

**UCHWAŁA NR
RADY POWIATU LĘBORSKIEGO**

z dnia 2026 r.

**w sprawie aktualizacji dokumentu pn.: „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030”**

Na podstawie art. 12 pkt 8 lit. h ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (tekst jednolity Dz.U. z 2025 r. poz. 1684 ze zm.), art. 34 ust. 6 pkt. 2 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027 (Dz. U. 2025 poz. 1733 ze zm.) oraz § 2 ust. 5 pkt 2 Porozumienia zawartego w dniu 21.06.2022 r. w sprawie powołania Związku Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Lęborka mającego na celu współpracę jednostek samorządu terytorialnego w ramach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2022 poz. 3348 ze zm.)

uchwała się, co następuje:

§ 1.

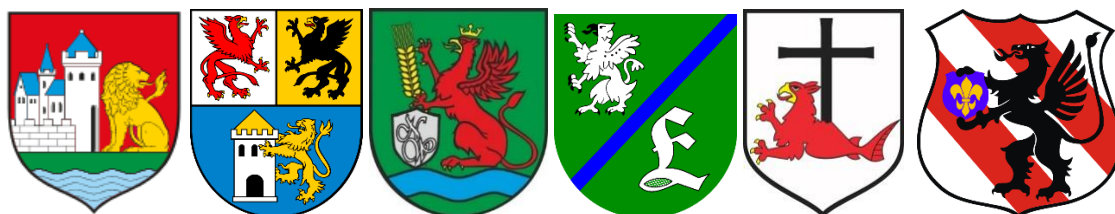
Przyjmuje się aktualizację Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030, stanowiącą załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2.

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Lęborskiego.

§ 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem jej podjęcia.



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030

(aktualizacja)

Lębork, marzec 2026

Opracował zespół:

- Elżbieta Rekowska-Klassa, Gmina Miasta Lębork
- Kamilla Pięta, Justyna Płotka, Gmina Miasta Lębork
- Hanna Kowalska, Powiat Lęborski
- Joanna Klein, Gmina Łęczyce
- Bartłomiej Zambrzycki, Gmina Nowa Wieś Lęborska
- Agnieszka Stenka, Gmina Wicko
- Alicja Rojek, Gmina Miejska Łeba
- Agnieszka Pasztaleniec-Szczerkowska, Agencja Rozwoju Pomorza S.A.
- Anna Hasiuk, Agencja Rozwoju Pomorza S.A.
- Adam Marynkiewicz, Agencja Rozwoju Pomorza S.A.
- Piotr Borkowski, Agencja Rozwoju Pomorza S.A.

Dokument zaktualizował zespół:

- Marta Aftyka, Gmina Miasta Lębork
- Kamilla Pięta, Gmina Miasta Lębork
- Hanna Kowalska, Powiat Lęborski
- Bożena Hus, Gmina Nowa Wieś Lęborska
- Joanna Klein, Gmina Łęczyce

Agencja Rozwoju Pomorza S.A.

Spółka Samorządu
Województwa Pomorskiego

Spis treści

1.	Przyjęta koncepcja metodologiczna opracowania	7
2.	Diagnoza Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka	8
2.1.	Położenie MOF Lęborka, powiązania funkcjonalne, opis partnerstwa	8
2.2.	Sfera społeczna	11
2.2.1.	Demografia	11
2.2.2.	Rynek pracy	14
2.2.3.	Edukacja.....	16
2.2.4.	Kultura	23
2.2.5.	Ochrona zdrowia	27
2.2.6.	Sport i rekreacja.....	33
2.2.7.	Integracja społeczna	35
2.3.	Sfera gospodarcza.....	40
2.3.1.	Liczba i struktura podmiotów	40
2.3.2.	Podmioty gospodarki narodowej	42
2.3.3.	Przedsiębiorczość mieszkańców	44
2.3.4.	Oferta inwestycyjna MOF Lęborka	48
2.3.5.	Oferta turystyczna	51
2.4.	Sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa.....	58
2.4.1.	Transport i dostępność komunikacyjna	58
2.4.1.1.	Zagospodarowanie przestrzenne – infrastruktura transportowa	58
2.4.1.2.	Uwarunkowania społeczno-gospodarcze	70
2.4.1.3.	Natężenie ruchu.....	76
2.4.1.4.	Zachowania transportowe mieszkańców	81
2.4.1.5.	Transport zbiorowy.....	85
2.4.1.6.	Dostępność komunikacyjna	95
2.4.1.7.	Indywidualny transport samochodowy	102
2.4.1.8.	Transport towarów	102
2.4.1.9.	Bezpieczeństwo ruchu drogowego.....	103
2.4.1.10.	Węzły przesiadkowe i parkingi	114
2.4.1.11.	Ocena funkcjonowania obszaru transportu i mobilności – wyniki badań społecznych	117
2.4.2.	Infrastruktura techniczna	122
2.4.3.	Energetyka	126
2.4.4.	Środowisko naturalne.....	133

3.	Wyniki badania ankietowego	143
4.	Bilans strategiczny	144
4.1.	Sfera społeczna	144
4.2.	Sfera gospodarcza.....	144
4.3.	Sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa.....	145
4.3.1.	Transport i dostępność komunikacyjna	145
4.3.2.	Infrastruktura techniczna i środowisko	147
5.	Analiza SWOT	149
6.	Identyfikacja obszarów wsparcia oraz wspólnych celów rozwojowych.....	153
7.	Założenia rozwojowe.....	156
7.1.	Misja i wizja rozwoju MOF Lęborka do roku 2030	156
7.2.	Cele strategiczne, operacyjne, kierunki interwencji i źródła finansowania	157
7.3.	Projekty rozwojowe i źródła finansowania projektów	165
7.3.1.	Projekty strategiczne	165
7.3.2.	Projekty uzupełniające.....	188
7.4.	Plan finansowy.....	196
8.	Opis udziału partnerów w przygotowaniu strategii i jej realizacji.....	201
9.	System wdrażania.....	204
9.1.	Założenia wdrożeniowe	204
9.2.	Opis procesu zaangażowania partnerów społeczno-gospodarczych	204
9.3.	Struktura i mechanizmy zarządzania	205
10.	Zbieżność Strategii z obowiązującymi dokumentami strategicznymi w kraju i regionie	209
11.	Spis tabel	221
12.	Spis wykresów	223
13.	Bibliografia.....	228
14.	Załączniki	229
14.1.	Raport z konsultacji społecznych	229
14.2.	Odniesienie do zapisów oczekiwań wobec powiatów i gmin określonych w Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji (RPT)	229

Wprowadzenie

Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) Lęborka 2030 jest narzędziem realizacji wspólnej polityki społeczno-gospodarczej z wykorzystaniem zintegrowanych przedsięwzięć strategicznych.

Strategia (Plan Działania ZIT) powstała na podstawie przepisów art. 29 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. i zawiera wszelkie niezbędne elementy wskazane w/w dokumentach, tj.:

- obszar geograficzny, którego dotyczy dana Strategia,
- analizę potrzeb rozwojowych i potencjał danego obszaru, w tym wzajemnych powiązań gospodarczych, społecznych i środowiskowych,
- opis zintegrowanego podejścia służącego zaspokojeniu zidentyfikowanych potrzeb rozwojowych i wykorzystaniu potencjału danego obszaru,
- opis udziału partnerów w przygotowaniu Strategii i jej realizacji,
- plan finansowy Strategii.

Zasięg terytorialny analiz danych statystycznych oraz realizacji badań ilościowych i jakościowych pokrywa się z obszarem MOF Lęborka z włączeniem w uzasadnionych przypadkach gmin Wiccko i Łeba uczestniczących w ZIT w roli obserwatora. Zakres analizy rozszerzony na obszary obejmujące województwo pomorskie i cały kraj dotyczy w szczególności trendów demograficznych i gospodarczych oraz zapisów zawartych w dokumentach strategicznych, odnoszących się do danego tematu.

Dane niezbędne do przeprowadzenia diagnozy i wyciągnięcia strategicznych wniosków gromadzone były na podstawie analizy danych statystycznych i dokumentów zastanych – gotowych raportów, sprawozdań, dokumentów strategicznych, a także badań realizowanych wśród mieszkańców MOF Lęborka. Diagnoza została sporządzona na dzień 30.09.2022 r. Przeanalizowane dane stanowiły podstawę do wypracowania wniosków i wskazania rekomendacji dotyczących kierunków rozwoju i wyzwań strategicznych dla MOF Lęborka na lata 2022-2030, które to poddano weryfikacji w trakcie konsultacji społecznych i warsztatów strategicznych z interesariuszami MOF. Opracowano również założenia projektów strategicznych i uzupełniających, w tym obszarze inwestycji i działań wpływających na rozwój MOF Lęborka oraz opracowania system zarządzania proces wdrażania Strategii i jej ewaluacji.

Sprawną realizacją Strategii wymagać będzie zintegrowanego zarządzania, na które składa się współpraca i koordynacja prac poszczególnych samorządów terytorialnych tworzących obszar funkcjonalny. Koordynacja działań i wielosektorowa współpraca przyczyni się do wzrostu konkurencyjności i utrzymania rozwoju MOF Lęborka. Strategia przygotowana została w wyniku współpracy samorządów tworzących MOF Lęborka z ekspertami zewnętrznymi. Prace diagnostyczne i koncepcyjne w obszarze transportu i mobilności zostały przeprowadzone wraz z interesariuszami polityki transportowej MOF Lęborka podczas spotkań grup roboczych, konsultacji dokumentu. W ramach prac organizowane były warsztaty, spotkania robocze oraz konsultacje, podczas których zdiagnozowane zostały problemy związane z transportem i mobilnością oraz wskazane cele, działania

i projekty poprawiające sytuację w tym zakresie. Proces budowy Strategii wsparty został metodą konsultacji i partycypacji społecznej. Opracowanie Strategii obejmowało szereg analiz i wyodrębnienie działań strategicznych dla lokalnego rozwoju, przy aktywnym udziale szerokiej grupy odbiorców z terenów MOF Lęborka (mieszkańcy, lokalne grupy działania, organizacje pozarządowe, liderzy społeczni, przedsiębiorcy, lokalne władze samorządowe itd.), zachowując transparentność prac nad Strategią oraz działając zgodnie z zasadą dobrego rządzenia (społeczeństwo obywatelskie).

Strategia Rozwoju MOF Lęborka 2030 pozwoli na efektywne pozyskanie zewnętrznych źródeł finansowania poszczególnych projektów, w tym funduszy europejskich (w tym realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych), jak również środków od inwestorów prywatnych, np. w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego.

1. Przyjęta koncepcja metodologiczna opracowania

Część diagnostyczna przedmiotowej Strategii opracowana została z wykorzystaniem *analizy ex post* następujących rodzajów danych i dokumentów źródłowych (desk research):

- dokumenty strategiczne – europejskie, krajowe, powiatowe i gminne, w tym m.in. strategie rozwoju oraz raporty,
- publicznie dostępne dane statystyczne.

Analiza desk research uzupełniona została badaniem ankietowym zrealizowanym na obszarze MOF Lęborka, zarówno w formule on-line, jak również w formie dystrybucji papierowej. Badanie pozwoliło na poznanie opinii mieszkańców MOF odnośnie aktualnego potencjału i zasobów MOF Lęborka, jak również oczekiwanych kierunków zmian i rozwoju w obszarze środowiska naturalnego i infrastruktury, kultury i rekreacji, ochrony zdrowia, gospodarki, rynku pracy czy też oferty turystycznej.

Badania ankietowe pogłębione zostały rozmowami i warsztatami z przedstawicielami kluczowych organizacji i społeczności funkcjonujących na terenie MOF Lęborka, z wykorzystaniem włączających, kreatywnych metod i narzędzi pracy, takich jak Design Thinking, co zapewniło uwzględnianie w procesie tworzenia poszczególnych celów strategicznych i projektów rzeczywistych potrzeb odbiorców poszczególnych działań rozwojowych specyficznych dla całego obszaru objętego instrumentem ZIT.

2. Diagnoza Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka

Analizę obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka przeprowadzono zasadniczo w 3 obszarach:

- sfera społeczna,
- sfera gospodarcza,
- sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa.

2.1. Położenie MOF Lęborka, powiązania funkcjonalne, opis partnerstwa

Pierwsza delimitacja miejskich obszarów funkcjonalnych przeprowadzona została na terenie województwa pomorskiego w 2013 roku¹ i została potwierdzona w aktualnych dokumentach strategicznych województwa pomorskiego:

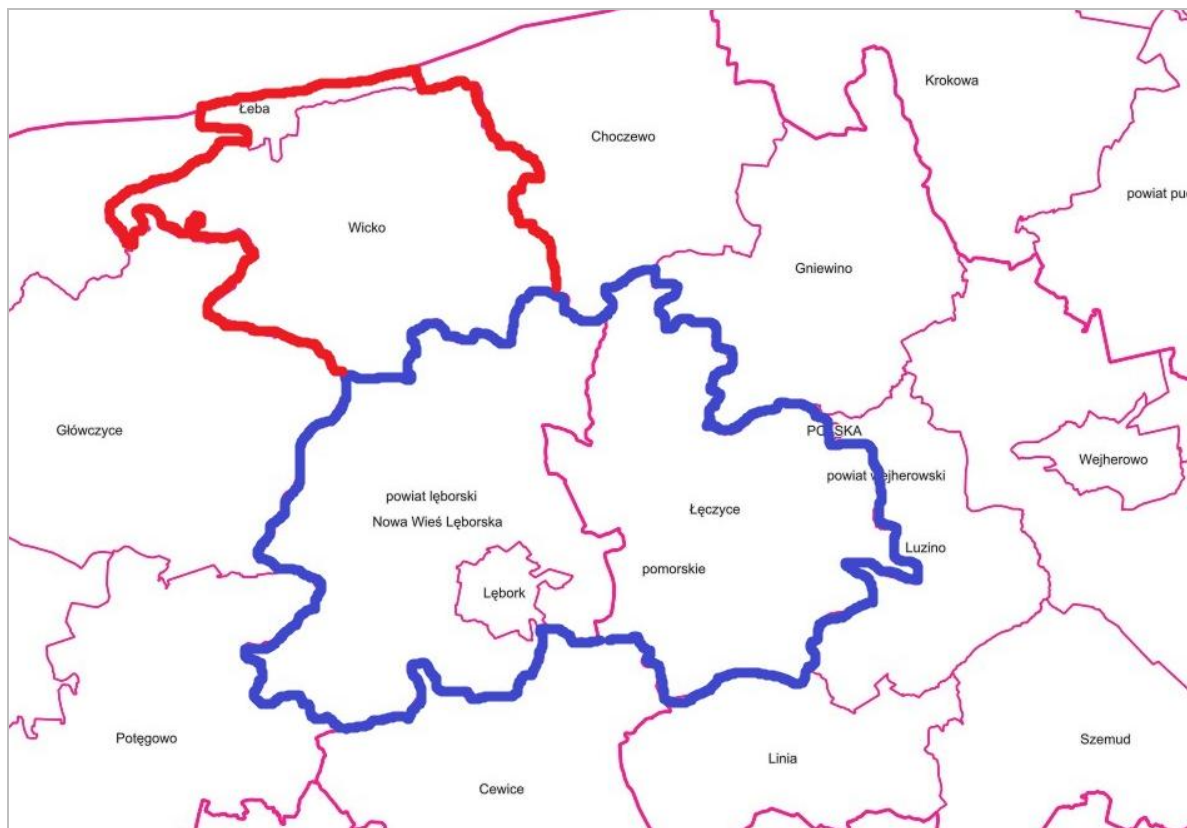
- Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030,
- Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa 2030.

Delimitacja wskazuje, iż obszar funkcjonalny przy Lęborku ma charakter ponadlokalny, ze wskazaniem Lęborka jako ośrodka węzłowego o znaczeniu ponadlokalnym. Gminy wchodzące w skład MOF Lęborka zawierają się w obrębie wyznaczonego obszaru obsługi, a ich badane relacje przestrzenne (suburbanizacja, dojazdy do pracy, dojazdy do szkół, połączenia komunikacyjne) były i są silne lub bardzo silne.

Na podstawie delimitacji obszar MOF Lęborka obejmuje 2 gminy powiatu lęborskiego (Gmina Miasto Lębork, Gmina Nowa Wieś Lęborska) oraz 1 gminę powiatu wejherowskiego (Gmina Łęczyce) o łącznej powierzchni 521 km² (2,84% powierzchni województwa pomorskiego) oraz oddziałuje na obszar dwóch gmin – Gmina Miejska Łeba (17 km²) i Gmina Wicko (215 km²) (Rysunek 1). Miasto Lębork uznane zostało za miasto z obszarem obsługi przekraczającym granice powiatu, oddziaływującym na Partnerów i świadczącym funkcje usługowe, w tym głównie w zakresie szkolnictwa ponadpodstawowego, usług publicznych i zdrowotnych dla poszczególnych Partnerów MOF, których terytoria stanowią obszar powiązany z nimi funkcjonalnie.

¹ Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego, Gdańsk, marzec 2013

Rysunek 1. Obszar MOF Łęborka wraz z Gminą Wicko i Gminą Miejską Łeba ze statusem obserwatorów



Legenda: kolorem niebieskim zaznaczono obszar MOF Łęborka, zaś kolorem czerwonym obszar gmin o statusie obserwatorów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie https://mapy.geoportal.gov.pl/imap/lmgp_2.html

Miasto Łębork jest jedną z 5 gmin powiatu łębskiego. Aktualizacja delimitacji miast średnich, opracowana w 2018 roku przez PAN wskazuje, iż Miasto Łębork jest miastem zagrożonym marginalizacją (umiarkowane powiększenie niekorzystnego dystansu rozwojowego oraz umiarkowanie zła sytuacja społeczno-gospodarcza w roku 2018 w stosunku do roku 2008).²

Na podstawie Porozumienia i powołania Związku Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Łęborka mającego na celu współpracę jednostek samorządu terytorialnego w ramach MOF Łęborka z dnia 21.06.2022 roku i aneksu z dnia 3 kwietnia 2023 roku do Porozumienia, Partnerami MOF Łęborka są następujące jednostki samorządu terytorialnego:

- Gmina Miasto Łębork,
- Gmina Nowa Wieś Łębska,
- Gmina Łęczyce,

² Aktualizacja delimitacji miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, listopad 2019, s.13

- Gmina Miejska Łeba,
- Gmina Wicko,
- Powiat Lęborski.

Zgodnie z ustaleniami Porozumienia Gmina Miejska Łeba i Gmina Wicko mają status obserwatorów.

Powiązania funkcjonalne pomiędzy obszarem MOF Lęborka a Gminą Miejską Łeba i Gminą Wicko dotyczą głównie połączeń transportowych, w tym w zakresie rozwoju ponadlokalnego systemu tras pieszo-rowerowych (wzdłuż trasy DK6), a także w zakresie poprawy efektywności energetycznej (efekt skali termomodernizacji budynków użyteczności publicznej w ujęciu ekonomicznym – „*value for money*” i środowiskowym – wpływ redukcji gazów cieplarnianych na cały obszar MOF) oraz ochrony środowiska naturalnego w obszarze zapobiegania zagrożeniom powodziowym i suszom. Należy również podkreślić, iż ważnym aspektem powiązań funkcjonalnych między Gminą Miejską Łeba, Gminą Wicko a MOF Lęborka jest również współpraca samorządowa i realizacja projektów partnerskich, których efekty oddziałują na cały obszar MOF, np.:

- aktywizacja zawodowa mieszkańców powiatu lęborskiego (Gmina Nowa Wieś Lęborska, Miasto Lębork, Miasto Łeba, Gmina Wicko, Gmina Cewice, organizacje pozarządowe),
- aktywizacja społeczno-zawodowa mieszkańców powiatu lęborskiego (Gmina Nowa Wieś Lęborska, Miasto Lębork, Miasto Łeba, Gmina Wicko, Gmina Cewice, organizacje pozarządowe),
- Pomorskie Szlaki Kajakowe - Rzeka Łeba - Uwolnij Energię Natury (Gmina Łęczyce, Gmina Miasto Lębork, Gmina Wicko, Gmina Nowa Wieś Lęborska, Gmina Miejska Łeba).³

Bardziej szczegółowa analiza powiązań funkcjonalnych w poszczególnych obszarach (społecznym, gospodarczym i przestrzenno-infrastrukturalnym), wynikająca z analizy *desk research*, została przedstawiona w dalszej części diagnozy MOF.

Porozumienie z dnia 21.06.2022 roku wraz z aneksem z dnia 3 kwietnia 2023 roku wskazuje, iż Partnerzy MOF Lęborka, wraz z Gminą Miejską Łeba i Gminą Wicko w roli obserwatorów, zawarli przedmiotowe Porozumienie w celu:

- utworzenia Związku Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych,
- opracowania Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych,
- wspólnej realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lębork.

Liderem Partnerstwa jest Miasto Lębork. Będzie ono reprezentowało Partnerów w procesie programowania, negocjacji i przygotowania dokumentów strategicznych oraz wszelkich innych dokumentów niezbędnych do realizacji ZIT w ramach perspektywy finansowej 2021-2027, w tym przed Zarządem Województwa Pomorskiego oraz innymi organami, a także w realizacji i rozliczaniu projektów, których jest Liderem.

Strukturę organizacyjną Związku ZIT tworzy głównie Grupa Robocza, i powołany Zespół Doradczo-Konsultacyjny ZIT MOF Lęborka, w których skład wchodzi przedstawiciele m.in. lokalnych NGO, organizacji zrzeszających przedsiębiorstwa, liderzy społeczno-gospodarczy. Zespół opiniuje i

³ Dane Partnerów MOF Lęborka.

współuczestniczy w tworzeniu Strategii ZIT, zarówno na poziomie diagnostycznym, jak i strategicznym, w tym w zakresie wyboru projektów strategicznych.

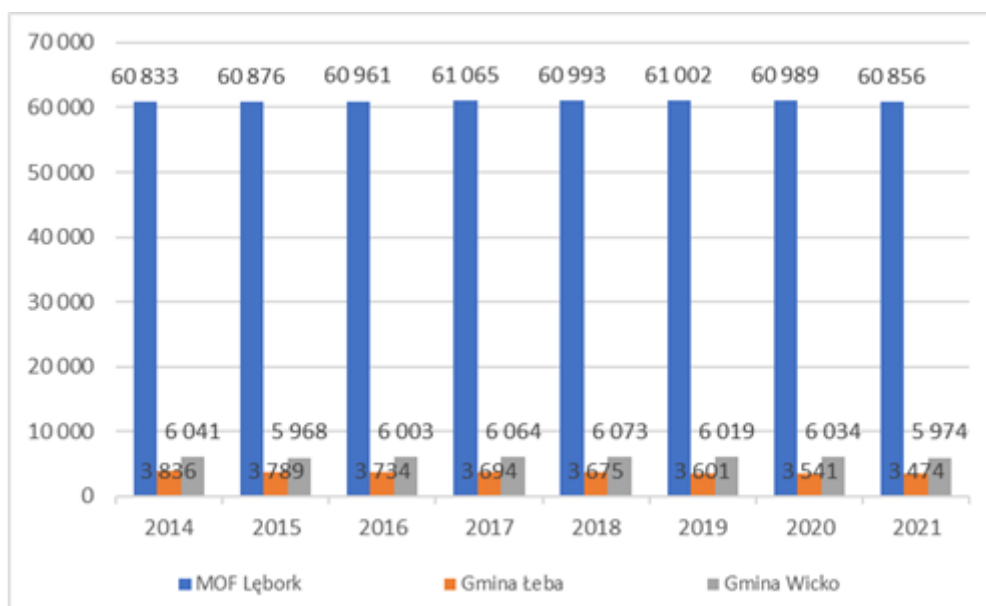
Biuro ZIT zapewnia obsługę merytoryczną, administracyjną i techniczną dla powstałego Związku. Funkcję Biura pełni Wydział Współpracy i Rozwoju usytuowany w strukturze Urzędu Miejskiego w Lęborku.⁴

2.2. Sfera społeczna

2.2.1. Demografia

Liczba ludności MOF Lęborka w 2021 roku wyniosła 60 856 osób (Wykres 1), co stanowi 2,59% ogółu ludności województwa pomorskiego. Gęstość zaludnienia wynosi średnio 116 mieszkańców na 1 km². Liczba kobiet mieszkających na terenie MOF Lębork przewyższała liczbę mężczyzn w całym okresie analizy. Liczba ludności w całym okresie analizy charakteryzowała się śladową tendencją rosnącą (0,04% w całym badanym okresie).

Wykres 1. Liczba ludności MOF Lęborka w latach 2014-2021 (osoba)

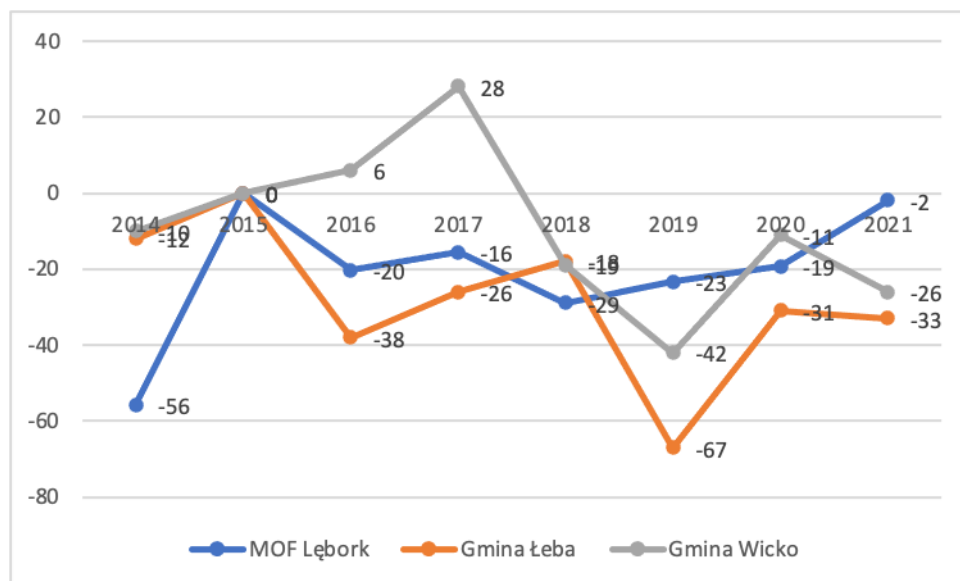


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

W celu przedstawienia ruchów migracyjnych na terenie MOF Lęborka przeanalizowano saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych na całym obszarze funkcjonalnym w porównaniu do danych krajowych i wojewódzkich. W całym okresie analizy na obszarze MOF Lęborka odnotowano ujemne saldo migracji, utrzymujące się na stosunkowo stałym poziomie (Wykres 2, dla roku 2015 dane migracyjne nie są dostępne).

⁴ Szczegółowy opis struktur i procesów zarządzania w ramach Partnerstwa przedstawiony jest w punkcie 8.3 niniejszego dokumentu.

Wykres 2. Saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)



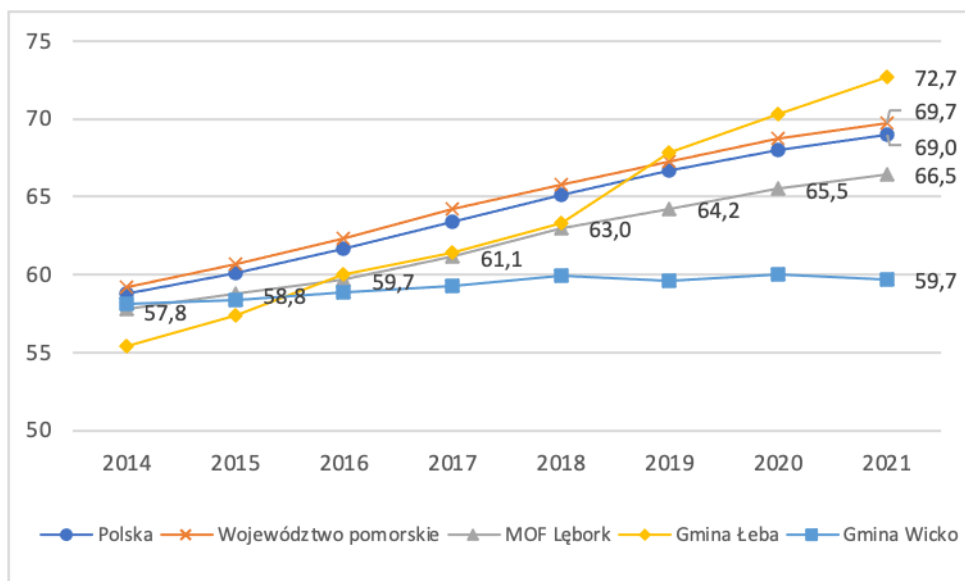
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Analizując wskaźnik obciążenia demograficznego⁵ stwierdzić można, iż sytuacja w MOF Łębork kształtuje się korzystniej od sytuacji krajowej i wojewódzkiej – w roku 2021 na 100 osób w wieku produkcyjnych przypadało na terenie MOF Łębork 66,5 osoby w wieku nieprodukcyjnym (69,7 osoby na terenie województwa pomorskiego, Wykres 3). Należy podkreślić, iż MOF Łębork wpisuje się w rosnący trend liczby mieszkańców w wieku nieprodukcyjnym przypadającej na 100 osób w wieku produkcyjnym, co spowodowane jest głównie zjawiskiem starzenia się społeczeństwa.

Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym przypadająca na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym na terenie MOF Łębork wpisuje się w ogólnokrajowy negatywny trend rosnący (Wykres 4), przy czym sytuacja MOF Łębork w tym zakresie kształtuje się korzystnie w porównaniu do danych krajowych (92,3 osoby w stosunku do wyników krajowych 124,2 osoby w 2021 roku). Natomiast wskaźnik ten liczony dla Gminy Miejskiej Łeba istotnie wzrósł, co wskazuje na istotność problemu starzenia się społeczności lokalnej.

