²

¹ Dla ozonu – poziom celu długoterminowego, strefa uzyskała klasę D2

² Dla pyłu PM2,5 – poziom dopuszczalny I faza, strefa uzyskała klasę A

źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim, Raport wojewódzki za rok 2022

Jak wynika z *Rocznej oceny jakości powietrza w województwie pomorskim, Raport wojewódzki za rok 2022* na terenie strefy pomorskiej, stwierdzono występowanie w ciągu roku ponadnormatywnego stężenia benzo(a)piranu w pyłe PM₁₀. Stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy pomorskiej ze względu na ochronę roślin, nie zostały przekroczone w przypadku żadnego z zanieczyszczeń. Zestawienie wszystkich wynikowych klas strefy pomorskiej z uwzględnieniem kryterium ochrony roślin, zostało przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 7. Klasy dla poszczególnych zanieczyszczeń, uzyskane w ocenie rocznej za 2022 rok dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony roślin.

Nazwa strefy	Symbol klasy wynikowej		
	SO ₂	NO _x	O ₃ ¹
strefa pomorska	A	A	A

¹ Dla ozonu – poziom celu długoterminowego, strefa uzyskała klasę D2

źródło: *Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim, raport wojewódzki za rok 2022*

6.6.3. Wody

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. 2023 r. poz. 300) wprowadzono nowy podział JCWP jako wynik weryfikacji i aktualizacji granic zlewni JCWP oraz weryfikacji i aktualizacji typologii wód wraz z określeniem warunków referencyjnych dla nowych typów wód.

Teren gmin leży na obszarze 27 jednolitych części wód powierzchniowych, zestawiono je w poniższej tabeli.

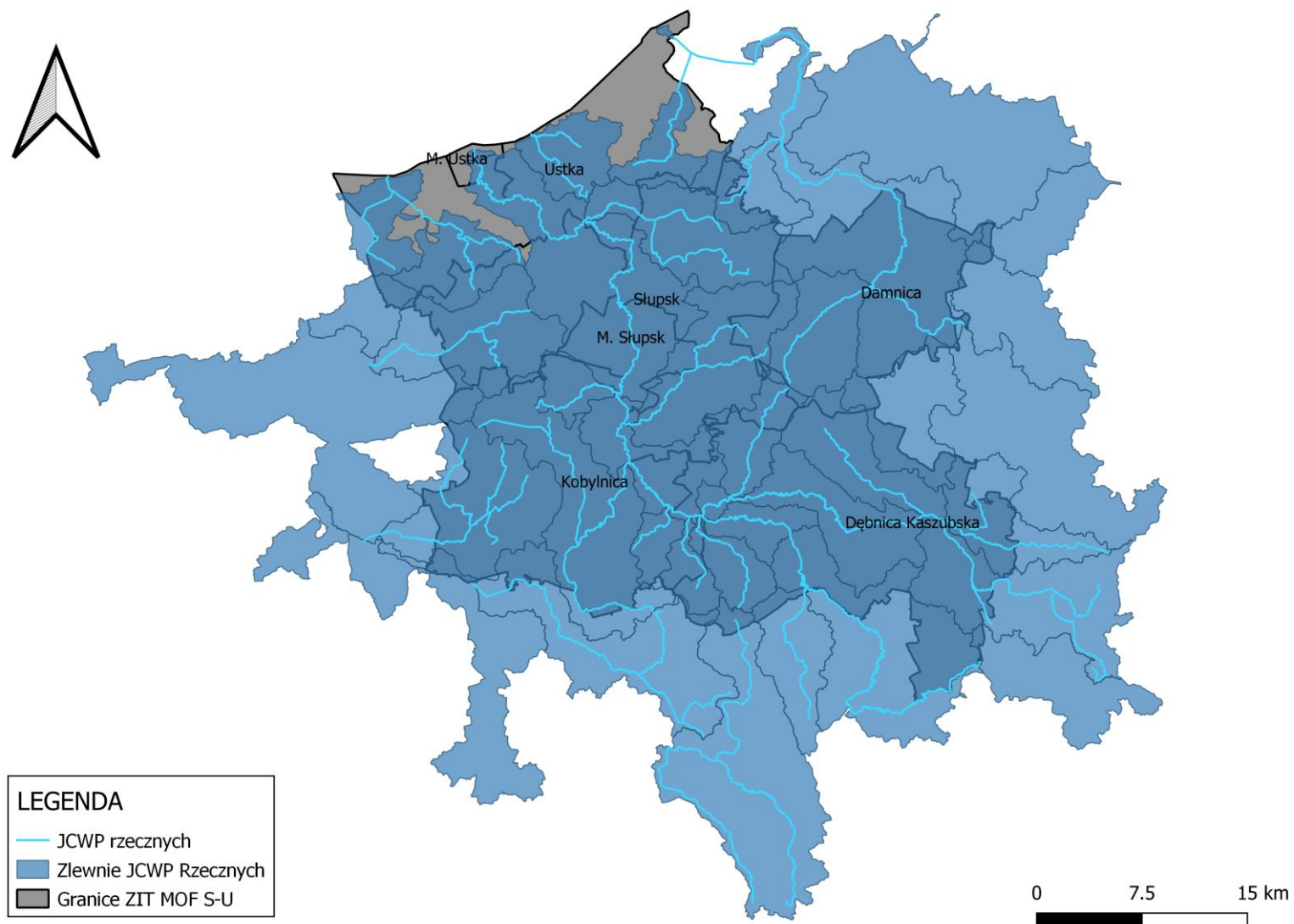
Tabela 8. Jednolite Części Wód Powierzchniowych w zasięgu których leży omawiany obszar

Gmina	KOD JCWP	Nazwa JCWP	Kod i nazwa JCWP w poprzednim cyklu planistycznym (2016-2021)
Kobylnica; M. Słupsk; Postomino; Słupsk; Ustka	RW60001046729	Moszczeniczka	RW60001746729 (Moszczeniczka)
Kobylnica; M. Słupsk; Słupsk	RW20001047292	Kamieniec	RW20001747292 (Kamieniec)
Kobylnica; M. Słupsk; M. Ustka; Słupsk; Ustka	RW20001147297	Słupia od Kamieńca do Otocznicy	RW20001947297 (Słupia od Kamieńca do Otocznicy)
Dębica Kaszubska; Kobylnica; M. Słupsk; Słupsk	RW20001147291	Słupia od zb. Krzynia do Kamieńca	RW20001947291 (Słupia od wypływu ze zb. Krzynia do Kamieńca)
Damnica; Dębica Kaszubska; M. Słupsk; Słupsk	RW20001047289	Głaźna	RW20001747289 (Głaźna)
Kobylnica; Trzebielino	RW20001047276	Strumyk Żelkowski	RW20001747276 (Strumyk)
Dębica Kaszubska; Kobylnica; Kępice; Trzebielino	RW60001046529	Bystrzenica	RW60001746529 (Bystrzenica)
Czarna Dąbrówka; Dębica Kaszubska; Potęgowo	RW200010472649	Maleniec	RW200017472649 (Maleniec)
Kobylnica; Kępice; Słupsk; Trzebielino	RW200010472789	Kwacza	RW200017472789 (Kwacza)
Dębica Kaszubska; Kołczygłowy; Miastko; Trzebielino	RW60001046239	Pokrzywna od źródeł do	RW6000174624 (Pokrzywna do Kunicy)

Gmina	KOD JCWP	Nazwa JCWP	Kod i nazwa JCWP w poprzednim cyklu planistycznym (2016-2021)
		Kunicy z Kunicą	
Dębica Kaszubska ; Kołczygłowy	RW20001047257229	Brodek	RW2000174725722 (Brodek)
Dębica Kaszubska ; Kobylnica ; Trzebielino	RW20001047274	Żelkowa woda	RW20001747274 (Żelkowa Woda)
Borzytuchom; Bytów; Czarna Dąbrówka; Dębica Kaszubska ; Parchowo	RW200011472193	Słupia od jez. Żukówko do Konitopska	RW200020472191 (Słupia od wypływu z jez. Żukówko do oddzielenia kanału do jez. Głębokiego)
Borzytuchom; Czarna Dąbrówka; Dębica Kaszubska ; Kołczygłowy	RW200011472579	Słupia od Konitopska do jez. Gostkowskiego do zb. Krzynia	RW20000472579 (Słupia od wpływu do jez. Zalewy do wypływu ze zb. Krzynia); RW20001947255 (Słupia od dopł. z jez. Głębokiego do wpływu do jez. Zalewy)
Czarna Dąbrówka; Damnica ; Dębica Kaszubska ; Potęgowo	RW20001147435	Łupawa od Bukowiny do Darżyńskiej Strugi	RW20002047435 (Łupawa od Bukowiny do Darżyńskiej Strugi)
Czarna Dąbrówka; Damnica ; Dębica Kaszubska ; Kołczygłowy; Słupsk	RW20001547265	Skotawa z Graniczną	RW20002347266 (Skotawa z jez. Skotawsko Wielkie do Granicznej bez Maleńca)
Postomino; Ustka	RW60001046732	Pijawica	RW60001746732 (Pijawica)
Kobylnica ; Sławno	RW60001046712	Wrześniczka	RW60001746712 (Wrześniczka)
Kobylnica ; Kępice; Sławno	RW60001046569	Ściegnica	RW60002346569 (Ściegnica)
Kobylnica ; Kępice; M. Sławno; Malechowo; Sławno	RW60001146599	Wieprza od Studnicy do Moszczenicy	RW60001946599 (Wieprza od Studnicy do Moszczenicy)
Darłowo; Kobylnica ; M. Darłowo; M. Sławno; Postomino; Sławno; Słupsk	RW60001146791	Wieprza od Moszczenicy do Łąkawicy	RW60001946791 (Wieprza od Moszczenicy do Łąkawicy)
Postomino; Ustka	RW60001347169	Potynia	RW60002247169 (Potynia)
Smołdzino; Słupsk ; Ustka	RW20001047476	Grabownica	RW20001747476 (Grabownica)
Damnica ; Główny; Potęgowo	RW20001047654	Rzechciana	RW20001747654 (Rzechciana)
Damnica ; Główny; Potęgowo; Smołdzino	RW200010476749	Pustynka	RW200017476749 (Pustynka)
M. Ustka	RW20001447299	Słupia od Otocznicy do ujścia	RW20002247299 (Słupia od Otocznicy do ujścia)
Smołdzino; Ustka	RW2000144749	Łupawa od jez. Gardno do ujścia	RW2000224749 (Łupawa z jez. Gardno do ujścia)
Dębica Kaszubska	RW20001147269	Skotawa od Granicznej do ujścia	RW20001947269 (Skotawa od Granicznej do ujścia)
Główny; Smołdzino; Słupsk ; Ustka	RW20000947456	Brodniczka	RW20001847456 (Brodniczka)
Damnica ; Słupsk	RW2000154744	Charstnica	RW2000234744 (Charstnica)
Damnica ; Dębica Kaszubska ; Słupsk	RW200010472689	Karżniczka	RW200017472689 (Karżniczka)
Damnica ; Główny; Potęgowo; Smołdzino; Słupsk ; Ustka	RW200011474799	Łupawa od Darżyńskiej	RW20001947453 (Łupawa od Darżyńskiej Strugi do dopływu z

Gmina	KOD JCWP	Nazwa JCWP	Kod i nazwa JCWP w poprzednim cyklu planistycznym (2016-2021)
		Strugi do jez. Gardno	Łojewa); RW20002047459 (Łupawa od dopł. z Łojewa do wpływu do jez. Gardno); RW2000224749 (Łupawa z jez. Gardno do ujścia)
Dębica Kaszubska; Kobylnica	RW20001047272	Kamienna	RW20001747272 (Kamienna)
Ustka	RW20001347329	Orzechowa	RW20002247329 (Orzechowa)
Słupsk; Ustka	RW6000104716129	Pogorzeliczka	RW60001747163 (Karwina do jez. Modła)
Damnica; Głównicyce; Słupsk; Ustka	RW200010472949	Gnilna	RW200017472949 (Gnilna)
Damnica; Potęgowo	RW200010474369	Darżyńska Struga	RW20001747436 (Darżyńska Struga)
Damnica; Dębica Kaszubska; Potęgowo	RW200010474389	Rębowa	RW200017474389 (Rębowa)

źródło: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie



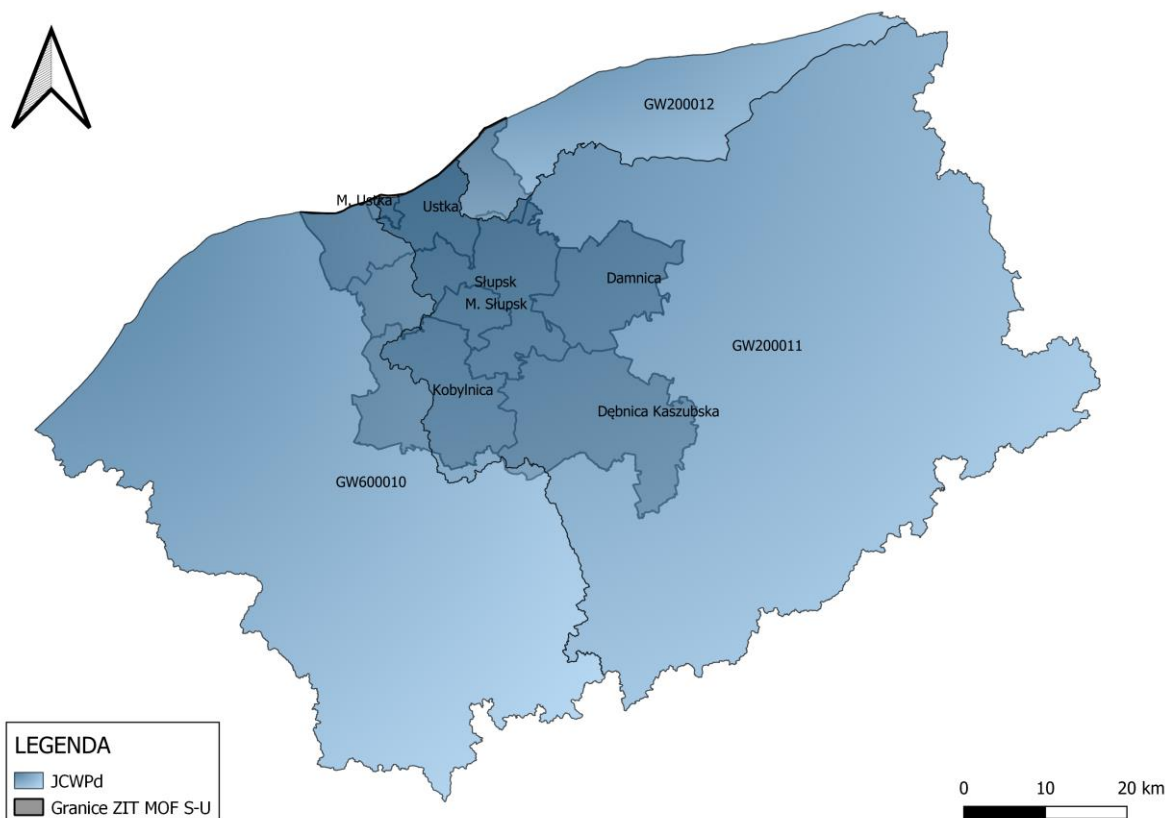
Rysunek 17. JCWP na tle omawianych Gmin
źródło: opracowanie własne na podstawie danych PGW WP

Poniżej przedstawiano JCWPd w obrębie których znajdują się gminy objęte porozumieniem.

Tabela 9. Charakterystyka JCWPd na terenie objętym porozumieniem

Numer JCWPd	10	11	12
Identyfikator UE	PLGW600010	PLGW200011	PLGW200012
Powierzchnia [km ²]	2 554,68	3 926,77	450,59
Województwo	pomorskie, zachodniopomorskie	pomorskie	pomorskie
Gmina	Biały Bór, Darłowo, Darłowo, Dębica Kaszuńska, Kobylnica, Koczała, Kołczygłowy, Kępice, Lipnica, Malechowo, Miastko, Mielno, Polanów, Postomino, Sianów, Sławno, Sławno, Słupsk, M. Słupsk , Trzebielino, Tuchomie, M. Ustka, Ustka	Borzytuchom, Bytów, Cewice, Chmielno, Choczewo, Czarna Dąbrówka, Damnica , Dębica Kaszuńska , Gniewino, Główny, Cze, Kartuzy, Kobylnica , Kołczygłowy, Kępice, Linia, Lipnica, Luzino, Lębork, Nowa Wieś Lęborska, Parchowo, Potęgowo, Przodkowo, Sierakowice, Smołdzino, Studzienice, Stężyca, Sulęcyno, Szemud, Słupsk, M. Słupsk , Trzebielino, Tuchomie, M. Ustka, Ustka , Wicko, Łęczycze	Choczewo, Główny, Cze, Smołdzino, Słupsk, Ustka , Wicko, Łeba
Dorzecze	Odry	Wisły	Wisły
Region wodny	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Dolnej Wisły	Dolnej Wisły
Zarząd Zlewni	Zarząd Zlewni w Koszalinie	Zarząd Zlewni w Gdańsku	Zarząd Zlewni w Gdańsku
Obszar bilansowy	Zlewnia Słupi, Brda, Gwda, Parsęta, Radew, Przymorze - Resko, Wieprza i Grabowa	Zlewnia Raduni i Motławy, Zlewnia Słupi, Zlewnia Łupawy, Zlewnia Łeby, Zlewnia Redy-Piaśnicy, Brda, Wda, Wieprza i Grabowa	Dolna Łupawa, Przymorze, Wysoczyzna Damnicka, Środkowa Łeba, Wysoczyzna Żarnowiecka, Piaśnica, Dolna Słupia, Przymorze, Pas nadmorski
Zasoby wód podziemnych dostępne do zagospodarowania [m ³ /d]	198 186,24	258 561,62	5 275,35

źródło: Państwowa Służba Hydrogeologiczna



Rysunek 18. JCWPd na tle omawianych Gmin

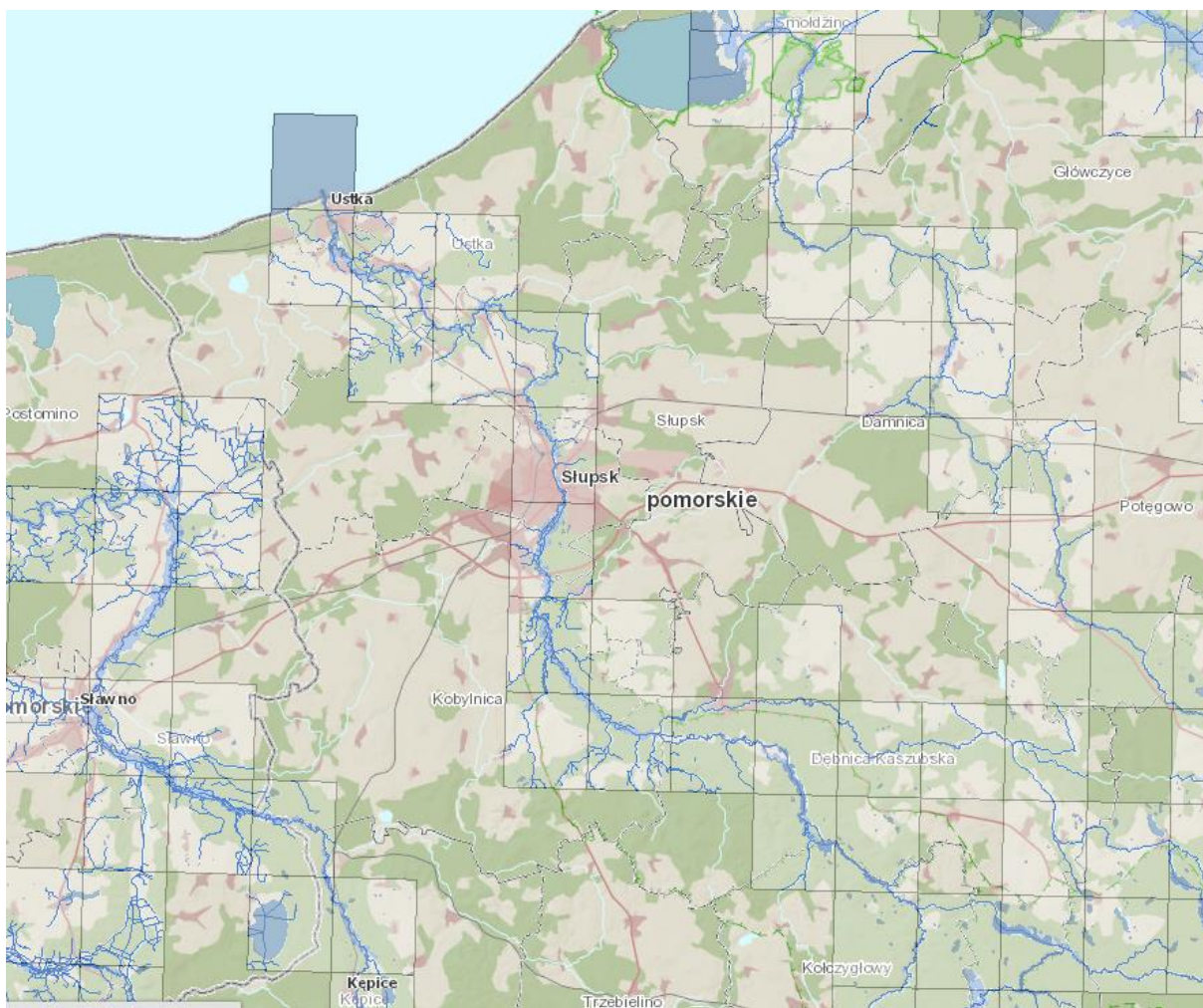
źródło: opracowanie własne na podstawie danych PGW WP

Zagrożenie powodziowe

W I cyklu planistycznym (2010-2015) mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego zostały opracowane w ramach projektu „Informatyczny system osłony kraju przed nadzwyczajnymi zagrożeniami” (ISOK), finansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka 2007-2013. W II cyklu planistycznym (2016-2021) dokonano przeglądu MZP i MRP opracowanych w I cyklu oraz w razie potrzeby ich aktualizacji, jak również sporządzone zostały nowe mapy dla obszarów i typów powodzi wskazanych w wyniku przeglądu i aktualizacji wstępnej oceny ryzyka powodziowego zakończonej w 2018 r. Zostały opracowane dla następujących scenariuszy powodziowych:

- 1) Obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2%;
- 2) Obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1%;
- 3) Obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%;
- 4) Obszary narażone na zalanie w przypadku zniszczenia lub uszkodzenia wału przeciwpowodziowego – scenariusz całkowitego zniszczenia wału przeciwpowodziowego.