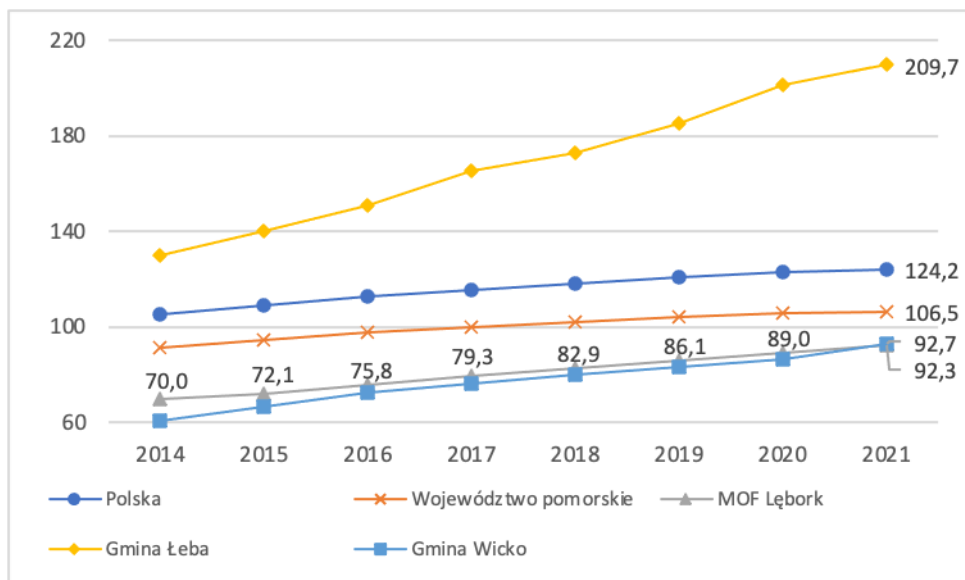
⁵ Wskaźnik obciążenia demograficznego wyrażony jest jako stosunek liczby osób w wieku, gdy są one nieaktywne lub bierne zawodowo, czyli w wieku nieprodukcyjnym (liczba dzieci w wieku 0-14 lat, liczba osób w wieku 60 lub 65 lat i więcej) do liczby osób będących w wieku produkcyjnym (liczba osób w wieku 15-59 lub 64 lata).

Wykres 3. Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoby)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Wykres 4. Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Migracje

W latach 2014-2021 na terenie MOF Lęborka odnotowywano niewielkie ujemne saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych, co świadczyło o odpływie ludności z tego obszaru (-33 osoby w 2021 roku). W Gminie Miejskiej Łeba saldo było również ujemne i wyniosło -33 osoby w 2021 roku. Dla obydwu obszarów tendencja salda migracji jest zniżkowa (Wykres 2).

Wybuch wojny na Ukrainie spowodował masowy napływ uchodźców na terytorium Polski⁶, w tym na terytorium MOF Lębork. Z uwagi na fakt, iż nie wszyscy uchodźcy rejestrują się w poszczególnych urzędach gminy, a część z tychże osób opuszcza terytorium MOF Lębork bez poinformowania danej jednostki podanie precyzyjnej liczby uchodźców z Ukrainy w chwili obecnej jest trudne, a posiadane dane statystyczne obciążone są błędem statystycznym. Na podstawie danych podanych przez Partnerów MOF Lębork szacuje się, iż w chwili obecnej na terenie MOF przebywa ok. 1 400 uchodźców z Ukrainy, w tym w około 90% są to kobiety i dzieci. W związku z faktem, iż konflikt zbrojny w Ukrainie może trwać jeszcze od kilku miesięcy do kilku lat, co może spowodować wzrost liczby uchodźców z tamtych terenów na obszarze MOF Lębork, niezwykle ważnym aspektem jest budowanie systemu integracji migrantów w MOF, który obejmować będzie zarówno część infrastrukturalną, jak i usługową (pakiety usług).

2.2.2. Rynek pracy

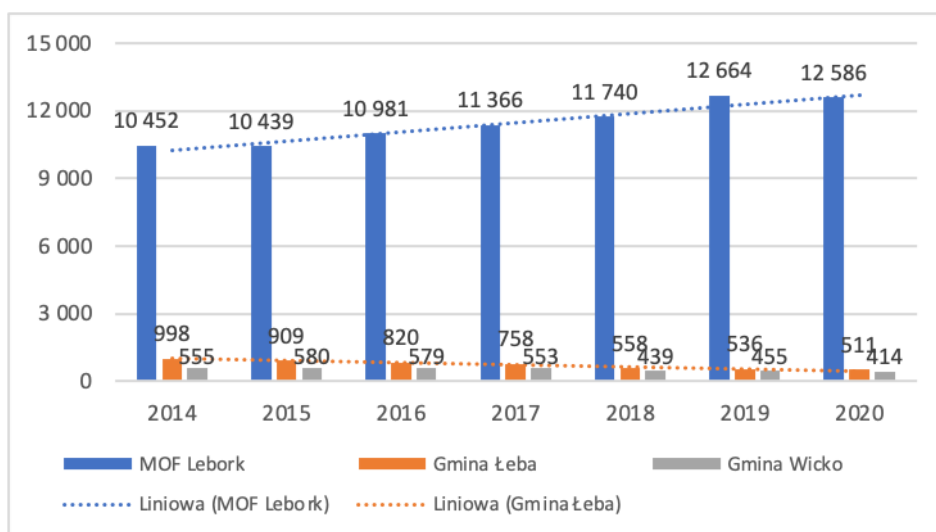
Podstawowym elementem kształtującym rynek pracy jest aktywność ekonomiczna ludności. Obejmuje ona zarówno liczbę osób pracujących, bezrobocie oraz bierność zawodową.

Liczba osób pracujących w okresie od 2014 do 2020 roku wzrosła na terenie MOF Lęborka o 20,42% (Wykres 5). W tym samym okresie liczba pracujących w Polsce wzrosła o 8,99%, a w województwie pomorskim 12,58% co oznacza, że na diagnozowanym obszarze występuje pozytywny trend dotyczący liczby pracujących. Natomiast w przypadku Gminy Miejskiej Łeba w analizowanym okresie liczba pracujących uległa obniżeniu aż o 48,80%, a w Gminie Wicko spadła o 25,41% co wskazuje na negatywny wpływ zmian demograficznych na rynek pracy⁷.

⁶ Saldo na dzień 7 lipca 2022 r. wyniosło 1,934 mln osób.

⁷ Dane od 2000 r. dotyczą podmiotów gospodarki narodowej o liczbie pracujących 10 i więcej osób oraz jednostek sfery budżetowej niezależnie od liczby pracujących.

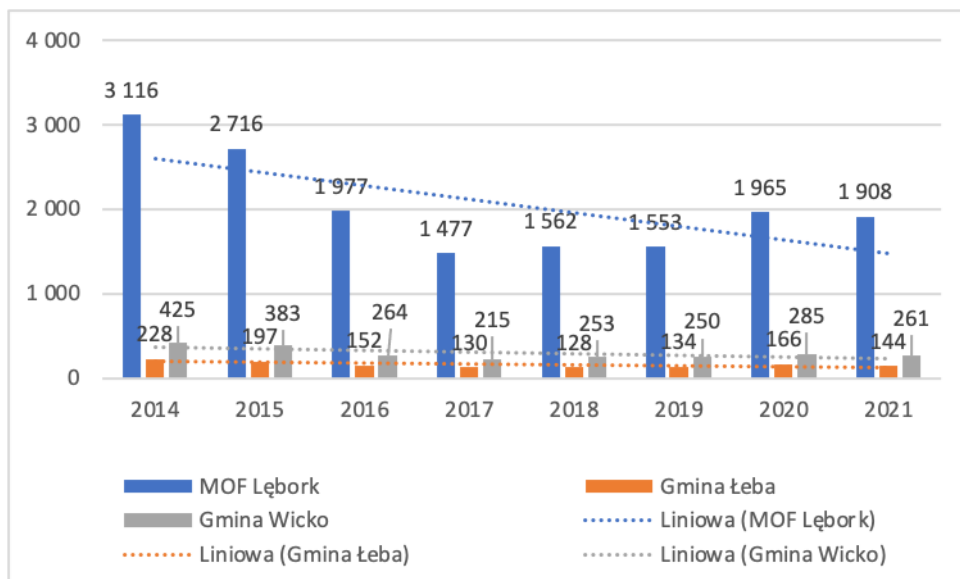
Wykres 5. Liczba pracujących na terenie MOF Lębork w latach 2014-2020⁸ (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

W analizowanym okresie lat 2014-2021 bezrobocie rejestrowane na terenie MOF Lęborka charakteryzuje się tendencją malejącą – spadek o 38,77%, w Gminie Miejskiej Łeba spadek o 36,84%, w Gminie Wicko spadek o 38,59% (Wykres 6), co spowodowane było ogólnym wzrostem gospodarczym, który jednak w okresie pandemii COVID-19 nieco wyhamował. W obydwu obszarach spadek bezrobocia był niższy niż na terenie kraju i województwa, gdyż w tym samym okresie w Polsce bezrobocie spadło o 50,95%, a województwie pomorskim o 50,72%.

Wykres 6. Liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych na terenie MOF Lęborka 2014-2021 (osoba)

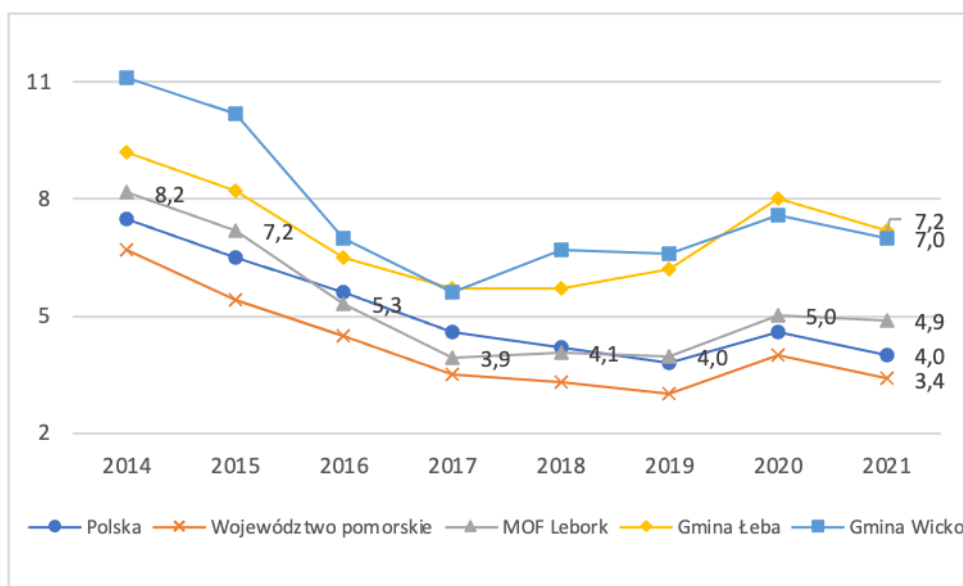


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

⁸ Brak danych za 2021 rok

Sytuacja na rynku pracy MOF Lęborka kształtuje się nieco gorzej w stosunku do sytuacji na krajowym i wojewódzkim rynku pracy - w 2021 roku udział osób bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym na terenie MOF Lęborka wyniósł 4,9% (w Gminie Miejskiej Łeba 8,0%, w Gminie Wicko 7,6%), przy średniej stopie bezrobocia kształtującej się na poziomie 4,0% w kraju oraz 3,4% w województwie pomorskim, gdzie dane kształtuje głównie trójmiejski rynek pracy (Wykres 7). Należy również zwrócić uwagę, że negatywne zjawisko wzrostu udziału osób bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w ostatnim badanym okresie, tj. roku 2020, zostało zniwelowane w 2021 roku.

Wykres 7. Udział osób bezrobotnych w ogólnej liczbie ludności w wieku produkcyjnym wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Badanie ankietowe przeprowadzone w ramach konsultacji społecznych Strategii wskazało, iż 51% wśród ankietowanych mieszkańców MOF umiarkowanie ocenia możliwość zatrudnienia na terenie MOF, przy 22% oceniających ten aspekt źle, 20% dobrze.⁹

2.2.3. Edukacja

Edukacja a rynek pracy

Edukacja stanowi jeden z najważniejszych czynników decydujących o atrakcyjności inwestycyjnej MOF Lęborka. Występowanie wysokiej jakości infrastruktury edukacyjnej i szkoleniowej determinuje jakość kapitału ludzkiego, kapitału strukturalnego, kapitału społecznego i kapitału relacyjnego – składowych kapitału intelektualnego.

Jednym z działań Powiatowych Urzędów Pracy w Lęborku oraz w Wejherowie (Gmina Łęczyce – Partner MOF Lęborka) jest coroczne stworzenie barometru zawodów deficytowych na terenie

⁹ Raport z konsultacji społecznych, s. 19

powiatu. Efektem końcowym prac zespołu eksperckiego jest lista zawodów dla których wystąpi niedobór pracowników, nadmiar lub równowaga popytu i podaży pracy na terenie powiatu.

Na podstawie barometrów przygotowanych w roku 2022 przez Powiatowy Urząd Pracy w Łęborku oraz Powiatowym Urząd Pracy w Wejherowie, można zaobserwować niedobór pracowników w takich zawodach jak m.in.:

- betoniarze i zbrojarze,
- biolodzy, biotechnolodzy i diagnosty laboratoryjni,
- blacharze i lakiernicy samochodowi, mechanicy pojazdów samochodowych,
- cieśle i stolarze budowlani, dekarze i blacharze budowlani,
- elektrycy, elektromechanicy i elektromonterzy,
- fizjoterapeuci i masażyści,
- fryzjerzy, kosmetyczki,
- inżynierowie budownictwa, kierownicy budowy,
- kierowcy autobusów, samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych,
- kucharze, szefowie kuchni, pomoce kuchenne,
- krawcy i pracownicy produkcji odzieży,
- lekarze, pielęgniarki i położne,
- magazynierzy, pracownicy fizyczni w produkcji i pracach prostych,
- murarze i tynkarze,
- nauczyciele, pedagodzy,
- opiekunowie osoby starszej lub niepełnosprawnej, pracownicy socjalni,
- piekarze,
- ogrodnicy i sadownicy, rolnicy i hodowcy,
- pracownicy służb mundurowych,
- przetwórcy mięsa i ryb,
- psychologowie i psychoterapeuci, ratownicy medyczni,
- robotnicy budowlani,
- spawacze, ślusarze,
- sprzątaczkę i pokojowe,
- weterynarze.

Należy podkreślić, że występują znaczące dysproporcje w liczbie zawodów deficytowych pomiędzy powiatami łębskim (69 zawodów) i wejherowskim (30 zawodów), na niekorzyść powiatu łębskiego.

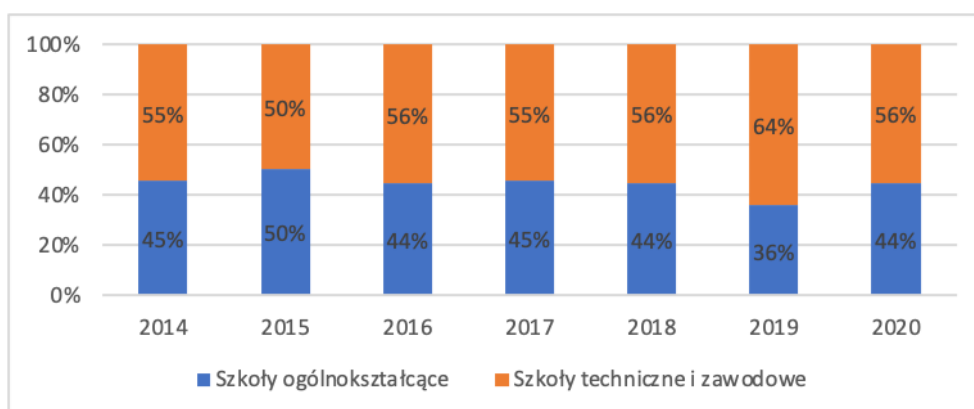
Wśród grup zawodów deficytowych znalazła się m.in. szeroka gama zawodów z sektora usług budowlanych, a także pozostałych technicznych zawodów jak np. elektrycy, spawacze, ślusarze. Deficyt występuje również wśród zawodów nauczycielskich, związanych z opieką zdrowia oraz gastronomią. W celu zapewnienia większego dopasowania kierunków kształcenia w szkołach MOF Łęborka do potrzeb rynku pracy, konieczna jest współpraca między przedsiębiorcami, a instytucjami publicznymi (takimi jak Powiatowy Urząd Pracy) i szkołami. Biorąc pod uwagę grupy zawodów deficytowych, istotnym elementem dopasowania edukacji do rynku pracy jest podnoszenie poziomu

kształcenia, w szczególności na poziomie szkół ponadpodstawowych, przygotowujących do zawodów (technika i szkoły branżowe).

Szkolnictwo ogólnokształcące, techniczne i branżowe

Na terenie MOF Lęborka szkoły dysponują bogatą ofertą edukacyjną, zarówno w zakresie kształcenia zawodowego jak i ogólnokształcącego. Młodzież może dokonywać wyboru oferty edukacyjnej spośród publicznych liceów ogólnokształcących, techników, szkół branżowych i szkół policealnych. Struktura kształcenia w szkołach, zainteresowanie ofertą edukacyjną oraz liczebność absolwentów w poszczególnych typach szkół, wskazują na niewiele wyższe zainteresowanie ofertą edukacyjną techników i szkół branżowych w porównaniu do oferty edukacyjnej liceów ogólnokształcących (Wykres 8). Oczekiwania rynku pracy, pociągają za sobą konieczność unowocześnienia zaplecza praktycznego kształcenia w zawodzie w stosunku do uczniów oraz budowania nowoczesnych programów i współpracy z pracodawcami w zakresie dokształcania młodocianych pracowników. Wskazane działania powinny mieć na celu zwiększenie zainteresowania ofertą szkół technicznych i branżowych wśród młodzieży.

Wykres 8. Udział absolwentów poszczególnych typów szkół w ogólnej liczbie absolwentów szkół ponadpodstawowych na terenie MOF Lęborka w latach 2014-2020¹⁰

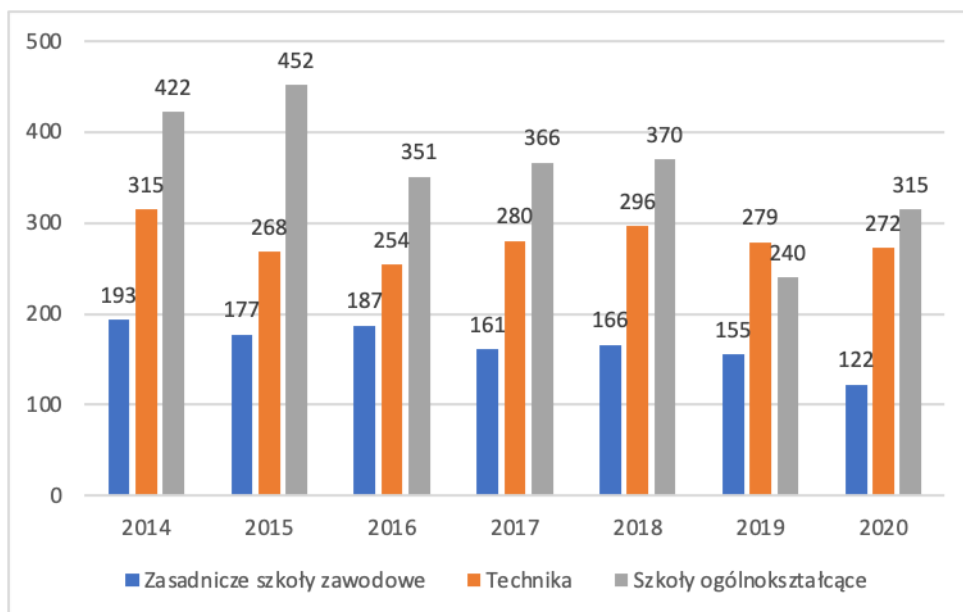


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS (kategoria obejmuje następujące rodzaje szkół: zasadnicze szkoły zawodowe, szkoły branżowe I i II stopnia i szkoły przysposabiające do pracy zawodowe specjalne oraz technika).

Mimo zachowania podobnego udziału absolwentów techników i szkół branżowych, spośród wszystkich absolwentów szkół ponadpodstawowych (wyjątek stanowi rok 2019), liczba absolwentów techników i szkół branżowych w roku 2020 zmalała o 114 osób (22,4%) w stosunku do roku 2014. Warto zauważyć, iż na poziomie liceów ogólnokształcących, liczba absolwentów zmniejszyła się o 107 osób (25,4%). Na wskazane zmiany wpływ mają czynniki demograficzne. Szczegółowe dane dotyczące liczby absolwentów w poszczególnych typach szkół przedstawiono na poniższym wykresie (Wykres 9).

¹⁰ Brak danych za rok 2021

Wykres 9. Liczba absolwentów poszczególnych typów szkół na terenie MOF Lębork w latach 2014-2020 (osoba)¹¹

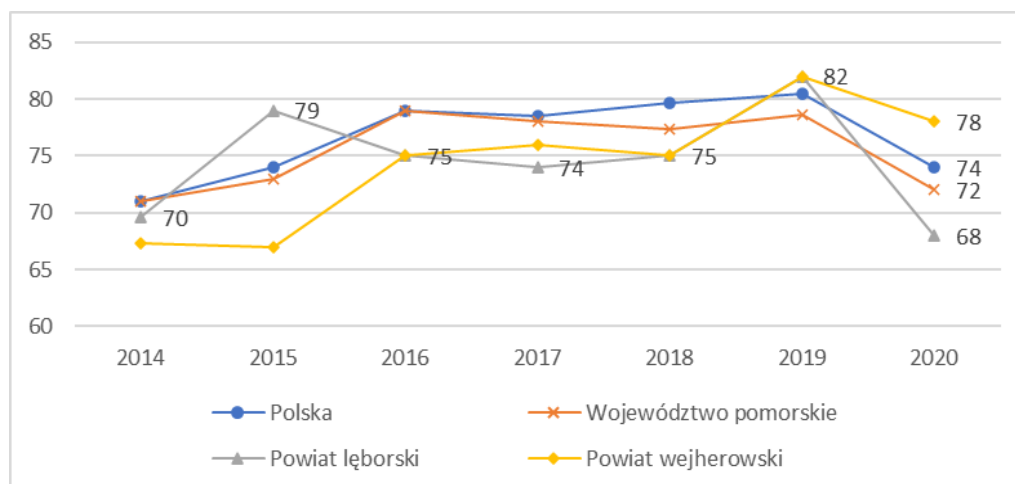


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Zdawalność egzaminów maturalnych przez uczniów z terenu MOF Lęborka (dostępność danych w układzie powiatowym) historycznie kształtowała się na poziomie zmiennym w stosunku do wyników krajowych i wojewódzkich. W roku 2019 wskaźnik zdawalności egzaminów maturalnych przekroczył poziom krajowy i wojewódzki, po czym w roku 2020 uległ ogólnokrajowej tendencji spadkowej i osiągnął poziom poniżej średniej krajowej i wojewódzkiej. Natomiast w powiecie wejherowskim w 2020 roku zanotowano wyższy od krajowego i wojewódzkiego poziom zdawalności egzaminu maturalnego (78%), wyższy niż krajowy (74%) i wojewódzki (72%) (Wykres 10). Może być to sygnał dotyczący podjęcia działań w kierunku poprawy jakości nauczania w powiecie lęborskim.

¹¹ Brak danych za rok 2021

Wykres 10. Zdawalność egzaminu maturalnego w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020¹²(%)

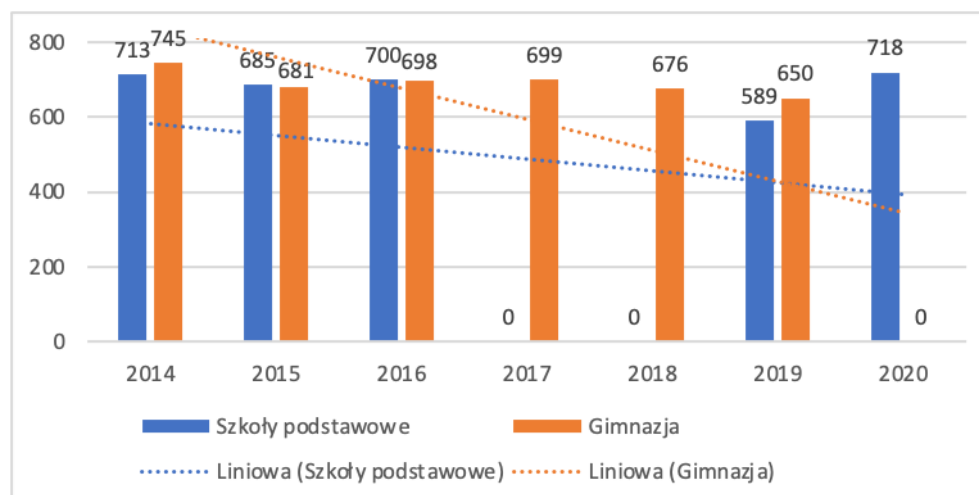


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS (dane krajowe i wojewódzkie) oraz Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej w Gdańsku (powiaty).

Edukacja podstawowa i gimnazjalna

Na terenie MOF Lęborka funkcjonują 23 szkoły podstawowe (dane z 2020 roku). Natomiast zarówno w Gminie Miejskiej Łeba, jak i Gminie Wicko funkcjonuje 1 szkoła podstawowa. Z roku na rok maleje jednak liczba ich absolwentów (Wykres 11), co wynika z niskiego przyrostu naturalnego.

Wykres 11. Liczba absolwentów szkół podstawowych i gimnazjów na terenie MOF Lęborka w latach 2014-2020¹³ (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS (w przypadku szkół podstawowych – brak danych za lata 2017-2018)

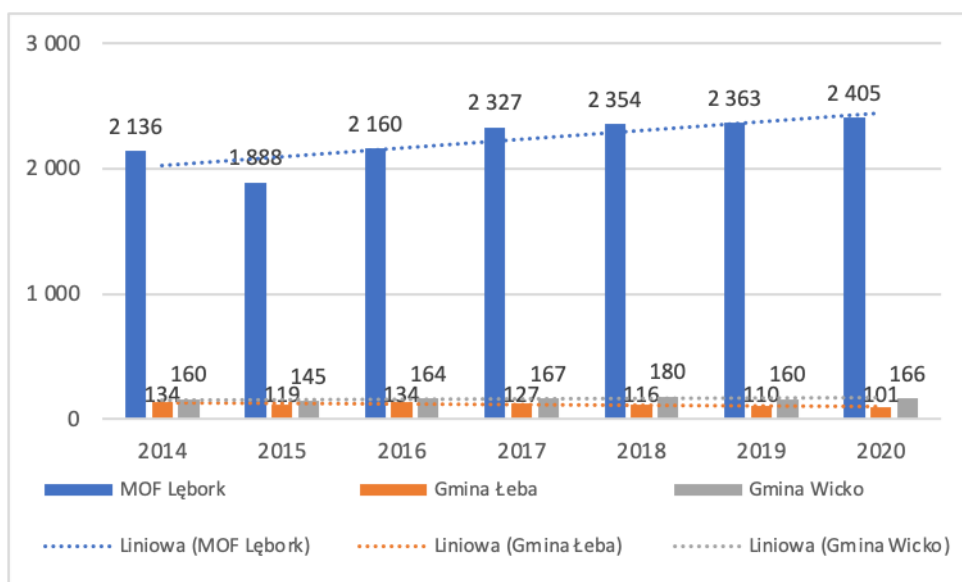
Edukacja przedszkolna

¹² Brak danych za rok 2021

¹³ Brak danych za rok 2021

Na terenie MOF Łęborka funkcjonuje 21 przedszkoli, które w 2020 roku objęły opieką 2 405 dzieci (Wykres 12). Na terenie Gminy Miejskiej Łeba działają trzy przedszkola z 101 dziećmi w 2020 roku, a w Gminie Wicko są 2 przedszkola z 166 dziećmi. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż liczba dzieci w przedszkolach na terenie MOF Łęborka wykazuje wzrostowy trend, co świadczyć może o wzroście liczby miejsc w placówkach oraz zainteresowania tymi placówkami wychowawczo-opiekuńczymi wśród aktywnych zawodowo rodziców.

Wykres 12. Liczba dzieci w przedszkolach na terenie MOF Łęborka w latach 2014-2020¹⁴ (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Szkoły wyższe

Od ponad 10 lat na terenie MOF Łęborka funkcjonuje 1 szkoła wyższa - Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego (oddział zamiejscowy). Uczelnia proponuje studia na sześciu specjalnościach:

- Agrobiznes (nowy kierunek),
- Pedagogika Społeczna (nowy kierunek),
- Informatyka w Zarządzaniu,
- Zarządzanie Przedsiębiorstwem,
- Zarządzanie w Turystyce,
- Zarządzanie w Administracji Publicznej.¹⁵

¹⁴ Brak danych za rok 2021

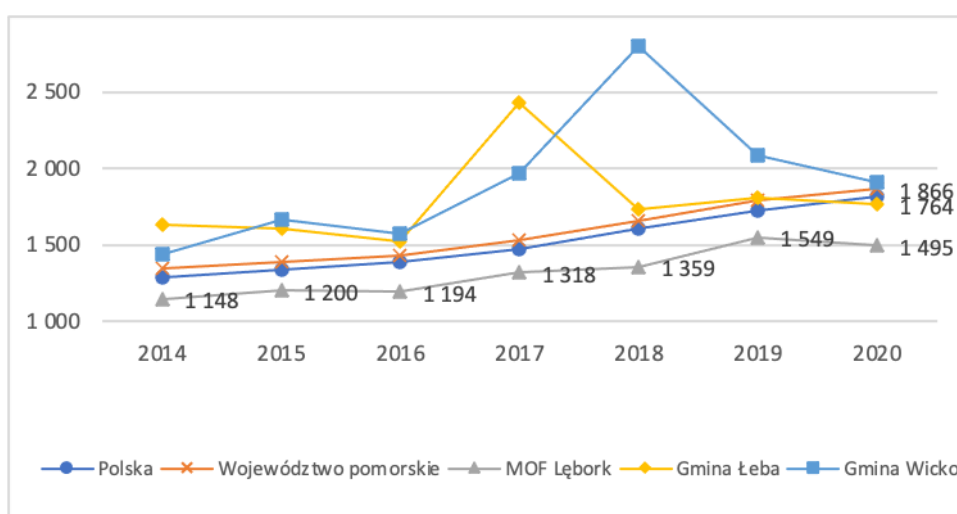
¹⁵ <https://wsaib.pl/kandydaci/filia-w-leborku>

Z uwagi na wielkość obszaru, jego oddziaływanie i bliskość Trójmiasta i uczelni wyższych tam funkcjonujących, obecna oferta szkolnictwa wyższego MOF jest wystarczająca.

Wydatki na oświatę i wychowanie w przeliczeniu na 1 mieszkańca

Analizując wydatki ogółem na oświatę i wychowanie w przeliczeniu na 1 mieszkańca podkreślić należy, iż na terenie MOF Łęborka mają one tendencję rosnącą (30,20% w okresie 2014-2020). Poziom wydatków jest nieco niższy, zarówno od średniej krajowej (8,28%), jak i wojewódzkiej (10,69%). Wydatki w MOF Łęborka są również niższe niż w Gminie Miejskiej Łeba (5,54%). Natomiast wydatki na oświatę w Gminie Wicko są wyższe (1 910 zł/os.) niż w pozostałych obszarach (Wykres 13).

Wykres 13. Wydatki ogółem na oświatę i wychowanie na 1 mieszkańca w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020¹⁶ (PLN)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Badanie ankietowe przeprowadzone w ramach konsultacji społecznych Strategii wskazało, iż obszar oświaty został bardzo wysoko oceniony przez ankietowanych. Około 42% wszystkich ocen było pozytywnych. Jedynym elementem, na który warto zwrócić uwagę jest dostępność obiektów oświatowych na terenie MOF Łęborka, gdyż 29% badanych oceniło negatywnie wskazany element. Ponadto 51% ankietowanych umiarkowanie oceniają poziom dostosowania oferty edukacyjnej do potrzeb rynku pracy, 28% dobrze, przy 15% źle oceniających ten obszar.¹⁷

¹⁶ Brak danych za rok 2021

¹⁷ Raport z konsultacji społecznych, s. 16

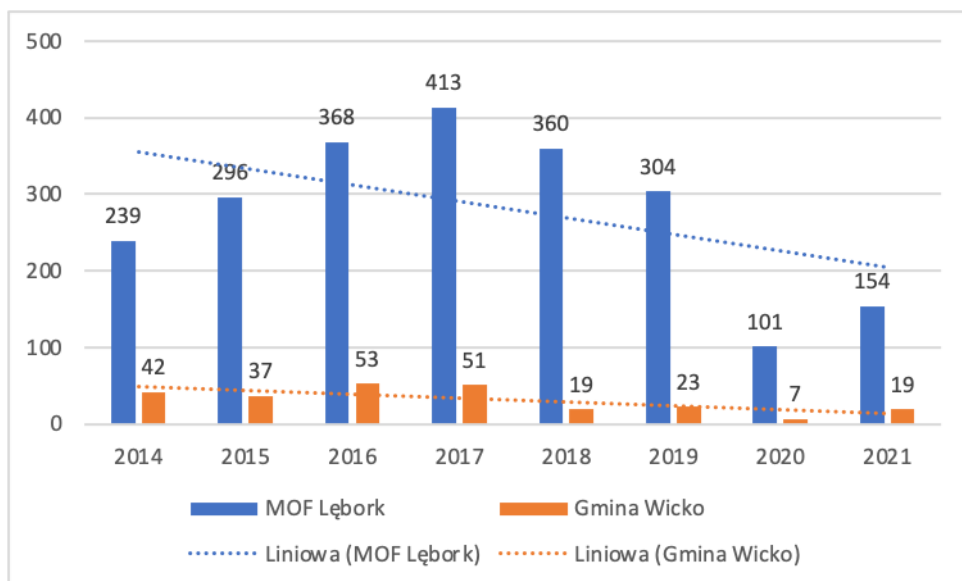
2.2.4. Kultura

Zadania z zakresu rozwoju i promocji kultury na terenie MOF Lęborka realizowane są przez gminne i miejskie ośrodki kultury, świetlice wiejskie i inne jednostki organizacyjne. Do najważniejszych imprez kulturalnych na terenie MOF Lęborka należą m.in.:

- Jarmark Świętego Jakuba,
- Ogólnopolski Konkurs Literacki im. M. Stryjewskiego,
- Repliki Festiwalu Filmowego w Gdyni,
- Noc Muzeów w Lęborku,
- Święto Łeby,
- Ogólnopolski Festiwal Tańca Nowoczesnego Łeba,
- Lato z Książką w Łebie,
- Festiwal Działań Kreatywnych - Podwodne Żagle w Łebie,
- Nadmorskie Letnie Kursy Muzyczne w Łebie,
- Biblioteka Go. Błękitny Szlak,
- Pomorski Przegląd Kaszubskich Kolęd i Pastoralek,
- Festiwal Piosenki Zimowej,
- Międzynarodowe spotkania z folklorem "Muzyka Regionów",
- Finał WOŚP,
- Legendy Błękitnej Krainy,
- Konkurs im. Grzesiaka.

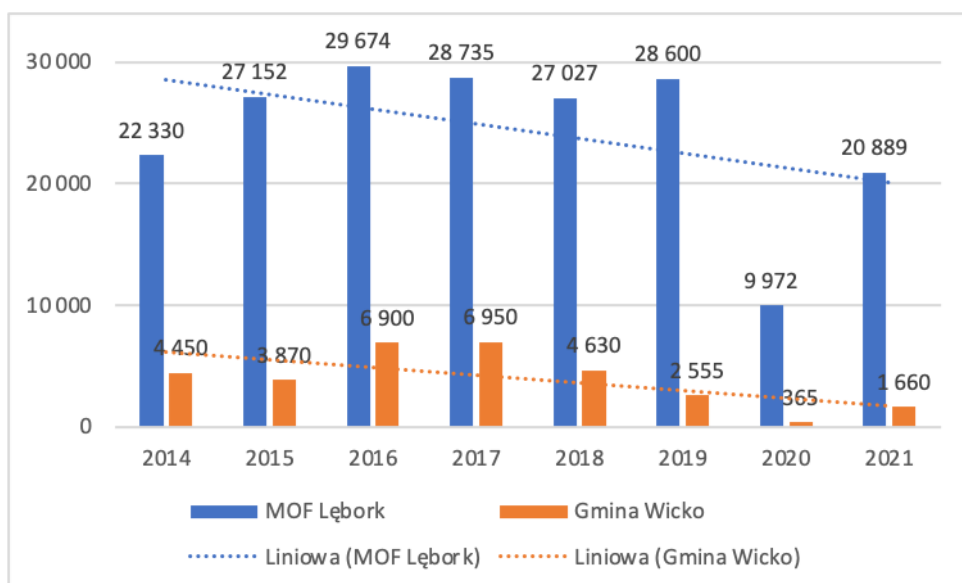
Liczba imprez o charakterze kulturalnym organizowanych na terenie MOF Lęborka wykazuje tendencję malejącą, podobnie jak liczba uczestników tychże imprez. Dane z lat 2020-2021 uwzględniają już ograniczenia w organizacji imprez masowych z powodu pandemii COVID-19. Jednak dane z lat wcześniejszych wskazują na negatywne zjawisko zmniejszającej się liczby imprez i ich uczestników, już od roku 2018 (Wykres 14, 15) (brak danych dla gminy Łeba). Niezwykle istotną kwestią jest ciągłe udoskonalanie obecnych oraz rozwój nowych wydarzeń i usług z zakresu kultury na terenie MOF Lęborka, w szczególności imprez o charakterze ponadlokalnym, które mogą zainteresować turystów z odleglejszych obszarów województwa czy kraju. Istnieje potrzeba działań ukierunkowanych na budowę jednolitego przekazu informacyjnego MOF Lęborka, obejmującego m.in. ofertę kulturalną, turystyczną i społeczną, w tym koordynację działań promocyjnych gmin, instytucji kultury i organizacji społecznych.

Wykres 14. Liczba imprez o charakterze kulturalnym organizowanych na terenie MOF Lęborka i Gminy Wicko w latach 2014-2021¹⁸ (sztuka)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Wykres 15. Liczba uczestników imprez o charakterze kulturalnym organizowanych na terenie MOF Lęborka i Gminy Wicko w latach 2014-2021¹⁹ (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

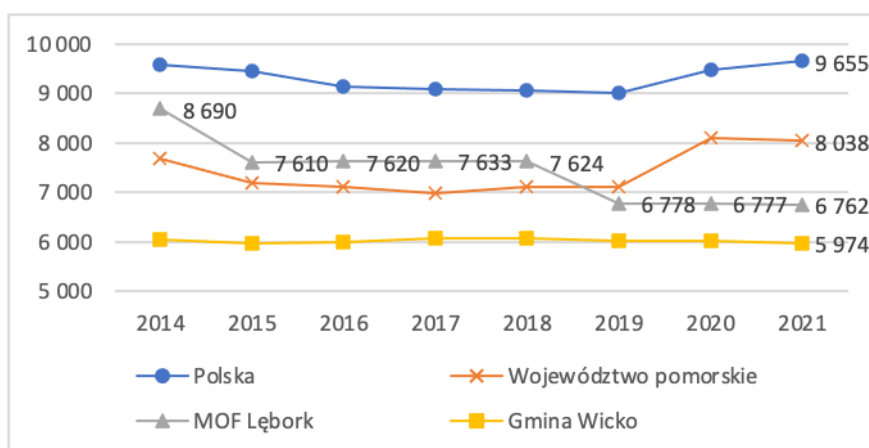
¹⁸ Brak danych dla Gminy Łeba

¹⁹ Brak danych dla Gminy Łeba

Liczba ludności przypadająca na 1 obiekt kultury (domy i ośrodki kultury, kluby i świetlice)

Liczba ludności przypadająca na 1 obiekt kultury na terenie MOF Lęborka kształtowała się na poziomie istotnie niższym od wartości krajowych i wojewódzkich, co statystycznie oznacza większą dostępność obiektów kultury na terenie MOF Lęborka w porównaniu z analizowanymi obszarami (Wykres 16). W 2019 roku zauważalne jest pogorszenie się sytuacji MOF Lęborka w zakresie omawianego wskaźnika.

Wykres 16. Ludność przypadająca na 1 obiekt kultury w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)

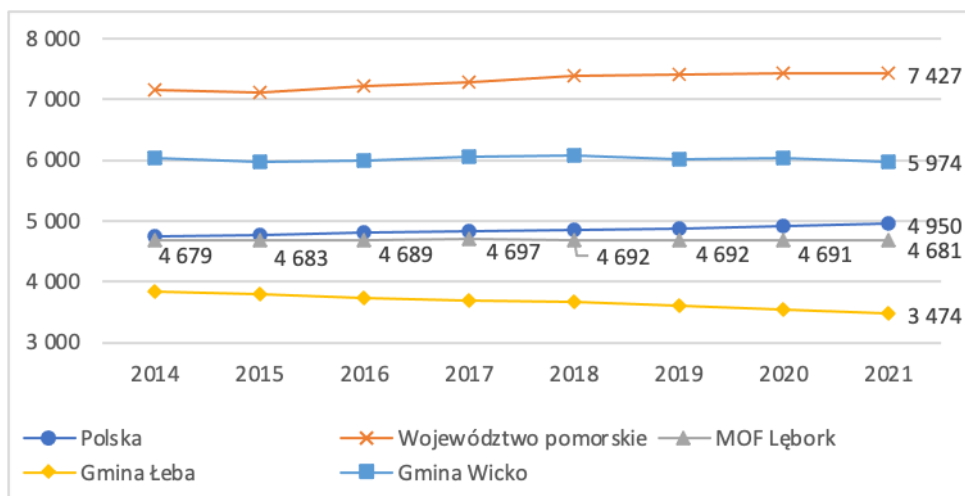


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Biblioteki

W 2021 roku na terenie MOF Lęborka funkcjonowało 13 bibliotek i filii bibliotecznych. Liczba ludności przypadająca na 1 placówkę biblioteczną na terenie MOF Lęborka w 2021 roku wyniosła 4 681 osób i była względnie stała w badanym okresie czasu. Liczba ludności przypadająca na 1 placówkę biblioteczną na terenie MOF Lęborka w latach 2014-2021 kształtowała się korzystnie, poniżej wartości wojewódzkich i krajowych (Wykres 17).

Wykres 17. Ludność przypadająca na 1 placówkę biblioteczną w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)

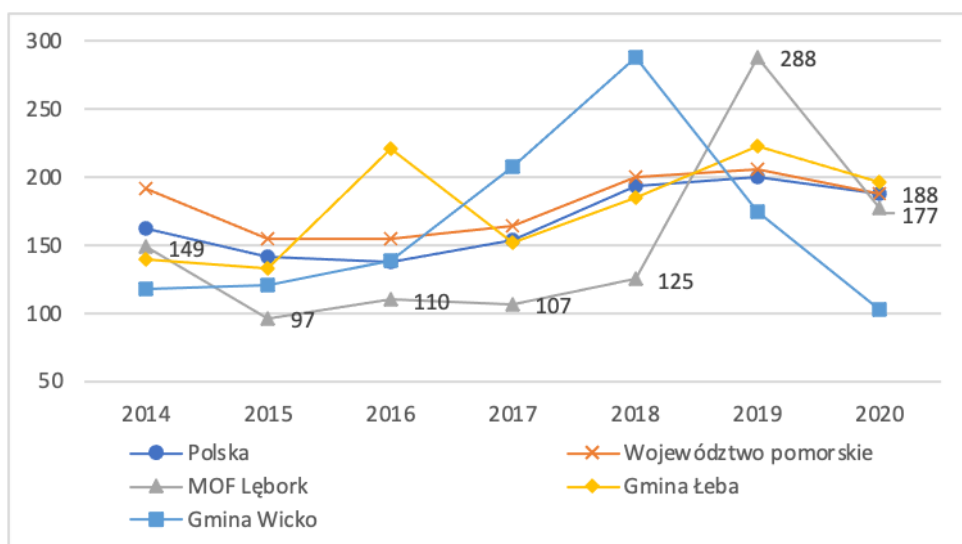


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Wydatki na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego w przeliczeniu na 1 mieszkańca

Wydatki na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego w przeliczeniu na jednego mieszkańca MOF Łęborka kształtują się na poziomie nieco niższym od średniej krajowej i wojewódzkiej i w 2020 roku wyniosły one 177,34 zł/ 1 mieszkańca MOF Łęborka, podczas gdy wartość ta na poziomie krajowym wyniosła 187,44 zł, a na poziomie wojewódzkim 187,89 zł (Wykres 18).

Wykres 18. Wydatki na 1 mieszkańca na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego w latach 2014-2020²⁰ (PLN)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

²⁰ Brak danych za rok 2021

Badanie ankietowe wśród mieszkańców MOF wskazało, iż 23% ankietowanych oceniło wskazany aspekt negatywnie. Atrakcyjność oferty może być powiązana z poziomem uczestnictwa mieszkańców w kulturze, która także została nisko oceniona, tj. 24% ankietowanych źle oceniło wskazany aspekt.²¹

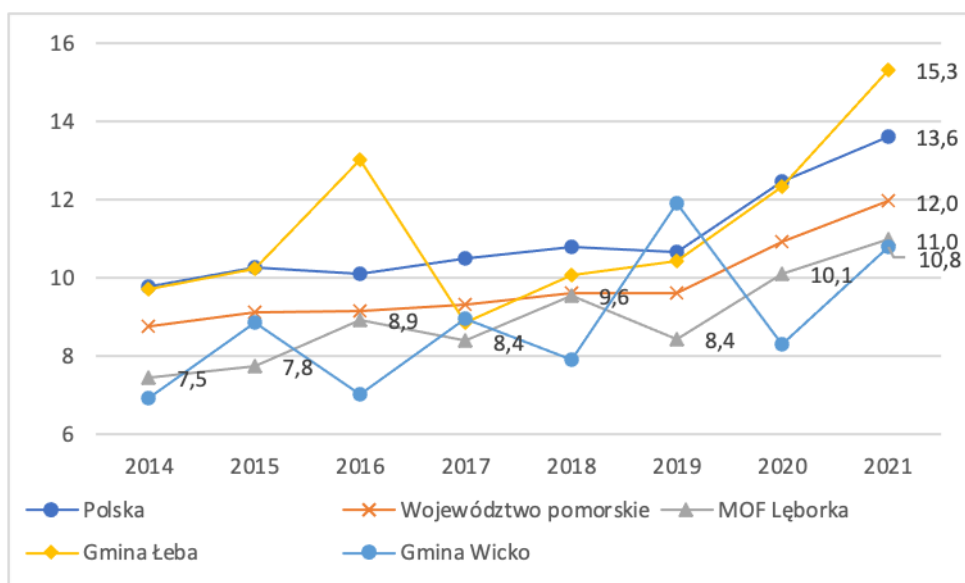
2.2.5. Ochrona zdrowia

Stan zdrowia

Stan zdrowia mieszkańców terenów MOF Lęborka przeanalizowano na podstawie współczynnika zgonów na 1000 mieszkańców oraz przyczyn zgonów wśród ogółu społeczeństwa, co kierunkować może przyszłe akcje profilaktyczne i prozdrowotne.

Współczynnik zgonów na 1000 mieszkańców na terenie MOF Lęborka w latach 2014-2021 kształtował się na poziomie niższym niż średnia krajowa i wojewódzka. Natomiast wskaźnik ten dla Gminy Miejskiej Łeba w 2021 roku istotnie przekroczył wartości krajowe (Wykres 19). Zauważalna jest również tendencja wzrostowa wartości wskaźnika w badanym okresie we wszystkich analizowanych obszarach.

Wykres 19. Współczynnik zgonów na 1000 mieszkańców w wymienionych obszarach w latach 2014-2021

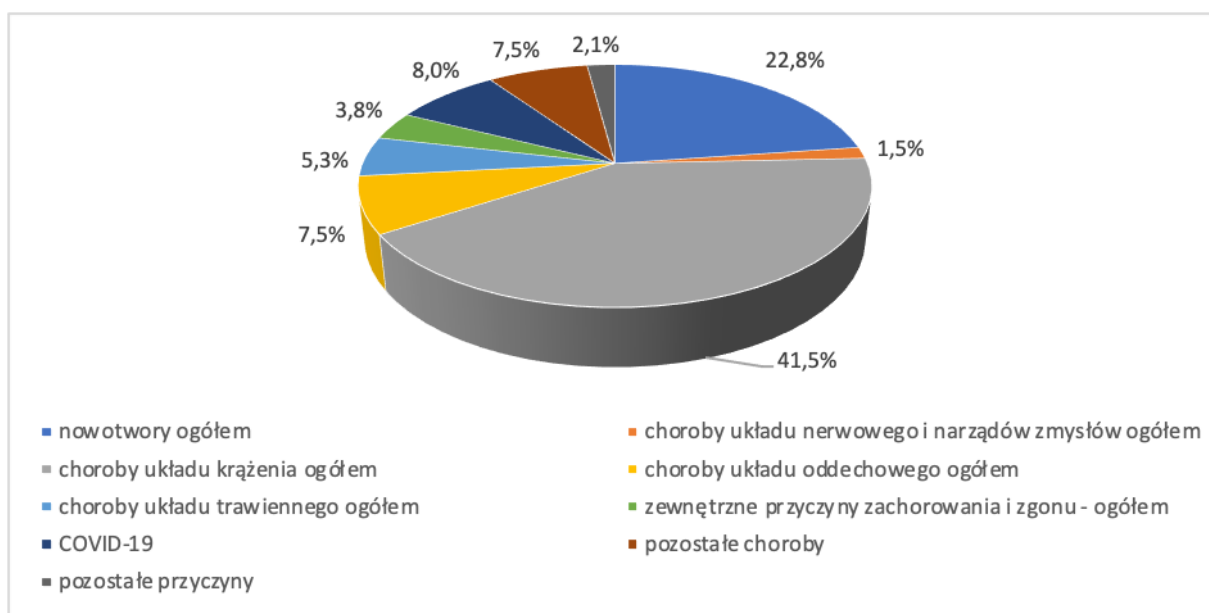


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Główną przyczyną zgonów mieszkańców na terenie powiatów lęborskiego i wejherowskiego w roku 2020 były choroby układu krążenia, które powodowały odpowiednio 41,5% i 40,7% ogólnej liczby zgonów (Wykres 20 oraz 21). Przyczyną 22,8% i 22,0% wszystkich zgonów były w 2020 roku na terenie obydwu powiatów choroby nowotworowe. Zarówno choroby układu krążenia, jak i choroby nowotworowe należą do chorób cywilizacyjnych XXI wieku.

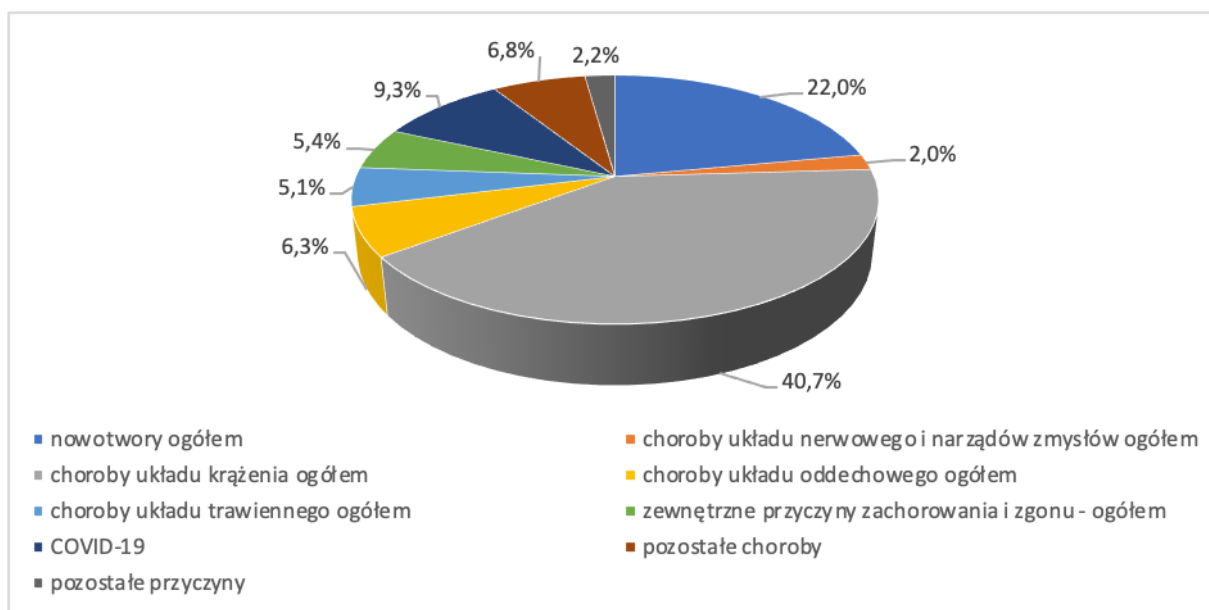
²¹ Raport z konsultacji społecznych, s. 17

Wykres 20. Przyczyny zgonów na terenie powiatu lęborskiego w roku 2020



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Wykres 21. Przyczyny zgonów na terenie powiatu wejherowskiego w roku 2020

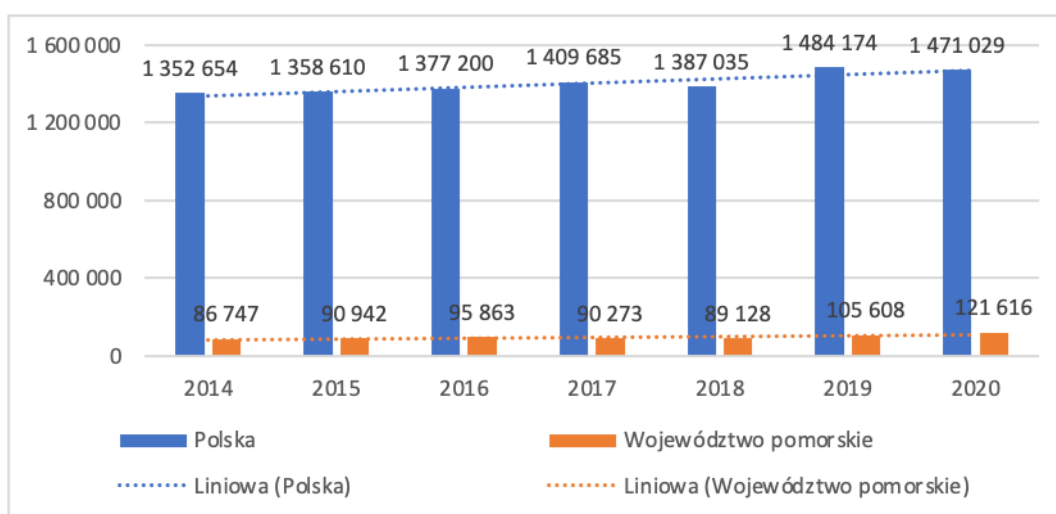


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Niezwykle ważnym obszarem dotyczącym stanu zdrowia ludności jest zdrowie psychiczne, szczególnie w okresie po pandemii oraz zagrożenia działaniami wojennymi ze strony Federacji Rosyjskiej. W latach 2014-2020 na terenie województwa pomorskiego z roku na rok rosła liczba osób z zaburzeniami psychicznymi i zaburzeniami zachowania, osiągając wartość ponad 121 tys. osób w 2020, tj. o ponad 40% więcej niż w roku 2014 (Wykres 22).

Dynamika wzrostu w województwie pomorskim była zatem znacznie wyższa niż w Polsce (gdzie nastąpił wzrost o 8,8%). Przedstawione dane nie obejmują lat 2020-2022 – lat pandemii, wybuchu wojny na Ukrainie, które to wydarzenia miały zdecydowanie negatywny wpływ na stan zdrowia psychicznego ludności Polski, województwa pomorskiego i MOF. Należy podkreślić, iż w chwili obecnej na terenie MOF Lęborka funkcjonują jedynie 2 poradnie zdrowia psychicznego (w Lęborku), które nie są w stanie pomóc wszystkim zgłaszającym się pacjentom w wymaganym dla poprawy zdrowia psychicznego czasie. Wpływ pandemii na stan psychiczny populacji można określić. Jest to nieodzowne do zaplanowania krótko- i długoterminowej interwencji w obszarach: organizacyjnym, informacyjnym, medycznym.²² Niezwykle ważnym aspektem jest więc konieczność rozwoju systemu, w tym w obszarze infrastrukturalnym, ochrony zdrowia psychicznego na terenie MOF Lęborka.

Wykres 22. Zaburzenia psychiczne i zaburzenia zachowania (bez uzależnień) ogółem na terenie Polski i województwa pomorskiego w latach 2014-2020 (osoba)²³



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

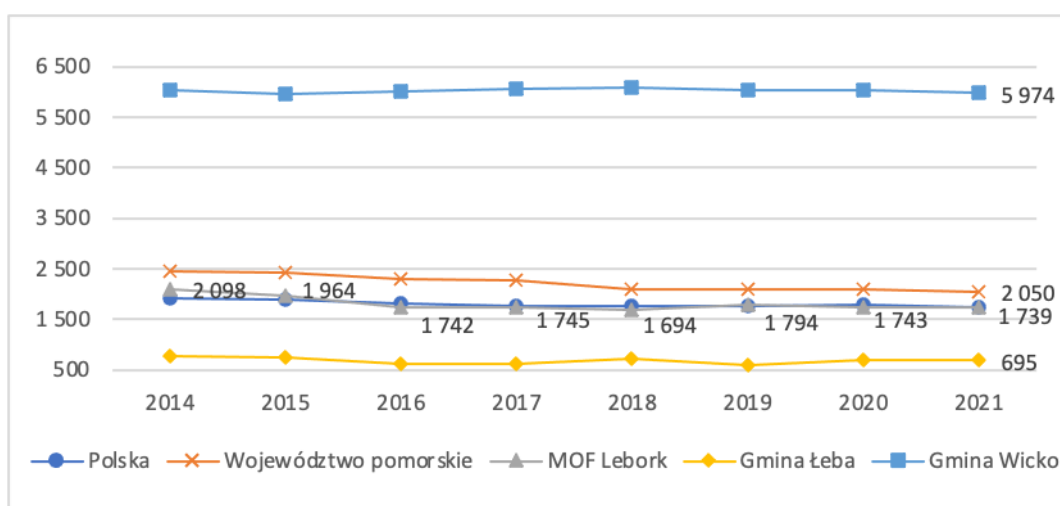
Infrastruktura ochrony zdrowia

Liczba ludności z terenów MOF Lęborka przypadająca na 1 przychodnię zmniejszyła się w 2021 roku w stosunku do roku 2014 o 17,11% i wyniosła 1 739 osób/ 1 przychodnię i osiągnęła lepszy wynik, niż wskaźnik dla województwa pomorskiego (2050 mieszkańców na 1 przychodnię w 2021 roku). Średnia krajowa to 1 733 osoby przypadające na 1 przychodnię. Generalnie tendencja wskaźnika jest korzystna w analizowanym okresie. Natomiast w Gminie Miejskiej Łeba w całym analizowanym okresie liczba mieszkańców przypadających na 1 przychodnię jest zdecydowanie niższa niż w pozostałych obszarach i w 2021 roku wynosił 695 osób, a w Gminie Wicko aż 5 974 osoby (Wykres 23). Niezwykle ważnym aspektem w zakresie ochrony zdrowia mieszkańców MOF, w kontekście przedstawionych wskaźników, jest konieczność rozwoju i modernizacji placówek i systemu Podstawowej Opieki Zdrowotnej oraz ambulatoryjnej opieki specjalistycznej.