Poniżej przedstawiono mapy zgodnie z II cyklem planistycznym.



Rysunek 19. Obszary zagrożenia powodzią na obszarze realizacji Strategii
 źródło: www.wody.isok.gov.pl/imap_kzgw/?gmap=gpMRP

Obszary zagrożone suszą

Susza jest zjawiskiem ciągłym o zasięgu regionalnym i oznacza dostępność wody poniżej średniej w określonych warunkach naturalnych. Suszą nazywa się nie tylko zjawiska ekstremalne, ale wszystkie, które występują w warunkach mniejszej dostępności wody dla danego regionu.

Wyróżnia się następujące typy suszy:

- susza atmosferyczna spowodowana deficytem opadów,
- susza rolnicza przejawiająca się niedostateczną wilgotnością gleby do zaspokojenia potrzeb wodnych roślin i prowadzenia normalnej gospodarki w rolnictwie,
- susza hydrologiczna spowodowana długotrwałym obniżeniem ilości wody w rzekach i jeziorach,
- susza hydrogeologiczna definiowana jako długotrwałe obniżenie zasobów wód podziemnych.

Susza, obok zjawiska powodzi, jest jednym z najbardziej dotkliwych i bezpośrednich zjawisk naturalnych oddziałujących na środowisko, gospodarkę i lokalne społeczności. Jednakże w przeciwieństwie do powodzi nie ma praktycznie możliwości prowadzenia działań doraźnych, które przyczynią się do zminimalizowania skutków suszy. W walce z suszą potrzebne są działania

Jakość wód powierzchniowych

Obowiązek badania i oceny jakości wód powierzchniowych w ramach państwowego monitoringu środowiska (PMŚ) wynika z m.in. 349 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne. Zgodnie z ust. 3 tego artykułu, badania jakości wód powierzchniowych w zakresie elementów biologicznych, fizykochemicznych, chemicznych (w tym substancji priorytetowych w matrycy będącej wodą) należą do kompetencji inspekcji ochrony środowiska. W zakresie obowiązków leży również prowadzenie obserwacji elementów hydromorfologicznych na potrzeby oceny stanu ekologicznego. Stan ichtiofauny jako jednego z biologicznych elementów jakości wód jest badany przez wykonawców zewnętrznych, a jego ocena jest przekazywana do GIOŚ. Badania substancji priorytetowych, dla których określono środowiskowe normy jakości we florze i faunie, są zlecane przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska.

Zgodnie z ustawą Prawo wodne, wyróżnia się jednolite części wód powierzchniowych naturalne, dla których określa się stan ekologiczny i jednolite części wód powierzchniowych silnie zmienione i sztuczne, dla których określa się potencjał ekologiczny. Ocena stanu jcwp jest prowadzona na podstawie wyników klasyfikacji stanu/potencjału ekologicznego oraz na podstawie wyników klasyfikacji stanu chemicznego.

W celu wykonania klasyfikacji stanu ekologicznego lub potencjału ekologicznego dokonuje się interpretacji wyników badań elementów biologicznych, fizykochemicznych, w tym specyficznych zanieczyszczeń syntetycznych i niesyntetycznych oraz elementów hydromorfologicznych, w odniesieniu do wartości granicznych klas jakości, określonych w odpowiednich przepisach dla poszczególnych wskaźników jakości wód.

Zgodnie z ustawą – Prawo wodne, realizacja monitoringu wód powierzchniowych ma na celu m.in. pozyskanie informacji o stanie wód powierzchniowych na potrzeby planowania w gospodarowaniu wodami i oceny osiągnięcia celów środowiskowych przypisanych jednolitym częściom wód powierzchniowych, czyli oddzielnym i znaczącym elementom wód powierzchniowych, takim jak: jezioro lub inny naturalny zbiornik wodny; sztuczny zbiornik wodny; struga, strumień, potok, rzeka, kanał lub ich części; morskie wody wewnętrzne, wody przejściowe lub wody przybrzeżne.

Klasyfikacja stanu chemicznego polega na określeniu stężeń substancji priorytetowych i innych substancji zanieczyszczających oznaczanych w wodzie i biocie (rybach i mięczakach) i porównaniu tych stężeń ze środowiskowymi normami jakości ustalonymi w odpowiednich przepisach.

W poniższej tabeli zestawiono informacje na temat JCWP oraz ich stanu wraz z ich wskaźnikami determinującymi. Klasyfikację stanu wód dokonano na podstawie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25.06.2021 w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego oraz sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych, a także środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz.U. 2021 poz. 1475).

Proгноза Oddziaływania na Środowisko dla Strategii ZIT dla MOF Słupsk-Ustka

Tabela 10. Klasyfikacja i ocena stanu wód JCWP zlokalizowanych na omawianym terenie

Lp.	Nazwa i kod JCWP	Typ JCWP	Powierzchnia zlewni JCWP [km ²]	Czy JCWP była monitorowana (posiadała ustalony ppk w okresie 2016-2021)?	Kod ppk (2016-2021)	Współrzędne geograficzne ppk [2016-2021]	Czy JCWP jest monitorowana (posiada ustalony ppk na okres 2022-2027)?	Kod ppk (2022-2027)	Współrzędne geograficzne ppk [2022-2027]	Ocena stanu na podstawie oceny stanu GIOŚ 2014-2019 i oceny eksperckiej (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.)				
										stan/potencjał ekologiczny	wskaźniki determinujące stan/potencjał ekologiczny	stan chemiczny	wskaźniki determinujące stan chemiczny	stan (ogólny)
1.	Moszczeniczka RW60001046729	PNp	68,56	tak	PL02S0101_1523		tak	PL02S0101_1523	16.753982; 54.448369	nie można dokonać oceny stanu/potencjału (brak badań biologicznych w JCWP)	nie dotyczy	brak danych	nie dotyczy	brak danych
2.	Kamieniec RW20001047292	PNp	16,72	nie			nie			nie można dokonać oceny stanu/potencjału (brak badań biologicznych w JCWP)	nie dotyczy	brak danych	nie dotyczy	brak danych
3.	Głaźna RW20001047289	PNp	76,18	tak	pl01s0201_0858	17.02645; 54.41645	tak	PL01S0201_0858	17.02645; 54.41645	umiarkowany stan ekologiczny	azot ogólny, azot azotanowy; nie dotyczy	poniżej dobrego	benzo(a)piren; bromowane difenyletery, rtęć	zły
4.	Słupia od Kamieńca do Otocznicy RW20001147297	RzN	132,10	tak	PL01S0201_0813	16.92778; 54.54556	tak	PL01S0201_0813	16.92778; 54.54556	dobry stan ekologiczny	nie dotyczy	poniżej dobrego	benzo(a)piren; bromowane difenyletery, rtęć	zły
5.	Słupia od zb. Krzynia do Kamieńca RW20001147291	RzN	64,38	tak	PL01S0201_3337	17.02583; 54.41639	tak	PL01S0201_3337	17.02583; 54.41639	słaby stan ekologiczny	nie dotyczy; ichtiofauna	poniżej dobrego	benzo(a)piren; bromowane difenyletery	zły
6.	Bystrzenica RW60001046529	PNp	92,25	tak	PL02S0201_0588	16.87556; 54.30556	tak	PL02S0201_0588	16.87556; 54.30556	umiarkowany stan ekologiczny	azot ogólny; nie dotyczy	brak danych	nie dotyczy	zły
7.	Pokrzywna od źródeł do Kunicy z Kunicą RW60001046239	PNp	136,26	tak	PL02S0201_3336	17.1478; 54.1991	tak	PL02S0201_3336	17.1478; 54.1991	dobry stan ekologiczny	nie dotyczy	poniżej dobrego	benzo(a)piren; nie dotyczy	zły
8.	Kwacza RW20001047289	PNp	102,58	tak	PL01S0201_0863	17.02139; 54.37056	tak	PL01S0201_0863	17.02866; 54.37698	umiarkowany stan ekologiczny	OWO, fosfor fosforanowy (V); nie dotyczy	brak danych	nie dotyczy	zły
9.	Brodek RW20001047257229	PNp	40,06	tak	PL01S0201_3827	17.206908; 54.286411	tak	PL01S0201_3846	17.206908; 54.286411	dobry stan ekologiczny	nie dotyczy	poniżej dobrego	benzo(a)piren; nie dotyczy	zły
10.	Maleniec RW200010472649	PNp	48,24	nie			tak	PL01S0201_0291	17.399261; 54.352488	nie można dokonać oceny stanu/potencjału (brak badań biologicznych w JCWP)	nie dotyczy	brak danych	nie dotyczy	brak danych

Proгноza Oddziaływania na Środowisko dla Strategii ZIT dla MOF Słupsk-Ustka

Lp.	Nazwa i kod JCWP	Typ JCWP	Powierzchnia zlewni JCWP [km²]	Czy JCWP była monitorowana (posiadała ustalony ppk w okresie 2016-2021)?	Kod ppk (2016-2021)	Współrzędne geograficzne ppk [2016-2021]	Czy JCWP jest monitorowana (posiada ustalony ppk na okres 2022-2027)?	Kod ppk (2022-2027)	Współrzędne geograficzne ppk [2022-2027]	Ocena stanu na podstawie oceny stanu GIOŚ 2014-2019 i oceny eksperckiej (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.)				
										stan/potencjał ekologiczny	wskaźniki determinujące stan/potencjał ekologiczny	stan chemiczny	wskaźniki determinujące stan chemiczny	stan (ogólny)
11.	Żelkowa Woda RW20001047274	PNp	14,82	nie			nie			nie można dokonać oceny stanu/potencjału u (brak badań biologicznych w JCWP)	nie dotyczy	dobry	nie dotyczy	brak danych
12.	Strumyk Żelkowski RW20001047276	PNp	12,88	nie			nie			nie można dokonać oceny stanu/potencjału u (brak badań biologicznych w JCWP)	nie dotyczy	dobry	nie dotyczy	brak danych
13.	Słupia od jez. Żukówko do Konitopska RW200011472193	RzN	50,54	tak	PL01S0201_0866	17.47861; 54.25583	tak	PL01S0201_0866	17.47861; 54.25583	umiarkowany stan ekologiczny	nie dotyczy; ichtiofauna	poniżej dobrego	benzo(a)piren; bromowane difenyletery, rtęć, heptachlor	zły
14.	Słupia od Konitopska do jez. Gostkowskiego do zb. Krzynia RW200011472579	RzN	118,89	tak	PL01S0201_0287	17.21227386 6; 54.34572970 1	tak	PL01S0201_0287	17.212188; 54.3489	dobry stan ekologiczny	nie dotyczy;	poniżej dobrego	benzo(a)piren; bromowane difenyletery, rtęć, heptachlor	zły
15.	Łupawa od Bukowiny do Darżyńskiej Strugi RW20001147435	RzN	108,59	tak	PL01S0201_0820	17.41111; 54.45667	tak	PL01S0201_0820	17.41111; 54.45667	umiarkowany stan ekologiczny	BZT5; nie dotyczy	poniżej dobrego	benzo(a)piren; bromowane difenyletery, rtęć, heptachlor	zły
16.	Skotawa z Graniczną RW20001547265	P_org	133,23	tak	PL01S0201_0864	17.41945; 54.315	tak	PL01S0201_0864	17.41945; 54.315	dobry stan ekologiczny	nie dotyczy	brak danych	nie dotyczy	brak danych
17.	Pijawica RW60001046732	PNp	22,41	nie			tak	PL02S0101_0394	16.737861; 54.457712	nie można dokonać oceny stanu/potencjału u (brak badań biologicznych w JCWP)	nie dotyczy; makrofity, bezkręgowce, ichtiofauna	brak danych	nie dotyczy	brak danych
18.	Wrześniczka RW60001046712	PNp	18,08	nie			tak	PL02S0101_0392	16.726362; 54.398024	dobry stan ekologiczny	nie dotyczy	brak danych	nie dotyczy	brak danych
19.	Ściegница RW60001046569	PNp	82,95	tak	PL02S0101_1520	16.754692; 54.339126	tak	PL02S0101_1520	16.754692; 54.339126	umiarkowany stan ekologiczny	OWO, azot ogólny, azot azotanowy; ichtiofauna	brak danych	nie dotyczy	zły
20.	Wieprza od Studnicy do Moszczenicy	RzN	96,97	tak	PL02S0101_0557	16.705233; 54.344168	tak	PL02S0101_0557	16.705233; 54.344168	umiarkowany stan ekologiczny	OWO; makrobezkręgowce	brak danych	nie dotyczy	zły

Proгноза Oddziaływania na Środowisko dla Strategii ZIT dla MOF Słupsk-Ustka

Lp.	Nazwa i kod JCWP	Typ JCWP	Powierzchnia zlewni JCWP [km²]	Czy JCWP była monitorowana (posiadała ustalony ppk w okresie 2016-2021)?	Kod ppk (2016-2021)	Współrzędne geograficzne ppk [2016-2021]	Czy JCWP jest monitorowana (posiada ustalony ppk na okres 2022-2027)?	Kod ppk (2022-2027)	Współrzędne geograficzne ppk [2022-2027]	Ocena stanu na podstawie oceny stanu GIOŚ 2014-2019 i oceny eksperckiej (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.)				
										stan/potencjał ekologiczny	wskaźniki determinujące stan/potencjał ekologiczny	stan chemiczny	wskaźniki determinujące stan chemiczny	stan (ogólny)
	RW60001146599													
21.	Wieprza od Moszczenicy do Łękawicy RW60001146791	RzN	158,74	tak	PL02S0101_0558	16.606029; 54.442264	tak	PL02S0101_0558	16.606029; 54.442264	dobry stan ekologiczny	nie dotyczy	poniżej dobrego	benzo(a)piren; bromowane difenyletery, rtęć	zły
22.	Potynia RW60001347169	PN_uj	27,37	tak	PL02S0201_0580	16.75872; 54.56593	tak	PL02S0201_0580	16.75872; 54.56593	umiarkowany stan ekologiczny	OWO; nie dotyczy	poniżej dobrego	benzo(a)piren; nie dotyczy	zły
23.	Grabownica RW20001047476	PNp	22,12	nie			tak	PL01S0201_0308	17.067726; 54.609275	nie można dokonać oceny stanu/potencjału (brak badań biologicznych w JCWP)	azot ogólny; nie dotyczy	dobry	nie dotyczy	brak danych
24.	Rzechciana RW20001047654	PNp	34,34	tak	PL01S0201_0835	17.52972; 54.56667	tak	PL01S0201_0835	17.52972; 54.56667	umiarkowany stan ekologiczny	azot ogólny, azot azotanowy; nie dotyczy	brak danych	nie dotyczy	zły
25.	Pustynka RW200010476749	PNp	152,18	tak	PL01S0201_3334	17.34306; 54.66585	tak	PL01S0201_3334	17.328667; 54.653349	słaby stan ekologiczny	OWO; ichtiofauna	poniżej dobrego	benzo(a)piren; bromowane difenyletery, heptachlor	zły
26.	Słupia od Otocznicy do ujścia RW20001447299	RzN_uj	1,02	tak	PL01S0201_0811	16.856983; 54.57963	tak	PL01S0201_3838	16.855517; 54.58357	dobry stan ekologiczny	nie dotyczy	poniżej dobrego	benzo(a)piren; nie dotyczy	zły
27.	Łupawa od jez. Gardno do ujścia RW2000144749	RzN_uj	0,61	tak	PL01S0201_0822	17.055525; 54.667085	tak	PL01S0201_0822	17.055525; 54.667085	zły stan ekologiczny	BZT5, OWO; makrofity, makrobezkręgowce	dobry	nie dotyczy	zły
28.	Skotawa od Granicznej do ujścia RW20001147269	RzN	59,00	tak	PL01S0201_0809	17.11861; 54.36528	tak	PL01S0201_0809	17.11861; 54.36528	dobry stan ekologiczny	nie dotyczy	brak danych	nie dotyczy	brak danych
29.	Brodniczka RW20000947456	PNp	31,53	tak	PL01S0201_0837	17.188549; 54.600064	tak	PL01S0201_0837	17.188549; 54.6000637	umiarkowany stan ekologiczny	azot ogólny, azot azotanowy; nie dotyczy	poniżej dobrego	benzo(a)piren; bromowane difenyletery, rtęć, heptachlor	zły
30.	Charstnica RW2000154744	P_org	44,76	tak	PL01S0201_0841	17.28389; 54.50472	tak	PL01S0201_0841	17.28389; 54.50472	umiarkowany stan ekologiczny	azot amonowy, fosfor fosforanowy (V); nie dotyczy	brak danych	nie dotyczy	zły
31.	Karżniczka RW200010472689	PNp	30,88	tak	PL01S0201_0809	17.11861; 54.36528	tak	PL01S0201_0292	17.162409; 54.381965	dobry stan ekologiczny	nie dotyczy	brak danych	nie dotyczy	brak danych

Prognoza Oddziaływania na Środowisko dla Strategii ZIT dla MOF Słupsk-Ustka

Lp.	Nazwa i kod JCWP	Typ JCWP	Powierzchnia zlewni JCWP [km ²]	Czy JCWP była monitorowana (posiadała ustalony ppk w okresie 2016-2021)?	Kod ppk (2016-2021)	Współrzędne geograficzne ppk [2016-2021]	Czy JCWP jest monitorowana (posiada ustalony ppk na okres 2022-2027)?	Kod ppk (2022-2027)	Współrzędne geograficzne ppk [2022-2027]	Ocena stanu na podstawie oceny stanu GIOŚ 2014-2019 i oceny eksperckiej (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.)				
										stan/potencjał ekologiczny	wskaźniki determinujące stan/potencjał ekologiczny	stan chemiczny	wskaźniki determinujące stan chemiczny	stan (ogólny)
32.	Łupawa od Darżyńskiej Strugi do jez. Gardno RW200011474799	RzN	158,27	tak	PL01S0201_0821	17.2125; 54.66222	tak	PL01S0201_0821	17.2125; 54.66222	słaby stan ekologiczny	nie dotyczy; ichtiofauna	poniżej dobrego	benzo(a)piren; bromowane difenyletery, heptachlor	zły
33.	Kamienna RW20001047272	PNp	20,89	nie			tak	PL01S0201_0293	17.10951245; 54.34949744	dobry stan ekologiczny	nie dotyczy	poniżej dobrego	benzo(a)piren; nie dotyczy	zły
34.	Orzechowa RW20001347329	PN_uj	29,81	nie			tak	PL01S0201_0337	16.924353; 54.590165	umiarkowany stan ekologiczny	nie dotyczy; makrobezkręgowce	poniżej dobrego	benzo(a)piren; bromowane difenyletery	zły
35.	Pogorzeliczka RW6000104716129	PNp	35,39	tak	PL01S0201_3332	16.803319; 54.54465	tak	PL01S0201_3332	16.803319; 54.54465	zły stan ekologiczny	nie dotyczy; makrofity, makrobezkręgowce, ichtiofauna	poniżej dobrego	benzo(a)piren; bromowane difenyletery	zły
36.	Gnilna RW200010472949	PNp	62,28	tak	PL01S0201_3592	16.979722; 54.54644	tak	PL01S0201_3592	16.979722; 54.54644	umiarkowany stan ekologiczny	azot azotanowy; nie dotyczy	poniżej dobrego	benzo(a)piren; nie dotyczy	zły
37.	Darżyńska Struga RW200010474369	PNp	54,68	tak	PL01S0201_0842	17.4025; 54.49028	tak	PL01S0201_0842	17.4025; 54.49028	umiarkowany stan ekologiczny	BZT5, OWO, azot ogólny, azot amonowy, azot azotanowy, fosfor fosforanowy (V); nie dotyczy	brak danych	nie dotyczy	zły
38.	Rębowa RW200010474389	PNp	51,69	nie			tak	PL01S0201_0848	17.36418889; 54.46091667	umiarkowany stan ekologiczny	azot ogólny; makrobezkręgowce	poniżej dobrego	benzo(a)piren; nie dotyczy	zły

PNp - Potok lub strumień nizinny piaszczysty

RzN - Rzeka nizinna

P_org - Potok lub struga w dolinie o dużym udziale torfowisk

PN_uj - Potok lub strumień przyujściowy pod wpływem wód słonych

RzN_uj - Rzeka przyujściowa pod wpływem wód słonych

PN - Potok lub strumień nizinny

źródło: www.karty.apgw.gov.pl

Jakość wód podziemnych

Zgodnie art. 4.1 Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW) oraz ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz.U. z 2021 r., poz. 2233 z późn. zm.), celem środowiskowym dla JCWPd jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do niej zanieczyszczeń; zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa stanu oraz ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem wód, tak aby osiągnąć i utrzymać ich dobry stan.

Badania w zakresie stanu wód podziemnych prowadzone są w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska. Wykonawcą badań, na zlecenie Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, jest Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy.

Badania i ocenę stanu wód podziemnych wykonuje się dla tzw. jednolitych części wód podziemnych (JCWPd), dla których określany jest stan ilościowy (informacje o dostępnych zasobach, poborze, poziomie zwierciadła) i stan chemiczny. Badania na potrzeby oceny stanu wód podziemnych prowadzone są w ramach monitoringu diagnostycznego i monitoringu operacyjnego. Monitoring diagnostyczny odbywa się raz na trzy lata i obejmuje obszar całego kraju, natomiast w latach pomiędzy monitoringiem diagnostycznym realizowany jest monitoring operacyjny, w ramach którego badane

są jednolite części, zagrożone nieosiągnięciem dobrego stanu.