²² Wpływ pandemii COVID-19 na zdrowie psychiczne, Janusz Heitzman, Instytut Psychiatrii i Neurologii, Klinika Psychiatrii Sądowej, 2020

²³ Brak danych za rok 2021

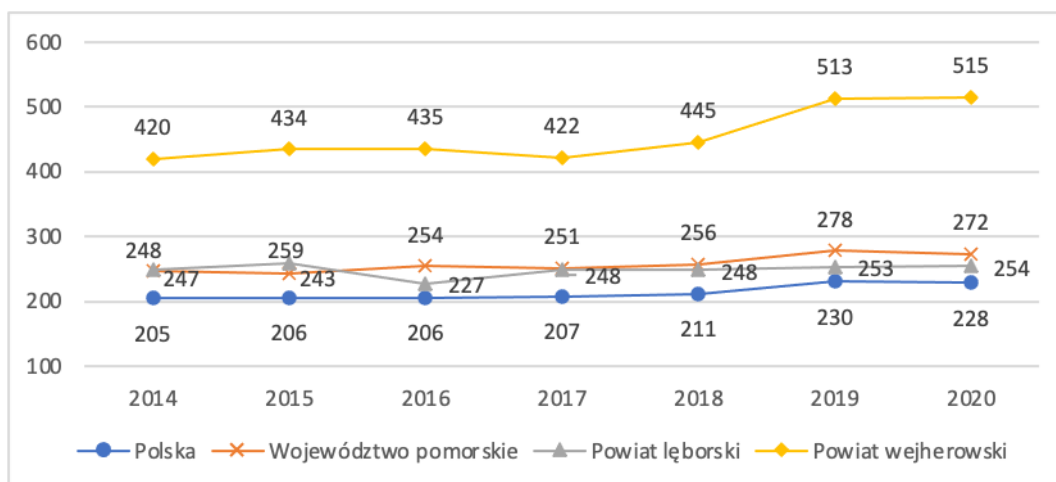
Wykres 23. Liczba ludności przypadająca na 1 przychodnię w latach 2014-2021 (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Średnia liczba ludności przypadająca na 1 łóżko szpitalne w latach 2014-2020 na terenie powiatu lęborskiego kształtowała się nieco powyżej tego parametru dla kraju oraz poniżej średniej wojewódzkiej (254 osoby na 1 łóżko szpitalne w 2020 roku, w stosunku do 272 osób w województwie i 228 w Polsce). W powiecie wejherowskim liczba osób przypadających na 1 łóżko szpitalne wynosiła w 2020 roku aż 515 osób i jest to najwyższa wartość parametru w badanych obszarach. Generalnie w całym badanym okresie i obszarach występuje tendencja wzrostu liczby osób na 1 łóżko szpitalne (Wykres 24).

Wykres 24. Liczba ludności przypadająca na 1 łóżko szpitalne w latach 2014-2020²⁴ (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

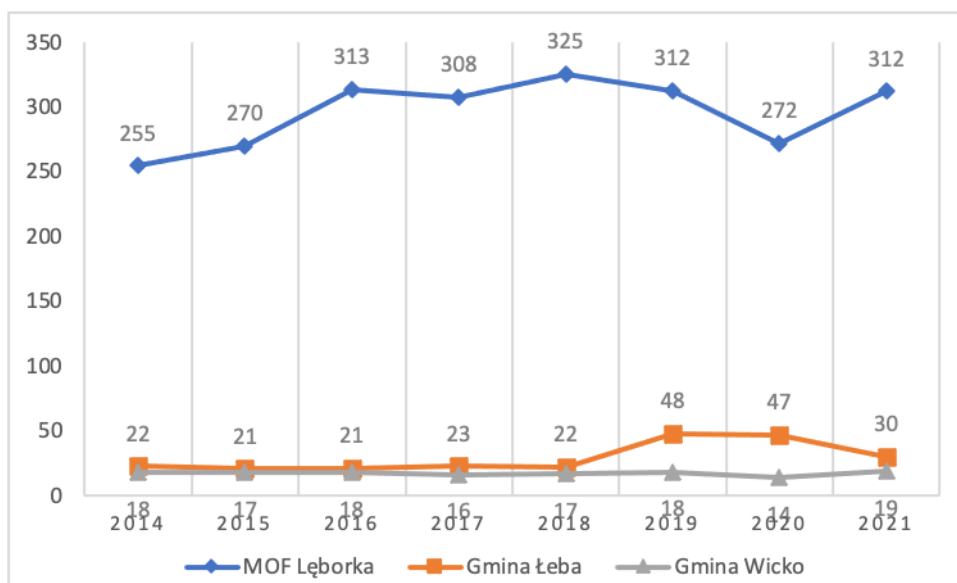
W nawiązaniu do powyższego niezwykle ważnym aspektem jest wspieranie rozwoju podstawowej opieki zdrowotnej i ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, w tym ambulatoryjnej opieki specjalistycznej,

²⁴ Brak danych za rok 2021

co umożliwi nie tylko leczenie specjalistyczne przedstawionych powyżej głównych jednostek chorobowych, ale także odpowiedni poziom profilaktyki.

W latach 2014-2021 liczba porad udzielonych pacjentom w ramach podstawowej opieki zdrowotnej (POZ) na terenie MOF Łęborka, Gminy Łeba i Wicko kształtowała się na stosunkowo stabilnym poziomie (Wykres 25). Wsparcie rozwoju POZ ma wpłynąć na wzrost liczby tychże porad, aby odciążyć system zdrowotny i zapewnić wymagany poziom profilaktyki zdrowotnej.

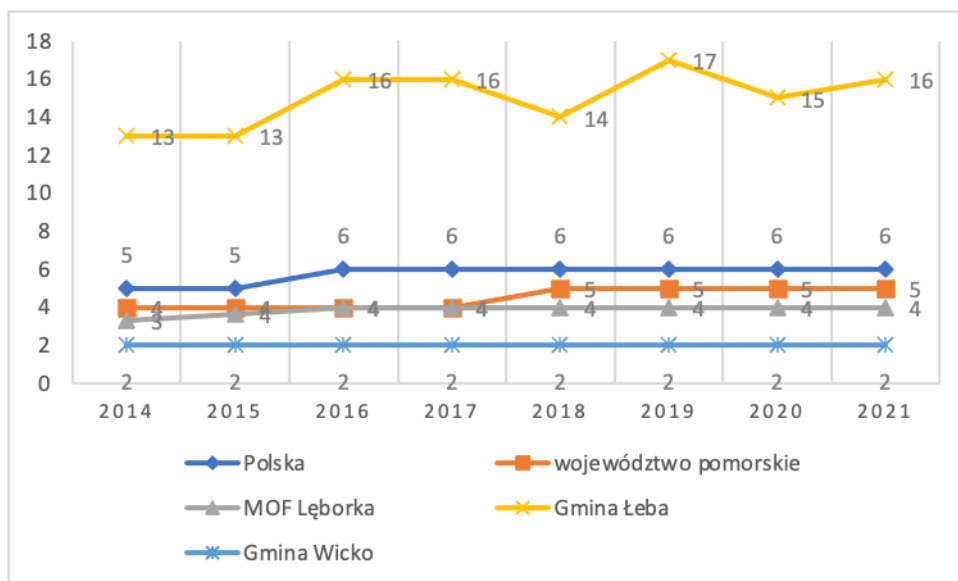
Wykres 25. Liczba udzielonych porad w ramach podstawowej opieki zdrowotnej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (w tys. sztuk)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

W latach 2014-2021 liczba podmiotów ambulatoryjnej opieki zdrowotnej przypadająca na 10 tys. mieszkańców na terenie MOF kształtowała się na stabilnym poziomie, zbliżonym do poziomu wskaźnika dla województwa pomorskiego, poniżej wskaźnika dla Polski i Łeby (Wykres 26). Rozwój ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, w tym ambulatoryjnej opieki specjalistycznej (AOS) umożliwić ma poprawę jakości i efektywności leczenia i odciążenie podmiotów szpitalnych. Jednakże poprawa dostępu do AOS wymaga nie tylko inwestycji w infrastrukturę zdrowotną w tym obszarze, ale przede wszystkim poprawy dostępu do lekarzy specjalistów, przy czym gminy nie mają bezpośredniego wpływu na poprawę sytuacji w tym właśnie zakresie - problem ten powinien zostać rozwiązany systemowo, na szczeblu centralnym.

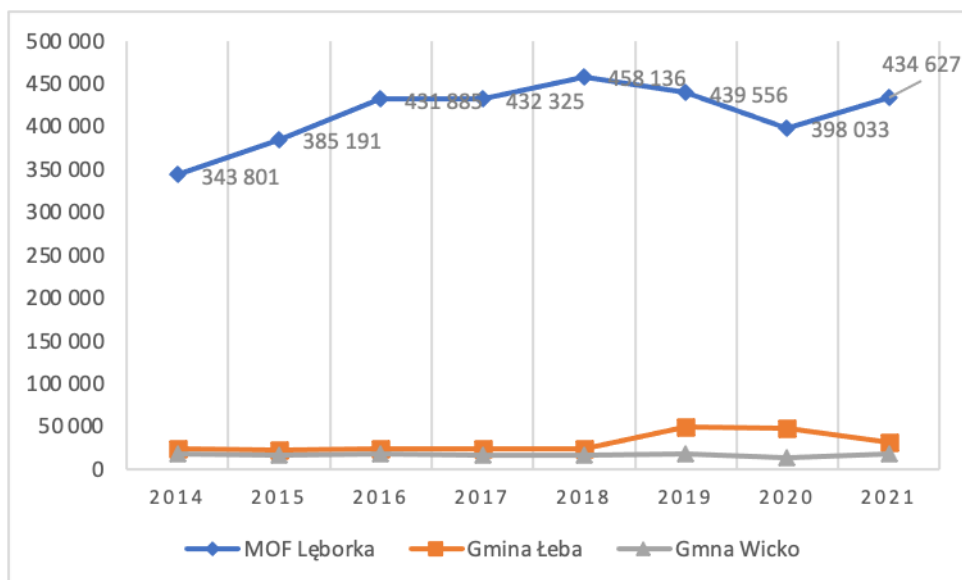
Wykres 26. Liczba podmiotów ambulatoryjnej opieki zdrowotnej przypadających na 10 tys. mieszkańców w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (sztuki)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Liczba porad w ramach opieki ambulatoryjnej udzielonych w MOF w roku 2021 wyniosła 434 627, tj. o ponad 26% więcej w porównaniu do roku 2014 (Wykres 27), co jest pozytywnym trendem, który powinien być wspierany, również w obszarze infrastrukturalnym.

Wykres 27. Liczba udzielonych porad w ramach opieki ambulatoryjnej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (w tys. sztuk)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Badanie ankietowe wśród mieszkańców MOF wskazało, iż mieszkańcy negatywnie oceniają jakość i dostęp do infrastruktury zdrowotnej oraz usług z zakresu ochrony zdrowia na terenie MOF Lęborka, gdyż negatywnie oceniło wskazane aspekty odpowiednio 49% i 54% ankietowanych.²⁵

2.2.6. Sport i rekreacja

Na terenie MOF Lęborka w 2018 roku zarejestrowanych było 16 klubów i stowarzyszeń sportowych, przy czym żaden nie występował w najwyższej klasie rozgrywkowej w swojej dyscyplinie.

Główna infrastruktura sportowa i rekreacyjna znajduje się w największych miastach MOF Lęborka, tj. Lęborku i Łebie. Odpowiednio gminy wiejskie oraz sołectwa w ich ramach dysponują uboższą infrastrukturą sportową i rekreacyjną.

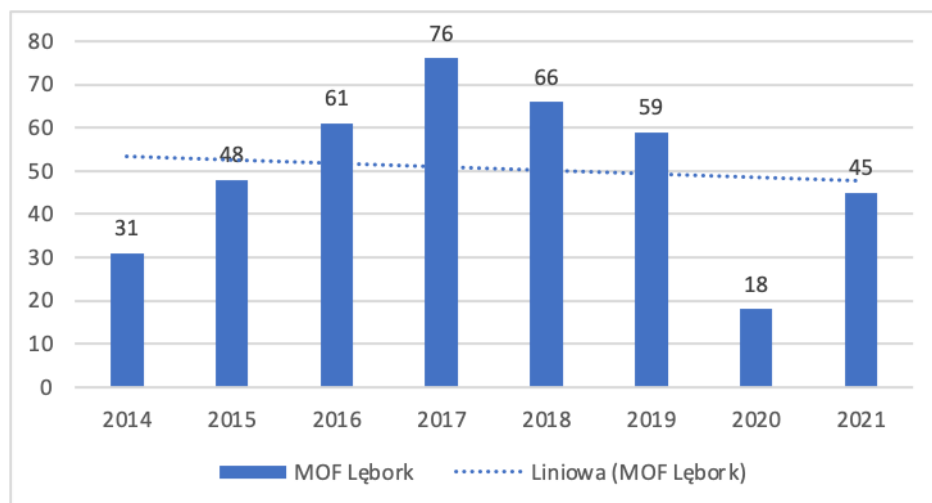
Miasta i wsie na terenie MOF Lęborka oferują szereg obiektów sportowych, m.in.:

- kąpieliska i przystań jachtową,
- ściankę wspinaczkową,
- hale sportowe (Lębork, Łeba),
- boiska do piłki nożnej typu Orlik,
- boiska do koszykówki,
- bieżnie do uprawiania joggingu i organizowania zawodów biegowych,
- siłownie,
- stadion i kort tenisowy,
- wiejskie boiska sportowe,
- siłownie plenerowe.

Liczba imprez turystycznych i sportowo-rekreacyjnych, organizowanych przez centra, domy i ośrodki kultury, kluby, świetlice w latach 2014-2021 na terenie MOF Lęborka charakteryzowała się malejącym trendem (Wykres 28 – dostępne dane wyłącznie dla gmin: Nowa Wieś Lęborska, Wicko i Łęczyce). Okres pandemii COVID-19, szczególnie rok 2020, wpłynął na zmniejszenie zarówno liczby imprez turystycznych i sportowo-rekreacyjnych, jak i liczby ich uczestników. Natomiast w roku 2021 obserwujemy wzrost liczby imprez i dynamiczny wzrost liczby uczestników (Wykres 29).

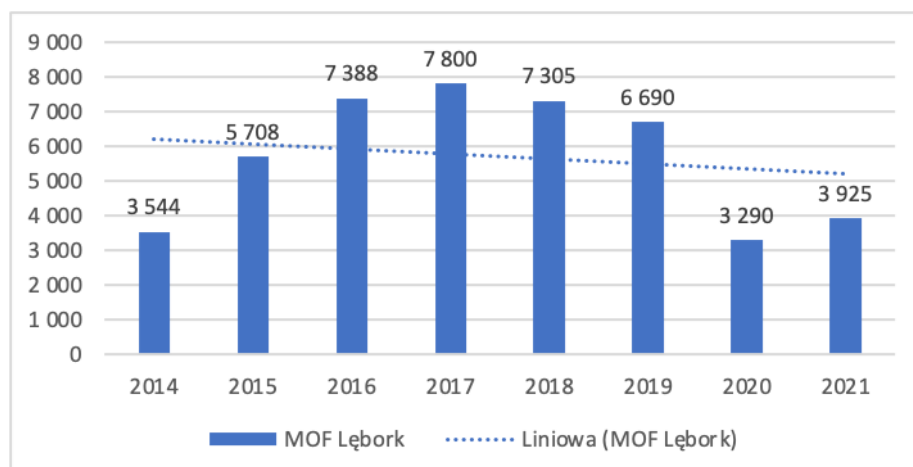
²⁵ Raport z konsultacji społecznych, s. 21

Wykres 28. Liczba imprez turystycznych i sportowo – rekreacyjnych na terenie MOF Lęborka w latach 2014-2021 (sztuka)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Wykres 29. Liczba uczestników imprez turystycznych i sportowo – rekreacyjnych na terenie MOF Lęborka w latach 2014-2021 (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Badanie ankietowe wśród mieszkańców MOF wskazało, iż ocenę infrastruktury sportowej należy rozpatrywać z perspektywy rodzaju infrastruktury. Wartym zaznaczenia jest niska ocena dostępności i jakości basenów, tj. odpowiednio 26% i 20% negatywnych ocen. Pozostałe elementy infrastruktury sportowej zostały zdecydowanie pozytywnie ocenione. Należy zwrócić także szczególną uwagę na dostosowanie infrastruktury sportowo-rekreacyjnej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, co trzeci ankietowany uważa, iż wskazany aspekt wymaga poprawy.²⁶

Na terenie MOF Lęborka zrealizowano oraz rozwijana jest kompleksowa infrastruktura kajakowa na rzece Łeba, obejmująca gminy: Łeba, Wicko, Nowa Wieś Lęborska, Lębork oraz Łęczyce. Powstały liczne przystanie i przenoski kajakowe, które tworzą spójny i bezpieczny szlak wodny. Inwestycje te

²⁶ Raport z konsultacji społecznych, s. 17

uzupełnia rozwój otoczenia rekreacyjnego, w tym wiat odpoczynkowych, miejsc biwakowych, małej architektury, systemu oznakowania i informacji turystycznej. Wprowadzono także rozwiązania integrujące szlak z trasami rowerowymi i komunikacją publiczną oraz działania promujące aktywność wodną.

2.2.7. Integracja społeczna

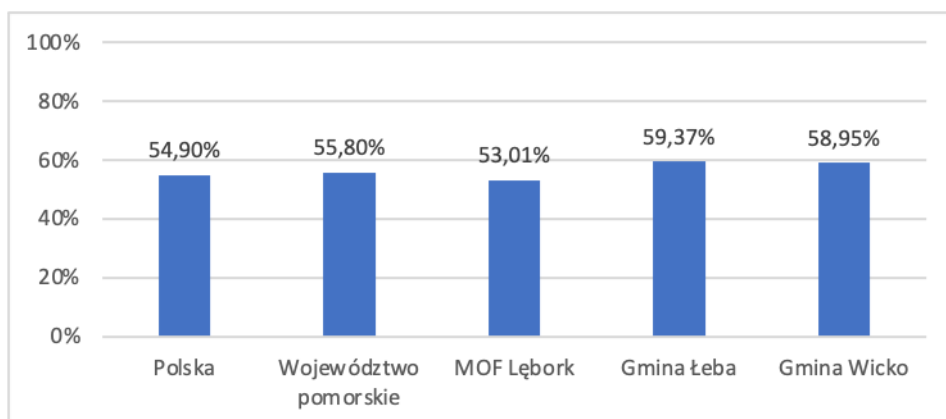
Aktywność społeczna i organizacje pozarządowe

Ważnym elementem rozwoju kapitału społecznego jest zaangażowanie mieszkańców MOF Lęborka w życie społeczno-polityczne regionu.

W latach 2018-2020 na terenie kraju odbyły się wybory samorządowe, wybory do Sejmu i Senatu oraz wybory prezydenckie. W celu zbadania aktywności społecznej mieszkańców, dokonano porównania frekwencji w poszczególnych wyborach, w odniesieniu do frekwencji na terenie województwa pomorskiego oraz frekwencji na poziomie całego kraju.

W wyborach samorządowych w roku 2018, średnia frekwencja na terenie całego kraju wyniosła 54,90%, natomiast w województwie pomorskim 55,80%. Na podstawie danych z poszczególnych gmin wchodzących w skład MOF Lęborka, obliczono frekwencję w wyborach, która wyniosła 53,01%, Gmina Miejska Łeba uzyskała frekwencję na poziomie 59,37%, a Gmina Wicko 58,95% (Wykres 30).

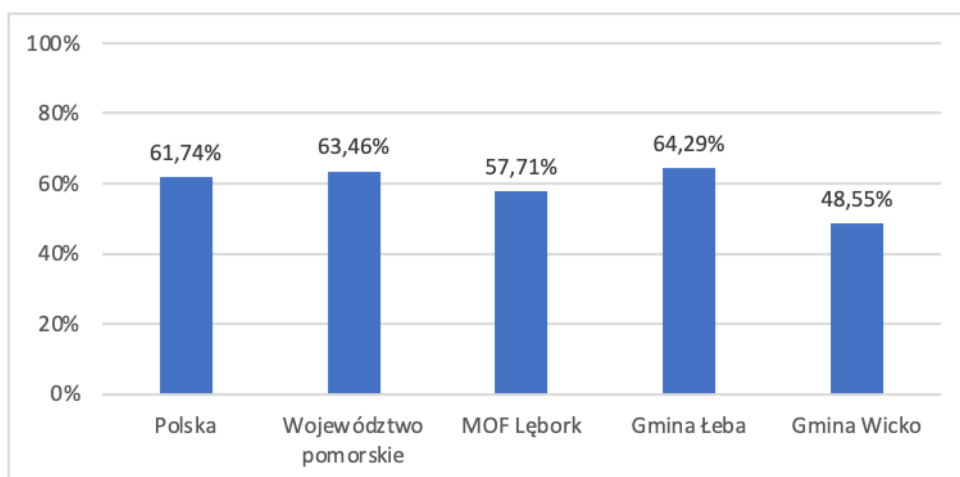
Wykres 30. Wybory samorządowe w roku 2018 – frekwencja na poszczególnych obszarach



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych www.wybory.gov.pl

Kolejnymi wyborami, które odbyły się na terenie kraju były wybory do Sejmu i Senatu w roku 2019. Frekwencja na terenie całego kraju wyniosła 61,74%, natomiast w województwie pomorskim 63,46%. Także we wskazanych wyborach, frekwencja na obszarze MOF Lęborka była niższa, niż na poziomie województwa oraz kraju i wyniosła 57,71%. Wysoką frekwencję zaobserwowano na terenie Gminy Miejskiej Łeba, która wyniosła 64,29%, a najniższą w Gminie Wicko 48,55% (Wykres 31).

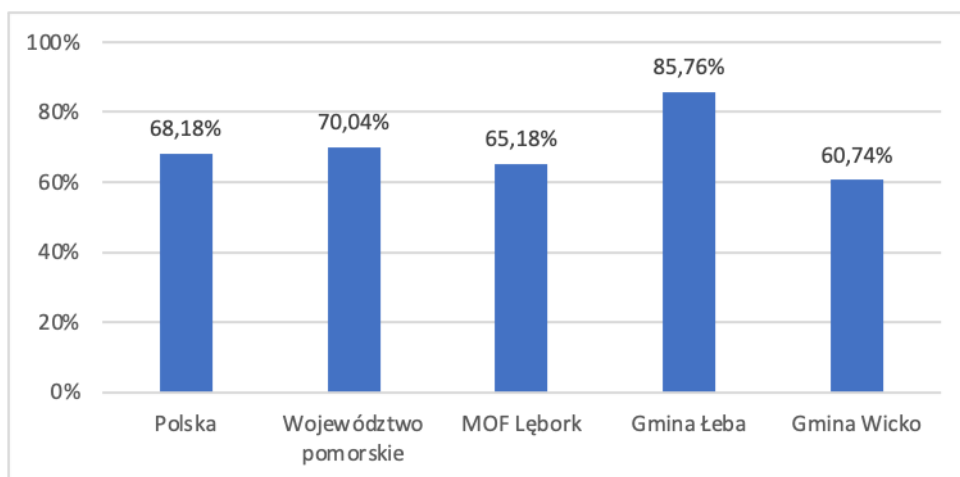
Wykres 31. Wybory do Sejmu i Senatu w roku 2019 – frekwencja na poszczególnych obszarach



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych www.wybory.gov.pl

Wyborami, które cieszyły się najwyższą frekwencją wśród mieszkańców kraju były wybory prezydenckie w roku 2020. Frekwencja, na terenie całego kraju wyniosła 68,18%, natomiast w województwie pomorskim 70,04%. Frekwencja na terenie MOF Łęborka była wyższa niż w poprzednich wyborach, natomiast nadal zauważalnie niższa w stosunku do frekwencji na poziomie całego kraju oraz województwa, wyniosła 65,18%. We wskazanych wyborach, frekwencja na terenie Gminy Miejskiej Łeba znacznie przekroczyła wyniki notowane w pozostałych badanych obszarach i wyniosła 85,76%. Najniższy wynik wyborczy uzyskała Gmina Wicko 60,74% (Wykres 32).

Wykres 32. Wybory prezydenckie 2020 – frekwencja na poszczególnych obszarach



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych www.wybory.gov.pl

Na podstawie przeprowadzonych analiz można zaobserwować, iż aktywność społeczna mieszkańców MOF Łęborka (wyjątkiem jest Gmina Miejska Łeba) jest zauważalnie niższa niż aktywność społeczna mieszkańców województwa i mieszkańców całego kraju.

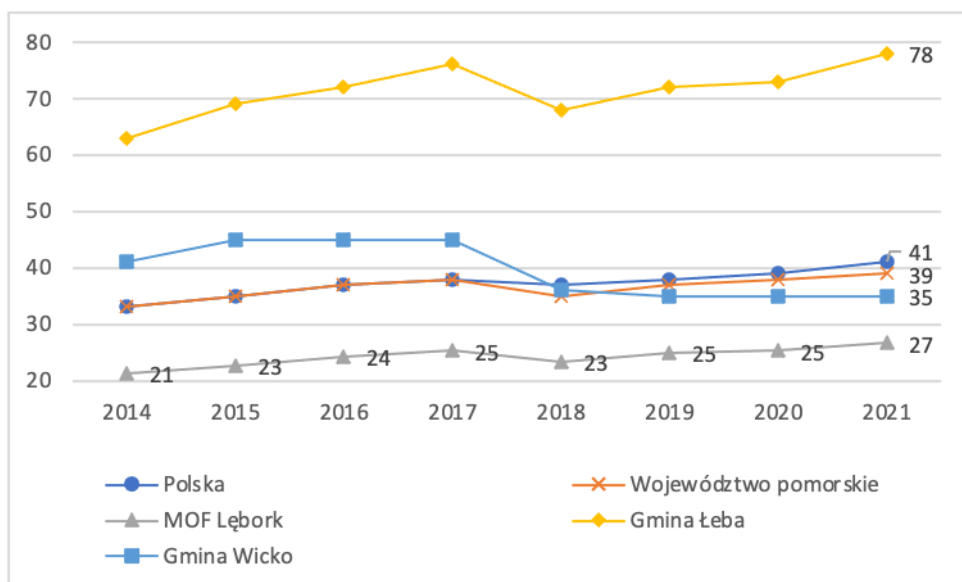
Na podstawie dotychczasowych doświadczeń Partnerów MOF mieszkańcy terenu MOF i gmin mających status obserwatora nie wykazują dużego zaangażowania w działania społeczne,

strategiczne organizowane przez poszczególne samorządy- mieszkańcy MOF indywidualnie nie chcą aktywnie uczestniczyć w konsultacjach społecznych poszczególnych działań, przedsięwzięć strategicznych poszczególnych gmin MOF, jak również działań partnerskich w ramach MOF (m.in. niska frekwencja na spotkaniach konsultacyjnych, brak wiedzy dotyczącej zasad i celu funkcjonowania MOF).

Badanie ankietowe wśród mieszkańców MOF wskazało 57% respondentów ocenia na poziomie umiarkowanym aktywność społeczną mieszkańców MOF, aż 20% ocenia ten aspekt źle.²⁷

Średnia liczba fundacji, stowarzyszeń i organizacji społecznych przypadających na 10 tys. mieszkańców na terenie MOF Lęborka w latach 2014-2021 kształtowała się na niższym poziomie od średnich krajowych i wojewódzkich (Wykres 33). Na uwagę zasługuje poziom wskaźnika dla Gminy Miejskiej Łeba, który około 2-krotnie przewyższa wartości średnie dla kraju i województwa i ponad 2,7-krotnie poziom wskaźnika dla MOF Lęborka.

Wykres 33. Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tys. mieszkańców w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (sztuki)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Na podstawie raportu z badania przeprowadzonego przez Stowarzyszenie Klon/Jawor w roku 2021 pn. „Kondycja organizacji pozarządowych - najważniejsze fakty”, wskazać można, iż organizacje pozarządowe w Polsce działają na rzecz dzieci i młodzieży (74%), lokalnej społeczności (63%), seniorów i seniorów (44%), osób chorych, osób z niepełnosprawnością (27%), co odzwierciedla również strukturę działania NGO działających na terenie MOF.²⁸ Raport wskazuje również, iż organizacje pozarządowe mierzą się głównie z problemami finansowymi (67%), nadmiernym poziomem komplikacji w obszarze pozyskania grantów (64%) i biurokracji publicznej (63%), a także brak osób chcących angażować się w działania organizacji pozarządowych (62%), co świadczy o małym zaangażowaniu społeczeństwa w lokalne działania.

²⁷ Raport z konsultacji społecznych, s. 21

²⁸ Kondycja organizacji pozarządowych - najważniejsze fakty, Stowarzyszenie Klon/Jawor, 2021 r.

Raport pn. „Kondycja III sektora w województwie pomorskim 2020/2021” wskazuje, iż organizacje najczęściej działają w takich obszarach, jak: edukacja i wychowanie, sport i turystyka oraz kultura i sztuka. Dominującymi formami działań są: organizowanie wydarzeń, bezpośrednie świadczenie usług członkom i klientom oraz działalność informacyjna. Odbiorcami oferty organizacji najczęściej są dzieci i młodzież oraz seniorzy. Organizacje utrzymują się głównie ze składek członkowskich, źródeł samorządowych i darowizn finansowych od osób indywidualnych. Nieznacznie rośnie skłonność organizacji do podejmowania działań z zakresu fundraisingu. Jedynie co piąty podmiot dysponuje rezerwą finansową. Tylko co dwudziesty posiada środki na działanie na okres dłuższy niż 6 miesięcy. Organizacje najczęściej współpracują z lokalną społecznością, urzędem gminy lub organizacjami działającymi w tej samej branży. Zmniejszyła się skłonność do budowania relacji z biznesem. Wśród organizacji, które nie współpracują z administracją, najczęściej argumentem jest brak zainteresowania budowaniem relacji. Ocena większości elementów obecnej sytuacji organizacji jest gorsza niż 3 lata temu. Gorzej oceniana jest też ogólna kondycja organizacji. Mimo to organizacje chcą się rozwijać i spodziewają się lepszych niż gorszych warunków działania w najbliższym roku.²⁹

Lokalne NGO deklarują potrzebę dofinansowania systemowego, nie tylko projektowego, w tym mieszanego, z zaangażowaniem kapitału komercyjnego, aby zabezpieczyć długookresowo wypracowane efekty i działalność operacyjną.

Badanie ankietowe wśród mieszkańców MOF wskazało iż 55% respondentów umiarkowanie ocenia poziom współpracy mieszkańców MOF oraz organizacji społecznych, np. w zakresie wspólnych inicjatyw, przy 19% oceniających ten aspekt źle i dobrze.³⁰

Pomoc społeczna

Do najważniejszych instytucji wspierających rodziny oraz potrzebujące pomocy osoby indywidualne z terenów MOF Lęborka i gmin o statusie obserwatora należą:

- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Lęborku,
- Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Lęborku,
- Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Łebie,
- Ośrodek Pomocy Społecznej w Łęczycach,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Nowej Wsi Lęborskiej,
- Ośrodek Pomocy Społecznej w Wicku.

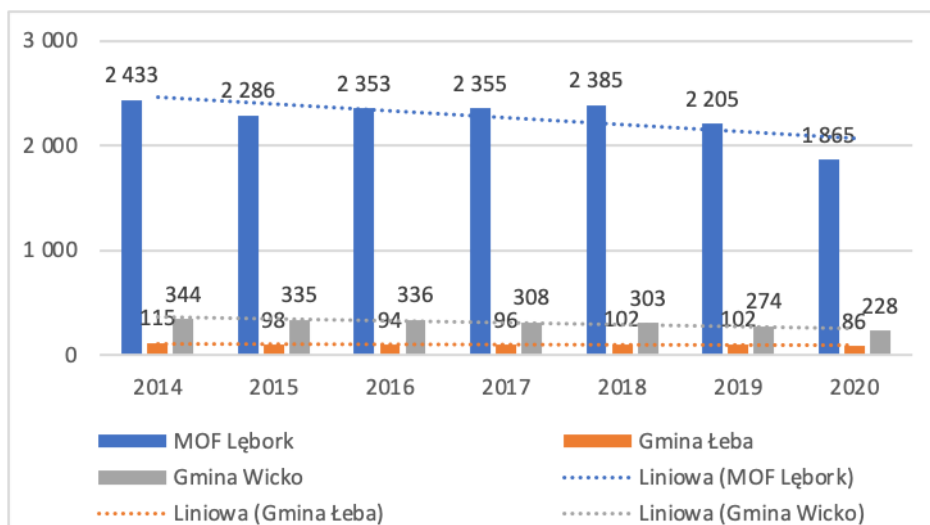
Na terenie MOF Lęborka funkcjonowało w 2021 roku 6 stacjonarnych placówek pomocy społecznej wraz z filiami, dysponujących łącznie 279 miejscami obsadzonymi w 100% (dane GUS).

W latach 2014-2020 na terenie MOF Lęborka liczba rodzin otrzymujących zasiłki rodzinne na dzieci charakteryzowała się tendencją spadkową, odnotowując ponad 23,35%-wy spadek w roku 2020 w stosunku do roku 2014 (Wykres 34), co świadczyć może o skuteczności działań instytucji i organizacji działających w obszarze pomocy i integracji społecznej i aktywizacji zawodowej społeczeństwa z terenów MOF Lęborka.

²⁹ Kondycja III sektora w województwie pomorskim 2020/2021, województwo pomorskie, grudzień 2022, s. 3,4

³⁰ Raport z konsultacji społecznych, s. 21

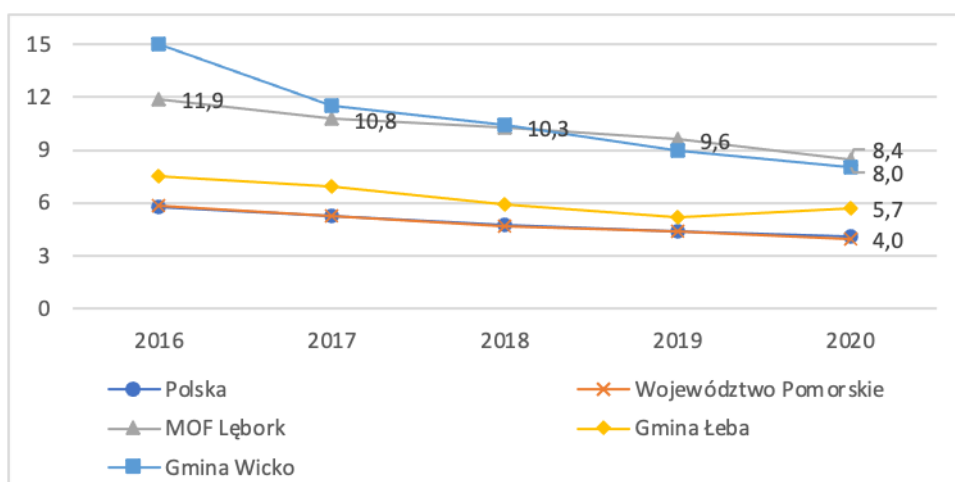
Wykres 34. Rodziny otrzymujące zasiłki rodzinne na dzieci na terenie MOF Lęborka w latach 2014-2020³¹ (rodzina)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Wskaźnik udziału osób korzystających ze świadczeń społecznych w ludności ogółem na terenie MOF Lęborka w latach 2016-2020 charakteryzuje się tendencją spadkową (o 3,4 punktu procentowego). Jednak wskaźnik ten w stosunku do średniej krajowej i wojewódzkiej przyjmuje wyższe wartości. W Gminie Łeba odsetek korzystających przekracza wskaźniki dla MOF Lęborka. Zauważalny jest trend spadkowy wskaźnika udziału osób korzystających ze świadczeń społecznych (Wykres 35).

Wykres 35. Udział osób korzystających ze świadczeń społecznych w ludności ogółem w wyszczególnionych obszarach w latach 2016-2020³² (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Statystycznego Vademecum Samorządowca oraz danych Banku Danych Lokalnych GUS

³¹ Brak danych za rok 2021

³² Brak danych za lata 2014-2015 oraz 2021

2.3. Sfera gospodarcza

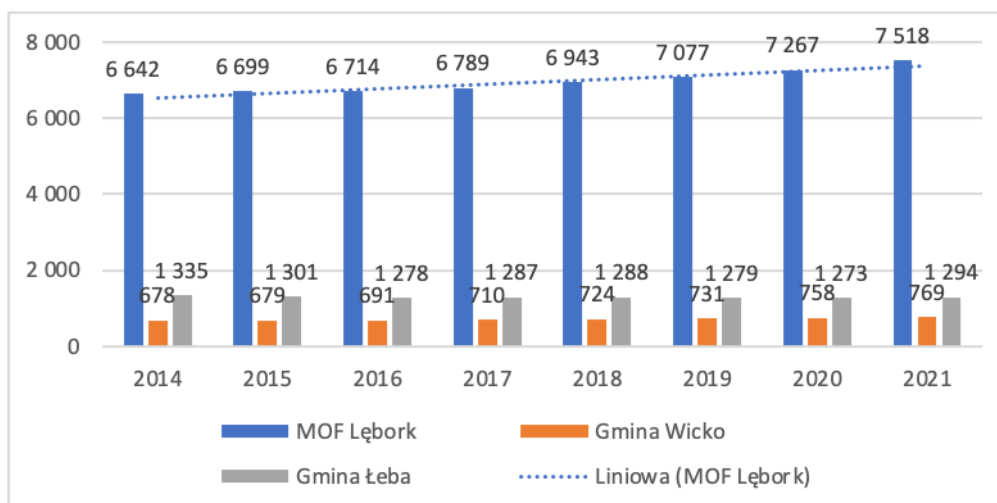
Na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka według danych Głównego Urzędu Statystycznego w 2021 roku funkcjonowało 7 518 podmiotów gospodarki narodowej, co stanowi 2,26% w odniesieniu do liczby podmiotów gospodarki narodowej, zarejestrowanej na terenie całego województwa pomorskiego oraz 20,07% wszystkich podmiotów zarejestrowanych w powiecie lęborskim i wejherowskim. Dominowały podmioty najmniejsze, liczące do 9 pracowników, których liczba wynosiła 7 304 podmioty (97,157% ogólnej liczby zarejestrowanych podmiotów na obszarze MOF Lęborka). Podmioty zatrudniające od 10 do 49 pracowników stanowiły 2,18% wszystkich zarejestrowanych podmiotów, a te zatrudniające powyżej 50 pracowników stanowiły 0,67% wszystkich zarejestrowanych przedsiębiorstw (50 podmiotów). Na terenie Gmin Łeba i Wicko, mających status obserwatorów, w 2021 roku zarejestrowane były 2 063 podmioty gospodarki narodowej, z czego ponad 98% stanowiły przedsiębiorstwa zatrudniające do 9 pracowników. W ostatnich ośmiu latach liczba podmiotów gospodarczych charakteryzowała się liniowym trendem wzrostowym, w latach 2014-2021 średnia liczba przedsiębiorstw na terenie MOF Lęborka funkcjonowały 6 956 podmiotów (1 005 podmiotów w gminach Łeba i Wicko).

2.3.1. Liczba i struktura podmiotów

W roku 2021 w stosunku do roku 2014 liczba przedsiębiorstw na terenie MOF Lęborka wzrosła o 876 podmiotów (13,19%) (Wykres 36). Skumulowany roczny wskaźnik wzrostu CAGR w latach 2014-2021 dla MOF Lęborka wyniósł 1,56 %, w Gminie Miejskiej Łeba i Wicko 0,31% (mniejsza dynamika wzrostu).

W okresie odniesienia dane dla całego województwa pomorskiego nie wykazywały takich samych kierunków zmian jak na terenie MOF Lęborka – w całym okresie prognozy odnotowano coroczny wzrost liczby przedsiębiorstw. Skumulowany roczny wskaźnik wzrostu CAGR w latach 2014-2021 dla województwa pomorskiego wyniósł 2,33%.

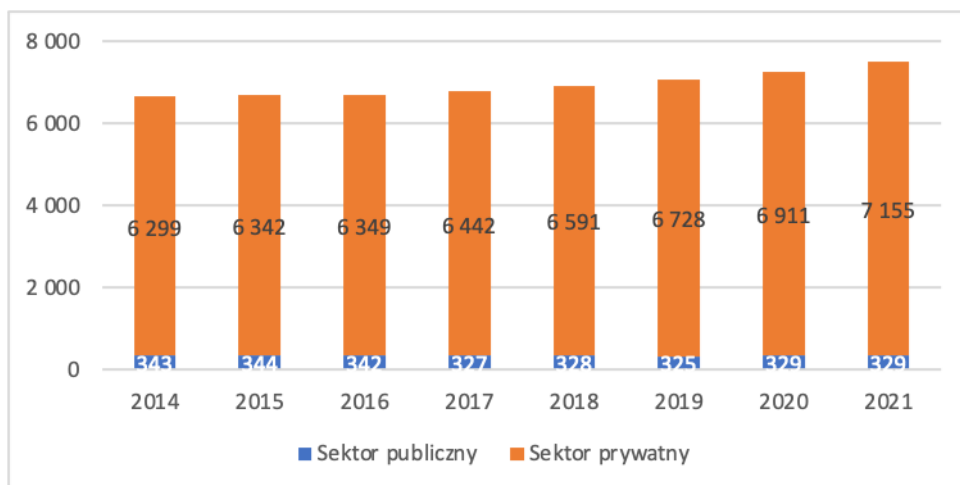
Wykres 36. Liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Lęborka i gmin Wicko i Łeba w latach 2014-2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

W strukturze własności zarejestrowanych podmiotów dominują podmioty prywatne. W 2021 roku 76155 przedsiębiorstw należało do tego sektora, co stanowiło 95,6% ogólnej liczby przedsiębiorstw (odpowiednio 99% w gminach Wicko i Łeba, Wykres 37).

Wykres 37. Liczba podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Lęborka w latach 2014-2021 w podziale na sektory własnościowe

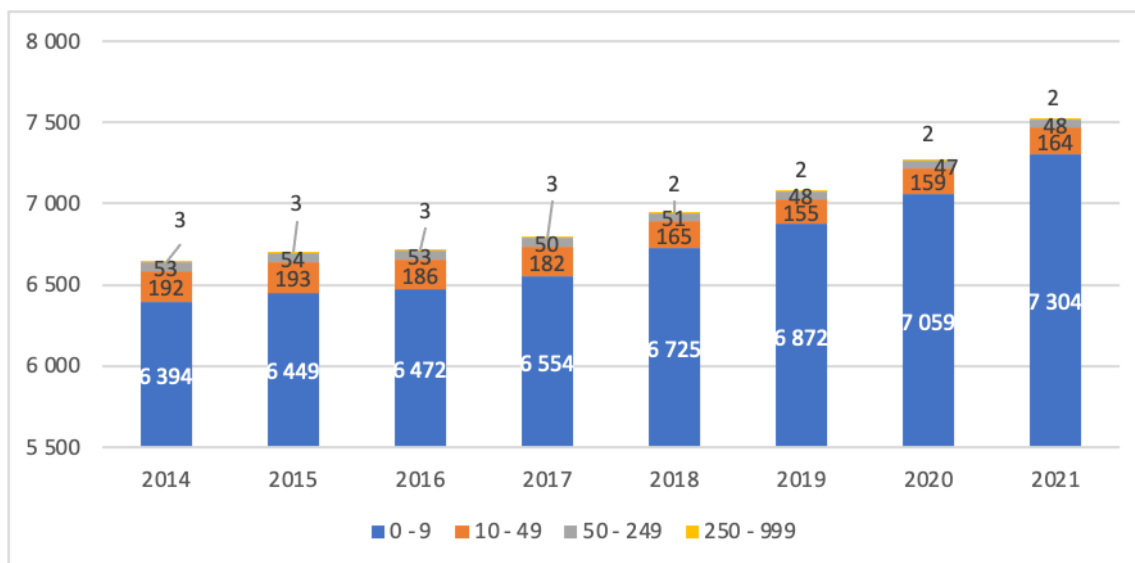


Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Struktura wielkości przedsiębiorstw wskazuje na dominację najmniejszych podmiotów zatrudniających do 9 osób. Odsetek mikroprzedsiębiorstw na terenie MOF Lęborka w roku 2021 wyniósł 97,15% (Wykres 38) i jest zbliżony do wartości najmniejszych podmiotów w ogólnej liczbie przedsiębiorstw w województwie pomorskim, która wynosi 96,96%. W analizowanym okresie liczba podmiotów w tej klasie wielkości charakteryzowała się rosnącym trendem liniowym, co niewątpliwie świadczy o pro-przedsiębiorczych postawach wśród mieszkańców MOF Lęborka. Zmiany w segmencie najmniejszych firm miały największy wpływ na zmianę ogólnej liczby przedsiębiorstw w terenie MOF Lęborka.

Liczba podmiotów zatrudniających powyżej 250 osób jest stabilna w analizowanym okresie. W klasie wielkości od 10 do 49 zatrudnionych odnotowano trend rosnący, natomiast w klasie od 50 do 249 zatrudnionych odnotowano trend spadkowy. W okresie od 2014 do 2021 roku liczba przedsiębiorstw w tej klasie wielkości spadła odpowiednio o 9,43%. Odsetek małych przedsiębiorstw zatrudniających od 10 do 49 pracowników w 2021 roku wynosi 2,18% i odpowiada danym województwa pomorskiego (2,44%). Odsetek podmiotów o średniej wielkości (od 50 do 249 zatrudnionych) w 2021 wyniósł 0,64% i jest wyższy w porównaniu z danymi dla województwa pomorskiego (0,54%). Liczba przedsiębiorstw zatrudniających ponad 250 pracowników jest bardzo stabilna i w analizowanym okresie wahała się między 2 a 3 podmioty. Odsetek dużych przedsiębiorstw na terenie MOF Lęborka wynosi jedynie 0,03%. Wartość ta jest niższa od odsetka dużych przedsiębiorstw w ogólnej liczbie zarejestrowanych podmiotów w województwie pomorskim, który wynosi 0,06%.

Wykres 38. Liczba podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Lęborka w latach 2014-2021 według klas wielkości



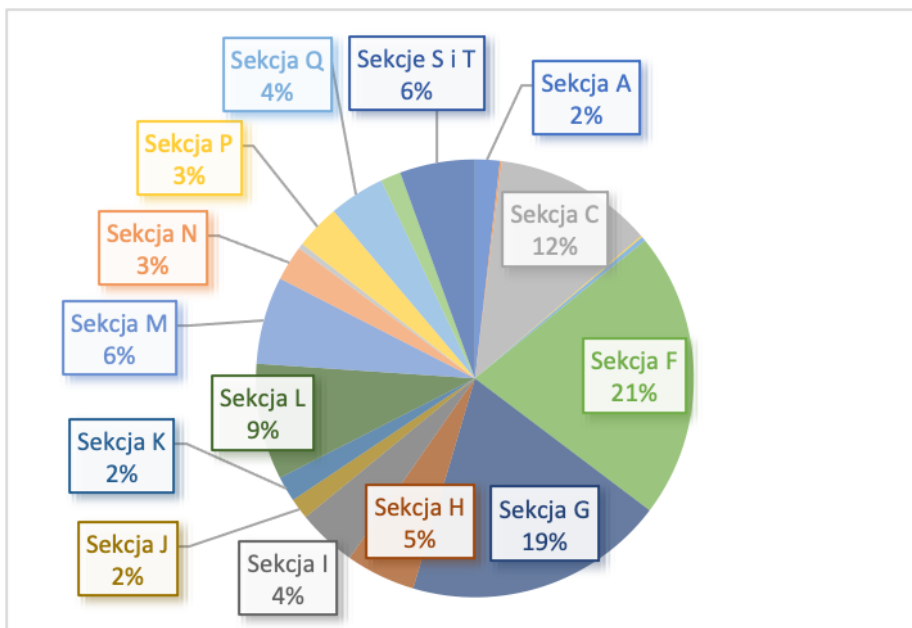
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Struktura wielkości podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Lęborka, a także gmin Łeba i Wicko odzwierciedla strukturę wielkości przedsiębiorstw na terenie województwa pomorskiego. Przeważają mikroprzedsiębiorstwa, a udział dużych przedsiębiorstw jest niewielki. Taka struktura sprawia, że rynek pracy oraz wpływy podatkowe są bardziej stabilne i przewidywalne. Udział dużych podmiotów w ogólnej liczbie przedsiębiorstw jest na tyle niski, że upadek zakładu lub przeniesienie produkcji nie są obciążone najwyższym ryzykiem w zakresie wpływu na gospodarkę MOF Lęborka. Niepokojącym trendem, który został odnotowany jest spadek liczby średnich przedsiębiorstw, które mają istotne oddziaływanie na rynek pracy i stanowią element wpływający na konkurencyjność obszaru MOF.

2.3.2. Podmioty gospodarki narodowej

Analiza przedsiębiorstw pod kątem klas działalności pozwala określić dominujące na danym obszarze branże. W 2021 roku najwięcej podmiotów na terenie MOF Lęborka prowadziło działalność związaną z budownictwem (21%), handlem hurtowym i detalicznym, naprawą pojazdów samochodowych, włączając motocykle (19%), kolejna branża to przetwórstwo przemysłowe (12%) (Wykres 39).

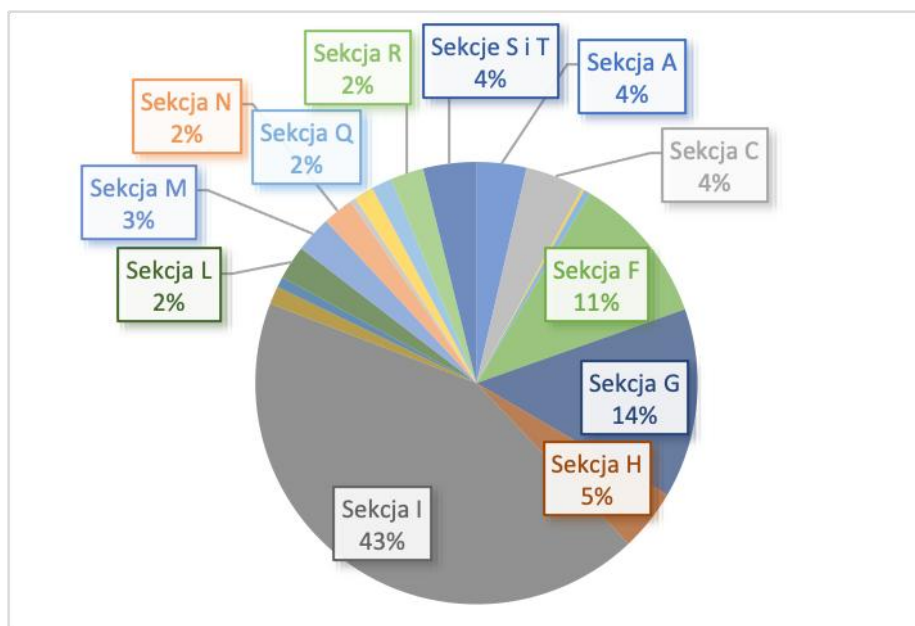
Wykres 39. Podmioty gospodarki narodowej na terenie MOF Lęborka w roku 2021 według Polskiej Klasyfikacji Działalności



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS, wykaz sekcji PKD: https://stat.gov.pl/Klasyfikacje/doc/pkd_07/pdf/2_PKD-2007-schemat_2.pdf

Na terenie gmin Łeba i Wicko w 2021 roku najwięcej podmiotów prowadziło działalność związaną z działalnością związaną z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi (43%), handlem hurtowym i detalicznym; naprawą pojazdów samochodowych, włączając motocykle (14%) i przetwórstwem budownictwem (11%, Wykres 40). Taka struktura prowadzonej działalności wynika z faktu, iż Łeba jest miejscowością turystyczną, w ramach której funkcjonuje co najmniej dwudniowa oferta/produkt turystyczny. Wyżej wymienione branże działalności gospodarczej na terenie gmin Łeba i Wicko wpisują się w branże wiodące zidentyfikowane na terenie MOF Lęborka, co niewątpliwie stanowi o powiązaniu funkcjonalnym MOF Lęborka oraz gmin Wicko i Łeba, mających status obserwatora.

Wykres 40. Podmioty gospodarki narodowej na terenie gmin Łeba i Wicko w roku 2021 według Polskiej Klasyfikacji Działalności



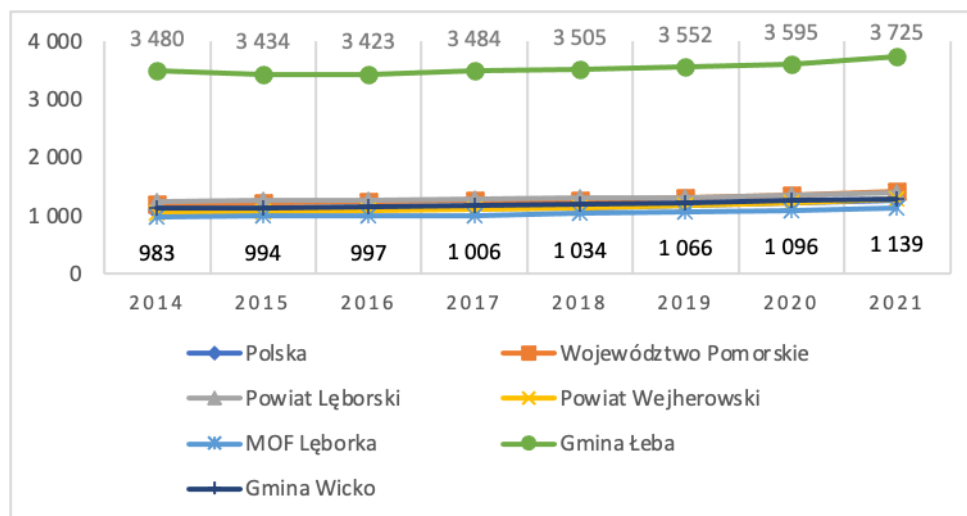
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS, wykaz sekcji PKD: https://stat.gov.pl/Klasyfikacje/doc/pkd_07/pdf/2_PKD-2007-schemat_2.pdf

2.3.3. Przedsiębiorczość mieszkańców

Poziom przedsiębiorczości mieszkańców jest istotnym elementem wpływającym na liczbę przedsiębiorstw, poziom bezrobocia oraz dochody mieszkańców. W celu porównania poziomu przedsiębiorczości na różnych obszarach stosuje się między innymi wskaźnik liczby podmiotów wpisanych do rejestru REGON na 10 tysięcy ludności. Na terenie MOF Lęborka wartość przedmiotowego wskaźnika jest niższa od wartości wskaźnika w województwie pomorskim, w Polsce czy też w powiecie lęborskim i wejherowskim (Wykres 41). Podkreślić należy, iż najwyższy poziom wskaźnika w latach 2014-2021 odnotowano na terenie gmin Łeba i Wicko, przy czym to właśnie Gmina Miejska Łeba była liderem w liczbie podmiotów zarejestrowanych na 10 tys. ludności (3 725 podmiotów w roku 2021), głównie z uwagi na prowadzoną na tym obszarze działalność turystyczną. Przewaga województwa pomorskiego wynika głównie z różnic w poziomie urbanizacji (rdzeń Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot), które stwarzają dobre warunki dla rozwoju działalności handlowej i usługowej.

W 2021 roku liczba podmiotów zarejestrowanych w REGON na 10 tysięcy ludności na terenie MOF Lęborka wyniosła 1 139 podmiotów (1 414 w województwie pomorskim). Wskaźnik ten jest o ponad 10% niższy niż na obszarze województwa pomorskiego. Wskazuje to na możliwie istniejący jeszcze potencjał w zakresie aktywizacji gospodarczej mieszkańców MOF Lęborka.

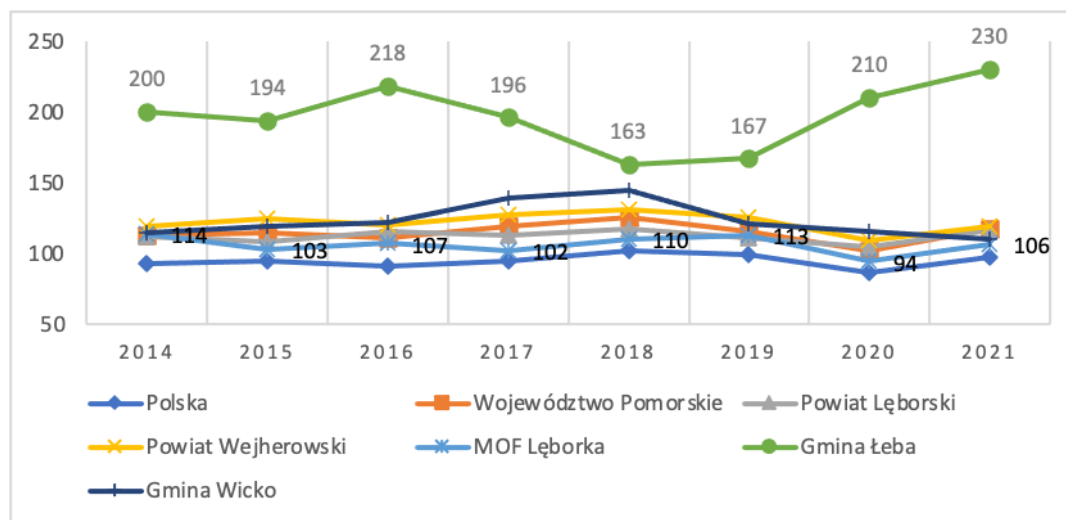
Wykres 41. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

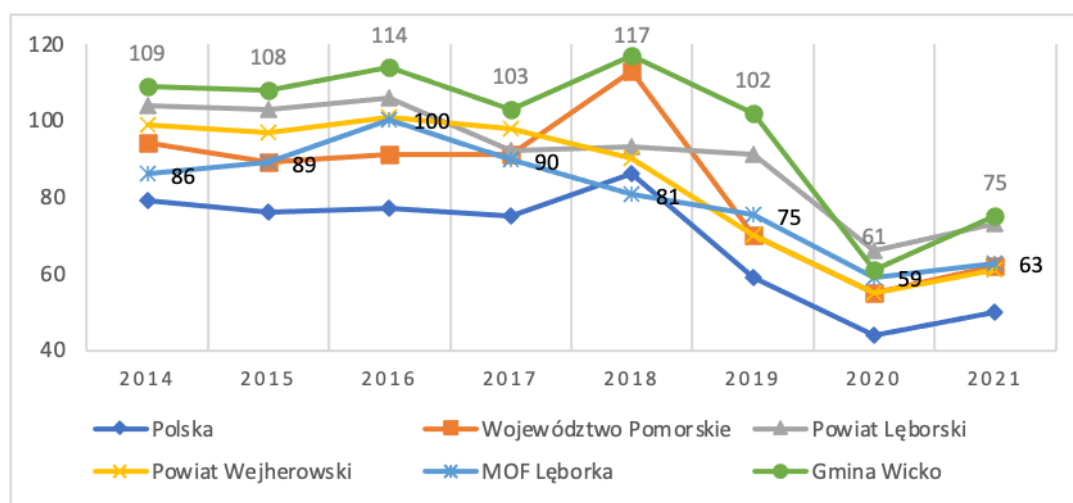
W analizowanym okresie liczba nowych podmiotów rejestrowanych w REGON na terenie MOF Łęborka nieznacznie spadła (spadek o 6,9% w roku 2021 w porównaniu do roku 2014, Wykres 42), jednak w tożsamym okresie liczba podmiotów wykreślonych z rejestru REGON spadła w roku 2021 w porównaniu do roku 2014 o ponad 37% (Wykres 43), co świadczy o stabilizacji w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej w oparciu o różne formy prawne. Sytuacja na terenie MOF Łęborka jest podobna do trendów odnotowanych na obszarze województwa pomorskiego, analizowanych powiatów i Polski, odmienna natomiast od sytuacji w Gminie Miejskiej Łeba, gdzie w analizowanym okresie odnotowano wzrost liczby nowo rejestrowanych podmiotów w rejestrze REGON na 10 tys. mieszkańców, przy jednoczesnym spadku wskaźnika spadku wartości wskaźnika liczby wyrejestrowanych podmiotów na 10 tys. ludności. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż w roku 2021 w porównaniu do roku 2020 we wszystkich analizowanych obszarach nastąpił wzrost liczby podmiotów wykreślonych z rejestru REGON na 10 tys. ludności, co spowodowane było głównie negatywnymi skutkami pandemii Covid-19. Koniecznym jest wdrożenie przedsięwzięć przeciwdziałającym negatywnym zjawiskom makroekonomicznym, z wykorzystaniem narzędzi, którymi dysponują gminy oraz lokalne i regionalne Instytucje Otoczenia Biznesu (np. PSSE) w celu pobudzenia lokalnej przedsiębiorczości z wykorzystaniem potencjału MOF Łęborka (np. turystyka, kultura, dostępność komunikacyjna, tereny inwestycyjne).