Systematycznie prowadzony jest monitoring wód podziemnych. Oceny wykonywane są co 4 lata. Jak wynika z poniższej tabeli jakość wód co roku wykazuje stan dobry.

Tabela 11. Kompleksowa ocena stanu JCWPd na omawianym terenie

Nr JCWPd	Stan wód	Rok 2012	Rok 2016	Rok 2019
10	chemiczny	dobry	dobry	dobry
	Ilościowy	dobry	dobry	dobry
11	chemiczny	dobry	dobry	dobry
	Ilościowy	dobry	dobry	dobry
12	chemiczny	dobry	dobry	dobry
	Ilościowy	dobry	dobry	dobry

źródło: GIOS

6.6.4. Hałas

➤ Stan wyjściowy i źródła hałasu

Hałas definiuje się jako wszystkie niepożądane, nieprzyjemne, dokuczliwe lub szkodliwe drgania mechaniczne ośrodka sprężystego oddziałujące na organizm ludzki. Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2021 poz. 1973), podstawowe pojęcia z zakresu ochrony przed hałasem są następujące:

- emisja – wprowadzane bezpośrednio lub pośrednio energie do powietrza, wody lub ziemi, związane z działalnością człowieka (takie jak hałas czy wibracje),
- hałas – dźwięki o częstotliwościach od 16 Hz do 16.000 Hz,
- poziom hałasu – równoważny poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB).

Oceny stanu akustycznego środowiska i obserwacji zmian dokonuje się w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, zgodnie z art. 117 ustawy Prawo ochrony środowiska. W rozumieniu ustawy ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności na utrzymaniu poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie, oraz zmniejszeniu poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany.

W związku ze stwierdzoną uciążliwością akustyczną hałasów komunikacyjnych Państwowy Zakład Higieny opracował skalę subiektywnej uciążliwości zewnętrznych tego rodzaju hałasów. Zgodnie z dokonaną klasyfikacją uciążliwość hałasów komunikacyjnych zależy od wartości poziomu równoważnego L_{Aeq} i wynosi odpowiednio:

- mała uciążliwość $L_{Aeq} < 52$ dB
- średnia uciążliwość $52 \text{ dB} < L_{Aeq} < 62$ dB
- duża uciążliwość $63 \text{ dB} < L_{Aeq} < 70$ dB
- bardzo duża uciążliwość $L_{Aeq} > 70$ dB

Kryteria dopuszczalności hałasu drogowego określa Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 15 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014 poz. 112). Dla rodzajów terenu, wyróżnionych ze względu na sposób zagospodarowania i pełnione funkcje (tj. tereny zabudowy mieszkaniowej, tereny szpitali, szkoły, tereny rekreacyjno – wypoczynkowe i uzdrowiska), ustalono dopuszczalny równoważny poziom hałasu L_{AeqD} w porze dziennej i L_{AeqN} w porze nocnej. Podstawą określenia dopuszczalnej wartości poziomu równoważnego hałasu dla danego terenu jest zaklasyfikowanie go do określonej kategorii, o wyborze której decyduje sposób jego zagospodarowania. Dla hałasu drogowego, dopuszczalne wartości poziomów hałasu wynoszą

w porze dziennej – w zależności od funkcji terenu – od 50 do 65 dB, w porze nocnej 45–56 dB. Dopuszczalne poziomy hałasu, w zależności od przeznaczenia terenu, zestawiono w tabeli.

Poziomy dopuszczalne zostały określone dla dwóch grup wskaźników mających zastosowanie:

- w prowadzeniu długookresowej polityki w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, w szczególności do sporządzania map akustycznych oraz programów ochrony środowiska przed hałasem:
 - L_{DWN} – długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach [dB], wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku, z uwzględnieniem pory dnia od godz. 6.00 – 18.00, pory wieczoru od godz. 18.00 – 22.00 oraz pory nocy od godz. 22.00 – 6.00;
 - L_N – długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach [dB], wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku od godz. 22.00-6.00,
- do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby:
 - L_{AeqD} jest to równoważny poziom dźwięku A dla pory dnia, rozumianej jako przedział czasu od godz. 6.00 – 22.00,
 - L_{AeqN} – równoważny poziom dźwięku A dla pory nocy, rozumianej jako przedział czasu od godz. 22.00 – 6.00.

Tabela 12. Dopuszczalne poziomy hałasu w zależności od przeznaczenia terenu.

Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w dB			
	Drogi lub linie kolejowe*		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
	LAeqD	LAeqN	LAeqD	LAeqN
a) Obszary A ochrony uzdrowiskowej b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży** c) Tereny domów opieki d) Tereny szpitali w miastach	61	56	50	40
a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe poza miastem d) Tereny zabudowy zagrodowej	65	56	55	45
Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców ***	68	60	55	45

gdzie:

* Wartości określone dla dróg i linii kolejowych stosuje się także dla torowisk tramwajowych poza pasem drogowym i kolei linowych.

** W przypadku niewykorzystywania tych terenów, zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy.

*** Strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych

źródło: Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 15 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014 poz. 112)

Natężenie ruchu pojazdów poruszających się drogami na terenie MOF S-U na przestrzeni lat ulega zwiększeniu, przez co negatywne oddziaływanie akustyczne nasila się. Hałas, oddziałując bezpośrednio na tereny sąsiadującej zabudowy, stanowi główne źródło zagrożenia. Hałas drogowy stanowi dominujące źródło na terenie miast, zarówno pod względem wielkości jak i zasięgu oddziaływania.

Hałasem, zgodnie z definicją zawartą w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, są dźwięki o częstotliwościach od 16 Hz do 16 000 Hz. Występujący w środowisku naturalnym hałas spowodowany ludzką działalnością można podzielić na:

- hałas komunikacyjny;
- hałas przemysłowy (instalacyjny).

Na terenie MOF S-U głównym źródłem hałasu drogowego są:

- Drogi krajowe:
 - Droga krajowa nr 6,
 - Droga krajowa nr 21,
- Drogi wojewódzkie,
- Drogi powiatowe,
- Drogi gminne,

Hałas kolejowy

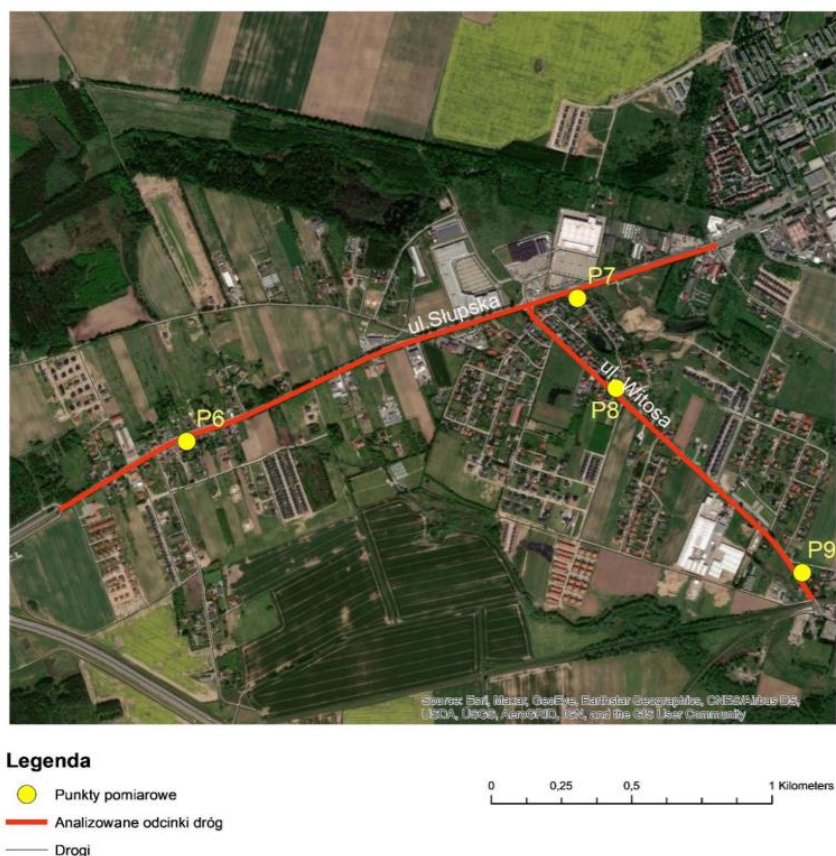
Przez teren MOF S-U przebiegają linie kolejowe łączące m.in. Ustkę i Damnicę ze Słupskiem. W związku z ich istnieniem, na obszarach przez które przebiegają torowiska, może wystąpić potencjalne zagrożenie nadmiernym hałasem, którego źródłem jest kolej.

Hałas przemysłowy

Hałas przemysłowy powodowany jest eksploatacją instalacji lub urządzeń związanych z prowadzoną działalnością przemysłową. Jeżeli dla podmiotu stwierdzono, na podstawie przeprowadzonych badań, przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, starosta powiatowy wydaje decyzję określającą dopuszczalne poziomy hałasu. Uciążliwość hałasu emitowanego z obiektów przemysłowych zależy między innymi od ich ilości, czasu pracy czy odległości od terenów podlegających ochronie akustycznej.

Państwowy Monitoring Środowiska (PMŚ)

W 2019 roku opracowano Lokalną Mapę Hałasu dla wybranych miejscowości na obszarze powiatu słupskiego na terenie województwa pomorskiego, wykonaną na podstawie pomiarów poziomu hałasu w roku 2019 w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska. Lokalna Mapa obejmowała także odcinek drogi gminnej 114136G (ul. Witosa), znajdującej się na terenie gminy Kobylnica, wchodzącej w skład MOF S-U.



Rysunek 21. Lokalizacja punktów pomiarowych na analizowanych odcinkach dróg miejscowości Bolesławice (P6) i Kobylnica (P7, P8 i P9)

źródło: Lokalna Mapa Hałasu dla wybranych miejscowości na obszarze powiatu słupskiego na terenie województwa pomorskiego

Na terenie gminy Kobylnica nie odnotowano przekroczeń wartości dopuszczalnych.

6.6.5. Zasoby przyrodnicze

Na terenie MOF S-U występują następujące formy ochrony przyrody:

- Park Narodowy:
 - Słowiński Park Narodowy,
- Park Krajobrazowy:
 - Park Krajobrazowy Dolina Słupi,
- Obszar Natura 2000:
 - Dolina Łupawy PLH220036,
 - Dolina Słupi PLH220052,
 - Dolina Wieprzy i Studnicy PLH220038,
 - Przymorskie Błota PLH220024
 - Klify Poddębskie PLH220100
 - Ostoja Słowińska PLH220023

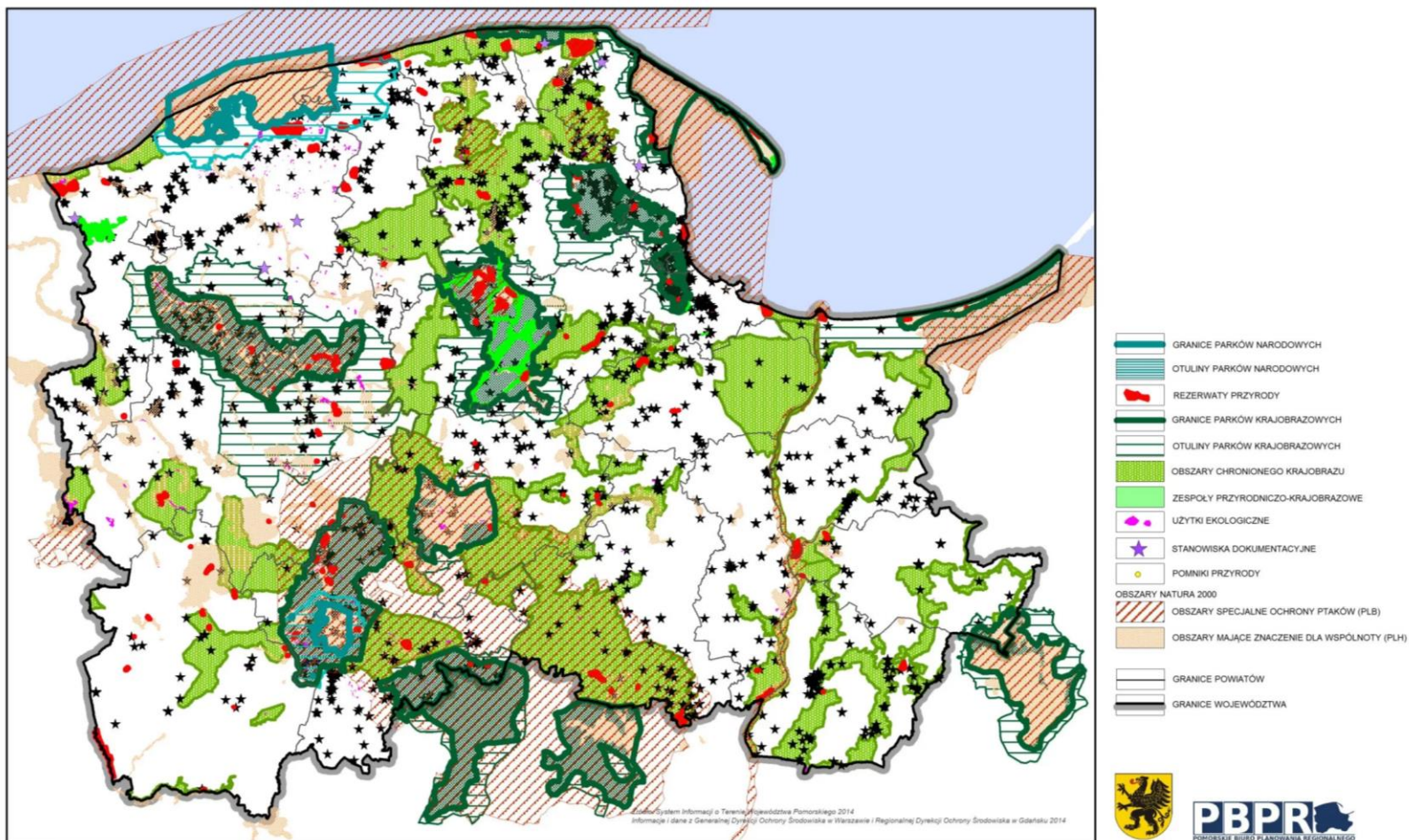
- Jezioro Wicko i Modelskie Wydmy PLH320068
 - Pobrzeże Słowińskie PLB220003
 - Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002
- Rezerwat Przyrody:
 - Źródłiskowe Torfowisko,
 - Gogolewko,
 - Buczyny nad Słupią,
 - Jezioro Modła,
 - Zaleskie Bagna,
- Obszar chronionego krajobrazu:
 - Pas Pobrzeża na Wschód od Ustki,
 - Pas Pobrzeża na Zachód od Ustki,
- Zespół przyrodniczo-krajobrazowy:
 - Bruskowskie Bagno,
 - Kraina w Kratę w Dolinie Rzeki Moszczeniczki
- Stanowisko dokumentacyjne:
 - Bursztyny Możdżanowo,
- Użytki ekologiczne
- Pomniki przyrody.

Słowiński Park Narodowy

Został utworzony dla zachowania systemu jezior przymorskich, bagien, torfowisk, łąk, nadmorskich borów i lasów, a przede wszystkim wydmowego pasa mierzei z unikatowymi w Europie ruchomymi widmami. Został umieszczony w międzynarodowej sieci obszarów chronionych takich jak: HELCOMBSPA, Światowy Rezerwat Przyrody czy obszar wodno-błotny Ramsar²².

²² slowinski.pn.pl

OPRACOWANIE EKOFIZJOGRAFICZNE DO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO - AKTUALIZACJA 2014
MAPA 14. FORMY OCHRONY PRZYRODY



Rysunek 22. Wielkoprzestrzenne formy ochrony przyrody w województwie pomorskim
źródło: Opracowanie ekofizjograficzne województwa pomorskiego

Obszary Natura 2000

Dolina Łupawy PLH220036

Ustanowiony na mocy dyrektywy siedliskowej, zajmuje powierzchnię 5 508,63 ha. Obejmuje on doliny rzek Łupawy i Bukowiny, rozległe obszary łągu o podgórskim charakterze oraz m.in. torfowiska przejściowe i wysokie oraz dystroficzne jeziora w bezodpływowych obszarach.

Dolina Słupi PLH220052

Dyrektywa siedliskowa: Obszar o powierzchni 6 991,48 ha obejmujące cenne siedliska przyrodnicze rzadkich, zagrożonych wyginięciem gatunków.

Dyrektywa ptasia: Obszar o powierzchni 37 471,84 ha stanowi dom dla 8 gatunków znajdujących się w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt oraz 12 podlegających ochronie na obszarze.

Dolina Wieprzy i Studnicy PLH220038

W ramach dyrektywy siedliskowej zajmuje powierzchnię 14 349,03 ha, obejmując znaczną część dolin rzek Wieprzy i Studnicy oraz fragmenty zlewni tych rzek, w tym tereny źródliskowe. Wzniesienia morenowe w okolicy dolin przekraczają 200 m n.p.m.

Przymorskie Błota PLH220024

Istnieje na mocy dyrektywy siedliskowej i zajmuje powierzchnię 1 709,61 ha. Na jego terenie znajdują się bardzo dobrze zachowane zbiorowiska torfowiskowe typu bałtyckiego, zarośla włosownicy europejskiej i specyficzne dla obszaru brzozy bagienne.

Klify Poddębskie PLH220100

Na mocy dyrektywy siedliskowej zajmuje obszar 594,44 ha. Na etapie wyznaczania obszaru Natura 2000 siedlisko zostało błędnie zidentyfikowane i obecnie oczekuje na usunięcie z listy przedmiotów ochrony.

Ostoja Słowińska PLH220023

Funkcjonujący w ramach dyrektywy siedliskowej, zajmuje obszar 32 955,3 ha. Na obszarze stwierdzono stanowiska wielu rzadkich i zagrożonych gatunków, w tym jedną z bogatszych w Polsce populację Inicy wonnej i wiele objętych ochroną prawną roślin naczyniowych.

Jezioro Wicko i Modelskie Wydmy PLH320068

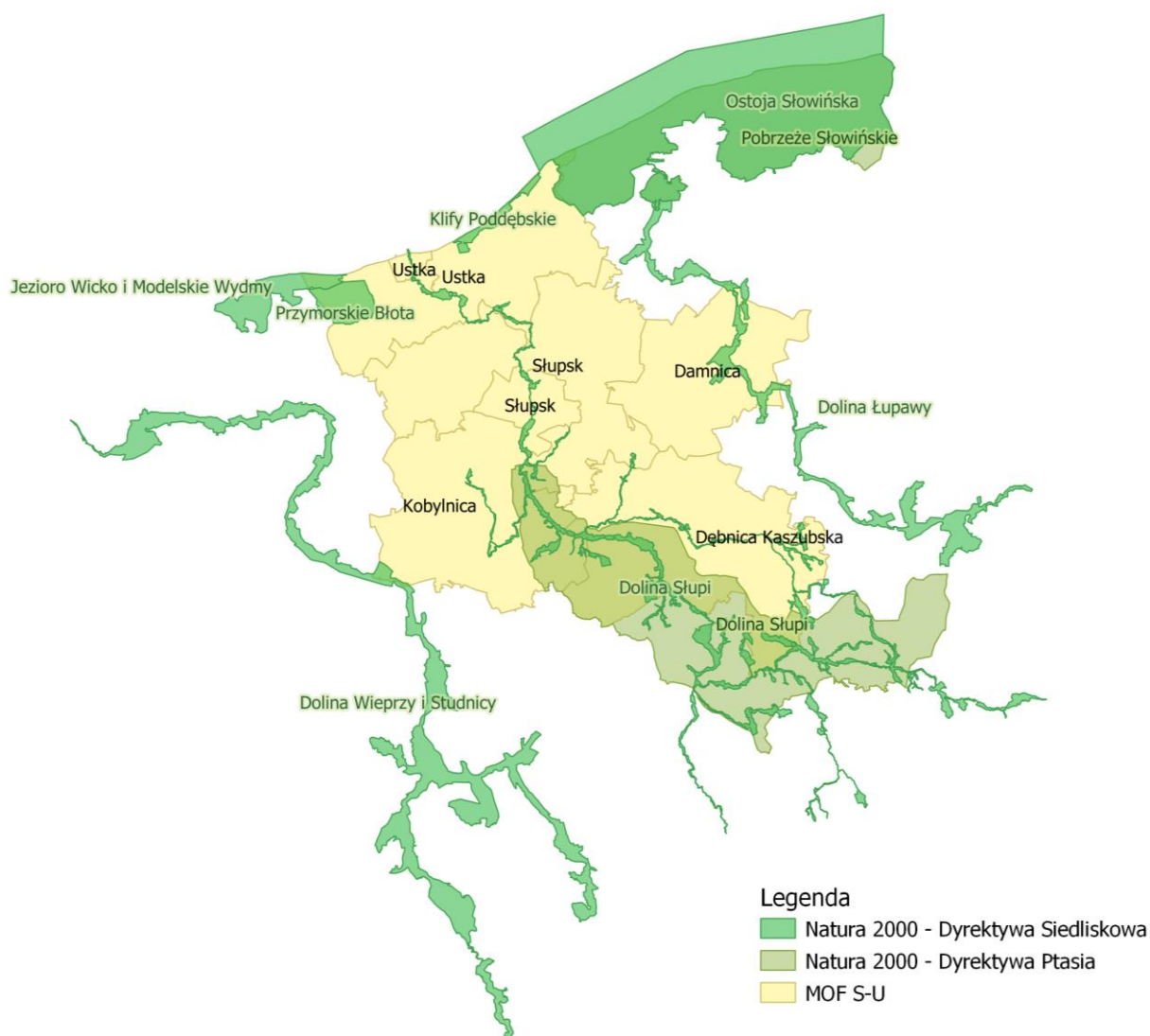
Utworzony w ramach dyrektywy siedliskowej o powierzchni 2 469,94 ha. Obejmuje najlepiej zachowane na terenie północnej Polski nadmorskie wydmy białe i ich inicjalne formy, porównywalne ze Słowińskim PN. Znajdują się tam bardzo dobrze wykształcone i zachowane bory bażynowe.

Pobrzeże Słowińskie PLB220003

Wyznaczony w ramach dyrektywy ptasiej i obejmuje obszar 21 819,43 ha. Jest to ostoja ptasia o randze europejskiej, wpisany na listę obszarów Konwencji Ramsar. Na jego terenie występuje 15 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi.

Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002

Największy z wymienionych obszarów ochrony, wyznaczony w ramach dyrektywy ptasiej, obejmujący obszar 194 626,73 ha. Na jego terenie zimują w znaczących ilościach: nur czarnoszyi oraz nur rdzawoszyi.



Rysunek 23. Obszary Natura 2000 występujące na terenie MOF S-U
źródło: opracowanie własne

Korytarze ekologiczne

Korytarz ekologiczny (migracyjny) to „obszar umożliwiający migrację roślin, zwierząt lub grzybów”. W ekologii krajobrazu ujmuje się go najczęściej jako relatywnie wąski pas terenu, który różni się od otaczającego go tła i stanowi łączność pomiędzy podobnymi ekosystemami. Teoria funkcjonowania korytarzy ekologicznych rozwinięta została w oparciu o teorię biogeografii wysp oraz uogólniającą ją teorię metapopulacji. Do najważniejszych funkcji korytarzy ekologicznych zalicza się:

- 1) Zmniejszenie stopnia izolacji poszczególnych płatów siedlisk i ułatwianie przemieszczania się organizmów pomiędzy nimi, a co za tym idzie zwiększenie prawdopodobieństwa kolonizacji izolowanych płatów.
- 2) Zwiększenie przepływu genów pomiędzy płatami siedlisk zapobiegające utracie różnorodności genetycznej oraz przeciwdziałające depresji wsobnej.
- 3) Obniżenie śmiertelności, szczególnie wśród osobników młodych, wypartych z płatów dogodnych siedlisk wskutek zachowań terytorialnych.

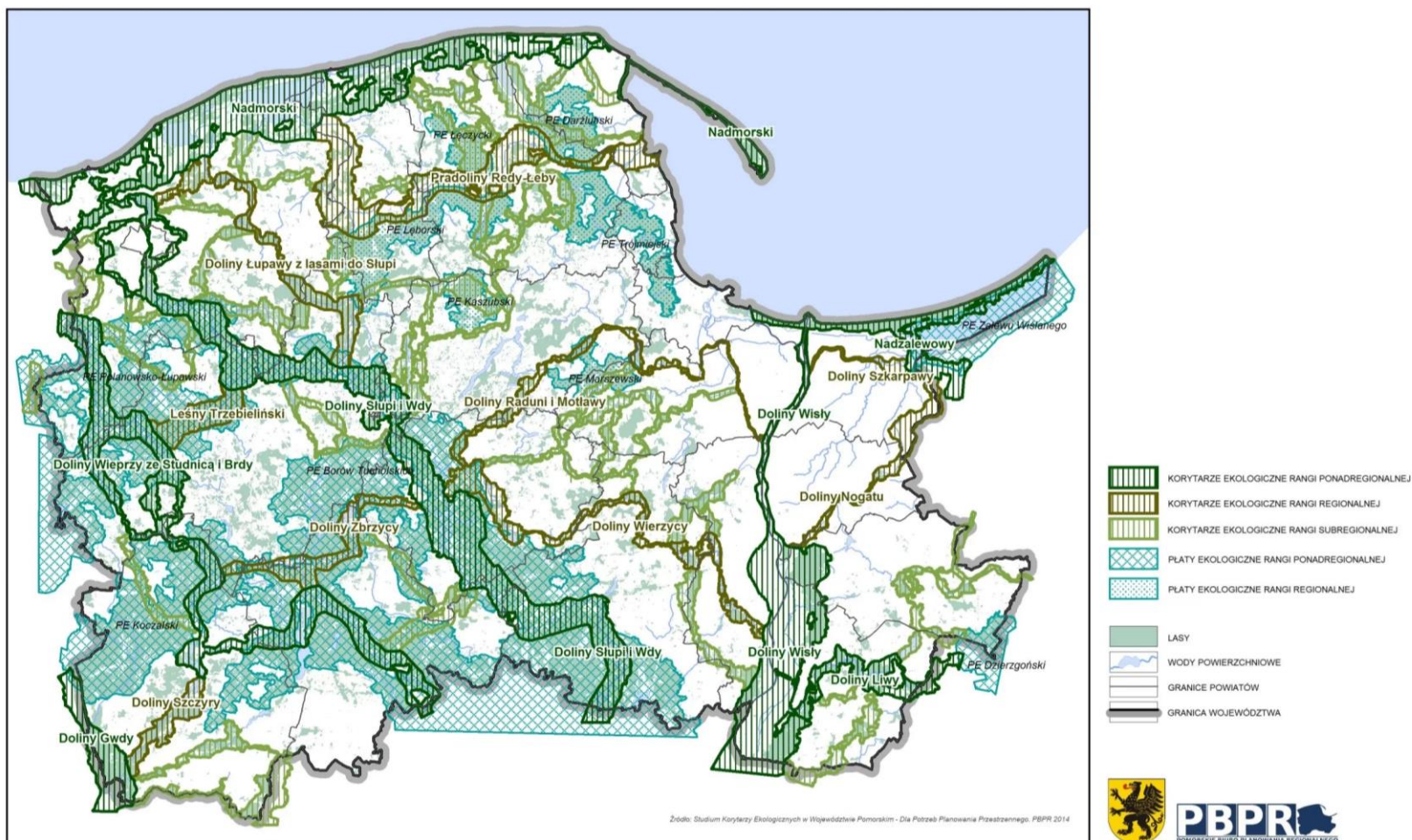
MOF S-U znajduje się w zasięgu korytarzy ekologicznych 2012:

- Puszcza Koszalińska GKPN-18,
- Pobrzeże Słowińskie KPN-20A.

Korytarze ekologiczne zostały wyznaczone poprzez realizację następujących ważniejszych etapów:

- analiza ciągłości obszarów leśnych o wysokim stopniu naturalności,
- analiza form użytkowania terenu w obszarach nieleśnych,
- analiza ciągłości dolin rzecznych i pozostałych elementów sieci hydrologicznej,
- rekonstrukcja historycznych i analiza obecnych szlaków migracji gatunków wskaźnikowych,
- analiza wyników badań genetycznych,
- analiza sieci obszarów chronionych.

MAPA 15. KONCEPCJA SIECI EKOLOGICZNEJ



Rysunek 24. Koncepcja sieci ekologicznej w województwie pomorskim
źródło: Opracowanie ekofizjograficzne województwa pomorskiego

VII. Przewidywane oddziaływanie na środowisko w wyniku realizacji zapisów dokumentu

Projekt Strategii ZIT dla MOF S-U wyznacza cele, kierunki interwencji i działania, które są zadaniami zarówno o charakterze inwestycyjnym i nie inwestycyjnym (organizacyjno-edukacyjne), które ujmują ogół potrzeb wynikających z rozwoju społeczno-gospodarczego oraz rozwoju infrastruktury komunikacyjnej i technicznej, społecznej, funkcjonalno-przestrzennej itp.

Niektóre zadania wyznaczone w projekcie Strategii mogą kwalifikować się jako przedsięwzięcia mogące zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839), dla których konieczne może być przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko na zasadach określonych w Ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2023 poz. 1094 z późn. zm.).

W ramach powyższej procedury prowadzona będzie wówczas szczegółowa ocena oddziaływania zadań pod kątem środowiskowym przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ocena oddziaływania na środowisko na etapie sporządzenia niniejszej Prognozy oddziaływania na środowisko jest utrudniona, a czasami wręcz niemożliwa. Strategia zawiera zadania zgłoszone przez samorządy gmin, których realizacja przewidziana jest w perspektywie lat 2022-2030. Duża część zadań inwestycyjnych nie ma określonego zakresu, sposobu i charakteru prowadzenia prac, w związku z czym podanie konkretnych oddziaływań jest dość trudne i problematyczne. Zgodnie z powyższym w niniejszej Prognozie przedstawiono potencjalne oddziaływania, zidentyfikowane na podstawie oceny oddziaływania dla innych przedsięwzięć o zbliżonym zakresie. Zatem w ramach oceny skutków realizacji projektu Strategii ZIT dla MOF S-U na etapie opracowania Prognozy oddziaływania na środowisko w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przedstawiono potencjalne oddziaływanie bezpośrednie (B) pośrednie (P), wtórne (W), skumulowane (Sk), stałe/długoterminowe (S), chwilowe/krótkoterminowe (Ch), pozytywne, negatywne i neutralne na powierzchnię ziemi i krajobraz, wody, różnorodność biologiczną, rośliny, zwierzęta, formy ochrony przyrody, zasoby naturalne, powietrze atmosferyczne i klimat, klimat akustyczny, krajobraz kulturowy i zabytki, ludzi i dobra materialne wykorzystując metodę macierzy interakcji.

W przypadku Strategii ZIT dla MOF S-U istnieje niewielkie prawdopodobieństwo bezpośredniego lub pośredniego ryzyka oddziaływania na obszary cenne przyrodniczo. Należy jednak nadmienić, iż stopień, zakres oraz skutek oddziaływania (negatywny, pozytywny, neutralny) będzie mógł zostać oceniony z chwilą ustalenia dokładnego zakresu oraz rodzaju prowadzonych przedsięwzięć.

W zależności od ich rodzaju może zostać nałożony obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, która może zakończyć się wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub odmową jej wydania, z uwagi na znaczne negatywne oddziaływania.

Projekt Strategii Rozwoju ZIT dla MOF S-U jest dokumentem o charakterze ogólnym i nie wskazuje zakresu ani szczegółów technicznych poszczególnych inwestycji. Strategia określa jedynie konieczność ich realizacji w celu poprawy jakości różnych komponentów funkcjonowania miasta oraz wdrażania zaleceń dokumentów wyższego szczebla. W związku z powyższym, efekty poszczególnych zadań mogą być przewidziane tylko w ograniczonym zakresie. Należy mieć na uwadze uwzględnianie zasad ochrony środowiska podczas projektowania i planowania poszczególnych inwestycji.

Projekt Strategii Rozwoju ZIT dla MOF S-U przewiduje szereg działań edukacyjno-promocyjnych. Wyznaczone działania edukacyjne mają głównie charakter organizacyjny i informacyjny. Potrzeba prowadzenia ciągłej edukacji szczególnie z zakresu ekologii społeczeństwa wynika z ciągle zmieniających się przepisów ochrony środowiska oraz powstawania nowych zagrożeń i problemów przyrodniczych. Edukacja jest elementem wspierającym - opisuje, informuje i wyjaśnia zagadnienia, których realizacja ma doprowadzić do osiągnięcia założonego efektu ekologicznego i spełnienia odpowiednich standardów ochrony środowiska. Dlatego większość wyznaczonych zadań z zakresu edukacji odznacza się pośrednim, stałym i pozytywnym wpływem na poszczególne komponenty ochrony środowiska, stąd zrezygnowano w dalszej części z interpretacji tego zagadnienia w ramach poszczególnych grup oddziaływań. Podobna sytuacja dotyczy działań polegających na aktualizacji dokumentów planistycznych (studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) o zapisy sprzyjające osiągnięciu lepszych standardów środowiskowych.

Poniższa tabela przedstawia ocenę i analizę oddziaływania na poszczególne elementy środowisko działań zaplanowanych do realizacji w ramach projektu Strategii Rozwoju ZIT dla MOF S-U.

LEGENDA:

	Potencjalne pozytywne oddziaływanie
	Potencjalne neutralne oddziaływanie
	Potencjalne negatywne oddziaływanie

B Bezpośrednie

P Pośrednie

S Stałe

Ch Chwilowe

W Wtórne

Sk Skumulowane

Tabela 13. Ocena oddziaływania na środowisko działań przewidzianych do realizacji w ramach projektu Strategii ZIT dla MOF S-U

L.p.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Klimat	Powietrze	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki
CEL STRATEGICZNY 1: Wysoka jakość usług publicznych świadczonych przez samorządy tworzące MOF														
KIERUNEK DZIAŁANIA 1: Upowszechnienie opieki żłobkowej oraz wychowania przedszkolnego														
1.	Upowszechnianie edukacji przedszkolnej na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk - Ustka			B, S										
2.	Upowszechnianie zorganizowanej opieki nad dziećmi do lat 3 na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk - Ustka, ułatwianie powrotu na rynek pracy rodzicom małych dzieci			B, S										
KIERUNEK DZIAŁANIA 2: Wysoka jakość edukacji na poziomie podstawowym i ponadpodstawowym														
3.	Kształtowanie sieci szkół zawodowych w Słupsku i powiecie słupskim – etap II			B, S										
4.	Kompleksowe wsparcie pracy szkół ukierunkowane na kształtowanie kompetencji kluczowych uczniów, wyrównywania szans edukacyjnych, a także podniesienie atrakcyjności szkolnictwa podstawowego i ponadpodstawowego na terenie MOF S-U			B, S										
5.	Rozwój edukacji sportowej w szkołach na terenie MOF S-U			B, S										
6.	Poprawa stanu sportowej infrastruktury przyszkolnej na terenie MOF S-U			B, S										
7.	Tworzenie nowych miejsc edukacji podstawowej i ponadpodstawowej na terenie MOF S-U			B, S										
KIERUNEK DZIAŁANIA 3: Współpraca z sektorem akademickim jako kluczowym elementem wzmacniania potencjału MOF														
8.	INTEGRATOR- Gospodarka- Edukacja-Przedsiębiorczość			B, S										
9.	Słupskie Centrum Doskonałości Zawodowej - edukacja na rzecz nowoczesnej gospodarki w regionie			B, S										
KIERUNEK DZIAŁANIA 4: Prowadzenie zintegrowanych działań profilaktycznych i prozdrowotnych														

L.p.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Klimat	Powietrze	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki
10.	Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk – Ustka: - Rozwój i wzmocnienie infrastruktury Samodzielnego Publicznego Miejskiego Zakładu Opieki Zdrowotnej w Słupsku – budowa, rozbudowa i modernizacja obiektów przychodni POZ wraz z doposażeniem w sprzęt medyczny - Wsparcie infrastruktury podstawowej opieki zdrowotnej poprzez budowę przychodni w miejscowości Redzikowo - Modernizacja 3 obiektów POZ - Zwiększenie dostępności do działalności rehabilitacji poprzez przebudowę i modernizację obiektu oraz zakup wyposażenia do punktu rehabilitacyjnego w Dębnicy Kaszubskiej - Doposażenie ośrodka zdrowia w Damnicy w sprzęt medyczny i rehabilitacyjny - Modernizacja dwóch obiektów POZ - Rozwój infrastruktury Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego im. Janusza Korczaka w Słupsku Sp. z o.o. poprzez modernizację sprzętu diagnostycznego – projekt rezerwowy - Utworzenie szpitalnego domu noclegowego przy Wojewódzkim Szpitalu Specjalistycznym im. Janusza Korczaka w Słupsku Sp. z o.o. jako element poprawy dostępności do AOS – projekt rezerwowy			B, S	B, Ch	B, Ch		P, S B, Ch	B, Ch		B, Ch	B, Ch		

L.p.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Klimat	Powietrze	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki
11.	Podniesienie jakości usług zdrowotnych i dostępu do opieki zdrowotnej mieszkańców MOF Słupsk – Ustka: • Utworzenie gabinetu stomatologicznego w jednej z usteckich szkół oraz doposażenie go w niezbędny sprzęt medyczny dotyczący diagnostyki i leczenia stomatologicznego oraz zakup wyposażenia do niego. • Zakup nowego, specjalistycznego sprzętu rehabilitacyjnego w celu jego wykorzystywania na rzecz pacjentów placówek rehabilitacyjnych			B, S										
12.	Program pomocy w zakresie profilaktyki problemów zdrowia psychicznego dzieci i młodzieży na terenie MOF S-U			B, S										
13.	Program Profilaktyki zdrowotnej i diagnostyka chorób cywilizacyjnych w ramach MOF S-U			B, S										
14.	Podnoszenie kwalifikacji/kompetencji zawodowych pracowników medycznych na terenie MOF S-U			B, S										
15.	Zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej			B, S										
KIERUNEK DZIAŁANIA 5: Spójna polityka senioralna														
16.	Profilowany Dzienny Dom Pomocy Społecznej dla osób starszych z zaburzeniami odczynnymi w tym dotkniętymi chorobą Alzheimera			B, S										
17.	System wsparcia dla seniorów-usługi opiekuńcze i asystenckie			B, S										
18.	Inteligentny asystent Smart Senior Care			B, S										
KIERUNEK DZIAŁANIA 6: Podnoszenie jakości świadczonych usług społecznych														
19.	Podniesienie standardu usług społecznych świadczonych w ramach Domów Pomocy Społecznej na terenie MOF S-U			B, S										

L.p.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Klimat	Powietrze	Klimat akustyczny	Wody (w tym ICW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki
20.	Rozwój usług terapeutyczno-leczniczych oraz rozbudowa Ośrodka Resocjalizacji Stowarzyszenia „Solidarni Plus” w Gajkach			B, S										
21.	Wsparcie osób zagrożonych bezdomnością			B, S										
22.	Poprawa stanu obiektów ośrodków pomocy społecznej na terenie MOF S-U			B, S				B, Ch	B, Ch					
23.	Budowa nowej siedziby Centrum Usług Społecznych Gminy Słupsk w Siemianicach			B, S				B, Ch	B, Ch		B, Ch	B, Ch		
24.	Usteckie Centrum Usług Społecznych, Centrum Wsparcia Mieszkańców Obszaru Rewitalizacji			B, S										
25.	Budowa Centrum Wsparcia i Opieki w Słupsku			B, S				B, Ch	B, Ch		B, Ch	B, Ch		
26.	Aktywizacja społeczno-zawodowa mieszkańców MOF S-U			B, S										
27.	Podniesienie standardu usług społecznych świadczonych na terenie MOF oraz rozwój i poprawa infrastruktury przeznaczonej do realizacji zadań z zakresu pomocy społecznej oraz wspierania rodziny			B, S										
28.	Podniesienie standardu świadczenia usług społecznych, edukacyjnych			B, S										
29.	Cyfrowy MOF – cyfryzacja urzędów i samorządowych jednostek organizacyjnych, rozwój e-usług publicznych			B, S										
30.	Aplikacja mobilna „Mój Słupsk- Moje Miasto”			B, S										
CEL STRATEGICZNY 2: Atrakcyjna oferta czasu wolnego jako element zwiększania poziomu jakości życia mieszkańców														
KIERUNEK DZIAŁANIA 7: Prowadzenie spójnej obszarowo polityki kulturalnej														
31.	Budowa, rozbudowa i modernizacja obiektów instytucji kultury na terenie MOF			B, S				B, Ch	B, Ch					

L.p.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Klimat	Powietrze	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki
32.	Edukacja kulturalna MOF S-U			B, S										
33.	Organizacja cyklicznych imprez o charakterze kulturalnym na terenie MOF S-U			B, S										
KIERUNEK DZIAŁANIA 8: Tworzenie atrakcyjnej oferty spędzania czasu wolnego														
34.	Budowa i przebudowa obiektów sportowych na terenie MOF S-U			B, S				B, Ch	B, Ch					
35.	Budowa i modernizacja boisk, bieżni sportowych na terenie MOF S-U			B, S				B, Ch	B, Ch					
36.	Budowa i modernizacja infrastruktury społecznej, elementów zagospodarowania przestrzeni oraz modernizacji i dostosowaniu przestrzeni publicznej do funkcji społecznych i rekreacyjnych na terenie MOF S-U			B, S				B, Ch	B, Ch					
37.	Słupski Squat Młodzieżowy			B, S										
KIERUNEK DZIAŁANIA 9: Wdrażanie procesu rewitalizacji jako instrumentu poprawy jakości życia mieszkańców														
38.	Łamiemy bariery, łączy my pokolenia - rewitalizacja Obszaru Podgródzia, Starego Miasta i Śródmieścia Miasta Słupska - etap II		P, S	B, S	B, S	P, S								
39.	Centrum (z) Sercem - kompleksowa rewitalizacja kwartału Starego Rynku w Słupsku		P, S	B, S	B, S	P, S								

L.p.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Klimat	Powietrze	Klimat akustyczny	Wody (w tym ICW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki
40.	Wdrażanie przedsięwzięć podstawowych i uzupełniających wynikających z Gminnych Programów Rewitalizacji		P, S	B, S	B, S	P, S								
41.	Wzmocnienie potencjału Krainy w Kratę - program rewitalizacji Swołowa			B, S										
KIERUNEK DZIAŁANIA 10: Aktywna współpraca z podmiotami trzeciego sektora														
42.	Utworzenie laboratorium innowacji społecznych Urban Lab w Słupsku			B, S										
CEL STRATEGICZNY 3: Wzmocnienie potencjału gospodarczego MOF jako bipolarnego ośrodka wzrostu o subregionalnym charakterze														
KIERUNEK DZIAŁANIA 11: Wzmocnienie potencjału inwestycyjnego i wspieranie rozwoju przedsiębiorczości														
43.	Interdyscyplinarny Inkubator Innowacyjności			B, S										
44.	Przebudowa Portu Morskiego Ustka			B, S				B, Ch	B, Ch	B, Ch	B, Ch	B, Ch		
45.	Uzbrajanie terenów inwestycyjnych			B, S				B, Ch	B, Ch		B, Ch	B, Ch		
KIERUNEK DZIAŁANIA 12: Efektywne wykorzystanie potencjału turystycznego i kulturalnego obszaru														
46.	Rozwój infrastruktury turystycznej poprzez budowę, przebudowę i renowację ogólnodostępnej infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej na terenie MOF			B, S				B, Ch	B, Ch					
47.	Przebudowa i zagospodarowanie terenu Promenady Nadmorskiej w Ustce			B, S				B, Ch	B, Ch					
48.	Rozwój ścieżek rowerowych na terenie MOF Słupsk-Ustka			B, S			P, S	B, Ch	B, Ch					
49.	Aplikacja mobilna promująca cały MOF - Ziemię Słupską i szeroko pojętą turystykę.			B, S				B, S	B, S					
KIERUNEK DZIAŁANIA 13: Prowadzenie kompleksowej polityki integracyjnej skierowanej dla cudzoziemców														