Wykres 42. Podmioty gospodarki narodowej nowo zarejestrowane w rejestrze REGON na 10 tys. ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

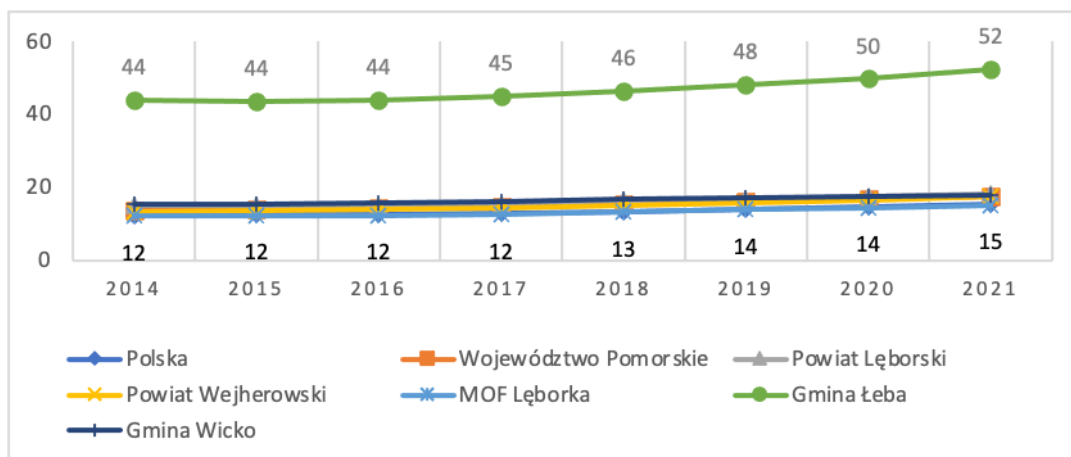
Wykres 43. Podmioty gospodarki narodowej wykreślone z rejestru REGON na 10 tys. ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

O stosunkowo niskiej przedsiębiorczości ludności MOF Łęborka, świadczy również liczba osób prowadzących działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym, która jest niższa niż wskaźniki dla wszystkich obszarów porównawczych, z wyjątkiem Łeby (Wykres 44). Warto zaznaczyć jednak, że liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym jest stabilna w analizowanym okresie i dotychczas nie podlegała wahaniom uzależnionym od cykli koniunkturalnych, co może ulec zmianie w związku z obecnym kryzysem gospodarczym.

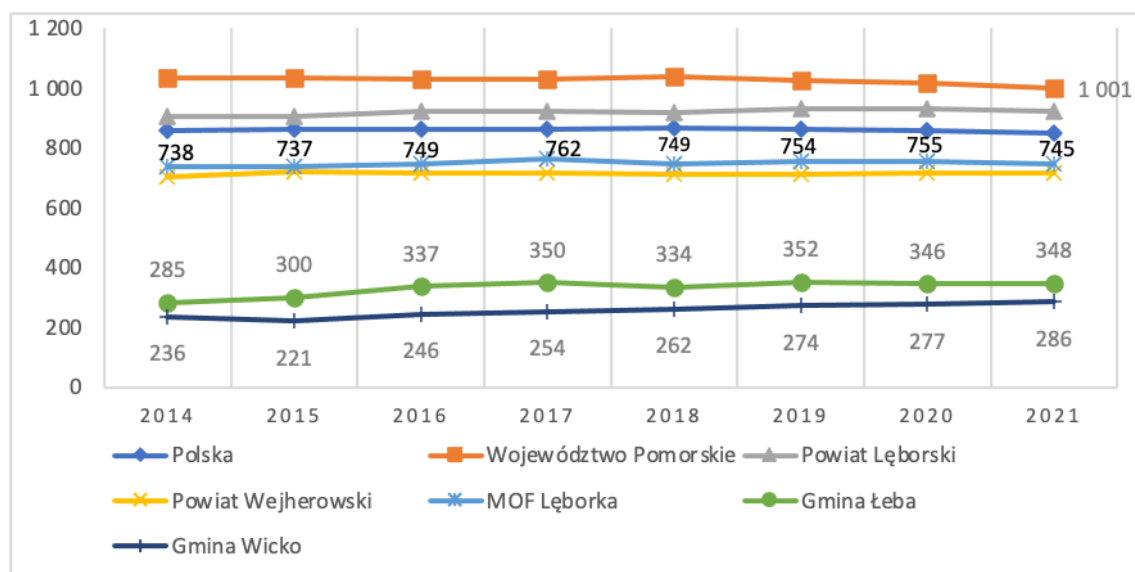
Wykres 44. Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

W celu pobudzenia przedsiębiorczości i stworzenia dogodnych warunków do prowadzenia działalności gospodarczej jednostki wchodzące w skład MOF Łęborka podejmują szereg działań bezpośrednio wpływających na liczbę podejmowanych inicjatyw gospodarczych, m.in. wspólna organizacja i promowanie przedsiębiorców podczas święta miasta „Łębskie Dni Jakubowe”. Organizacje pozarządowe, w tym będące Instytucjami Otoczenia Biznesu (IOB), otrzymały dotacje na projekty wspierające lokalną przedsiębiorczość. Niezwykle ważne w tworzeniu warunków sprzyjających przedsiębiorczości jest wsparcie samych instytucji otoczenia biznesu, głównie tych lokalnych, jak również regionalnych. Wartość wskaźnika liczby instytucji otoczenia biznesu na 10 tys. podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Łęborka w latach 2014-2021 kształtowała się na poziomie zbliżonym do wartości wskaźnika odnotowanym na terenie powiatu wejherowskiego, poniżej wartości wskaźnika odnotowanego na terenie województwa pomorskiego, kraju, powyżej wartości wskaźnika odnotowanego na terenie gmin Łeba i Wicko (najniższa wartość wskaźnika, Wykres 45). Świadczy to o stosunkowo słabo rozwiniętej sieci IOB na terenie MOF Łęborka, a także na terenie gmin Łeba i Wicko. Rozwój tychże instytucji może determinować dynamikę i poziom dywersyfikacji wsparcia lokalnych przedsiębiorców i pobudzania przedsiębiorczości w czasie złej koniunktury gospodarczej.

Wykres 45. Instytucje otoczenia biznesu na 10 tys. podmiotów gospodarki narodowej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Badanie ankietowe przeprowadzone w ramach konsultacji społecznych Strategii wskazało, iż poziom przedsiębiorczości na terenie MOF oceniana jest w sposób umiarkowany (48% respondentów), przy 24% oceniających go źle, 21% dobrze.³³ Różnorodność firm wsparcia dla osób chcących założyć działalność gospodarczą również oceniana jest po prostu umiarkowanym (54% respondentów) lub źle (26%).³⁴

2.3.4. Oferta inwestycyjna MOF Łęborka

Jednym z istotnych elementów kształtujących sytuację gospodarczą w regionie są inwestycje bezpośrednie realizowane na obszarze MOF Łęborka. Gminy tworzące MOF dysponują niewielką podażą terenów inwestycyjnych, które mogą być oferowane inwestorom (Tabela 1).³⁵

³³ Raport z konsultacji społecznych, s. 19

³⁴ Ibidem

³⁵ Opracowano na podstawie <https://investinpomerania.pl/inwestycje> oraz <https://baza.paih.gov.pl/>, <https://www.sse.slupsk.pl/index.php/pl/oferta>

Tabela 1. Dostępne tereny inwestycyjne na obszarze MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko

Wyszczególnienie	Lokalizacja i powierzchnia	Odległość od portu morskiego	Odległość od lotniska: Gdańsk - Rębiechowo	Odległość od Autostrady/ drogi szybkiego ruchu	Przeznaczenie w planie zagospodarowania przestrzennego	Specjalna Strefa Ekonomiczna
Gmina Miasto Lębork	Działka przemysłowa nr 80/5 81/1 81/6, ulica Kaszubska, 2,09 ha	Gdynia - 60 km	75 km	0,9 km (S6)	Produkcja, magazyny, usługi/ budynki komercyjne	Słupsk
Gmina Nowa Wieś Lęborska	-	-	-	-	-	-
Gmina Łęczyce	-	-	-	-	-	-
Gmina Miejska Łeba	Działka przemysłowa nr 932/3, 933/3 i 934/3, obr 1 Łeba, Aleja Św. Mikołaja, 1,512 ha	Gdynia - 98 km, Łeba - 1,5 km	97 km	32 km (S6)	Produkcja, magazyny, usługi/ budynki komercyjne	PSSE
Gmina Wicko	-	-	-	-	-	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie <https://investinpomerania.pl/inwestycje> oraz <https://baza.paih.gov.pl/>

W 2018 roku w Polsce wprowadzono tzw. Polską Strefę Inwestycji (PSI). Program ten stanowi rozszerzenie Specjalnych Stref Ekonomicznych – ulgi podatkowe są dostępne dla inwestycji w każdej lokalizacji w Polsce, a tym samym na całym obszarze MOF Łęborka. Nowy program został wprowadzony na mocy następujących aktów prawnych:

- Ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o wspieraniu nowych inwestycji (weszła w życie 30 czerwca 2018 r.),
- Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 sierpnia 2018 r. w sprawie pomocy publicznej udzielanej niektórym przedsiębiorcom na realizację nowych inwestycji (weszło w życie 5 września 2018 r.).

Od momentu wdrożenia nowych przepisów inwestorzy mogą korzystać ze zwolnień z podatku dochodowego w związku z realizacją nowych inwestycji zlokalizowanych w dowolnym miejscu Polski, w tym na terenie MOF Łęborka. Zapewnia ona możliwość przyznania zwolnień podatkowych dla wszystkich inwestycji na okres 10, 12 lub 15 lat, pod warunkiem, że spełnią one określone kryteria kwalifikowalności.³⁶

MOF Łęborka oraz gminy Łeba i Wicko leżą na obszarze podlegającym zarządowi Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSSE), która realizuje zadania PSI m.in. poprzez:

- udzielanie decyzji o wsparciu, która uprawnia przedsiębiorcę do zwolnienia z podatku dochodowego w wysokości od 35% do 55% wartości kosztów kwalifikowanych nowej inwestycji (decyzja udzielana jest pod warunkiem spełnienia kryteriów ilościowych i jakościowych opisanych w dziale – warunki uzyskania zwolnienia z podatku dochodowego),
- umożliwienie dostępu do bazy niezabudowanych nieruchomości przemysłowych położonych również na terenie MOF Łęborka,
- umożliwienie zakupu lub wynajmu hal produkcyjnych, magazynowych czy powierzchni biurowych,
- udzielanie wsparcia w kwestiach prawnych i organizacyjnych związanych z realizacją nowej inwestycji,
- udzielanie wsparcia w zakresie innych form pomocy dla przedsiębiorców realizujących nowe inwestycje.

W celu pozyskania nowych inwestycji, w tym inwestycji zagranicznych, Partnerzy MOF Łęborka powinni na bieżąco współpracować zarówno ze SSSE, jak również Polską Agencją Inwestycji i Handlu oraz inicjatywą Invest in Pomerania – podmioty te realizują szereg projektów wspierających pozyskanie inwestycji, w tym m.in. w zakresie dystrybucji grantów na uzbrojenie terenów inwestycyjnych, czy też grantów relokacyjnych. W latach 2019-2022 Gmina Miasta Łęborka, uczestniczyła w projekcie realizowanym przez Agencję Rozwoju Pomorza S.A. pn. „Podniesienie standardów obsługi inwestora” – przedstawiciele poszczególnych samorządów nabywały wiedzę i umiejętności w zakresie efektywnej obsługi inwestora.

MOF Łęborka, z uwagi na stosunkowo małą dostępność terenów inwestycyjnych, charakteryzuje się niską atrakcyjnością dla działalności przemysłowej. MOF Łęborka wraz z gminami Łeba i Wicko powinny

³⁶ Polska Strefa Inwestycji, Colliers International, PAIH, EY, 2019, s. 4.

wykorzystać potencjał inwestycyjny tkwiący w walorach przyrodniczych, tworząc produkty np. w zakresie aktywnej turystyki, ściągając tym samym inwestorów z branży turystycznej. Warto zauważyć, że MOF Lęborka należy do obszarów o generalnie korzystnej charakterystyce sektora rolniczego. Dominuje rolnictwo wielkoobszarowe a gminy pełnią funkcje mieszane rolnicze i pozarolnicze – szczególnie w otoczeniu Lęborka: Nowa Wieś Lęborska oraz Łęczycze. Województwo pomorskie wyróżnia wysoki procent hodowli ryb łososiowatych, udział w tym mają liczne hodowle z obszaru MOF.³⁷

W nawiązaniu do powyższego na terenie MOF można zauważyć brak spójnej polityki inwestycyjnej i pro-biznesowej Partnerów MOF, co skutkuje niewykorzystaniem szans zintegrowanych działań i korzyści skali w działaniach proinwestycyjnych, napędzających lokalne PKB.

2.3.5. Oferta turystyczna

Walory środowiska naturalnego są wspólnym atutem wszystkich gmin MOF oraz gmin Wicko i Łeba. Wyróżnikami są wyjątkowe krajobrazy związane z przybrzeżnym położeniem, chronione za pomocą różnych form prawnych. Gmina Miejska Łeba jest znanym z piaszczystych bałtyckich plaż kurortem, sąsiadującym ze słynnymi ruchomymi wydhami oraz malowniczymi, dużymi, choć płytkimi jeziorami przybrzeżnymi (Sarbsko, Łebsko). Położone wśród morenowych pagórków jeziora genezy polodowcowej, występują szczególnie na zachodzie (w Gminie Łęczycze). Te ostatnie należą do rzadko spotykanego, szczególnie cennego florystycznie typu jezior – lobeliowych. Środkowa część MOF przedstawia typowy krajobraz pradolin rzecznych. Na tych falistych, bogatych w tereny podmokłe obszarach rozwinęło się rolnictwo ze znacznym udziałem użytków zielonych. Charakterystycznym elementem są również obszary podmokłe i torfowiska o zróżnicowanej genezie. Tereny MOF porastają zwarte kompleksy leśne różnych typów co jest wynikiem zróżnicowania gleb i form powierzchniowych. Występują tu zarówno świeże bory sosnowe jak i lasy liściaste m.in. buczyna pomorska oraz związane z terenami podmokłymi łągi i olsy.³⁸

Ze względu na walory przyrodnicze i krajobrazowe w MOF chronionych jest ponad 41% gruntów. Należy jednak zwrócić uwagę, że zdecydowana większość terenów chronionych to obszary chronionego krajobrazu (prawie 99% całej powierzchni chronionej) – a więc forma mało restrykcyjna. Są one związane przede wszystkim z terenami leśnymi Puszczy Kaszubskiej, wchodzącej w skład korytarzy ekologicznych. Obszary bardziej restrykcyjnej ochrony przyrody mają większe znaczenie w dwóch gminach – Łebie oraz Wicku (Parki Narodowe stanowią odpowiednio 54% i 94% powierzchni chronionej, rezerваты przyrody odpowiednio 46% i 6% powierzchni chronionej³⁹). Są to tereny Słowińskiego Parku Narodowego, którego większą część stanowią wody jeziora Łebsko.

W porównaniu z podobnymi powiatami to właśnie MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko wyróżnia się terenami zaliczanymi do grona najcenniejszych:

- Słowiński Park Narodowy (częściowo w MOF: gminy Łeba i Wicko) – od 1977 roku należy do sieci Światowych Rezerwatów Biosfery UNESCO, a w 1995 roku został wpisany na listę terenów chronionych konwencją ramsarską o obszarach wodno-błotnych o znaczeniu międzynarodowym. Na terenie parku chronione są elementy charakterystyczne dla wybrzeża typu mierzejowo-zalewowego, w tym słynne ruchome wydmy. Na terenie gmin Łeba oraz Wicko teren Parku to

³⁷ Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka, Geoprofit, Warszawa-Lębork, listopad 2014, s. 32

³⁸ Ibidem, s. 21

³⁹ Dane BDL GUS

przede wszystkim wody Jeziora Łebsko, zabagnione tereny wokół jego brzegów oraz lasy. Główna atrakcja parku – ruchome wydmy – znajduje się w sąsiedniej Gminie Smołdzino, jednak Łeba jest główną bazą dla wycieczek na ten teren.

- Jedenaście rezerwatów przyrody, w tym Czarne Bagno (Nowa Wieś Lęborska), Karwickie Źródłiska (Cewice) i Mierzeja Sarbska (częściowo: Łeba, Wicko). Większość rezerwatów ziemi lęborskiej chroni niewielkie obszary o charakterze wodno-błotnym (torfowiska wysokie, zarastające jeziora dystroficzne, obszary źródliskowe) – ekosystemy typowe dla obszarów nisko położonych pradolin. Kilka rezerwatów powstało również w celu ochrony naturalnych siedlisk leśnych. Największym i najbardziej znanym rezerwatem jest Mierzeja Sarbska, gdzie chronione są m.in. ruchome wydmy paraboliczne i ujście rzeki Chełst. Co ważne rezerwat ten znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie centrum turystycznego tego obszaru – Łeby.
- Cztery obszary chronionego krajobrazu – Choczewsko-Saliński (częściowo na terenie Gminy Łęczyce), Doliny Łeby, Fragment Pradoliny Łeby i Wzgórza Lęborskie na południe od Lęborka (częściowo: Cewice, Lębork, Nowa Wieś Lęborska), Pradolina Łeby-Redy (częściowo: Łęczyce). Dwa ostatnie obejmują przede wszystkim zróżnicowane krajobrazowo tereny pradolin, wraz z przełomami niewielkich cieków. Główną atrakcją pierwszego jest zaś kompleks największych w województwie jezior lobeliowych oraz cenne, zwarte obszary leśne.
- Obszary Sieci Natura 2000, które często pokrywają się zasięgiem z innymi formami ochrony przyrody w MOF (park narodowy, rezerwaty). Obszary ochrony siedlisk są zazwyczaj niewielkie, rozproszone po całym terenie. Obszary ochrony ptaków, skupione głównie wzdłuż wybrzeża morskiego obejmują większe powierzchnie.⁴⁰

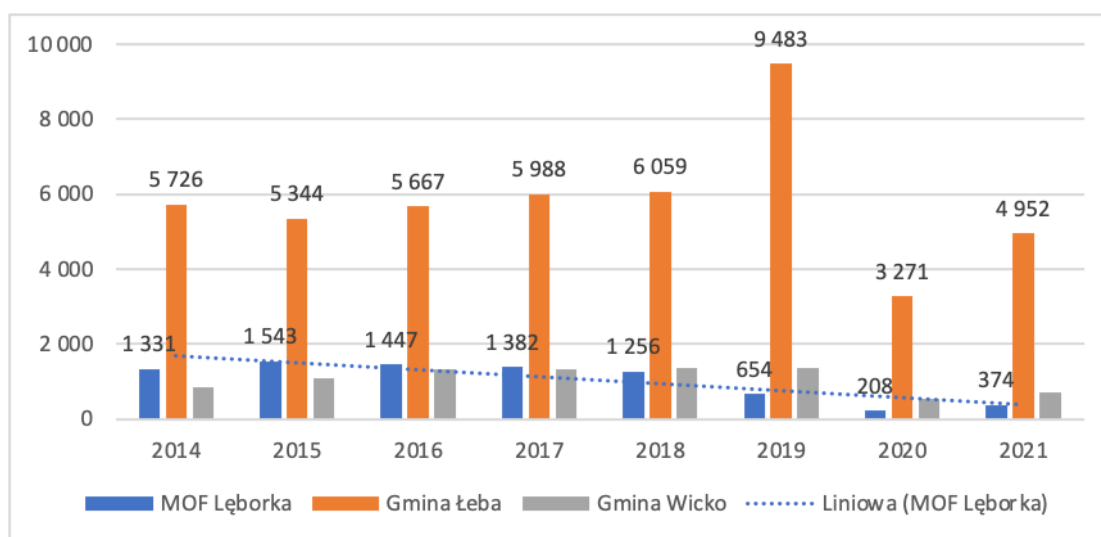
MOF Lęborka oraz gminy Wicko i Łeba można uznać za obszar dysponujący ponadprzeciętnymi walorami środowiskowymi. Zróżnicowanie krajobrazów, bliskość Morza Bałtyckiego, obecność obszarów chronionych o międzynarodowym znaczeniu sprawiają, że część gmin uznaje właśnie walory tego rodzaju za swój turystyczny atut. Jednocześnie rozsądnie wyznaczona sieć obszarów chronionych o różnej randze nie prowadzi jak na razie do eskalacji znacznej liczby konfliktów o przestrzeń. Należy jednak pamiętać o ryzyku zbyt intensywnego wykorzystania tych walorów na skutek skupienia funkcji turystycznej tylko na małym terenie wybrzeża. Dlatego też funkcja turystyczna bazująca na cennych walorach przyrodniczych powinna być też szerzej wprowadzana w „nieodkrytych” jak dotąd przez turystów gminach MOF, których większą część powierzchni pokrywają lasy oraz obszary chronionego krajobrazu, mogących się jednocześnie pochwalić występowaniem licznych malowniczych jezior.⁴¹

Działalność turystyczna jest silnie skoncentrowana w północnej części powiatu lęborskiego, wzdłuż wybrzeża Morza Bałtyckiego. Łeba mająca dostęp do morza należy do najbardziej znanych kurortów wypoczynkowych w kraju. Gospodarka Gminy nastawiona jest na świadczenie usług turystycznych w stopniu znacznie wyższym niż w przypadku pozostałych gmin obszaru funkcjonalnego, o czym świadczy liczba noclegów udzielonych turystom zagranicznym (Wykres 46). W latach 2014-2021 zauważalny jest malejący trend liczby noclegów udzielonych turystom zagranicznym na terenie MOF Lęborka, na co wpływ miała również pandemia Covid-19 (zauważalny znaczny spadek liczby noclegów udzielonych w roku 2020 w porównaniu z rokiem 2019 w Gminie Miejskiej Łeba). Usługi turystyczne w Łebie mają istotne znaczenie dla rynku pracy w gminie. Miasto odczuwa równocześnie sezonowość ruchu turystycznego, co jest cechą powszechną nadmorskich kurortów w Polsce.

⁴⁰ Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka, op. cit., s. 22-23

⁴¹ Ibidem s.24

Wykres 46. Liczba udzielonych noclegów turystom w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Na terenie MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko istnieją również inne atrakcje turystyczne, w tym obiekty historyczne, szlaki rowerowe, które stanowią o wysokim potencjale turystycznym tychże terenów i pozwalają na rozwój całorocznej oferty turystycznej (specjalizacje takie, jak turystyka historyczno-kulturowa, aktywna, w tym wodna, turystyka wypoczynkowa, weekendowa).

Tabela 2. Dostępne atrakcje turystyczne na obszarze MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko

Atrakcja	Opis
Zabytki architektury sakralnej (Miasto Lębork, Gmina Cewice)	Kościół św. Jakuba w Lęborku: najstarszy i najbardziej wartościowy obiekt architektoniczny w Lęborku, zbudowany w stylu gotyckim, zachował się w oryginalnym kształcie. Jego powstanie datuje się na przełom XIV i XV wieku.
Miejsca pamięci i stanowiska archeologiczne (Miasto Lębork, Gmina Cewice, Gmina Nowa Wieś Lęborska)	Cmentarzysko w Czarnówku: teren cmentarzyska zajmuje powierzchnię ponad 2,5 ha. Najstarsze ze znalezionych tu eksponatów pochodzą z II w. p.n.e. W czasie 40-tu lat badań archeolodzy odkryli kilka tysięcy przedmiotów związanych z kulturą oksywską, takich jak broń, biżuteria czy fragmenty garderoby. Cmentarzysko w Czarnówku jest największym i najlepiej zbadanym tego typu obiektem w całej Polsce. Łącznie na stanowisku w Czarnówku wyeksplorowano niemal 3 tys. obiektów archeologicznych. Liczba zabezpieczonych zabytków nieporównywalna jest z żadnym innym cmentarzyskiem z późnej starożytności w Europie Środkowej. Prace koordynowane były przez Muzeum w Lęborku, które m.in. dzięki tym doświadczeniom aspiruje do pełnienia funkcji Centrum Dziedzictwa Kulturowego. Cmentarz ofiar „Marszu Śmierci” w Krępie Kaszubskiej: miejsce pochówku ponad 700 więźniów obozu koncentracyjnego Stutthof. „Marsz

	śmierci” (1945 rok) upamiętniony został Izbą Pamięci Ofiar znajdującą się przy cmentarzu.
Obiekty militarne (Miasto Lębork, Miasto Łeba)	Zamek krzyżacki w Lęborku: obecnie siedziba Sądu Rejonowego. Wybudowany w 1363 roku budynek był początkowo miejscem urzędowania krzyżackiego wójta Lęborka. Zachowany do dzisiaj obiekt to część klasztoru, która wielokrotnie przebudowywana utraciła swój oryginalny kształt. Wieża Ciśnień w Lęborku: wybudowana w Parku Chrobrego w 1912 roku wraz z systemem wodociągowym, przez dziesiątki lat zaopatrująca mieszkańców w wodę. W latach 2019-2020 została wyremontowana i przebudowana oraz zmieniła swoją dawną funkcję. Z powstałej platformy widokowej można podziwiać miasto i okolice. Mury obronne i Baszta Bluszczowa w Lęborku: wyjątkową w skali Pomorza atrakcją są mury obronne wzniesione w drugiej połowie XIV wieku. Baszta Bluszczowa, będąca elementem fortyfikacji, wyróżnia się na tle pozostałych tego typu obiektów swoją specyficzną konstrukcją.
Trasy kajakowe, szlaki rowerowe, stadniny koni (Gmina Cewice, Gmina Łęczyce, Gmina Nowa Wieś Lęborska, Miasto Lębork, Miasto Łeba)	Jezioro Sarbsko: w otoczeniu bogata fauny i flory objęta różnymi formami ochrony przyrody. Akwen znany jest przede wszystkim miłośnikom sportów wodnych – windsurfingu, kajakarstwa czy rowerów wodnych. Trasa kajakowa na rzece Łebie: przełomowy odcinek rzeki Łeby we wsi Łęczyce, rekomendowany kajakarzom posiadającym podstawowe umiejętności, oznaczany jako średnio-trudny. Od wsi Bożepole Małe popłynąć można przez Łęczyce do Lęborka, a stamtąd dalej w kierunku jeziora Łebsko. Szlaki rowerowe w Gminie Łęczyce: jedna ze ścieżek prowadzi aż do Trójmiasta. Powstała w 2004 roku z inicjatywy Nadleśnictw: Strzebielino, Gdańsk i Lębork, a także Gimnazjum im. A. Loreta w Łęczycach i Leśnego Schroniska „Łowców Przygód” w Porzeczcu trasa ma długość ok. 75 km. Stopień trudności poszczególnych odcinków jest zróżnicowany. Stadniny koni – Lubowidz, Chocielewko, Małoszyce: obiekty zlokalizowane w Gminie Nowa Wieś Lęborska oferują możliwość aktywnego wypoczynku wielbicielom zwierząt. Wśród propozycji stadnin znajdują się m.in.: nauka jazdy konnej, zajęcia hipoterapii, półkolonie, a także wakacje w siodle.
Obiekty rozrywkowe, rekreacyjne i edukacyjne (Miasto Łeba, Gmina Wicko, Gmina Nowa Wieś Lęborska)	Labirynt Park Łeba: jedyny w Polsce labirynt 3D, zajmuje powierzchnię 5000 m² i posiada ofertę przeznaczoną dla zróżnicowanej grupy odbiorców. Oprócz elementów edukacyjnych, znajduje się tu również szereg atrakcji sportowych i ogród gier wielkoformatowych. Dodatkowo kompleks posiada własne zaplecze gastronomiczne i przestrzeń wypoczynku.

Park dinozaurów „Łeba Park” w Nowęcinie: obiekt zajmuje powierzchnię 20 ha. Na jego terenie znajdują się eksponaty dinozaurów o rzeczywistych wymiarach – największy z nich, Seismozaur, ma 45 m długości. Ze względu na zróżnicowanie terenu, dużą powierzchnię i liczne zbiorniki wodne, park zwiedzać można także pojazdami, rowerem wodnym czy łódką.

Park Rekreacyjno – Edukacyjny Sea Park w Sarbsku: miejsce związane przede wszystkim z fauną mórz i oceanów, nawiązujące do historii i kultury Pomorza. Oprócz możliwości podglądania przedstawicieli takich gatunków jak np. foka szara, odwiedzić można muzeum marynistyczne, a także prehistoryczne oceanarium z kinem 5D.

Nowowiejski park Nordic Walking: miejsce sprzyjające aktywnemu wypoczynkowi, posiada ponad 30 km tras do nordic walking. Proponowane ścieżki mają zróżnicowany stopień trudności.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka.

Wskazane wyżej atrakcje turystyczne, w tym głównie historyczne i kulturowe, a także te z zakresu turystyki aktywnej (trasy rowerowe i kajakowe) uzupełniają sieciowe projekty turystyczne MOF, pozwalające na rozwój turystyki poza Gminą Miejską Łeba.