L.p.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Klimat	Powietrze	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki
50.	Aktywizacja społeczna, zawodowa, edukacyjna, kulturalna i zdrowotna imigrantów przebywających na terenie MOF			B, S										
51.	Integracja społeczno-gospodarcza imigrantów na terenie MOF Słupsk-Ustka: • Sami swoi – Słupsk dla imigrantó1)w. Kompleksowe wsparcie integracji społecznej i gospodarczej imigrantów zamieszkujących obszar Miasta Słupska, w szczególności osób pochodzenia ukraińskiego • Zintegrowane podejście do wsparcia integracji społecznej, edukacyjnej, kulturalnej i zawodowej imigrantów zamieszkujących obszar Miasta Ustki, w szczególności osób pochodzenia ukraińskiego • Kompleksowe podejście do wsparcia, aktywizacji oraz integracji społecznej i gospodarczej imigrantów zamieszkujących obszar Gminy Dębica Kaszubska, w szczególności osób pochodzenia ukraińskiego. • Aktywizacja zawodowa oraz integracja i aktywność społeczna cudzoziemców legalnie przebywających w Polsce • Bliżej mieszkańców – działania integracyjne dla obywateli państw trzecich zamieszkujących na terenie gminy Słupsk • Wsparcie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich w gminie Damnica • Kompleksowe podejście do wsparcia integracji społecznej i gospodarczej imigrantów zamieszkujących obszar Gminy Kobylnica, w szczególności osób pochodzenia ukraińskiego			B, S										
CEL STRATEGICZNY 4: Tworzenie marki MOF jako obszaru gospodarczego														
KIERUNEK DZIAŁANIA 14: Marketingowa budowa marki terytorialnej obszaru														

L.p.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Klimat	Powietrze	Klimat akustyczny	Wody (w tym ICW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki
52.	Identyfikacja i kreacja wspólnych produktów turystycznych, w tym w kierunku wydłużenia sezonu turystycznego			B, S										
53.	System informacji dla turystów na wszystkich trasach wjazdowych na teren obszaru powiatu z jednolitą marką wybrzeża słupskiego			B, S										
54.	Poprawa obsługi ruchu turystycznego przez spójny system wizualny: wyraźnych witaczy oraz tablic z użytecznymi mapami i informacjami (z odesłaniami do witryn czy aplikacji)			B, S										
KIERUNEK DZIAŁANIA 15: Stworzenie pozainstytucjonalnych form współpracy między członkami MOF														
55.	Powołanie wspólnej Komisji urbanistycznej dla MOF Słupsk – Ustka			B, S										
56.	Powołanie Komitetu Doradczego dla realizacji przedsięwzięć w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych			B, S										
CEL STRATEGICZNY 5: Ochrona środowiska naturalnego w kontekście kryzysu klimatycznego i zachodzącym w konsekwencji zmian														
KIERUNEK DZIAŁANIA 16: Działania na rzecz poprawy jakości powietrza														

L.p.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Klimat	Powietrze	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki
57.	Poprawa efektywności energetycznej MOF Słupsk - Ustka poprzez kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne: • Termomodernizacja budynków komunalnych wraz z przyłączeniem do miejskiej sieci. • Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej (w tym zabytkowych) wraz z wymianą oświetlenia wewnętrznego. • Termomodernizacja wraz ze zwiększeniem efektywności energetycznej budynków użyteczności publicznej wraz z montażem paneli fotowoltaicznych oraz systemami zarządzania energią. • Kompleksowa termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej wraz z modernizacją instalacji c.o., c.w.u oraz wymianą oświetlenia wewnętrznego, montażem wentylacji i odnawialnych źródeł energii. • Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej oraz budynków komunalnych na terenie Gminy Słupsk.			B, S			B, S	B, S	P, S					

L.p.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Klimat	Powietrze	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki
	- Termomodernizacja budynku użyteczności publicznej z rozbudową instalacji fotowoltaicznej. - Wymiana źródeł ciepła z zasilanych paliwem stałym na niskoemisyjne pompy ciepła, modernizacja instalacji c.o., c.w.u. oraz montaż paneli fotowoltaicznych w budynkach użyteczności publicznej. - Termomodernizacja i wymiana źródeł ciepła (kotły gazowe, olejowe i na paliwo stałe) na źródła niskoemisyjne - pompy ciepła w budynkach użyteczności publicznej wraz z montażem paneli fotowoltaicznych. - Poprawa efektywności energetycznej poprzez wymianę źródeł ciepła na pompę ciepła w Domu Pomocy Społecznej w Machowinie. - Termomodernizacja obiektów własnych PARR S.A. poprzez zastosowanie rozwiązań termomodernizacyjnych oraz dodatkowych służących zmniejszeniu zużycia energii dla potrzeb ogrzewania, chłodzenia, wentylacji oraz oświetlenia budynków. - Termomodernizacja Pałacu wraz z wymianą źródła ciepła na pompy ciepła w m. Niepogłędzie								B, Ch					
58.	Modernizacja systemu zaopatrzenia w ciepło w Mieście Ustka			B, S			B, S	B, S	P, S B, Ch					
59.	Poprawa efektywności systemów oświetlenia zewnętrznego na terenie MOF Słupsk - Ustka			B, S			B, S	B, S	P, S B, Ch					
60.	Poprawa efektywności energetycznej poprzez montaż instalacji służących ochronie środowiska oraz budowanie samodzielności energetycznej samorządów z terenu MOF			B, S			B, S	B, S	P, S B, Ch					
KIERUNEK DZIAŁANIA 17: Ochrona bioróżnorodności i rozwój terenów zielonych														

L.p.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Klimat	Powietrze	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki
61.	Ochrona i zachowanie przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Słupsk – Ustka: - Ochrona przed degradacją użytku ekologicznego będącego jednym z najcenniejszych zespołów przyrodniczych zachodniej części woj., pomorskiego - południowego klina zieleni M. Słupska. - Ochrona przyrody na użytku ekologicznym u ujścia Rzeki Czarnej do Morza Bałtyckiego w Ustce oraz realizacja działań ukierunkowanych na zachowanie przyrody i różnorodności biologicznej. - Zniszczenie gatunku inwazyjnego(Barszcz Sosnowskiego) mającego negatywny wpływ na wartości przyrodnicze tej części północnego korytarza ekologicznego PKN-20A oraz wzbogacenie okolicznego ekosystemu poprzez odtworzenie gatunków rodzimych naturalnie występujących na tym obszarze. - Rewitalizacja zdegradowanego zbiornika wodnego – jeziora Rybiec w m. Podwilczyn. - Usunięcie gatunku inwazyjnego na obszarze cennym przyrodniczo i prawnie chronionym tj. Park Krajobrazowy „Dolina Słupi”, PLH 220052 Dolina Słupi oraz PLB 220002 Dolina Słupi) wraz z budową infrastruktury turystyczno-rekreacyjnej w celu ochrony przyrody i ograniczenia antropopresji. - Tworzenie w Gminie Damnica zagospodarowanych terenów zielonych na obszarach cennych przyrodniczo prawnie chronionych (Natura 2000, jeziora) w celu ochrony przyrody i ograniczenia antropopresji. - Czynna ochrona przyrody obszaru NATURA 2000 Przymorskie Błota poprzez udrożnienie systemu melioracyjnego zasilającego cenny obszar chroniony.	P, S	P, S	B, S	P, S	P, S	P, S	P, S	P, S	P, S	P, S	P, S	P, S	
KIERUNEK DZIAŁANIA 18: Adaptacja do zmian klimatycznych, ochrona istniejących zasobów i jakości gleby, wody i powietrza														

L.p.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Klimat	Powietrze	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki
62.	Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami na terenie MOF Słupsk – Ustka: - Zarządzanie wodami opadowymi na terenie zlewni rzeki Słupi - etap II – rozbudowa systemu kanalizacji deszczowej o zbiorniki retencyjne i obiekty małej retencji, obejmującej w szczególności obszary górnych tarasów miasta. - Słupskie kliny zieleni – etap II -tworzenie zagospodarowanych terenów zielonych z zastosowaniem elementów małej retencji, w tym rynien odpływowych, niecek filtracyjnych, muld chłonnych i zieleńców deszczowych, a także zabezpieczenie skarpy dawnej dolinki erozyjnej przed rozmywaniem i osuwiskami. - Budowa ogrodów kieszonkowych tematycznych ze szczególnym uwzględnieniem obszarów silnie zurbanizowanych. - Kontynuacja parków linearnych – klin wschodni (przedłużenie Parku Wschodniego, wraz z infrastrukturą zapewniającą zagospodarowanie wód z terenu górnego tarasu miasta). - W ramach realizacji projektu planowane jest wykonanie „Zielonych przystanków”, zwiększenie powierzchni przepuszczalnych dla wód deszczowych i roztopowych poprzez wymianę istniejących nawierzchni nieprzepuszczalnych wraz z wykonaniem systemów rozsiąkowych na wysokości istniejącej powierzchni zielonych ze szczególnym uwzględnieniem zieleni wysokiej, zwiększanie ilości i wielkości mis wokół drzew, wykonanie ogrodów deszczowych, działania edukacyjne dotyczące zmian klimatu		P, S		B, S	P, S	P, S	B, S	B, S	B, S	B, S	B, S	P, S	

L.p.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Klimat	Powietrze	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki
63.	- Zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych poprzez budowę zbiornika retencyjnego wraz z budową kanalizacji deszczowej w miejscowości Siemianice. - Utrzymanie i rozwijanie małej retencji wodnej poprzez odtworzenie zbiornika wodnego w m. Gogolewo oraz rozwój błękitno-zielonej infrastruktury wokół zbiornika w postaci rowów bioretencyjnych,, nasadzeń niskiej roślinności i pojedynczych rodzimych gatunków drzew i krzewów. - Budowa/przebudowa zbiorników retencyjnych w miejscowościach Kobylnica, Bolestawice i Sycewice - Rozbudowa systemu kanalizacji deszczowej o zbiorniki retencyjne, systemy rozsączające i obiekty małej retencji na terenie gminy Damnica - Utrzymanie i rozwijanie małej retencji wodnej poprzez budowę zbiorników wodnych i systemów infiltracyjnych w m. Przewłoka oraz Rowy		P, S	B, S	B, S	B, S		B, Ch	B, Ch	B, S	B, S	B, S	B, S	
64.	Ekorozwój ośrodków miejskich		P, S		B, S	P, S	P, S	B, S	B, S	B, S	B, S	B, S	P, S	
65.	Edukacyjny plac wodny dla dzieci			B, S					B, Ch	P, S				
66.	Edukacyjna ścieżka tematyczna	P, S	P, S	B, S	P, S	P, S	P, S	P, S	P, S	P, S	P, S	P, S	P, S	
67.	„Dzisiaj moje – jutro twoje, Razem zawsze możemy więcej!”		P, S	B, S	P, S					P, S	P, S		P, S	
KIERUNEK DZIAŁANIA 19: Wzmocnienie systemu gospodarki wodno-ściekowej oraz gospodarki odpadami														
68.	Rozwój systemu gospodarki wodno – ściekowej na terenie MOF S-U		P, S	B, S	B, S	B, S			B, Ch	B, S	B, S			
69.	Poprawa efektywności systemu gospodarowania odpadami na terenie MOF S-U			B, S	P, S	P, S			B, Ch	P, S	B, S	B, S		
CEL STRATEGICZNY 6: Integracja i rozwój przestrzenny oraz infrastrukturalny MOF Słupsk-Ustka														
KIERUNEK DZIAŁANIA 20: MOF Słupsk-Ustka dostępny komunikacyjnie i transportowo w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym														

L.p.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Klimat	Powietrze	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki
70.	Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk – Ustka: - Węzeł transportowy II obejmujący: rozbudowę połączeń drogowych, budowę dróg rowerowych, w tym Śródmiejskiego i Staromiejskiego węzła rowerowego, zakup liczników pomiaru natężenia ruchu rowerowego, zakup taboru niskoemisyjnego/zeroemisyjnego wraz z budową stacji ładowania, zapewnienie priorytetów dla transportu zbiorowego w newralgicznych ciągach komunikacyjnych, przebudowę zatok autobusowych i przystanków w celu dostosowania ich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz rozbudowę systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w mieście. - Budowa ścieżki rowerowej przy ul. Poznańskiej wzdłuż DK21.			B, S			P, S	B, Ch	B, Ch		B, Ch	B, Ch		

L.p.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Klimat	Powietrze	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki
	- Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż fragmentu ul. Kaszubskiej (DW213). - Budowa ścieżek rowerowych o charakterze transportowym w przebiegu dróg powiatowych nr 1157G, 1105G, 1130G oraz 1112G, budowa elementów infrastruktury drogowej w postaci ciągów pieszo-rowerowych o nawierzchni bitumicznej. - Poprawa dostępu do transportowego węzła integracyjnego w Ustce: Węzeł transportowy II etap obejmujący budowę buspasa, budowę trasy rowerowej, wykonanie infrastruktury rowerowej, zakup liczników pomiaru natężenia ruchu rowerowego, zakup 3 autobusów elektrycznych - Rozwój infrastruktury dla transportu niezmotoryzowanego obejmujące inwestycję w drogi rowerowe, ciągi piesze i pieszo-rowerowe na odcinku Swochowo - Lubuczewo. - Budowa ścieżki rowerowej o charakterze transportowym w przebiegu na odcinku od skrzyżowania drogi Słonowice-Kończewo do dworca kolejowego w Słonowicach - droga gminna wewnętrzna.							B, S	B, S					
71.	Zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach wdrażania Strategii rozwoju elektromobilności w Słupsku			B, S			P, S	B, S	B, S					
72.	Rozwój systemu wypożyczalni rowerów typu cargo			B, S			P, S	B, S	B, S					
73.	Przebudowa ulic: Wiejskiej, Rybackiej, Norwida wraz z przebudową skrzyżowania ul. Kilińskiego i Kaszubskiej w Słupsku			B, S				B, Ch B, S	B, Ch B, S		B, Ch	B, Ch		
74.	Program poprawy dostępności i spójności komunikacyjnej miasta Słupska i jego obszarów funkcjonalnych z nadaniem priorytetów komunikacji zbiorowej			B, S			P, S	B, S	B, S					

Prognoza Oddziaływania na Środowisko dla Strategii ZIT dla MOF Słupsk-Ustka

L.p.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Klimat	Powietrze	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki
75.	Zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą			B, S			P, S	B, S	B, S					
76.	Budowa i przebudowa ważnych ciągów komunikacyjnych w Mieście Ustka			B, S				B, Ch	B, Ch		B, Ch	B, Ch		
								B, S	B, S					
77.	Budowa obwodnicy Miasta Ustka wraz z dojazdem do Portu Morskiego w Ustce			B, S				B, Ch	B, Ch		B, Ch	B, Ch		
								B, S	B, S					
78.	Zwiększenie dostępności do Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego w Słupsku poprzez przebudowę drogi nr 116232G (ul. Sułkowskiego) oraz nr 116126G (ul. Łądy - Cybulskiego)			B, S				B, Ch	B, Ch		B, Ch	B, Ch		
								B, S	B, S					
79.	Zwiększenie dostępności północno - wschodniego rejonu Miasta Słupska i Gminy Słupsk poprzez stworzenie alternatywnego połączenia dla DW 213 (Słupsk - Puck) - kompleksowa przebudowa dróg: nr 116314G (ul. Lawendowej), 116173G (ul. Owocowej) oraz budowa dróg dojazdowych i oświetlenia			B, S				B, Ch	B, Ch		B, Ch	B, Ch		
								B, S	B, S					
80.	Zwiększenie dostępności mieszkańców osiedla Zachód i Gminy Słupsk do DK 21 i instytucji wyższego rzędu poprzez przebudowę ulicy Banacha (116005G), Zauchy, Szpilewskiego, Grechuty wraz z budową dróg dojazdowych (Przybory, Kaczmarek, Ordonówny, Nalepy) i oświetlenia w ulicach Niemen, Riedla, Kiepur i Osieckiej			B, S				B, Ch	B, Ch		B, Ch	B, Ch		
								B, S	B, S					
81.	Zwiększenie dostępności DK21 i DW 213 poprzez budowę bypassa w ciągu ulicy Morskiej (116151G) łączącego ulice Poniatowskiego z ulicą Bałtycką (I-etap Trasy Olimpijskiej)			B, S				B, Ch	B, Ch		B, Ch	B, Ch		
								B, S	B, S					
82.	Kontynuacja budowy ringu miejskiego w Słupsku			B, S		B, S		B, Ch	B, Ch		B, Ch	B, Ch		
								B, S	B, S			B, S		
83.	Budowa i przebudowa ważnych ciągów komunikacyjnych			B, S				B, Ch	B, Ch		B, Ch	B, Ch		

L.p.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Klimat	Powietrze	Klimat akustyczny	Wody (w tym ICW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki
	w Gminie Słupsk							B, S	B, S					
84.	Monitoring ruchu komunikacyjnego i wspólne działania planistyczne w zakresie komunikacji miejskiej i regionalnej na obszarze MOF			B, S			P, S	B, S	B, S					
85.	Poprawa jakości i dostępności oraz bezpieczeństwa infrastruktury drogowej w celu poprawy dostępności wewnętrznej i zewnętrznej obszaru MOF S-U			B, S				B, Ch	B, Ch			B, Ch		
								B, S	B, S			B, S		
86.	Poprawa jakości transportu publicznego regionalnego w obsłudze mieszkańców powiatu słupskiego na obszarze MOF S-U			B, S			P, S	B, S	B, S					
KIERUNEK DZIAŁANIA 21: Prowadzenie spójnej polityki związanej z planowaniem przestrzennym i działaniami planistycznymi														
87.	Przygotowywanie planów miejscowych uwzględniających zrównoważony rozwój całego MOF		P, S	B, S	P, S	P, S					P, S	P, S		

VIII. Przewidywane oddziaływanie działań zawartych w projekcie Strategii Rozwoju MOF Słupsk-Ustka na wybrane elementy środowiska

8.1. Przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko

Przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko określone zostały w §3 ust 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839). Spośród nich do realizacji wyznaczono m.in.:

- 1) Rozbudowa obiektów sportowych;
- 2) Tworzenie i rozwijanie infrastruktury sportowej oraz infrastruktury rekreacyjnej;
- 3) tworzenie tras rowerowych (rekreacyjnych),
- 4) Zwiększenie wykorzystania na terenie MOF Słupsk-Ustka odnawialnych źródeł energii oraz wsparcie procesu wdrażania OZE;
- 5) termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej, obiektów zabytkowych i budynków komunalnych;
- 6) Przebudowa Portu Morskiego Ustka;
- 7) Przebudowa i modernizacja sieci wodociągowej;
- 8) Budowa i przebudowa sieci kanalizacyjnej;
- 9) Rozbudowa dróg lokalnych i dojazdowych do węzłów S6;
- 10) Kontynuacja budowy ringu miejskiego w Słupsku

Przedstawione powyżej przedsięwzięcia będą miały charakter lokalny, tzn. będą one terytorialnie realizowane w obrębie analizowanego obszaru. W związku z powyższym przedsięwzięcia te charakteryzować się będą ograniczonym przestrzennie oddziaływaniem na środowisko. Ponadto, w przypadku takich przedsięwzięć, jak budowa sieci wodociągowej i kanalizacyjnej czy rozbudowa dróg, główne oddziaływanie na środowisko występuje w fazie realizacji przedsięwzięcia i ma ono również czasowo ograniczony charakter. Są zazwyczaj realizowane w obrębie terenów zmienionych antropogenicznie, tj. w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy. W przypadku inwestycji drogowych, zadania będą realizowane na odcinkach nieprzekraczających 1 km.

Oddziaływanie na środowisko inwestycji, szczególnie tych związanych z rozbudową sieci kanalizacyjnej można ograniczyć do racjonalnego poziomu poprzez dobrze przemyślany wybór lokalizacji, ponieważ skala wywoływanych przez nie przekształceń środowiska zależy będzie w znacznym stopniu od lokalnych uwarunkowań. Ponadto, na wykonawcach poszczególnych

inwestycji, spoczywa obowiązek przeprowadzenia osobnych procedur oddziaływania na środowisko, w ramach których ustalone zostaną działania mające na celu ochronę siedlisk wraz z zasobami przyrody na nich występującymi. Zakres oddziaływania oraz jego wielkość będzie można oszacować dopiero na etapie sporządzania szczegółowego zakresu prac np. Studium wykonalności. W przypadku, kiedy przedsięwzięcie zostanie zakwalifikowane jako wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ocena wpływu wraz z podaniem rodzaju oddziaływań zostanie przeprowadzona na etapie opracowania Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia lub Raportu oddziaływania na środowisko.

W konsekwencji realizacja powyższych przedsięwzięć skutkować będzie poprawą stanu środowiska na danym terenie. Ponadto ich realizacja:

- posiada związek z rozwiązywaniem problemów ochrony środowiska na terenie MOF S-U,
- służy wspieraniu zrównoważonego rozwoju,
- służy wdrażaniu prawa wspólnotowego w dziedzinie ochrony środowiska.

8.2. Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody

Na terenie MOF S-U występują następujące formy ochrony przyrody:

- Słowiński Park Narodowy
- Park Krajobrazowy Dolina Słupi,
- Obszary Natura 2000,
- Rezerваты przyrody,
- Obszary chronionego krajobrazu,
- Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe,
- Stanowisko Dokumentacyjne Bursztyny Możdżanowo,
- Użytki ekologiczne,
- Pomniki przyrody.

8.3. Różnorodność biologiczna, rośliny i zwierzęta

Realizacja zapisów Strategii Rozwoju MOF S-U w przypadku typowych działań inwestycyjnych w zakresie gospodarki wodno-ściekowej, infrastruktury technicznej, infrastruktury drogowej, gospodarki wodami, modernizacji budynków może powodować wystąpienie negatywnych, bezpośrednich, chwilowych oddziaływań na środowisko przyrodnicze.

Prace budowlane mogą wpływać bezpośrednio i negatywnie na bioróżnorodność poprzez: możliwe zniszczenie siedlisk roślin i zwierząt, zmiany stosunków gruntowo-wodnych, tworzenie barier w migracji zwierząt, zmianę warunków siedliskowych oraz wycinkę drzew i krzewów. Będą to jednak

oddziaływania chwilowe. Negatywne oddziaływanie na środowisko inwestycji, szczególnie tych związanych z rozbudową sieci kanalizacyjnej oraz sieci drogowej można ograniczyć do racjonalnego poziomu poprzez dobrze przemyślany wybór lokalizacji, ponieważ skala wywoływanych przez nie przekształceń środowiska zależeć będzie w znacznym stopniu od lokalnych uwarunkowań. Ponadto, na wykonawcach poszczególnych inwestycji, spoczywa obowiązek przeprowadzenia osobnych procedur oddziaływania na środowisko, w ramach których ustalone zostaną działania mające na celu ochronę siedlisk wraz z zasobami przyrody na nich występującymi. Szerokość strefy oddziaływania drogi na strukturę, skład i kluczowe procesy ekologiczne kształtujące dane siedlisko uzależniona jest od zasięgu zmian stosunków wodnych, dyspersji biogenów, zanieczyszczeń i wrażliwości siedlisk.

Negatywne skutki funkcjonowania ciągów komunikacyjnych to:

- utrudnienie przemieszczania się zwierząt i roślin,
- wypadki i kolizje drogowe z dzikimi zwierzętami,
- zniszczenie siedlisk w zasięgu przebiegu i oddziaływania drogi,
- przekształcanie terenu przyległego do drogi (osiedlanie się człowieka wzdłuż dróg),
- ekspansja gatunków obcych na danym terenie, związanych z człowiekiem.

W perspektywie długoterminowej działania związane z budową systemów kanalizacyjnych będą miały stały, pozytywny wpływ na bioróżnorodność zwłaszcza organizmów żyjących w glebie i w wodzie. Racjonalna gospodarka wodno-ściekowa zmniejszy udział zanieczyszczeń bezpośrednio kierowanych do wód i do ziemi, co w konsekwencji zwiększy zasobność i jakość gleb oraz poprawi stan wód powierzchniowych i podziemnych na terenie MOF S-U.

Przed rozpoczęciem prac związanych z termomodernizacją budynków zarządca powinien wykonać ekspertyzę przyrodniczą stwierdzającą obecność lub brak chronionych gatunków ptaków i nietoperzy w danym obiekcie budowlanym. Ekspertyzę powinna wykonać osoba merytorycznie związana z ornitologią (ptaki) i chiropterologią (nietoperze). W przypadku konieczności zniszczenia podczas prac budowlanych siedlisk ptaków objętych ochroną, należy uzyskać zezwolenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, przy jednoczesnym zapewnieniu zastępczych miejsc lęgowych np.: poprzez zawieszenie budek lęgowych dla ptaków i budek lub schronów dla nietoperzy. Poza tym termin i sposób wykonania prac należy dostosować do okresów lęgowych zwierząt.

8.4. Ludzie

Działania realizowane w ramach, w perspektywie średnio i długoterminowej, Strategii wpłyną pozytywnie na zdrowie ludności, jakość oraz komfort ich życia. Jednym z ważnych elementów będzie rozwój infrastruktury technicznej (dróg, sieci wodociągowej oraz kanalizacyjnej). Pozytywny wpływ na środowisko będą miały także działania związane z innymi działaniami w obszarze infrastruktury

i gospodarki oraz edukacja. Podjęcie ww. działań pozwoli na zaspokojenie potrzeb mieszkańców, a także zmniejszy negatywny wpływ na środowisko, zarówno w sposób pośredni i bezpośredni. Oddziaływaniami negatywnymi dla mieszkańców, znajdujących się w najbliższym sąsiedztwie obszarów objętych inwestycjami, będą prace remontowo-budowlane. Będzie to związane z użyciem maszyn i urządzeń budowlanych (emisja hałasu, pyłu i wibracji) oraz utrudnieniami komunikacyjnymi. Oddziaływania te będą bezpośrednie, krótkotrwałe i odwracalne, jak również ustaną po zakończeniu robót.

8.5. Powietrze atmosferyczne

Oceniono, że wyznaczone w projekcie Strategii działania nie będą mieć znaczącego negatywnego wpływu na jakość powietrza atmosferycznego. Ograniczając emisję zanieczyszczeń, także niską, która jest najważniejszym problemem, spowoduje się również zmniejszenie emisji zanieczyszczeń w ramach oddziaływania ponadlokalnego. Planowane działania zmierzające do zmniejszenia niskiej emisji i jej uciążliwości będą zdecydowanie pozytywnie oddziaływać na poszczególne komponenty środowiska. Największy nacisk powinien być położony na działania jednostek wskazanych w programie naprawczym określonym w Programie Ochrony Powietrza. Do potencjalnych pozytywnych, pośrednich i stałych działań nie inwestycyjnych (organizacyjnych) zaliczyć można zadania związane z wdrażaniem lokalnych polityk ograniczania emisji gazów i pyłów do powietrza, do których należą zapisy Programu Ochrony Powietrza dla województwa opolskiego. Pozytywny, bezpośredni i stały wpływ na powietrze atmosferyczne i klimat będą miały zadania typowo inwestycyjne tj. termomodernizacja obiektów oraz przebudowa infrastruktury drogowej. Głównym zagrożeniem powietrza atmosferycznego jest niska emisja z instalacji grzewczych budynków. Termomodernizacja budynków pozwoli na znaczące ograniczenie zużycia materiału opałowego niezbędnego do ogrzania obiektu. W konsekwencji wpłynie to na redukcję emisji szkodliwych zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. Przeprowadzone prace termomodernizacyjne budynków, dzięki zmniejszeniu zapotrzebowania na energię cieplną, minimalizują emisję zanieczyszczeń do powietrza ze źródeł spalania energetycznego. W okresie realizacji przedsięwzięć będą miały miejsce uciążliwości związane z emisją do powietrza substancji z procesu spalania paliw w silnikach maszyn budowlanych i pojazdów transportowych, prac montażowych. Powyższe emisje będą miały charakter okresowy i odwracalny, a uciążliwości z nimi związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Instalacja OZE

Na terenie MOF S-U planowane jest tworzenie instalacji fotowoltaicznych. Instalacja pojedynczych baterii fotowoltaicznych na budynkach mieszkalnych nie stanowi zagrożenia dla środowiska. Niemniej jednak montaż baterii fotowoltaicznych może stanowić zagrożenie dla ptaków

gniazdujących w budynkach (np. jerzyki, jaskółki, wróble). Dlatego też przed podjęciem prac należy przeprowadzić inwentaryzację budynków pod kątem występowania chronionych gatunków ptaków. Prace montażowe powinny być prowadzone poza okresem lęgowym ptaków. Okres lęgowy większości ptaków w Polsce przypada w terminie od 1marca do 15października. Należy jednak zaznaczyć, iż dla niektórych gatunków ptaków okres lęgowy przypada w innym okresie np. dla wróbli – od lutego/marca do sierpnia, a języków od maja do sierpnia. Ponadto w poszczególnych latach okresy lęgowe dla konkretnych gatunków ulegają nieznacznym przesunięciom, w zależności od panujących warunków pogodowych.

Negatywnego oddziaływania można się spodziewać w odniesieniu do dzikich gatunków. Problem będzie dotyczył głównie ptaków i owadów a zależny będzie w znacznej mierze od lokalizacji inwestycji fotowoltaicznych.

8.6. Klimat

Skutki zmian klimatu, zwłaszcza wzrost temperatury, częstotliwości i nasilenia zjawisk ekstremalnych, występujące w ostatnich kilku dekadach pogłębiają się i z tego względu stały się przedmiotem zainteresowania rządów i społeczności międzynarodowej. Wyniki badań naukowych jednoznacznie wskazują, że zjawiska powodowane przez zmiany klimatu stanowią zagrożenie dla społecznego i gospodarczego rozwoju w tym także dla Polski. Wysiłki na rzecz dostosowania się do skutków zmian klimatu powinny być zatem podejmowane jednocześnie z realizowanymi przez Polskę działaniami ograniczającymi emisję gazów cieplarnianych.

„Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” został opracowany z myślą o zapewnieniu warunków stabilnego rozwoju społeczno-gospodarczego w obliczu ryzyka związanego ze zmianą klimatu, ale również zmyślą o wykorzystaniu pozytywnego wpływu, jakie niosą działania adaptacyjne mogące mieć wpływ nie tylko na stan polskiego środowiska, ale również na wzrost gospodarczy. Realizacja ustaleń niektórych zaproponowanych działań może mieć wpływ na mikroklimat. Wzrost znaczenia rozproszonych, odnawialnych źródeł energii powinien uwzględniać pogorszenie warunków wiatrowych (długie okresy bezwietrznej pogody, lub krótkotrwałe okresy z wiatrami o sile huraganu). Produkcja biomasy będzie podlegać takim samym ograniczeniom jak cała produkcja rolna ze względu na zmniejszenie dostępności wody, ograniczenie wydajności produkcji. W przypadku energii słonecznej można spodziewać się poprawy warunków w lecie ze względu na wydłużone okresy pogody słonecznej i zmniejszenie w zimie ze względu na dłuższe okresy z zachmurzeniem. W zakresie upraw roślin energetycznych kluczowy będzie rozwój nowych gatunków roślin, bardziej odpornych na zmienne warunki pogodowe oraz innowacyjnych technik upraw do wykorzystywania w bardzo suchym oraz wilgotnym środowisku. Zmiany klimatu będą miały różnorodny wpływ na sektor

energetyczny, uwzględniając w szczególności prognozowane wahanie średniej temperatury. Konieczne będzie dostosowanie systemu energetycznego do warunków zapotrzebowania zarówno na energię elektryczną, jak i ciepłą, m.in. poprzez wdrożenie stabilnych niskoemisyjnych źródeł energii. Ochrona różnorodności biologicznej i gospodarka leśna w kontekście zmian klimatu jest niezmiernie ważnym zagadnieniem, ponieważ problem utraty bioróżnorodności narasta wraz z postępującymi zmianami klimatu. Z punktu widzenia ochrony siedlisk najistotniejsze są działania związane z utrzymaniem obszarów wodno-błotnych i ich odtwarzaniem wszędzie tam, gdzie jest to możliwe. Jednocześnie istotne będą działania sprzyjające prowadzeniu zrównoważonej gospodarki leśnej w warunkach zmian klimatu, jak również przygotowaniu ekosystemów leśnych na zwiększoną presję wynikającą z nasilenia ekstremalnych zjawisk pogodowych, m.in. okresów suszy, fal upałów, gwałtownych opadów deszczu, porywistych wiatrów.

Zmiany klimatyczne będą prowadziły do zmniejszenia zasobów przestrzeni dostępnej dla danego typu prowadzonej lub planowanej działalności – m.in. wzrost ryzyka osuwiskowego, nasilenie procesów erozji wodnej i wietrznej, deficyt wody, podniesienie, a także obniżenie poziomu wód gruntowych. Zmiany klimatu w kontekście przestrzennym oddziałują na cały kompleks problemów zagospodarowania przestrzennego.

Tereny zurbanizowane zagrożone są bezpośrednio szczególnie trzema zjawiskami: intensyfikacją miejskiej wyspy ciepła i silnymi ulewami powodującymi podtopienia oraz suszą sprzyjającą deficytowi wody w miastach. W mniejszym stopniu zagrożenie stanowią silne wiatry, które z uwagi na dużą szorstkość podłoża tracą swoją siłę, jednakże zagrożenie to może dotyczyć małych miast oraz przedmieść o zabudowie rozproszonej. Miejska wyspa ciepła jest efektem zaburzonego przez powierzchnie sztuczne (asfalt, beton, pokrycia dachów itp.) przebiegu procesów wymiany energii między podłożem a atmosferą. Dodatkowo wzmacnia ją wzrastająca temperatura co sprzyja stresowi cieplnemu, stagnacji powietrza nad miastem, wzrostowi koncentracji zanieczyszczeń powietrza, w tym pyłu zawieszonego i smogu. Niewłaściwa gospodarka przestrzenna, w szczególności inwestowanie na terenach zagrożonych, w tym w strefach zalewowych rzek oraz zbyt niska pojemność retencyjna naturalna jak i sztucznych zbiorników, nie tylko w dolinach rzek, ogranicza skuteczne działania w sytuacjach nadmiaru lub deficytu wód powierzchniowych. Istnieje ryzyko, że w przyszłości zjawiska te będą występować ze zwiększoną częstotliwością. Wyniki przeanalizowanych scenariuszy wskazują na zwiększone prawdopodobieństwo występowania powodzi błyskawicznych wywołanych silnymi opadami mogących powodować zalewanie obszarów, na których nieodpowiednio prowadzona jest gospodarka przestrzenna. Przewidywane zmiany klimatyczne i związane z nimi wzrost częstotliwości i intensywności susz w rolnictwie spowodują wzrost zapotrzebowania na wodę do nawodnień. Z obliczeń prognostycznych wartości niedoborów wody w glebie dla wybranych roślin wynika, że następuje ciągły proces przesuszania się gleby i zwiększania

zagrożenia suszą. Obok suszy także intensywne opady stanowią zagrożenie dla produkcji roślinnej. W związku ze wzrostem częstości występowania intensywnych opadów w okresie letnim, można oczekiwać zwiększenia potrzeb odwadniania. Przeprowadzone analizy wskazały, że należy oczekiwać zwiększenia częstości lat ze stratami plonów wynikających z niekorzystnego przebiegu pogody.

Część działań ujętych w Strategii ZIT dla MOF S-U będzie charakteryzowała się zarówno oddziaływaniami pozytywnymi lub neutralnymi, jak i negatywnymi w odniesieniu do zmian klimatu. Działanie obejmujące przebudowę i remonty dróg, obok bezpośredniej i długotrwałej poprawy stanu powietrza w zakresie ilości emitowanych zanieczyszczeń (na skutek upłynnienia ruchu, skutkującego mniejszym spalaniem paliw) powodują z reguły przeniesienie negatywnego oddziaływania z jednego miejsca w inne (z terenów zabudowanych na tereny zlokalizowane poza terenami zabudowanym (które wcześniej charakteryzowały się o wiele lepszymi warunkami aerosanitarnymi). Ponadto zmiany pokrycia powierzchni ziemi bezpośrednio wpływają na mikroklimat. Ich zwiększenie pogarsza lokalnie mikroklimat, tworząc tzw. wyspy ciepła.

8.7. Zabytki oraz dobra materialne

Działania wyznaczone w projekcie Strategii mają w większości neutralne lub pozytywne oddziaływanie na dobra materialne i zabytki. Zadania inwestycyjne w zakresie infrastruktury komunikacyjnej bezpośrednio wpłyną pozytywnie na występujące w bliskim sąsiedztwie tych terenów zabytki nieruchome, poprzez minimalizację występowania drgań spowodowanych złym stanem technicznym nawierzchni lub szlaku. Prowadzenie założonych działań infrastrukturalnych w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów zabytkowych (zabytków nieruchomych, stanowisk archeologicznych) będzie wymagało od inwestora uzgodnienia z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków postępowania i właściwego zabezpieczenia na etapie wykonywania robót budowlanych.

Negatywne, bezpośrednie i chwilowe oddziaływania na zabytki oraz dobra materialne mogą wystąpić jedynie na etapie realizacji zadań inwestycyjnych lub wówczas, gdy działanie dotyczyć będzie obiektów objętych ochroną kulturową lub historyczną. Negatywne oddziaływanie może wiązać się ze zniszczeniem obiektu zabytkowego lub naruszeniem jego pierwotnego stanu. W chwili przygotowania niniejszego opracowania brak jest możliwości stwierdzenia, które z zadań inwestycyjnych będą prowadzone w pobliżu obiektów chronionych i czy ich zakres prac spowoduje zniszczenie lub degradację danego obiektu historycznego. Konsekwencją realizacji zadań inwestycyjnych będzie dbałość o walory historyczno-kulturowe poprzez zastosowanie takich rozwiązań projektowych, aby środowisko kulturowe nie zostało zdegradowane.

Reasumując, działania wyznaczone w ramach projektu Strategii ZIT dla MOF S-U przyczynią się do ochrony wartości kulturowych i pozytywnego wpływu na zabytki.

8.8. Zasoby naturalne

Z dokonanej analizy wynika, że na etapie realizacji zadań typowo inwestycyjnych wyznaczonych w projekcie Strategii ZIT dla MOF S-U będą wykorzystywane zasoby naturalne tj. woda, gleba, zasoby kopalin. Największe zużycie surowców naturalnych będą generowały inwestycje związane z budową/przebudową infrastruktury drogowej, dlatego działania te mogą wiązać się z krótkotrwałym negatywnym i bezpośrednim oddziaływaniem na ten komponent środowiska. Nieuniknionym negatywnym oddziaływaniem na zasoby naturalne będzie trwałe zajęcie terenów biologicznie czynnych pod realizację zaplanowanych zadań infrastrukturalnych. Wielkość zapotrzebowania będzie wynikała jednak z rodzaju inwestycji i zastosowanej technologii. Na etapie sporządzania niniejszej Prognozy nie jest możliwe oszacowanie wielkości zużytych zasobów, jednak mając na względzie lokalny charakter zaplanowanych inwestycji oraz stosowane rozwiązania proekologiczne nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na ten komponent środowiska.

Pozytywnym długoterminowym i skumulowanym oddziaływaniem będzie minimalizacja zużycia zasobów naturalnych (w szczególności węgla, wody, paliw energetycznych) poprzez realizację zadań związanych z ochroną powietrza i klimatu, takich jak termomodernizacja budynków, rozwój elektromobilności itp.

8.9. Wody

Działania zaplanowane do realizacji w ramach projektu Strategii ZIT dla MOF S-U nie będą wywierały znaczącego wpływu na stan wód powierzchniowych i podziemnych. W czasie realizacji zamierzeń może dojść do chwilowego zaburzenia stosunków wodnych, jednak długotrwały efekt inwestycji przyniesie korzyści zarówno dla stanu wód jak i komfortu życia mieszkańców. Oceniono, że wyznaczone w projekcie Strategii zadania nie będą mieć znaczącego wpływu na jakość i ilość wód powierzchniowych i podziemnych, w tym jednolite części wód.

Realizacja ustaleń Strategii wpisuje się w realizację głównych celów środowiskowych dla wód podziemnych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzeczy:

- zapobieganie lub ograniczenie wprowadzania do nich zanieczyszczeń,
- zapobieganie pogarszaniu oraz poprawa ich stanu,
- ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan ilościowy i chemiczny, charakteryzowany wartościami wskaźników zgodnie z rozporządzeniem w ocenie wód podziemnych. Stan ilościowy obrazuje wpływ poboru wody na części wód podziemnych. Natomiast stan chemiczny odnosi się do

parametrów fizykochemicznych wód podziemnych (zarówno traktowanych jako zanieczyszczenia, jak i skażenie).

Natomiast w przypadku wód powierzchniowych działania zapisane w Strategii powinny realizować następujące cele RDW:

- zapobieganie pogorszeniu się stanu wszystkich części wód powierzchniowych,
- poprawa i przywracanie wszystkie części wód powierzchniowych dla sztucznych i silnie zmienionych części wód, mając na celu osiągnięcie dobrego stanu wód powierzchniowych,
- ochrona i poprawa wszystkich sztucznych i silnie zmienionych części wód w celu osiągnięcia dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- stopniowe redukowanie zanieczyszczenia substancjami priorytetowymi i zaprzestanie lub stopniowa eliminowania emisji, zrzutów i strat niebezpiecznych substancji priorytetowych.

Każde z opisanych działań wpisuje się w realizację powyższych celów, zakładając osiągnięcie przez jednolite części wód podziemnych i powierzchniowych stanu/potencjału co najmniej dobrego.

Budowa sieci kanalizacyjnej podlega najczęściej analizie jej opłacalności, jednak dla ochrony środowiska jest ona rozwiązaniem bardziej korzystnym. W przypadku obszarów, na których występuje zagrożenie zanieczyszczenia wód powierzchniowych, a tym samym także gruntowych, budowa indywidualnych rozwiązań gospodarki ściekowej nie jest korzystnym podejściem do problemu odprowadzania ścieków. Właściciele takich urządzeń nie są w stanie zagwarantować właściwego oczyszczenia ścieków lub prawidłowego eksploataowania urządzenia. Budowa sieci wyeliminuje przedostawanie się zanieczyszczeń z możliwych nieszczelnych zbiorników bezodpływowych do gruntu. W ten sposób zmniejszy się zagrożenie mikrobiologiczne i eutrofizacji. Ograniczy to także rozproszone zanieczyszczanie gleb i wód podziemnych.

Oddziaływania negatywne związane będą z etapem budowy i po zakończeniu prac ustąpią. Prace budowlane mogą wpływać negatywnie na wody poprzez: możliwe zniszczenie siedlisk roślin i zwierząt żyjących w wodach, zmiany stosunków gruntowo-wodnych. Negatywne oddziaływanie na środowisko inwestycji, szczególnie tych związanych z rozbudową sieci kanalizacyjnej oraz sieci drogowej można ograniczyć do racjonalnego poziomu poprzez dobrze przemyślany wybór lokalizacji, ponieważ skala wywoływanych przez nie przekształceń środowiska zależeć będzie w znacznym stopniu od lokalnych uwarunkowań. Ponadto, na wykonawcach poszczególnych inwestycji, spoczywa obowiązek przeprowadzenia osobnych procedur oddziaływania na środowisko, w ramach których ustalone zostaną działania mające na celu ochronę siedlisk wraz z zasobami przyrody na nich występującymi. Zakres oddziaływania oraz jego wielkość będzie można oszacować dopiero na etapie sporządzania szczegółowego zakresu prac np. Studium wykonalności. W przypadku, kiedy

przedsięwzięcie będzie kwalifikować się do przedsięwzięć wymagających przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ocena wpływu wraz z podaniem rodzaju oddziaływań zostanie przeprowadzona na etapie opracowania Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia lub Raportu oddziaływania na środowisko.