Do najważniejszych dla MOF projektów sieciowych, ze względu na ścisły związek historyczny i kulturowy, należy m.in. Pomorska Droga Św. Jakuba (Rysunek 2). Tradycyjnie szlak związany jest z pielgrzymkami z Inflant do hiszpańskiej Composteli, obecnie stanowi atrakcję turystyczną obszaru MOF i Gminy Miejskiej Łeba. Wartością dodaną rozwoju tegoż produktu turystycznego jest aktywizowanie społeczności lokalnej i pobudzenie tradycyjnej gospodarki obszaru. Dzięki przywróceniu ruchu pielgrzymkowego przez Ziemię Łęborską możliwe jest włączenie się mieszkańców w upowszechnianie tradycji rzemieślniczych i kulinarnych. Ponadto zwiększy to możliwość ich uczestnictwa w poznawaniu specyfiki kulturowej innych państw.

Rysunek 2. Pomorska Droga Św. Jakuba



Źródło: Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka, s. 28.

Innym przedsięwzięciem istotnym dla MOF Lęborka jest regionalny projekt Pomorskie szlaki kajakowe, którego inicjatorem jest Samorząd Województwa Pomorskiego. Przez teren MOF Lęborka przebiega szlak kajakowy „Z serca Kaszub do krainy Słowińców” (biegiem rzeki Łeby) (Rysunek 3). Projekt kierowany do miłośników sportów wodnych stawia na prezentację atrakcji, tradycji i zabytków Pomorza, dzięki zintegrowaniu działań miękkich i inwestycji w turystykę. Obok infrastruktury niezbędnej kajakarzom w ramach projektu utworzono infrastrukturę towarzyszącą, która sprzyja popularyzacji województwa pomorskiego, jako atrakcyjnego miejsca dla aktywnych. Przebieg Łeby, a zarazem regionalnego szlaku (gminy: Łęczyce, Lębork, Nowa Wieś Lęborska, Wicko, Łeba – jezioro Łebsko), spaja Miejski Obszar Funkcjonalny Lęborka.

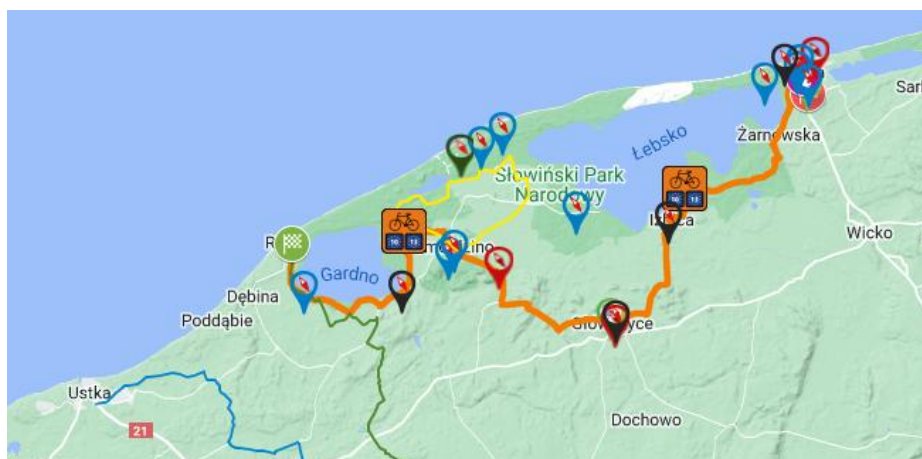
Rysunek 3. Przebieg regionalnych szlaków kajakowych na terenie MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko



Źródło: <https://kajaki.pomorskie.eu/>, dostęp 2 grudnia 2025

Kolejnym przedsięwzięciem strategicznym z punktu widzenia regionu, oddziałującym głównie na Gminę Miejską Łeba, ale w sposób pośredni, poprzez rozwój kolejnych tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym, również na MOF są Pomorskie Drogi Rowerowe – Pomorskie EuroVelo, czyli wycinek znacznie większej sieci międzynarodowych tras rowerowych. W województwie pomorskim można jechać trasami EV na dystansie około 700 km. Z oficjalnych 17 tras EuroVelo, trzy wiodą przez województwo pomorskie, w tym jedna z tras wiedzie przez Gminę Miejską Łeba (Rysunek 4).

Rysunek 4. Przebieg trasy EV 1/13, Etap 2



Źródło: <https://pomorskie.travel/eurovelo/trasy/ev10-13-etap-2/>, dostęp 14 lipca 2022

Kolejnymi strategicznymi przedsięwzięciami sieciowymi województwa pomorskiego jest realizacja projektów pn. "Pomorska Turystyka Konna" i "Pomorskie kąpieliska", które swoim zasięgiem będą obejmować i oddziaływać na tereny MOF Łęborka oraz gminy o statusie obserwatora.

W celu pełnego wykorzystania pozytywnych cech MOF konieczny jest rozwój i modernizacja infrastruktury obejmującej między innymi trasy rowerowe i infrastrukturę wodną. Już teraz przez teren MOF Łęborka oraz gmin Łeba i Wiko przebiegają trasy rowerowe (Tabela 2, Rysunek 4), które stanowią niewątpliwą atrakcję dla turystów aktywnie spędzających wolny czas, ale również stanowią o poprawie dostępności komunikacyjnej MOF. Zostały one szerzej opisane w punkcie 3.4 przedmiotowej Strategii. Diagnoza w obszarze turystyki zidentyfikowała specjalizacje, które przy odpowiednim wsparciu mogą znacznie pobudzić gospodarkę MOF Łęborka.

Nawiązując do badania ankietowego przeprowadzonego wśród mieszkańców MOF, turystyka stanowiąca jeden z bardziej istotnych podobszarów MOF Łęborka, została oceniona umiarkowanie (ponad 44% ocen „umiarkowanie”). Ankietowani pozytywnie ocenili jakość zabytków na terenie MOF Łęborka, a także dostępność miejsc atrakcyjnych pod względem przyrodniczym, odpowiednio 64% oraz 43% ocen pozytywnych. Trudno wyszczególnić jeden aspekt, który został negatywnie oceniony, gdyż ilość ocen negatywnych w poszczególnych pytaniach była podobna. Warto zaznaczyć, iż pozytywne oceny zdecydowanie przewyższały oceny negatywne.⁴²

⁴² Raport z konsultacji społecznych, s. 23

2.4. Sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa

Analiza w/w obszaru dotyczy m.in. transportu i dostępności komunikacyjnej MOF Łęborka, wraz z powiązanymi z gminami Łeba i Wicko, istniejącej infrastruktury technicznej (oczyszczalnie ścieków, sieć gazowa, kanalizacyjna i wodociągowa), a także aspektów zaopatrzenia w energię elektryczną i ciepłą, w tym efektywności energetycznej oraz stanu i środowiska naturalnego.

2.4.1. Transport i dostępność komunikacyjna

W ramach prac nad Strategią ZIT przeprowadzono – zgodnie z wytycznymi – kompleksowe analizy obszaru transportu i dostępności komunikacyjnej w oparciu o badania wtórne i pierwotne (wśród mieszkańców oraz radnych gmin i sołectw MOF Łęborka) oraz dialog ze wszystkimi interesariuszami polityki transportowej MOF (w tym przedstawicielami zarządców infrastruktury, organizatorów transportu, przewoźników kolejowych i autobusowych, policji, organizacji rowerowych), w wyniku którego zidentyfikowano i omówiono problemy transportowe, przyczyny, potrzeby (przedstawione w poniższych podrozdziałach) oraz wizję i potrzebne przedsięwzięcia rozwojowe (ujęte w rozdziale 7).

2.4.1.1. Zagospodarowanie przestrzenne – infrastruktura transportowa

MOF Łęborka znajduje się w zasięgu oddziaływania dwóch ośrodków subregionalnych województwa pomorskiego – Gdyni i Słupska. Miasto Łębork pełni funkcję subregionalnego ośrodka węzłowego Funkcjonalnego Obszaru Miejskiego, o charakterze ponadgminnym, obsługującym gminy: Nowa Wieś Lęborska, Łęczyce oraz Cewice, Wicko i miasto Łeba, które należą do strefy zewnętrznej – bez ukształtowanego własnego obszaru funkcjonalnego.

Miasto Łębork znajduje się w korytarzu transportowym drogowym i kolejowym, łączącym stolicę województwa pomorskiego ze Szczecinem (wschód-zachód) oraz na szlaku północ-południe, łączącym Łebę z województwem kujawsko-pomorskim.

Infrastrukturę transportową na terenie MOF Łęborka oraz gmin Łeba i Wicko przedstawiają poniższe mapy (Rysunek 5 i 6).

Rysunek 5. Infrastruktura transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego – MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko na tle województwa pomorskiego



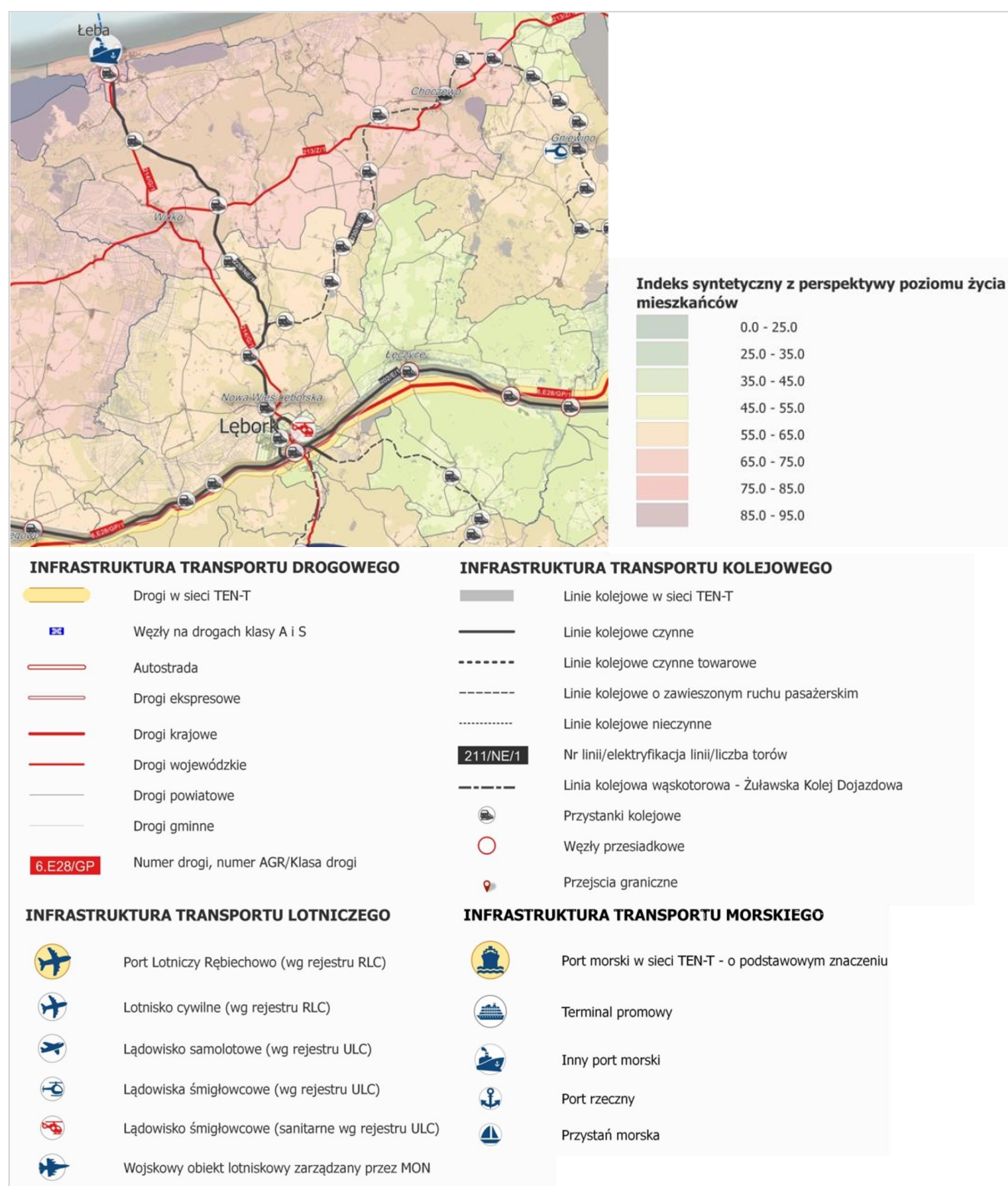
Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030.

Gmina Nowa Wieś Lęborska otacza miasto Lębork. Przez jej obszar prowadzi droga krajowa nr 6 oraz droga wojewódzka 214. Docelowo przez gminę ma być poprowadzona trasa przyszłej drogi ekspresowej S6. Przez gminę przechodzi również linia kolejowa 202 (z przystankami kolejowymi: Lębork Mosty, Leśnice i Pogorzelice) z pasażerskimi przewozami regionalnymi oraz linia kolejowa 229 (z przystankami: Nowa Wieś Lęborska, Garczegorze, Lędziechowo, Stęknica i Łeba).

Gmina Łęczycze jest skomunikowana z Miastem Lębork drogą krajową DK 6 oraz linią kolejową 202, łączącą Trójmiasto ze Szczecinem. Do Miasta Łeba można dojechać z Lęborka drogą wojewódzką 214 oraz linią kolejową 229, funkcjonującą w sezonie turystycznym. Gmina Wicko jest skomunikowana z Lęborkiem

DW 214. Przez teren gminy przebiega również droga wojewódzka 213, łącząca Krokową ze Słupskiem, zyskująca na znaczeniu w sezonie turystycznym oraz linia kolejowa 229, z przystankami Wrzeście i Stęknica, obsługująca ruch pasażerski również w sezonie turystycznym.

Rysunek 6. Infrastruktura transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego – MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko



Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030.

Infrastruktura drogowa

Sieć dróg publicznych w MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko tworzą: droga krajowa, drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne (Rysunek 7). W układzie komunikacyjnym analizowany obszar posiada dostęp do drogi krajowej DK6 łączącej Szczecin - Kołobrzeg - Koszalin - Słupsk - Lębork - Gdynia - Gdańsk – Rusocin (połączenie z autostradą A1). Droga ta tylko w części odpowiada standardom drogi ekspresowej (S6), co powoduje długi czas przejazdu z Lęborka do stolicy województwa pomorskiego. Mimo stosunkowo niewielkiej odległości około 85 km przejazd zajmuje od ok. 1 godz. i 30 minut do 2 godzin, w zależności od pory dnia (stopnia zatłoczenia na drodze S6).

Obecnie realizowana jest inwestycja dotycząca zaprojektowania i budowy drogi ekspresowej S6 Słupsk – Gdańsk na odcinku Lębork (wraz z Obwodnicą Lęborka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 214 w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza miasto Lębork) – Obwodnica Trójmiasta. Celem jej jest poprawa warunków komunikacyjnych, rozwój ruchu turystycznego oraz wsparcie rozwoju gospodarczego regionu.

Pozostałe ważne drogi to w szczególności:

- droga wojewódzka nr 214 - łącząca Łebę i Warlubie (województwo kujawsko-pomorskie), biegnąc przez miejscowości Wicko, Nowa Wieś Lęborska, Lębork, Osowo Lęborskie, a następnie przez Sierakowice, Kościerzynę do Warlubia,
- droga wojewódzka nr 212 – łącząca się z DW 214 oraz miejscowości Osowo Lęborskie, Bytów i Zamarte (droga krajowa nr 25),
- droga wojewódzka nr 213 – łącząca Słupsk i Celbowo, przechodząca w północnej części powiatu lęborskiego przez Strzeszewo i Wicko.

Wyżej wymienione drogi zapewniają połączenia i dostęp do siedzib poszczególnych gmin: Nowa Wieś Lęborska i Łęczyce oraz Łeba i Wicko z Lęborkiem.

Oprócz dróg krajowej i wojewódzkich sieć komunikacyjną MOF Lębork oraz gmin Łeba i Wicko uzupełniają:

- drogi powiatowe – które zapewniają powiązanie gmin z powiatem oraz pełnią funkcję głównych powiązań pomiędzy miejscowościami na obszarze gminy,
- drogi gminne – które wspomagają podstawowy układ komunikacyjny na terenie poszczególnych gmin, zapewniają dojazdy do szkół, pracy, miejsc rekreacyjnych.

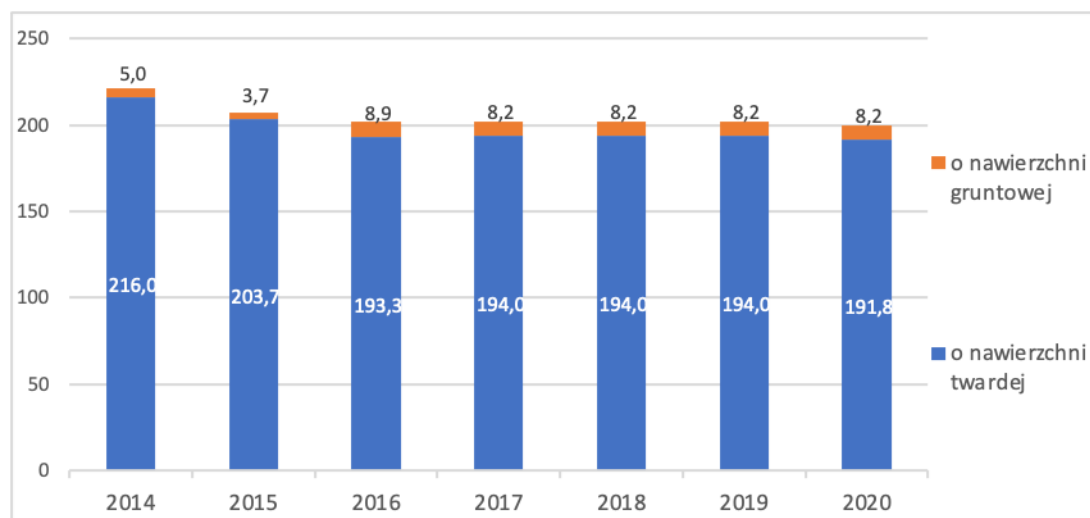
Rysunek 7. Sieć drogowa w powiecie łębarskim



Źródło: <https://powiatleborg.pl-portal.pl/>

W okresie 2014-2020 łączna długość publicznych dróg powiatowych w powiecie łębarskim zmalała z 221 km do 200 km (Wykres 47). W ciągu 7 lat sukcesywnie zmniejszała się długość dróg o nawierzchni twardej o 24,2 km, zaś przybyło dróg gruntowych o 3,2 km.

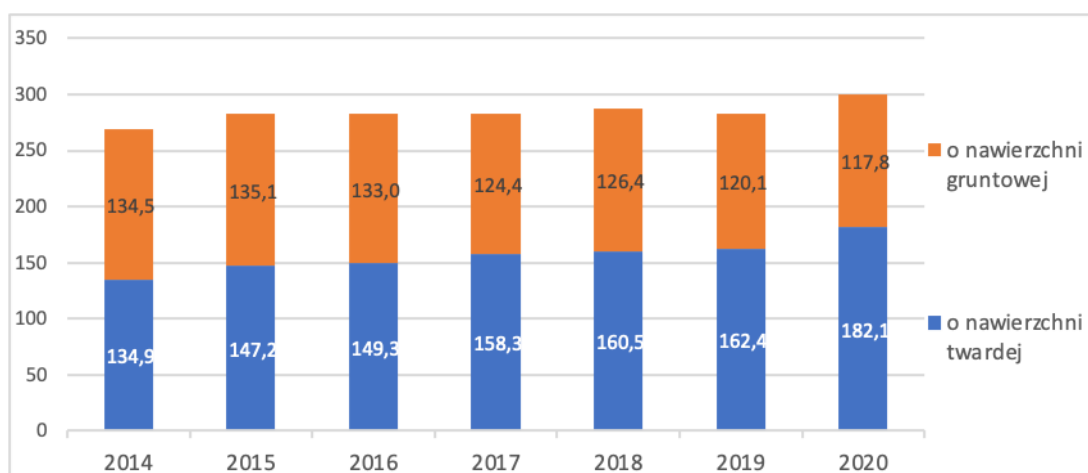
Wykres 47. Drogi publiczne powiatowe w powiecie łębarskim w latach 2014-2020 [km]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Odmierna sytuacja ma miejsce w przypadku dróg gminnych (Wykres 48). Ich długość istotnie wzrosła z 269,4 km w 2014 r. do 299,9 km w 2020 r. (o 30,5 km). Po części jest to efekt przekazywania dróg powiatowych gminom oraz zmian kategorii drogi. Oznacza to również poprawę stopnia skomunikowania, szczególnie, że zwiększyła się długość dróg utwardzonych (o 47,2 km).

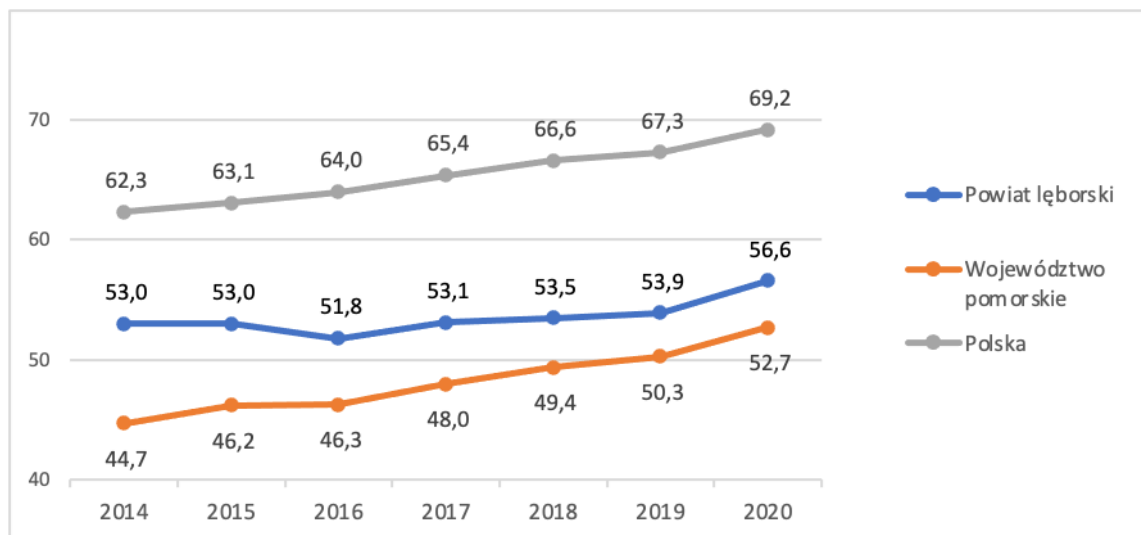
Wykres 48. Drogi publiczne gminne w powiecie łębskim w latach 2014-2020 [km]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Pozytywnym trendem jest wzrost wskaźnika długości dróg powiatowych i gminnych o twardej nawierzchni na 10 tys. mieszkańców – z 53 km w 2014 r. do 56,6 km w 2020 r. (Wykres 49). Warto wskazać, iż wskaźnik ten jest wyższy niż dla województwa pomorskiego, jednak znacznie poniżej średniej krajowej.

Wykres 49. Wskaźnik - drogi publiczne powiatowe i gminne na 10 tys. mieszkańców w powiecie łębskim, województwie pomorskim i kraju [km]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

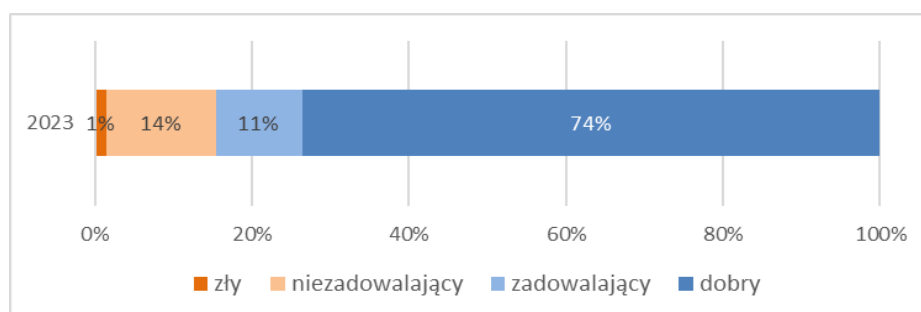
Stan dróg wojewódzkich w powiecie łębskim w 74% jest określany jako dobry. Jedynie 11,6 km dróg jest w stanie niezadowolającym i złym (Tabela 3, Wykres 50).

Tabela 3. Stan nawierzchni dróg wojewódzkich w powiecie łębarskim w 2023 r. [km]

Lp.	Nr drogi	Długość	Stan zły	Stan niezadowalający	Stan zadowalający	Stan dobry
1	212	13,6	0,8	6,5	3,4	2,8
2	213	15,8	0,3	1,4	1,1	13,0
3	214	45,9	0,0	2,6	3,8	39,5
4	Razem	75,3	1,1	10,5	8,3	55,3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku, 08.2023 r.

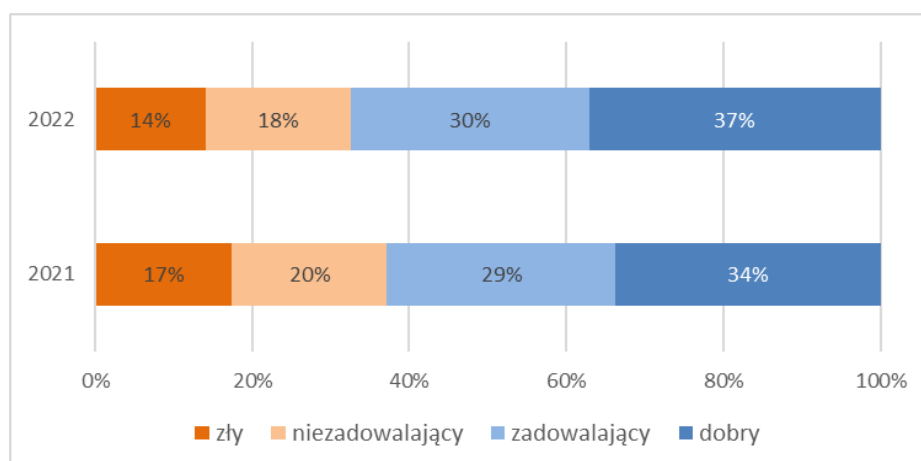
Wykres 50. Stan nawierzchni dróg wojewódzkich w powiecie łębarskim w 2023 r. [%]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku, 08.2023 r.

Stan nawierzchni dróg powiatowych w powiecie łębarskim ulega poprawie – maleje udział dróg w złym i niezadowalającym stanie (32% w 2022 r. wobec 37% w 2021 r.). Należy jednak wskazać, że tylko 37% dróg w 2022 r. było w dobrym stanie (Wykres 51).

Wykres 51. Stan nawierzchni dróg powiatowych w powiecie łębarskim w latach 2021-2022 [%]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Sprawozdania z działania Zarządu Dróg Powiatowych w Łęborku za okres od 01.01.2022 r. do 31.12.2022 r.

Potrzeby realizacji inwestycji drogowych w celu poprawy stanu infrastruktury na terenie MOF przedstawiono w Tabeli 4.

Infrastruktura kolejowa

Przez MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko przebiegają dwie linie kolejowe (Rysunek 8):

- zelektryfikowana, jedno- i dwutorowa linia kolejowa nr 202 Gdańsk – Stargard Szczeciński (na terenie województwa pomorskiego i zachodniopomorskiego), obsługująca ruch pasażerski oraz towarowy. Na trasie w MOF znajdują się trzy przystanki/stacje: Lębork Mosty, Leśnice, Pogorzelice. PKP PLK planują budowę drugiego toru na odcinku Lębork – Słupsk⁴³ (ok. 50 km), która zwiększyć przepustowość linii, skrócić czas podróży o 10 minut i zwiększyć komfort pasażerów w codziennych podróżach do pracy lub szkoły, ale także na trasie Trójmiasto – Szczecin. Prace planowane są w 2024 r., a zakończenie w 2028 r.
- niezelektryfikowana, jednotorowa linia kolejowa nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba o znaczeniu lokalnym. Ruch pasażerski obecnie jest prowadzony tylko w sezonie turystycznym na odcinku Lębork – Łeba.

Rysunek 8. Sieć kolejowa na terenie MOF Lęborka



Źródło: <https://kurier-kolejowy.pl/> (materiał PKP PLK)

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego zakłada, że linia kolejowa nr 229 na odcinku Lębork – Łeba zostanie zrewitalizowana oraz że dworzec kolejowy w Lęborku stanowić będzie centrum integracji transportu zbiorowego w subregionie (miasto węzłowe)⁴⁴.

Infrastruktura morska

Na analizowanym obszarze znajduje się jeden port morski w Łebie, który pełni funkcję rybacką i turystyczną. W porcie znajduje się przystań jachtowa oraz nabrzeża rybackie, 3 baseny portowe. W sezonie letnim (VI-IX) port obsługuje jednostki wycieczkowe, oferujące krótkie rejsy po morzu. Maksymalna wielkość statków wchodzących do portu to 50 m długości.

Infrastruktura lotnicza

⁴³ <https://kolejowyportal.pl/pkp-plk-wybuduja-drugi-tor-na-odcinku-lebork-slupsk/>

⁴⁴ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lęborskiego na lata 2015-2025, 2015 r.

Na terenie MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko nie występuje żaden port lotniczy. Najbliższe lotnisko znajduje się Gdańsku Rębiechowo i oddalone jest od Lęborka o ok. 70 km. Kolejne lotniska to Szczecin Goleniów (251 km), Warszawa - Okęcie (434 km), Warszawa Modlin (382 km).

Planowany rozwój infrastruktury transportowej

W Tabeli 4 zestawiono planowane inwestycje w infrastrukturę transportową na terenie objętym analizą, umożliwiające rozwój mobilności i komunikacji w regionie.