Realizacja planowanych inwestycji z zakresu gospodarki wodno-ściekowej wpisują się w cele środowiskowe, wskazane w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” przyjętym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 (Dz. U. z 2023 r. poz. 335) oraz w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” przyjętym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 (Dz. U. z 2023 r. poz. 300). Zgodnie z Programem wodno-środowiskowym kraju wprowadzono działania z kategorii „Gospodarka Komunalna”, obejmujące konieczność porządkowania systemu gospodarki ściekowej. Działania te obejmują budowę systemu kanalizacji sanitarnej. Reasumując realizacja inwestycji nie wpłynie na pogorszenie stanu wód i nie będzie stanowić zagrożenia nieosiągnięcia celów środowiskowych. Inwestycje mają na celu poprawę warunków sanitarnych, uporządkowanie gospodarki ściekowej poprzez podłączenie istniejących i planowanych budynków do zbiorowego systemu odprowadzania ścieków.

Reasumując realizacja inwestycji przewidzianych w Strategii nie wpłynie na pogorszenie stanu wód i nie będzie stanowić zagrożenia nieosiągnięcia celów środowiskowych.

8.10. Krajobraz i powierzchnia ziemi

Wśród kierunków działań przewidzianych w Strategii znajdują się takie, które będą wiązać się z naruszeniem istniejącej struktury gruntów oraz wprowadzeniem zmian krótkookresowych lub długookresowych w krajobrazie naturalnym, w efekcie czego przewiduje się wystąpienie oddziaływań negatywnych oraz pozytywnych. Należą do nich m.in.:

- Rozwój infrastruktury, rozbudowa, remont i powstanie nowych placówek medycznych wraz z wyposażeniem oraz dostosowaniem i adaptacją do osób ze szczególnymi potrzebami;
- Budowa nowych oraz rozbudowa i modernizacja istniejących placówek wsparcia dziennego;
- Utworzenie Domu Pomocy Społecznej;
- Budowa Centrum Wsparcia i Opieki;
- Modernizacja obiektów i placówek kulturalnych wraz z likwidacją barier architektonicznych i dostosowaniem ich do potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami;
- Modernizacja i rozbudowa obiektów sportowych, m.in. budowa hali sportowej, boisk, stadionu;

- Termomodernizacja budynków;
- Stworzenie miejsc do aktywnego spędzania czasu wolnego;
- Rozbudowa sieci dróg rowerowych;
- Rozbudowa infrastruktury turystycznej;
- Zagospodarowanie zbiorników wodnych;
- Przebudowa Portu Morskiego Ustka;
- Przebudowa i zagospodarowanie promenady w Ustce;

Zgodnie z celami przyjętymi w Europejskiej Konwencji Krajobrazowej (zalecenia CM/Rec(2008)3 Komitetu Ministrów w sprawie wytycznych dotyczących wdrażania Europejskiej Konwencji Krajobrazowej) *„Każde działanie lub projekt powinien być zgodny ze standardami jakości krajobrazu. W szczególności powinny poprawić jakość krajobrazu, a przynajmniej nie doprowadzić do jej pogorszenia. Wpływ projektów na krajobraz, niezależnie od ich skali, powinien być oceniony, a przepisy i instrumenty odpowiadające tym skutkom powinny być sprecyzowane. Każde działanie lub projekt powinien nie tylko odpowiadać cechom miejsca, ale także być do nich dostosowany”²³.*

Na krajobraz oddziaływać będą głównie działania o charakterze inwestycyjnym. Inwestycje polegające na budowie dróg, budowie, modernizacji i termomodernizacji obiektów, rozbudowie infrastruktury wodno-ściekowej, budowę ścieżki rowerowej, konserwacji systemu melioracyjnego powodują stałą zmianę w krajobrazie. Rodzaj oddziaływania (pozytywny bądź negatywny) jest uzależniony od lokalizacji danej inwestycji i otaczającego je terenu. Właściwie zaprojektowany i zlokalizowany w przestrzeni nie powinien negatywnie oddziaływać na środowisko.

Inwestycje budowlane w sposób trwały wpiszą się w krajobraz, dlatego istotny jest wybór lokalizacji oraz odpowiedniej technologii z zachowaniem ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Budowa nowych dróg może potencjalnie negatywnie wpłynąć na krajobraz z uwagi na pojawienie się nowej formy w przestrzeni. Niemniej jednak z uwagi na powierzchniowych charakter dróg nie stanowią one dominanty krajobrazowej, a ich przebieg jest w większości dostosowany do lokalnego ukształtowania terenu. Sporadyczne przypadki tj. budowa obiektu inżynierskiego lub inżynierskiego, skrzyżowań itp. mogą powodować zaburzenia w lokalnym krajobrazie z uwagi na ich rozmiary w przestrzeni. Na etapie realizacji inwestycji drogowych negatywne chwilowe oddziaływanie może wystąpić z uwagi na prowadzone wykopy, przemieszczanie mas ziemnych, prace „wysokich” maszyn tj. żurawie, dźwigi, które mogą być widoczne z dużych odległości.

²³ Zalecenia CM/Rec(2008)3 Komitetu Ministrów w sprawie wytycznych dotyczących wdrażania Europejskiej Konwencji Krajobrazowej

Część z tych czynników można zminimalizować poprzez stosowanie działań ograniczających, a część zupełnie wyeliminować poprzez wdrożenie odpowiedniego systemu edukacji ekologicznej i prowadzenie działań naprawczo-prewencyjnych. Istotą jest więc zaplanowanie takich działań ochronnych, które ograniczą zjawisko degradacji powierzchni ziemi i przywrócą stan zgodny ze standardami w tym zakresie. Oceniono, że wyznaczone w projekcie Strategii zadania nie będą mieć znaczącego negatywnego wpływu na powierzchnię ziemi i krajobraz.

8.11. Hałas i promieniowanie elektromagnetyczne

Kierunki działań przewidziane w Strategii są związane z podjęciem nowych inwestycji i zadań na obszarze miasta, co będzie skutkowało budową lub rozbudową obiektów, a także zabiegami modernizacyjno-remontowymi. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, odwracalne i występujące tylko na terenie prowadzonych prac i w ich najbliższym sąsiedztwie. Prace realizowane w ramach tych zadań będą źródłem hałasu, którego głównym emitorem będzie praca urządzeń mechanicznych. Zadania, których realizacja będzie się wiązać z użyciem ciężkiego sprzętu powinny być prowadzone w dzień, aby nie zakłócać ciszy w porze nocnej. Dla zminimalizowania emisji hałasu i spalin, podczas prac zostaną użyte maszyny w pełni sprawne, które zostaną wykorzystane do prac zgodnych z ich przeznaczeniem i możliwościami, tak aby nie powstały inne zagrożenia, np. dla pracowników i osób postronnych znajdujących się w pobliżu. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i ustąpi z chwilą zakończenia prac. Modernizacja istniejących odcinków dróg przyczyni się do poprawy ich stanu oraz komfortu jazdy. Pośrednio zmniejszy to poziom hałasu drogowego.

Negatywne oddziaływanie w postaci promieniowania elektromagnetycznego może nastąpić w ramach pośredniego skutku kierunku działań: wspieranie przedsięwzięć budowy odnawialnych źródeł energii na terenie gminy. Dotyczy to linii łączących instalacje z siecią energetyczną. Właściwa lokalizacja oraz zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń może niemal całkowicie wyeliminować narażenie na promieniowanie elektromagnetyczne. Przewidywalne uciążliwości związane z promieniowaniem elektromagnetycznym oraz dźwiękami wydawanymi podczas pracy takich urządzeń będą marginalne.

Podczas prac ziemnych i montażowych, w sąsiedztwie placu budowy wystąpią potencjalne bezpośrednie i krótkotrwałe uciążliwości w tym: emisja hałasu, zanieczyszczeń do powietrza oraz wytwarzanie odpadów. Oceniono je jako krótkoterminowe. Prace związane z budową przedsięwzięć wiązać się będą ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego, środków transportu. Hałas będzie miał zasięg lokalny. Praca przedsięwzięć przebiega częściowo w obrębie terenów chronionych akustycznie, zatem mieszkańcy i użytkownicy najbliższej zabudowy odczuwać mogą okresowe uciążliwości związane z realizacją inwestycji. Ewentualne uciążliwości

będą minimalizowane poprzez prowadzenie prac w porze dziennej w godz. 6.00-22.00 oraz zastosowanie urządzeń i maszyn w pełni sprawnych.

IX. Analiza rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu

Prognoza oddziaływania na środowisko wykazała, że niektóre z przedsięwzięć realizowanych w ramach projektu Strategii ZIT dla MOF S-U mogą negatywnie wpłynąć na środowisko. Negatywne oddziaływanie na środowisko inwestycji, szczególnie tych związanych m.in. z rozbudową sieci wodno-kanalizacyjnej, budową i modernizacją obiektów czy modernizacją i rozbudową ciągów komunikacyjnych można ograniczyć do racjonalnego poziomu poprzez dobrze przemyślany wybór lokalizacji, ponieważ skala wywoływanych przez nie przekształceń środowiska zależeć będzie w znacznym stopniu od lokalnych uwarunkowań.

Wykaz inwestycji zamieszczonych w Strategii ZIT dla MOF S-U powinien być realizowany zgodnie z zaleceniami wynikającymi z wydanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (dotyczy inwestycji, które rozpoczęły się w latach poprzednich i są obecnie kontynuowane). Podczas podejmowania nowych działań inwestycyjnych należy brać pod uwagę lokalizację form ochrony przyrody, zakazy i nakazy wynikające z aktów prawa miejscowego, uchwał powołujących dane formy ochrony przyrody lub planów zadań ochronnych i planów ochrony ww. obszarów. Każdorazowe podjęcie działań inwestycyjnych wymaga przeprowadzenia postępowania określającego wpływ na środowisko w drodze odrębnej procedury (decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach).

Do ogólnych działań ograniczających oddziaływanie należą:

- w czasie realizacji inwestycji prawidłowe zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy, w tym zwłaszcza w miejscach styku z ekosystemami szczególnie wrażliwymi na zmiany warunków siedliskowych;
- stosowanie odpowiednich technologii, materiałów i rozwiązań konstrukcyjnych;
- maskowanie elementów dysharmonijnych dla krajobrazu;
- odpowiedni wybór lokalizacji inwestycji, uwzględniając zapisy dokumentów lokalnych oraz dokumentów wyższego szczebla.

W przypadku gdy całkowite uniknięcie danego oddziaływania jest niemożliwe i istnieje niebezpieczeństwo nieodwracalnego zniszczenia szczególnie cennych elementów przyrody, konieczne jest podjęcie odpowiednio wcześniej działań kompensacyjnych. Należy m.in. zapewnić odtworzenie zniszczonych siedlisk w miejscach zastępczych, sztuczne zasilanie osłabionych populacji; tworzenie alternatywnych połączeń przyrodniczych i różnorodnych tras migracji zwierząt.

W wyniku realizacji projektu Strategii ZIT dla MOF S-U może potencjalnie dojść do oddziaływania na niewielki teren obszaru chronionego, dlatego ważne jest, aby wszelkie przedsięwzięcia wynikające ze Strategii były przeprowadzone zgodnie z przepisami dotyczącymi gospodarowania na obszarach objętych prawną formą ochrony przyrody.

Minimalizacja negatywnego wpływu na środowisko możliwa jest m.in. poprzez prowadzenie świadomej polityki przestrzennej popartej stosownymi zapisami w dokumentach prawa lokalnego oraz zachowanie walorów przyrodniczych miasta.

Poniżej przedstawiono propozycje zapobiegania, łagodzenia negatywnego wpływu na środowisko, będącego konsekwencją realizacji działań ujętych w Strategii na poszczególne komponenty środowiska:

Ochrona powierzchni ziemi i wód:

- Na etapie projektowania należy rozważać koncepcje organizacji placu budowy i jego zaplecza z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni.
- Po zakończeniu prac budowlanych, w razie konieczności, należy przeprowadzać rekultywację.
- W projekcie i wykonawstwie należy minimalizować zakres robót powodujących zdejmowanie warstw próchnicznych gleby, a także zaplanować wykorzystanie nadmiarów ziemi pochodzącej z wykopów.
- W opisach technicznych projektów budowlanych należy zaplanować miejsca przeznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną.
- Prawidłowe przechowywanie substancji ropopochodnych oraz inne materiałów.
- Opracowanie procedury na wypadek wystąpienia awarii na placu budowy, by nie doprowadzić do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego.
- Właściwe postępowanie z odpadami.
- Prowadzenie selektywnej zbiórki odpadów nadających się do odzysku lub unieszkodliwiania, a odpady niebezpieczne gromadzić w szczelnych, oznakowanych pojemnikach, w wydzielonym miejscu.
- Powstające podczas realizacji inwestycji oraz eksploatacji obiektu odpady należy przekazywać tylko wyspecjalizowanym jednostkom posiadającym zezwolenie na odzysk, utylizację, zbieranie i transport tych odpadów.
- Materiał pozostały po robotach ziemnych w miarę możliwości należy wykorzystywać na miejscu.

Ochrona powietrza:

- Wykonawcy wybierani do realizacji poszczególnych zadań powinni używać nowoczesnego sprzętu i wykazać się dbałością o prawidłową eksploatację i właściwą konserwację sprzętu i środków transportu. Takie zapisy mogą znaleźć się na odpowiednich etapach procedur przetargowych.
- Niedopuszczalne jest palenie na terenie budowy papy, opon, rozpuszczalników, farb itp.
- Pogłębiona analiza lokalizacji przedsięwzięcia.
- Zminimalizowanie ryzyka awarii poprzez stosowanie sprawdzonych rozwiązań i nowoczesnego sprzętu.
- Prowadzenie prac budowlanych poza okresem lęgowym ptaków, rozrodu płazów.
- Prowadzenie prac budowlanych i rozbiórkowych w porze dziennej.
- Stosowanie przepisów BHP.
- Zastosowanie do budowy nowoczesnego sprzętu, który emituje mniejsze ilości spalin.
- Na etapie eksploatacji - prowadzenie monitoringu powietrza.

Różnorodność biologiczna (w tym fauna, flora, obszary chronione):

- Minimalizacja negatywnych oddziaływań inwestycji infrastrukturalnych wymaga (oczywiście nie jest to konieczne w przypadku każdej inwestycji) wcześniejszych terenowych inwentaryzacji zasobów środowiska przyrodniczego. Inwentaryzacja pozwoli na precyzyjne dostosowanie ogólnych zaleceń do realiów danego zadania inwestycyjnego i uniknięcie spowodowania znaczących szkód w środowisku przyrodniczym i wiążących się z tym komplikacji w trakcie realizacji poszczególnych inwestycji.
- W przypadku prac termomodernizacyjnych budynków czy remontów elewacji bądź pokrycia dachowego budynków należy przeprowadzić inwentaryzację ornitologiczną i chiropterologiczną.
- Wykorzystanie rozwiązań technologicznych umożliwiających zachowanie istniejących stosunków wodnych.
- Ograniczenie na etapie planowania i wykonawstwa wycinki drzew i krzewów oraz naruszania cennych siedlisk.
- W przypadku braku możliwości nienaruszenia siedlisk rzadkich/chronionych gatunków, należy wziąć pod uwagę możliwość przeniesienia populacji.
- Nie należy prowadzić robót budowlanych w okresie lęgowym, jeśli na obszarze inwestycji lub w jej pobliżu gniazdują ptaki.

- W przypadku istotnego zagrożenia hałasem, mogącego płoszyć chronione gatunki zwierząt w okresie rozrodczym (i/lub powodujące ponadnormatywną emisję na terenach mieszkaniowych), należy rozważyć zastosowanie ekranów.

Ochrona przed hałasem i drganiami:

- Ograniczenie prac związanych z wykorzystaniem głośnego sprzętu, do pory dziennej między 6:00 a 22:00.
- W miejscach szczególnie wrażliwych obok zabudowy mieszkaniowej należy ograniczyć prędkość pojazdów dowożących materiały budowlane ze względu na drgania przenoszące się na konstrukcje budynków oraz wpływ na klimat akustyczny otoczenia.
- Projektanci powinni zwrócić uwagę na propozycję lokalizacji baz zaplecza technicznego budowy tak, aby planować je możliwe z dala od okien budynków mieszkalnych.
- Na terenach zwartej zabudowy mieszkaniowej należy tak planować roboty budowlane w ramach poszczególnych zadań by prowadzić prace związane z emisją hałasu w tym samym czasie tylko po jednej stronie budynku, aby w mieszkaniu były pomieszczenia nienarażone na emisję hałasu.
- Organizacja pracy, ograniczająca liczbę osób i czas ekspozycji na hałas.
- Stosowanie harmonogramów prac, ograniczających narażenie na hałas.
- Stosowanie tzw. cichych nawierzchni.
- Ograniczenie do minimum strefy bezpośredniej ingerencji w środowisko,
- Racjonalna gospodarka materiałami i minimalizacja powstawania odpadów.
- Sprawne przeprowadzenie prac.
- Ograniczenie do niezbędnego minimum usuwania drzew i krzewów będących w kolizji z planowaną inwestycją.
- Dobór gatunków roślin pełniących rolę dźwiękochronną dostosowanych do wymogów siedliska.

X. Propozycja działań alternatywnych

Art. 51, ust. 2, pkt. 3b ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2023 poz. 1094 z późn. zm.) nakłada obowiązek przedstawienia rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie.

W przypadku projektu Strategii ZIT dla MOF S-U rozwiązaniem alternatywnym jest brak realizacji Strategii. Wszystkie działania zaproponowane do realizacji w ramach projektowanego dokumentu z założenia mają na celu poprawę jakości życia mieszkańców oraz stanu środowiska na terenie MOF S-U i tym samym pozytywnie wpływać będą na zdrowie człowieka.

W związku z ciągłym rozwojem gospodarczym regionu oraz wzrostem poziomu konsumpcji brak realizacji Strategii prowadzić będzie do pogorszenia wszystkich elementów środowiska.

XI. Potencjonalne oddziaływanie transgraniczne

Zgodnie z przepisami zawartymi w ustawie z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2023 poz. 1094 z późn. zm.), z rozdziału 3, działu VI dotyczącego postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku projektów polityk, strategii, planów i programów, opracowywany dokument nie będzie wywierał znaczącego oddziaływania transgranicznego.

Skala przedsięwzięć zaproponowanych do realizacji w ramach dokumentu ma charakter regionalny i ewentualne negatywne oddziaływanie tych przedsięwzięć będzie miało zasięg lokalny. Na etapie prognozy stwierdzono, że realizacja projektu Strategii Rozwoju MOF S-U nie wskazuje możliwości negatywnego transgranicznego oddziaływania na środowisko, mogącego objąć terytorium innych państw.

XII. Monitorowanie realizacji Strategii Rozwoju

Procedura monitorowania „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk – Ustka” obejmuje wskazane poniżej procedury. Monitoring bieżący będzie realizowany w okresach pięcioletnich. Celem jest uzyskanie kompletnej informacji dotyczącej rezultatów planowanych działań przyjętych do realizacji. Monitoringowi podlega opracowany katalog wskaźników, przedstawiony w kolejnym rozdziale. Wynikiem prowadzonego co pięć lat monitoringu będzie zestawienie wskaźników dla poszczególnych kierunków działań, których realizacja została podjęta w ramach każdego z celów strategicznych zapisanych w Strategii. Zestawienie będzie przedkładane do wydziału merytorycznego ds. realizacji Strategii w ramach struktury odpowiedzialnej jednostki samorządowej, w terminie do końca drugiego kwartału roku następującego po każdym okresie ewaluacyjnym (obejmującym pięć pełnych lat).

Podstawowym narzędziem do śledzenia postępu realizacji celów strategicznych są wskaźniki monitorowania. Rezultaty planowanych działań zostały opracowane w formie katalogu wskaźników przypisanych do każdego z planowanych kierunków działania. Podkreślić należy, iż wybór wskaźników skupiony jest na ocenie osiągnięcia celów stawianych przed Strategią ZIT dla MOF S-U, a nie produktów poszczególnych projektów. Wynika to z postrzegania polityki rozwojowej jako procesu całościowego, który nie jest prostą sumą realizowanych projektów, a ma na celu osiągnięcie zmiany we wskazanych obszarach poddanych rewitalizacji.

Z uwagi na silne powiązania ze strategią ponadlokalną dla MOF S-U przywołano wskaźniki monitoringu, które odnoszą się do kierunków działań przedmiotowej Strategii ZIT MOF S-U, wraz z planowanymi rezultatami ich osiągnięcia, w perspektywie roku 2030.

Tabela 14 Wskaźniki monitoringu Strategii

Lp.	Kierunek działania	Wskaźnik	Wartość bazowa (2020 r.)	Planowany rezultat w 2030 r.
1.	Upowszechnienie opieki żłobkowej oraz wychowania przedszkolnego	Odsetek dzieci objętych opieką żłobkową	16,6%	18%
		Odsetek dzieci w wieku 3-6 lat objętych wychowaniem przedszkolnym	90,1 %	Wartość nie niższa niż na poziomie kraju [%]
		Liczba nowoutworzonych miejsc wychowania przedszkolnego	0	150 szt.
2.	Wysoka jakość edukacji na poziomie podstawowym i ponadpodstawowym	Współczynnik skolaryzacji netto	83,7%	85%
		Liczba zrealizowanych projektów mających na celu kształtowanie i rozwijanie u uczniów kompetencji kluczowych oraz podnoszenie kompetencji zawodowych nauczycieli	0	20 szt.
		Średnia wyniku egzaminu ósmoklasisty z języka polskiego i matematyki na tle województwa i kraju	j. polski: 55% matematyka: 40%	Osiągnięcie wartości wojewódzkiej i/lub krajowej [%]
3.	Współpraca z sektorem akademickim jako kluczowym elementem wzmacniania potencjału MOF	Utworzenie Słupskiego Centrum Doskonałości Zawodowej	0	1 szt.
		Liczba nowych porozumień o współpracy podpisanych pomiędzy sektorem akademickim a instytucjami okołobiznesowymi i/lub samorządami z MOF	0	5 szt.
4.	Prowadzenie zintegrowanych działań profilaktycznych i prozdrowotnych	Liczba przeprowadzonych działań z zakresu promocji zdrowia i profilaktyki	0	7 szt.
		Liczba zmodernizowanych, wyposażonych oraz nowoutworzonych placówek służby zdrowia	0	10 szt.
5.	Spójna polityka senioralna	Liczba przeprowadzonych inicjatyw na rzecz seniorów	0	7 szt.
		Liczba nowopowstałych obiektów i miejsc integracji seniorów/opieki nad seniorami	0	10 szt.
6.	Podnoszenie jakości świadczonych usług społecznych	Liczba nowopowstałych obiektów infrastruktury społecznej	0	7 szt.
7.	Prowadzenie spójnej obszarowo polityki kulturalnej	Stworzenie wspólnego kalendarza cyklicznych imprez kulturalnych	0	1
8.	Tworzenie atrakcyjnej oferty spędzania czasu wolnego	Liczba utworzonych miejsc do aktywnego spędzania czasu wolnego (skateparki, pumptracki, ścianki wspinaczkowe, siłownie zewnętrzne, singletracki, trasy rolkowe)	0	25 szt.
9.	Wdrażanie procesu rewitalizacji jako instrumentu poprawy jakości życia mieszkańców	Powierzchnia zrewitalizowanych przestrzeni publicznych	28,40 ha	65,85 ha
10.	Aktywna współpraca z podmiotami trzeciego sektora	Liczba organizacji społecznych przypadających na 10 tys. ludności	39	40
11.	Wzmocnienie potencjału inwestycyjnego i wspieranie rozwoju przedsiębiorczości	Liczba osób fizycznych prowadzących działalność na 100 osób w wieku produkcyjnym	16,0	18
		Powierzchnia uzbrojonych terenów inwestycyjnych	0	50 ha
		Liczba dużych i średnich firm	168 szt.	170 szt.

Lp.	Kierunek działania	Wskaźnik	Wartość bazowa (2020 r.)	Planowany rezultat w 2030 r.
12.	Efektywne wykorzystanie potencjału turystycznego i kulturalnego obszaru	Nowopowstała infrastruktura turystyczna i rekreacyjna	0	7 szt.
13.	Prowadzenie kompleksowej polityki integracyjnej skierowanej dla cudzoziemców	Liczba zrealizowanych projektów na rzecz cudzoziemców	0	10
14.	Marketingowa budowa marki terytorialnej obszaru	Wypracowanie wspólnej marki obszaru i opracowanie strategii jej promocji	0	1 szt.
15.	Stworzenie pozainstytucjonalnych form współpracy między członkami MOF	Liczba zrealizowanych partnerskich projektów	0	10 szt.
16.	Działania na rzecz poprawy jakości powietrza	Liczba obiektów poddanych termomodernizacji	0	7 szt.
		Liczba nowych autobusów z napędem zeroemisyjnym lub niskoemisyjnym	0	10 szt.
		Liczba budynków komunalnych poddanych termomodernizacji	0	43 szt.
		Liczba nowych zmodernizowanych punktów oświetlenia ulicznego na energooszczędne	0	3000 szt.
		Liczba budynków użyteczności publicznej poddanych termomodernizacji i/lub wymianie oświetlenia wewnętrznego i/lub wymianie źródeł ciepła	0	70 szt.
17.	Ochrona bioróżnorodności i rozwój terenów zielonych	Powierzchnia nowo utworzonych terenów zielonych	0	20 ha
18.	Adaptacja do zmian klimatycznych, ochrona istniejących zasobów i jakości gleby, wody i powietrza	Liczba wybudowanych obiektów małej i dużej retencji	0	120 szt.
19.	Wzmocnienie systemu gospodarki wodno-ściekowej oraz gospodarki odpadami	Udział ludności korzystającej z kanalizacji	92,7%	95%
		Zmieszane odpady z gospodarstw domowych przypadające na 1 mieszkańca	171 kg	155 kg
20.	MOF Słupsk-Ustka dostępny komunikacyjnie i transportowo w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym	Długość dróg o nawierzchni twardej ulepszonej	655,2 km	700 km
		Obroty ładunkowe w porcie w Ustce ogółem	16,4 tys. ton	20 tys. ton
		Długość nowo wybudowanej/zmodernizowanej infrastruktury liniowej dla mobilności aktywnej, w tym rowerowej (z wyłączeniem mobilności pieszej) na terenie MOF	0	20 km
		Długość nowych dróg poprawiających wewnętrzną spójność komunikacyjną MOF	0	25 km
21.	Prowadzenie spójnej polityki związanej z planowaniem przestrzennym i działaniami planistycznymi	Liczba przeprowadzonych przedsięwzięć na rzecz planowania przestrzennego MOF Słupsk-Ustka	0	1 szt.

źródło: Strategia ZIT dla MOF Słupsk-Ustka

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

XIII. Podsumowanie i wnioski

- Strategia ZIT dla MOF S-U jest zgodna ze strategicznymi dokumentami obowiązującymi na szczeblu europejskim, krajowym i lokalnym.
- Przeprowadzone w ramach niniejszej Prognozy analizy zgodności celów Strategii z celami nadrzędnych dokumentów strategicznych oraz podstawowych dokumentów opracowywanych na szczeblu regionalnym, wskazują na znaczną ich spójność oraz zharmonizowanie. Spójność regionalnej polityki ekologicznej ze strategicznymi celami rozwoju powiatu i gmin jest podstawą równoważenia rozwoju w horyzoncie średnio i długookresowym. Dzięki temu Strategia może stać się skutecznym narzędziem koordynacji działań na rzecz wdrożenia rozwoju zrównoważonego w regionie.
- Strategia umożliwia identyfikację skutków środowiskowych oraz potencjalnych zmian warunków życia mieszkańców regionu w wyniku realizacji ustaleń dokumentu.
- Projektowana Strategia określa obszary problemowe i wyzwania w zakresie rozwoju społecznego, gospodarczego oraz ochrony środowiska na terenie ZIT MOF S-U oraz wyznacza cele i kierunki interwencji mające na celu poprawę jakości życia mieszkańców oraz środowiska.
- Niektóre z zadań zaplanowanych do realizacji w ramach projektowanej Strategii mogą wywierać negatywny wpływ na środowisko. Oddziaływanie to może być chwilowe, na etapie prac budowlanych i modernizacyjnych.
- W niniejszej prognozie zaproponowano szereg działań ograniczających negatywne oddziaływanie zaplanowanych zadań na środowisko oraz przykłady kompensacji przyrodniczej.
- Podczas podejmowania działań inwestycyjnych należy brać pod uwagę lokalizację form ochrony przyrody, zakazy i nakazy wynikające z aktów prawa miejscowego, uchwał powołujących dane formy ochrony przyrody lub planów zadań ochronnych i planów ochrony ww. obszarów.
- Każdorazowe podjęcie działań inwestycyjnych wymaga przeprowadzenia postępowania określającego wpływ na środowisko w drodze odrębnej procedury.

XIV. Streszczenie w języku niespecjalistycznym

Przedmiotem opracowania jest prognoza oddziaływania na środowisko do projektu „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka”. Opracowanie zostało wykonane w oparciu o art. 46 oraz art. 47 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2023 poz. 1094 z późn. zm.).

Głównym celem prognozy jest ustalenie czy zapisy projektu Strategii ZIT dla MOF S-U nie naruszają zasad prawidłowego funkcjonowania środowiska przyrodniczego, a cele ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju są spójne z celami i priorytetami zaplanowanymi w dokumentach wyższego szczebla. Prognoza ma za zadanie także ułatwić identyfikację możliwych do określenia skutków środowiskowych spowodowanych realizacją postanowień ocenianego dokumentu oraz określić, czy istnieje prawdopodobieństwo powstawania w przyszłości konfliktów i zagrożeń w środowisku.

Prognoza ponadto określa i analizuje:

- istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu;
- istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
- cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu;
- przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na środowisko.

Przy sporządzaniu *Prognozy* zastosowano metody statystyczne i porównawcze, analizy i oceny dostosowane do stanu współczesnej wiedzy. Autor kierował się swoją wiedzą i doświadczeniem stosownie do stanu wiedzy współczesnej.

Strategia ZIT MOF S-U jest spójna ze Strategią Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka na lata 2022-2030 i w dużej mierze odwołuje się do jego zapisów. Stanowi uszczegółowienie zapisów zawartych w strategii ponadlokalnej, wskazując zintegrowane przedsięwzięcia rozwojowe i projekty, które mogą być finansowane ze środków własnych samorządów, regionalnego programu z EFRR i EFS+ oraz środków programów krajowych, w tym unijnych i budżetu państwa.

W rozdziale 6 Prognozy opisano szczegółowo teren MOF S-U z podaniem charakterystyki jednostek administracyjnych, przyrodniczej i gospodarczej. Przedstawiono demografię, stosunki zewnętrzne, funkcje wiodące, edukację i kulturę, pomoc społeczną, rynek pracy, uwarunkowania komunikacyjne, potencjały, problemy i wyzwania rozwojowe MOF S-U.

W ramach tworzenia dokumentu prowadzona była szczegółowa ocena oddziaływania zadań pod kątem środowiskowym. Duża część zadań inwestycyjnych nie ma określonego zakresu, sposobu i charakteru prowadzenia prac, w związku z czym podanie konkretnych oddziaływań jest dosyć trudne i problematyczne. Zgodnie z powyższym w niniejszej Prognozie przedstawiono potencjalne oddziaływania, zidentyfikowane na podstawie oceny oddziaływania dla innych przedsięwzięć o zbliżonym zakresie. Zatem w ramach oceny skutków realizacji projektu Strategii ZIT dla MOF S-U na etapie opracowania Prognozy oddziaływania na środowisko w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przedstawiono potencjalne oddziaływanie bezpośrednie pośrednie, wtórne, skumulowane, stałe/długoterminowe, chwilowe/krótkoterminowe, pozytywne, negatywne i neutralne na następujące komponenty środowiska wykorzystując metodę macierzy interakcji:

- | | |
|---|-----------------------|
| • Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000; | • Klimat; |
| • Różnorodność Biologiczna; | • Klimat akustyczny; |
| • Ludzie; | • Wody (w tym JCW); |
| • Rośliny; | • Powierzchnia ziemi; |
| • Zwierzęta; | • Krajobraz; |
| • Powietrze; | • Zasoby naturalne; |
| | • Zabytki. |

W przypadku terenu MOF S-U istnieje nieznaczne prawdopodobieństwo bezpośredniego lub pośredniego ryzyka oddziaływania na obszary cenne przyrodniczo. Należy jednak nadmienić, iż stopień, zakres oraz skutek oddziaływania (negatywny, pozytywny, neutralny) będzie mógł zostać oceniony z chwilą ustalenia dokładnego zakresu oraz rodzaju prowadzonych przedsięwzięć. W zależności od ich rodzaju może zostać nałożony obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, która może zakończyć się wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub odmową jej wydania, z uwagi na znaczne negatywne oddziaływania.

Projekt Strategii ZIT dla MOF S-U jest dokumentem o charakterze ogólnym i nie wskazuje zakresu ani szczegółów technicznych poszczególnych inwestycji. Należy mieć na uwadze uwzględnianie zasad ochrony środowiska podczas projektowania i planowania poszczególnych inwestycji.

Przedstawione przedsięwzięcia będą miały charakter lokalny, tzn. będą one terytorialnie realizowane w obrębie MOF S-U.

W związku z powyższym przedsięwzięcia te charakteryzować się będą ograniczonym przestrzennie oddziaływaniem na środowisko. Ponadto, w przypadku takich przedsięwzięć, jak budowa sieci kanalizacji sanitarnej czy sieci wodociągowej, główne oddziaływanie na środowisko występuje w fazie realizacji przedsięwzięcia i ma ono również czasowo ograniczony charakter. Zadania inwestycyjne są zazwyczaj realizowane w obrębie terenów zmienionych antropogenicznie, tj. w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy. Do negatywnych oddziaływań na środowisko podczas realizacji inwestycyjnych można zaliczyć:

- zmiany stosunków gruntowo-wodnych;
- zmianę warunków siedliskowych;
- tworzenie barier w migracji zwierząt;
- wycinkę roślinności;
- użycie maszyn i urządzeń budowlanych (emisja hałasu, pyłu i wibracji);
- naruszeniem jego pierwotnego stanu obiektów zabytkowych;
- zajęcie terenów pod realizację zaplanowanych zadań infrastrukturalnych.

Pozytywne skutki realizacji planowanych zadań:

- pozytywny wpływ na bioróżnorodność;
- zapewnienie stabilności siedlisk przyrodniczych;
- mniejszy udział zanieczyszczeń bezpośrednio kierowanych do wód, ziemi i powietrza;
- poprawa stanu środowiska i jego elementów, w perspektywie długoterminowej;
- zminimalizowanie negatywnego oddziaływania podtopień;
- minimalizacja zużycia zasobów naturalnych.

Negatywne oddziaływanie na środowisko inwestycji, szczególnie tych związanych m.in. z rozbudową sieci wodno-kanalizacyjnej czy modernizacją i rozbudową ciągów komunikacyjnych można ograniczyć do racjonalnego poziomu poprzez dobrze przemyślany wybór lokalizacji, ponieważ skala wywoływanych przez nie przekształceń środowiska zależeć będzie w znacznym stopniu od lokalnych uwarunkowań.

Wykaz inwestycji zamieszczonych w Strategii ZIT dla MOF S-U powinien być realizowany zgodnie z zaleceniami wynikającymi z wydanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (dotyczy inwestycji, które rozpoczęły się w latach poprzednich i są kontynuowane). Podczas podejmowania nowych działań inwestycyjnych należy brać pod uwagę lokalizację form ochrony przyrody, zakazy i nakazy wynikające z aktów prawa miejscowego, uchwał powołujących dane formy ochrony przyrody lub planów zadań ochronnych i planów ochrony ww. obszarów. Każdorazowe podjęcie działań inwestycyjnych wymaga przeprowadzenia postępowania określającego wpływ na środowisko w drodze odrębnej procedury (decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach).

Do ogólnych działań ograniczających oddziaływanie należą:

- w czasie realizacji inwestycji prawidłowe zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy, w tym zwłaszcza w miejscach styku z ekosystemami szczególnie wrażliwymi na zmiany warunków siedliskowych,
- stosowanie odpowiednich technologii, materiałów i rozwiązań konstrukcyjnych,
- maskowanie elementów dysharmonijnych dla krajobrazu,
- odpowiedni wybór lokalizacji inwestycji, uwzględniając zapisy dokumentów lokalnych oraz dokumentów wyższego szczebla.

W przypadku gdy całkowite uniknięcie danego oddziaływania jest niemożliwe i istnieje niebezpieczeństwo nieodwracalnego zniszczenia szczególnie cennych elementów przyrody, konieczne jest podjęcie odpowiednio wcześniej działań kompensacyjnych. Należy m.in. zapewnić odtworzenie zniszczonych siedlisk w miejscach zastępczych, sztuczne zasilanie osłabionych populacji; tworzenie alternatywnych połączeń przyrodniczych i różnorodnych tras migracji zwierząt.

W kolejnych rozdziałach omówione zostały oddziaływania transgraniczne oraz rozwiązania alternatywne. W przypadku projektu Strategii ZIT dla MOF S-U, rozwiązaniem alternatywnym jest brak realizacji Strategii. Wszystkie działania zaproponowane do realizacji w ramach projektowanego dokumentu z założenia mają na celu poprawę jakości życia mieszkańców, a także stanu środowiska na terenie miasta i tym samym pozytywnie wpływać będą na zdrowie człowieka.

Skala przedsięwzięć zaproponowanych do realizacji w ramach dokumentu ma charakter regionalny i ewentualne negatywne oddziaływanie tych przedsięwzięć będzie miało zasięg lokalny. Na etapie prognozy stwierdzono, że realizacja projektu Strategii ZIT dla MOF S-U nie wskazuje możliwości negatywnego transgranicznego oddziaływania na środowisko, mogącego objąć terytorium innych państw.

Przewidywane oddziaływanie działań zawartych w projekcie Strategii ZIT dla MOF S-U na wybrane elementy środowiska oddziaływania w formie opisowej zawarto w rozdziale 8. Przeanalizowano: przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko, obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, oddziaływanie na różnorodność biologiczną, rośliny i zwierzęta, ludzi, powietrze atmosferyczne, klimat, zabytki oraz dobra materialne, zasoby naturalne, wody, krajobraz i powierzchnię ziemi, hałas i promieniowanie elektromagnetyczne.

Kolejnym etapem przeprowadzenia prognozy oddziaływania na środowisko była analiza rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu. Zgodnie z Art. 51, ust. 2, pkt. 3b ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2023 poz. 1094 z późn. zm.) przedstawiono rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie.

W niniejszej Prognozie oddziaływania na środowisko opisano potencjonalne oddziaływanie transgraniczne oraz zaproponowano sposoby monitorowania realizacji Strategii ZIT.

XV. Zestawienie tabel oraz rysunków

Spis tabel

Tabela 1 Powierzchnia i liczba mieszkańców jednostek wchodzących w skład MOF S-U w 2021 r.	26
Tabela 2. Połączenia autobusowe z miasta Słupsk	43
Tabela 3 Liczba połączeń komunikacją publiczną w ciągu dnia roboczego do ośrodka miejskiego oraz czas dojazdu z centrum administracyjnego badanej gminy do centrum Słupska.	59
Tabela 4 Bezpieczeństwo w ruchu drogowym na obszarze MOF S-U w latach 2016-2021	62
Tabela 5. Klasyfikacja stref zanieczyszczeń powietrza w zależności od poziomów stężeń zanieczyszczenia uzyskanych w rocznej ocenie jakości powietrza.	67
Tabela 6. Wynikowe klasy dla poszczególnych zanieczyszczeń, uzyskane w ocenie rocznej za 2022 rok dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony zdrowia.....	68
Tabela 7. Klasy dla poszczególnych zanieczyszczeń, uzyskane w ocenie rocznej za 2022 rok dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony roślin.....	69
Tabela 8. Jednolite Części Wód Powierzchniowych w zasięgu których leży omawiany obszar.....	69
Tabela 9. Charakterystyka JCWPd na terenie objętym porozumieniem	73
Tabela 10. Klasyfikacja i ocena stanu wód JCWP zlokalizowanych na omawianym terenie.....	78
Tabela 11. Kompleksowa ocena stanu JCWPd na omawianym terenie.....	82
Tabela 12. Dopuszczalne poziomy hałasu w zależności od przeznaczenia terenu.	85
Tabela 13. Ocena oddziaływania na środowisko działań przewidzianych do realizacji w ramach projektu Strategii ZIT dla MOF S-U	97
Tabela 14 Wskaźniki monitoringu Strategii.....	133

Spis rysunków

Rysunek 1 Mapa poglądowa obszaru MOF S-U.....	25
Rysunek 2. Liczba przystanków na obszarze MOF S-U	44
Rysunek 3. Prognoza popytu słupskiej komunikacji miejskiej do 2030 r.....	47
Rysunek 4. Dane statystyczne przewoźnika PKS Słupsk	48
Rysunek 5. Dane statystyczne przewoźnika NORDEXPRESS.....	48
Rysunek 6. Długość ścieżek rowerowych przypadających na każde 100 km ² na obszarze MOF S-U [2021]	52
Rysunek 7. Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym MOF S-U	54
Rysunek 8. Udział ludności przyjeżdżającej do pracy do gmin MOF Słupsk-Ustka w 2016 roku.....	56
Rysunek 9. Udział ludności wyjeżdżającej do pracy z gmin MOF Słupsk-Ustka w 2016 roku.	57
Rysunek 10. Liczba połączeń komunikacją publiczną w ciągu dnia roboczego do ośrodka miejskiego oraz czas dojazdu z centrum administracyjnego badanej gminy do centrum Słupska.	58
Rysunek 11. Generatory ruchu na obszarze województwa pomorskiego.....	60
Rysunek 12. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie słupskim oraz mieście Słupsk w latach 2016-2020	61
Rysunek 13. Łączna liczba zarejestrowanych pojazdów według kategorii w powiecie słupskim oraz mieście Słupsk w latach 2016-2020	61
Rysunek 14. MOF S-U na tle mezoregionów.....	64

Rysunek 15. Podział województwa pomorskiego na strefy ochrony powietrza.....	65
Rysunek 16. Lokalizacja stacji pomiarowych w województwie pomorskim, wykorzystywanych w ocenie za rok 2022	68
Rysunek 17. JCWP na tle omawianych Gmin.....	72
Rysunek 18. JCWPd na tle omawianych Gmin.....	74
Rysunek 19. Obszary zagrożenia powodzią na obszarze realizacji Strategii.....	75
Rysunek 20. Mapa łącznego zagrożenia suszą suma klas zagrożenia suszą rolniczą, hydrologiczną i hydrogeologiczną – ocena w siatce pól podstawowych	76
Rysunek 21. Lokalizacja punktów pomiarowych na analizowanych odcinkach dróg miejscowości Bolestawice (P6) i Kobylnica (P7, P8 i P9)	87
Rysunek 22. Wieloprzestrzenne formy ochrony przyrody w województwie pomorskim.....	89
Rysunek 23. Obszary Natura 2000 występujące na terenie MOF S-U	91
Rysunek 24. Koncepcja sieci ekologicznej w województwie pomorskim	93