Tabela 4. Planowane inwestycje w infrastrukturę transportową na terenie MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko

Lp.	Inwestycja	Dokument
1	Budowa drogi ekspresowej S6 DK 6 – początek Obwodnicy Trójmiasta (40,9 km)	Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)
2	Budowa drogi ekspresowej S6 odc. Lębork – Bożepole Wielkie (22 km)	
3	Potencjalne zadania dot. przebudowy i rozbudowy odcinków dróg: - odcinek drogi nr 213 Słupsk – Wicko, - odcinek drogi nr 214 Lębork - Osowo Lęborskie	Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021-2030+
4	Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Lębork – Łeba	Krajowy Program Kolejowy do 2023 r.
5	Rewitalizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Lębork – Nowa Wieś Lęborska	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku
6	Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 Kartuzy - Sierakowice - Lębork wraz z elektryfikacją - Etap II - odcinek Sierakowice - Lębork	
7	Budowa dróg na Osiedlu Lębork Wschód	Wieloletni Plan Finansowy Gminy Miasta Lębork
8	Elektromobilność w Gminie Miasto Lębork - zakup autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania	
9	Przebudowa układu komunikacyjnego w m. Łeba	Wieloletni Plan Finansowy Gminy Miejskiej Łeba

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r., Planu rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021-2030+ oraz Wieloletnich Planów Inwestycyjnych Gmin MOF Lęborka oraz Łeby i Wicko.

Istotnym aspektem rozwoju infrastruktury transportowej na terenie MOF jest inwestycja dotycząca drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork – Obwodnica Trójmiasta, wraz z Obwodnicą Lęborka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 214, co poprawi warunki komunikacyjne.

Miasto Lębork oczekuje na realizację wschodniej obwodnicy Lęborka w ciągu drogi wojewódzkiej 214, szczególnie odcinka od S6 na północ. Rozwiązaniem prowizorycznym, ale istotnym dla złagodzenia braku skutków obwodnicy wschodniej dla Lęborka jest budowa łącznika węzła S6 Lębork Wschód z ul. Gdańską w Lęborku. Gmina Miasto Lębork wykonuje projekt łącznika (ok. 650 m). Samorządy lokalne planują zrealizować tę inwestycję jeszcze przed uruchomieniem obwodnicy, ale oczekują wsparcia finansowego, gdyż wartość tej inwestycji oszacowano na poziomie 31 mln zł.

Ponadto istotne jest przyspieszenie realizacji modernizacji linii kolejowej nr 202 w Lęborku, która rozwiąże duży problem ograniczeń przejazdu drogowego z koleją w ul. Wojska Polskiego. Mieszkańcy uzyskają przejazd wiaduktem bez ograniczeń dla pojazdów oraz bardzo istotne połączenie drogi rowerowej pod torami kolejowymi, które będzie drugim łącznikiem części północnej i południowej miasta.

Należy wskazać, iż na rozwój infrastruktury transportowej oraz funkcjonowanie lokalnego transportu (podczas inwestycji i po jej uruchomieniu) na terenie MOF Lęborka będzie miała wpływ planowana budowa elektrowni atomowej w lokalizacji Lubiatowo-Kopalino (w tym planowana budowa nowej drogi krajowej od Elektrowni do drogi ekspresowej nr S6 węzeł „Strzebielino”). Lokalizacja elektrowni wskazana została jako preferowana i nie oznacza jeszcze finalnego zatwierdzenia realizacji inwestycji⁴⁵. Inwestycja miałyby się rozpocząć za kilka lat, zaś oddanie pierwszego bloku jądrowego planowane jest do 2033 r. Kluczowe będzie jednak stworzenie infrastruktury drogowej umożliwiającej zarówno budowę, jak i eksploatację przyszłej elektrowni.

W Tabeli 5 zestawiono kolejne, istotne dla obsługi transportowej obszaru MOF zadania, które winny być realizowane w celu poprawy stanu infrastruktury drogowej.

Tabela 5. Planowane i oczekiwane zadania, przyczyniające się do poprawy stanu infrastruktury transportowej na terenie MOF Lęborka

Lp.	Zadania	
1	Infrastruktura powiatowa: a. DP 1321G Karwica-Lesiaki (995 m) b. DP 1329G Mosty ul. Kwiatowa – przebudowa mostu + remont ul. Kwiatowej c. DP 1311G Rozgórze-Janowice – przebudowa drogi d. DP 1309G Łebień (400 m) e. DP 1311G Krępa Kaszubska – przebudowa drogi f. DP 1304G Krakulice-Charbrowo (995 m) g. DP 1183G Redkowice – przejście dla pieszych h. DP 1302G Nowęcín – przejście dla pieszych	Zarząd Dróg Powiatowych w Lęborku

⁴⁵<https://www.gov.pl/web/polski-atom/inwestor-pierwszej-elektrowni-jadrowej-w-polsce-wskazal-jej-preferowana-lokalizacje>,

	i. DP 1310G Chocielewko Dolne – przebudowa 4 km j. DP 1318G Karlikowo-Rekowo – przebudowa drogi k. DP 1322G NWL ul. Kęblowska l. DP 1312G Łebień-Rekowo m. DP 1183G Żelazkowo	
2	Infrastruktura miejska: a. przebudowa skrzyżowania ul. Armii Krajowej z ul. Al. Wolności b. przebudowa ul. Al. Wolności od ul. Plac Piastowski do ul. Kossaka, wraz z drogą rowerową, obsługującą między innymi dwie szkoły podstawowe c. realizacja drogi dla rowerów w ul. Al. Wolności z dobudowaniem krótkich odcinków w centrum miasta do możliwości poprowadzenia ruchu rowerowego turystycznego i transportowego przez całe miasto na kierunku północ - południe d. budowa łączników ścieżek rowerowych w ul. Wojska Polskiego od ronda w ul. Dworcowej do ronda w ul. Zwycięstwa (do DW 214)	Miasto Łębork
3	Infrastruktura krajowa: a. ścieżka rowerowa o znaczeniu transportowym wzdłuż DK nr 6 (po zmianie kategorii drogi w związku z budową S6)	Gmina Nowa Wieś Łęborska
4	Infrastruktura wojewódzka: a. budowa obwodnicy wschodniej Łęborka b. budowa drogi rowerowej o znaczeniu transportowym przy DW 214 (Łębork-Cewice) c. modernizacja drogi rowerowej o znaczeniu transportowym przy DW 214 (Łębork-Łeba)	
5	Infrastruktura powiatowa: a. przebudowa drogi powiatowej nr 1322G (Łębork - Kębtowo Nowowiejskie) b. przebudowa drogi powiatowej nr 1318G (Rekowo Łęborskie – Godętowo) c. przebudowa drogi powiatowej nr 1183G (Czarnówko - Redkowice - Czarnówko - Górzyno) d. przebudowa drogi powiatowej nr 1329G (Łębork – Mosty – DK nr 6), e. przebudowa drogi powiatowej nr 1325G (DK nr 6 – Dziechlino – Małoszyce – Łębork) f. przebudowa drogi powiatowej nr 1312G (Łebień – Rekowo Łęborskie) g. przebudowa drogi powiatowej nr 1310G (DK6-Chocielewko) h. przebudowa drogi powiatowej nr 1315G (Nowa Wieś Łęborska – Garczegorze)	
6	Infrastruktura gminna: a. budowa alternatywnej drogi do wysypiska śmieci w Czarnówku, b. przebudowa dróg gminnych w m. Łebień (dz. nr 460/1 ułożenie płyt YOMB na odcinku drogi o długości ok. 400 m, dz. nr 334 ułożenie płyt YOMB na odcinku	

	drogi o długości ok. 200 m, dz. nr 445 ułożenie płyt YOMB na odcinku drogi o długości ok. 400 m, dz. nr 187/1 ułożenie płyt YOMB na odcinku drogi o długości ok. 250 m.) c. przebudowa dróg w m. Niebędzino (dz. nr 38/2 asfaltowanie odcinek drogi o długości ok. 660 m; dz. nr 43 ułożenie płyt YOMB na odcinku drogi o długości ok. 270 m.) d. przebudowa dróg w m. Darzewo (dz. nr 112, 129, 225 ułożenie płyt YOMB na odcinku drogi o długości ok. 310 m; dz. nr 231/3 ułożenie płyt YOMB na odcinku drogi o długości ok. 200 m.) e. przebudowa drogi w m. Lędziechowo (dz. nr 16 i 18/1 ułożenie płyt YOMB na odcinku drogi o długości ok. 100 m.) f. przebudowa drogi w m. Bąsewice (dz. nr 303/7 ułożenie płyt YOMB na odcinku drogi o długości ok. 310 m.) g. przebudowa ul. Nad Stawem w m. Lubowidz (239/4 i 243 ułożenie płyt YOMB na odcinku drogi o długości ok. 700 m.) h. przebudowa drogi gminnej nr 122026G w obrębie ul. Słowińskiej w Nowej Wsi Lęborskiej i. remont drogi gminnej nr 122026G w obrębie ul. Makowej, Miodowej, Lawendowej w Nowej Wsi Lęborskiej j. remont gminnej drogi publicznej nr 122015G w m. Garczegorze k. remont gminnej drogi publicznej nr 122058G w m. Lubowidz	
7	Infrastruktura powiatowa: a. budowa bezpiecznych przejść dla pieszych oraz ścieżek rowerowych w ciągach dróg powiatowych na terenie Gminy Łęczyce b. przebudowa DP 1458 G Chrzanowo-Witków c. przebudowa DP 1330 G Dzieścielec-Nawcz d. budowa chodników w ciągu DP 1420G (ul. Długa, Rozłazino), DP 1330 G (Dzieścielec-wieś) DP 1457 G (Wysokie-wieś)	Gmina Łęczyce
8	Infrastruktura gminna: a. przebudowa drogi gminnej wewnętrznej w miejscowości Świetlino (dz. 7/1, obręb Świetlino) b. przebudowa drogi gminnej w miejscowości Brzeźno Lęborskie (dz. nr 143 i 190, obręb Brzeźno Lęborskie) c. przebudowa drogi gminnej wewnętrznej w miejscowości Dzieścielec (dz. nr 21/1, 18/3, 21/5, 21/3, 18/2, 47, obręb Dzieścielec) d. przebudowa drogi gminnej wraz z chodnikiem i oświetleniem na odcinku Rozłazino-Jeżewo e. przebudowa drogi gminnej na odcinku Rozłazino-Redystowo-Karczemki f. przebudowa drogi gminnej w zakresie nowej nawierzchni na odcinku Rozłazino-Dąbrówka Wielka g. przebudowa dróg gminnych wewnętrznych w obrębach geodezyjnych	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Dróg Powiatowych w Łęborku, Miasta Łębork, Gminy Nowa Wieś Łębska i Gminy Łęczyce, 04.2023 r.

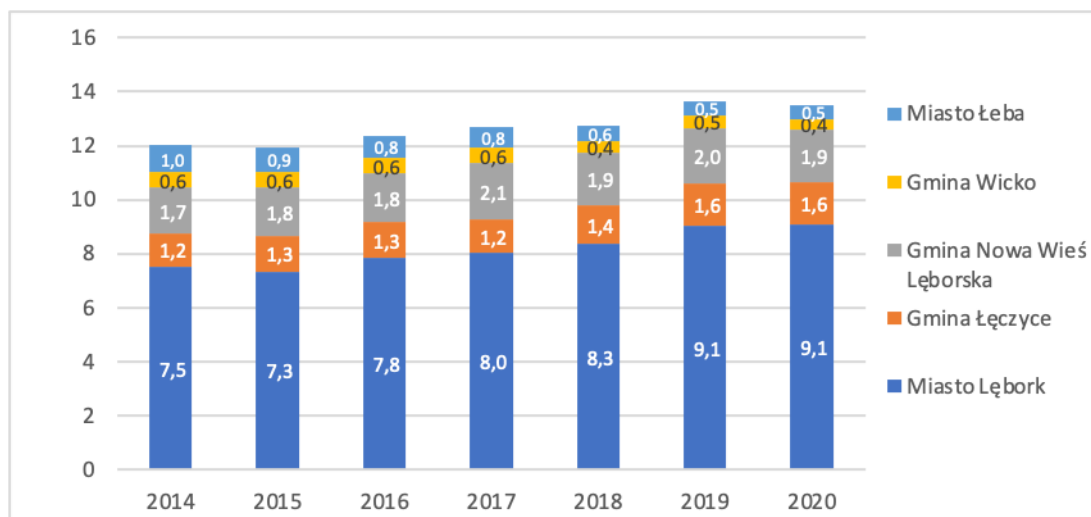
Realizacja wyżej wymienionych zadań dotyczących dróg krajowych i wojewódzkich oraz pozyskanie finansowania dla zadań dotyczących dróg powiatowych i gminnych poprawiłoby stan infrastruktury transportowej na terenie MOF Łęborka.

2.4.1.2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Na terenie MOF Łęborka mieszka 60,9 tys. osób, zaś na terenie gmin Łeba i Wicko łącznie 9,4 tys. osób (więcej informacji z podrozdziału 3.2.1). Na obszarach tych działalność prowadzi 9,5 tys. podmiotów sektora prywatnego i publicznego, o 882 więcej niż w 2014 r. Największą grupę przedsiębiorstw, bo aż 97%, stanowią mikroprzedsiębiorstwa. Na terenie MOF Łębork funkcjonuje 164 małych przedsiębiorstw, 48 średnich i 2 duże firmy.⁴⁶

W ostatnich latach rośnie również liczba pracujących na terenie MOF Łęborka oraz gmin Łeba i Wicko – z 12 tys. osób w 2014 r. do 13,5 tys. w 2020 r.⁴⁷ (Wykres 52). Wzrost zatrudnionych występuje głównie w Gminie Miasto Łębork, gdzie pracuje 67% ogółu osób na analizowanym obszarze. Najniższy poziom pracujących jest w gminach Łeba i Wicko, które charakteryzują się przede wszystkim sezonową działalnością turystyczną.

Wykres 52. Liczba pracujących na terenie MOF Łęborka i gminach Łeba oraz Wicko [tys. osób]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS, dotyczących podmiotów gospodarki narodowej o liczbie pracujących 10 i więcej osób oraz jednostek sfery budżetowej niezależnie od liczby pracujących.

⁴⁶ Dane Banku Danych Lokalnych GUS, 2021 r.

⁴⁷ Dane GUS dotyczą podmiotów gospodarki narodowej o liczbie pracujących 10 i więcej osób oraz jednostek sfery budżetowej niezależnie od liczby pracujących.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego za 2016 rok liczba przyjeżdżających do pracy do Łęborka wyniosła niemal 2,5 tys. osób i była wyższa niż wyjeżdżających mieszkańców Łęborka do pracy w innych gminach (Tabela 6 i Rysunek 9).

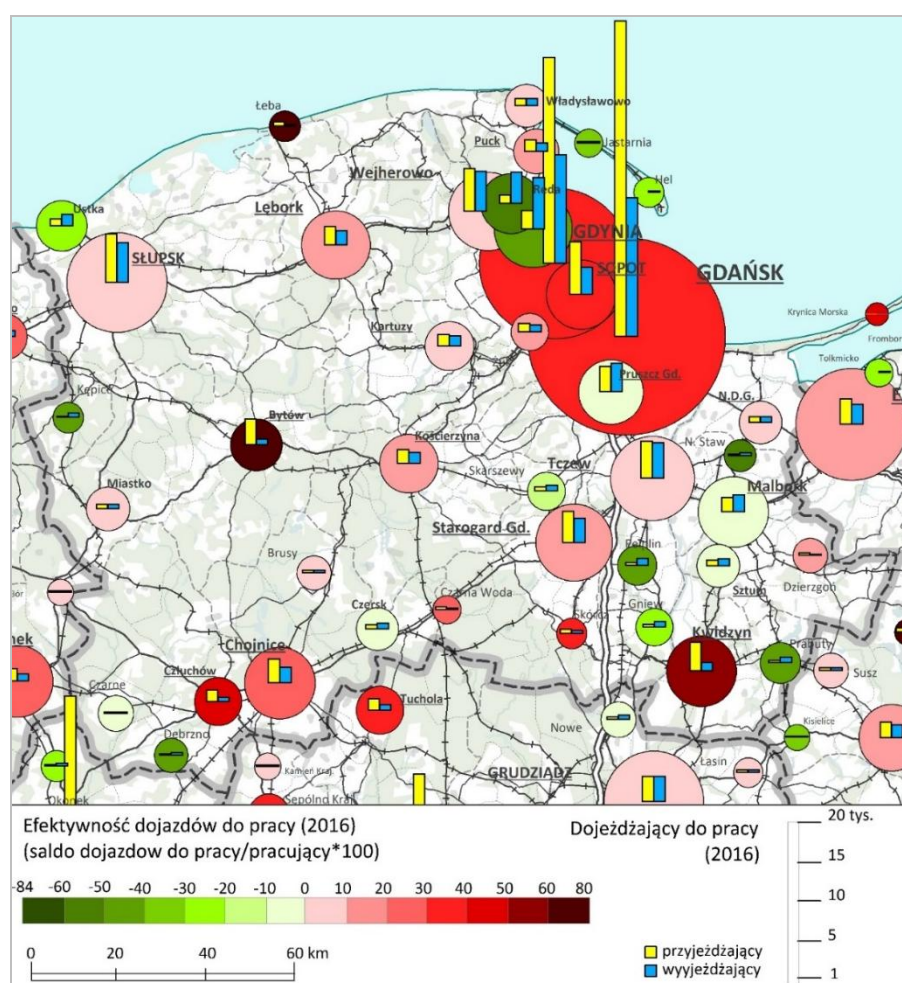
Zdecydowanie więcej wyjeżdżających niż przyjeżdżających jest z gmin: Nowa Wieś Lęborska, Łęczyce i Wicko. Z kolei Łeba – z racji specyfiki miasta – cechowała się wyższą liczbą przyjeżdżających do pracy (głównie sezonowej) w stosunku do dojeżdżających do innych miejscowości.

Tabela 6. Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2016 r. [osoby]

Gmina miejsca zamieszkania	Liczba wyjeżdżających do pracy	Liczba przyjeżdżających do pracy	Saldo
Miasto Łębork	1 769	2 462	693
Gmina Nowa Wieś Lęborska	1 463	670	-793
Miasto Łeba	128	512	384
Gmina Łęczyce	1 254	497	-757
Gmina Wicko	633	95	-538
łącznie	5 247	4 236	-1011

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS. Uwaga – brak danych na lata 2017-2020.

Rysunek 9. Wskaźnik domknięcia rynku pracy (efektywność dojazdów do pracy) [%]



Źródło: Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, 2019.

Większość zakładów zlokalizowana jest w trzech obszarach Łęborka: strefie przemysłowo-składowej w rejonie pomiędzy ul. Abrahama i torami kolejowymi, przy ul. Pionierów oraz przy ul. Kossaka. Pozostałe przedsiębiorstwa znajdują się w różnych miejscowościach MOF. W Łęborku zlokalizowane są także największe placówki oświatowe, w tym wszystkie większe publiczne szkoły ponadpodstawowe. W mieście jest również jedyna uczelnia w MOF – ośrodek zamiejscowy Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni.

W centrum miasta znajduje się większość ośrodków usługowych o znaczeniu ponadgminnym, stąd jest celem podróży w załatwianiu spraw urzędowych. Role takie pełnią również Miasto Łeba i Gmina Wicko. Łeba jest ponadto znaną w kraju i nie tylko miejscowością turystyczną, stąd też w okresie od wiosny do późnej jesieni nasila się ruch turystyczny.

Ważną rolę, jako źródła ruchu ponadgminnego, odgrywają także ośrodki zdrowia i szpitale. Na terenie MOF występuje tylko jeden szpital w Łęborku. W poszczególnych gminach funkcjonują ośrodki zdrowia o znaczeniu lokalnym.

Istotnym celem podróży są również większe centra handlowe oraz miejsca spędzania czasu wolnego (placówki kulturalne i sportowe). Większość dużych obiektów handlowych, jak i placówek kulturalnych o znaczeniu ponadlokalnym, znajduje się w Lęborku. Obiekty sportowe zlokalizowane są przede wszystkim w Lęborku i Łebie oraz w ośrodkach gminnych o znaczeniu lokalnym.

Lokalizacja w szczególności miejsc pracy, obiektów użyteczności publicznej oraz rekreacyjnych determinuje kierunki podróży i zachowania transportowe mieszkańców. Istotnym czynnikiem wpływającym na mobilność i potrzeby transportowe mieszkańców jest również struktura i prognozy demograficzne.

Według prognoz demograficznych Głównego Urzędu Statystycznego w powiecie lęborskim będzie malała liczba ludności w kolejnych latach (Tabela 7). W 2035 r. zmniejszy się ludność zamieszkująca miasta o 2,9 tys. w stosunku do 2020 r., przy niewielkim wzroście ludności na wsi o 0,6 tys. Zgodnie z tendencją krajową znaczące spadki dotyczyć będą ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym⁴⁸. Wzrastać natomiast będzie grupa osób w wieku poprodukcyjnym, co ma istotne znaczenie dla kształtowania przyszłej infrastruktury i systemu transportu zbiorowego.

⁴⁸ Według GUS: wiek przedprodukcyjny obejmuje okres od urodzenia do 17 lat, wiek produkcyjny – osoby od 18 roku życia do 59 lat w przypadku kobiet i do 64 roku życia dla mężczyzn, wiek poprodukcyjny – dla mężczyzn to 65 lat i więcej, dla kobiet 60 lat i więcej.

Tabela 7. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat łębski [osoby]

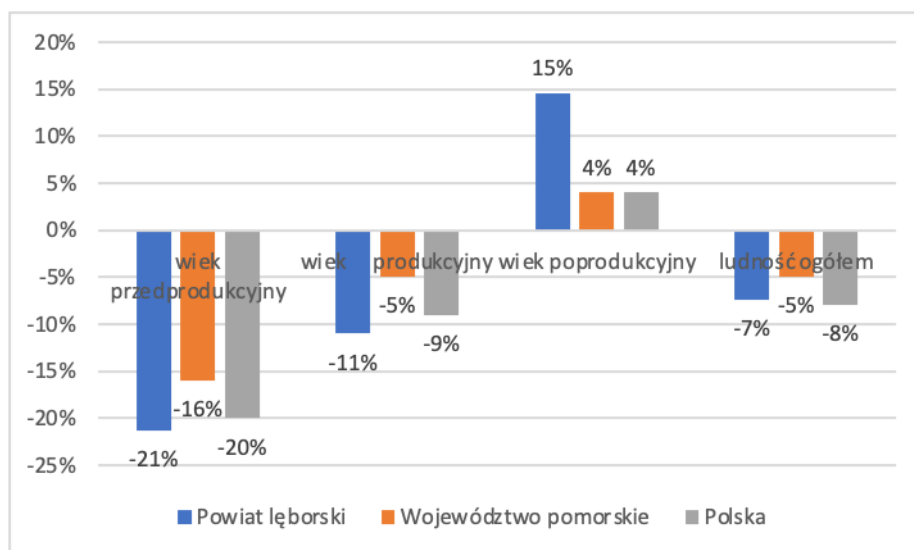
Rok	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny	Ogółem
Ludność ogółem				
2020	12 821	41 236	11 975	66 032
2025	12 409	39 729	13 513	65 651
2030	11 420	39 166	14 299	64 885
2035	10 762	38 490	14 475	63 727
Zmiana 2035/2020	-16%	-7%	21%	-3%
Ludność w miastach				
2020	6 650	23 815	8 050	38 515
2025	6 286	22 480	8 978	37 744
2030	5 622	21 899	9 269	36 790
2035	5 232	21 195	9 221	35 648
Zmiana 2035/2020	-21%	-11%	15%	-7%
Ludność na wsi				
2020	6 171	17 421	3 925	27 517
2025	6 123	17 249	4 535	27 907
2030	5 798	17 267	5 030	28 095
2035	5 530	17 295	5 254	28 079
Zmiana 2035/2020	-10%	-1%	34%	2%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Do 2025 roku prognozowane jest zmniejszenie liczby mieszkańców powiatu łębskiego o 2,3 tys. osób. Szacowana jest wyższa dynamika spadku liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym, mieszkającej w miastach, niż w województwie pomorskim i całym kraju (Wykres 53). Przekłada się to na szybszy przyrost osób w wieku poprodukcyjnym.

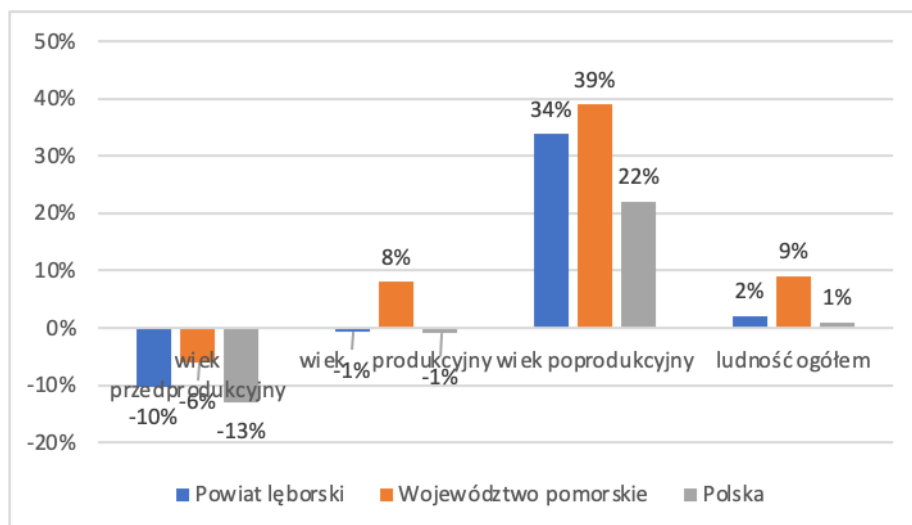
W przypadku wsi szybciej ubywać będzie ludności w wieku przedprodukcyjnym niż w województwie pomorskim. Stosunkowo stabilna będzie grupa osób produkcyjnych i rosnąć będzie grupa osób starszych, lecz wolniej niż w pomorskim.

Wykres 53. Prognozowana dynamika zmian w liczbie ludności zamieszkującej miasta w powiecie łębarskim, województwie pomorskim i Polsce w 2035 r. wobec 2020 r. [%]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Wykres 54. Prognozowana dynamika zmian w liczbie ludności zamieszkującej wieś w powiecie łębarskim, województwie pomorskim i Polsce w 2035 r. wobec 2020 r. [%]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

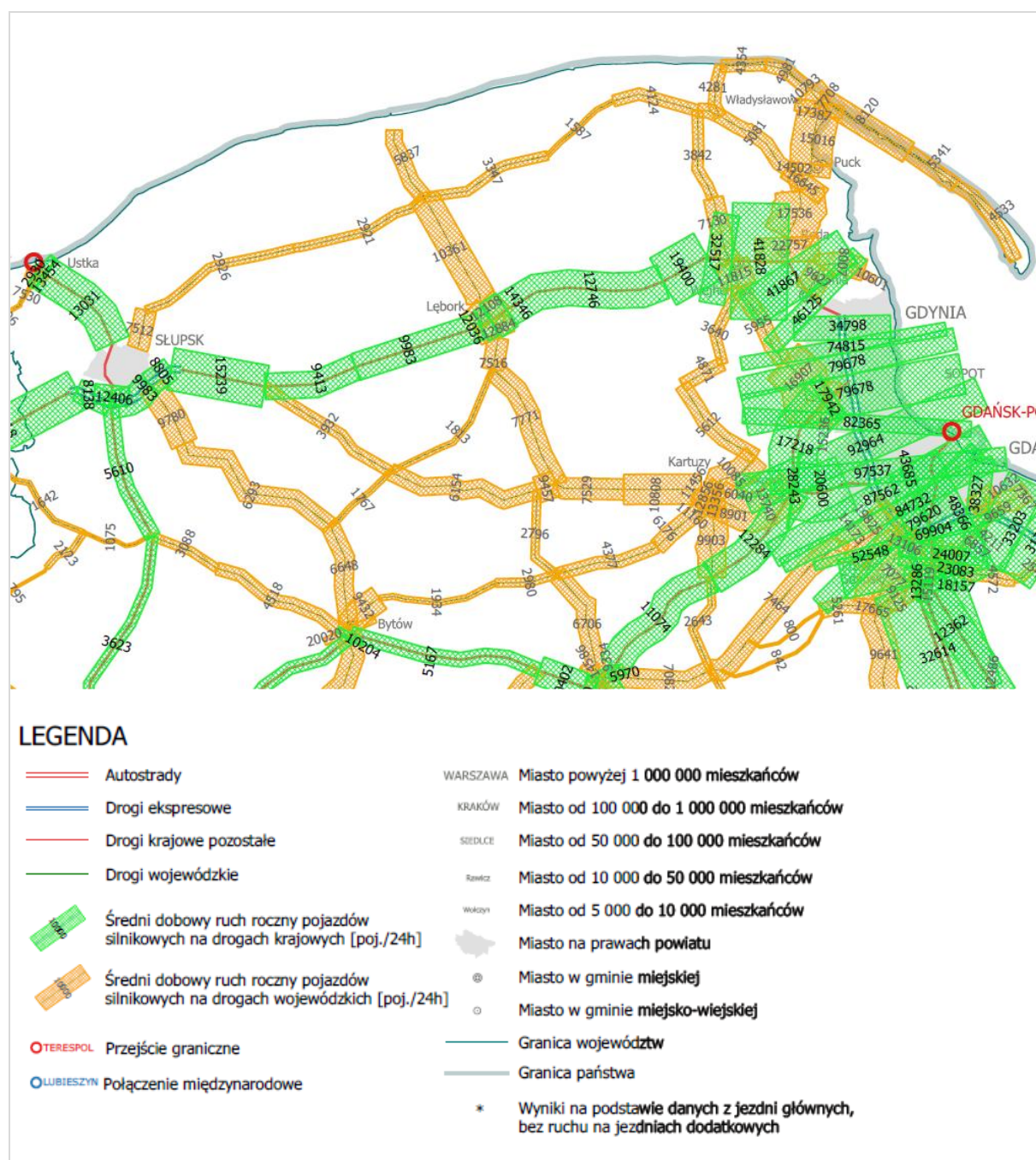
Prognozowane zmiany w strukturze wiekowej ludności oraz miejsc zamieszkania (miasta/wsie) winny być uwzględniane w projektowaniu rozwoju infrastruktury transportowej i oferty przewozowej.

2.4.1.3. Natężenie ruchu

Największe natężenie ruchu na terenie MOF Lęborka występuje na:

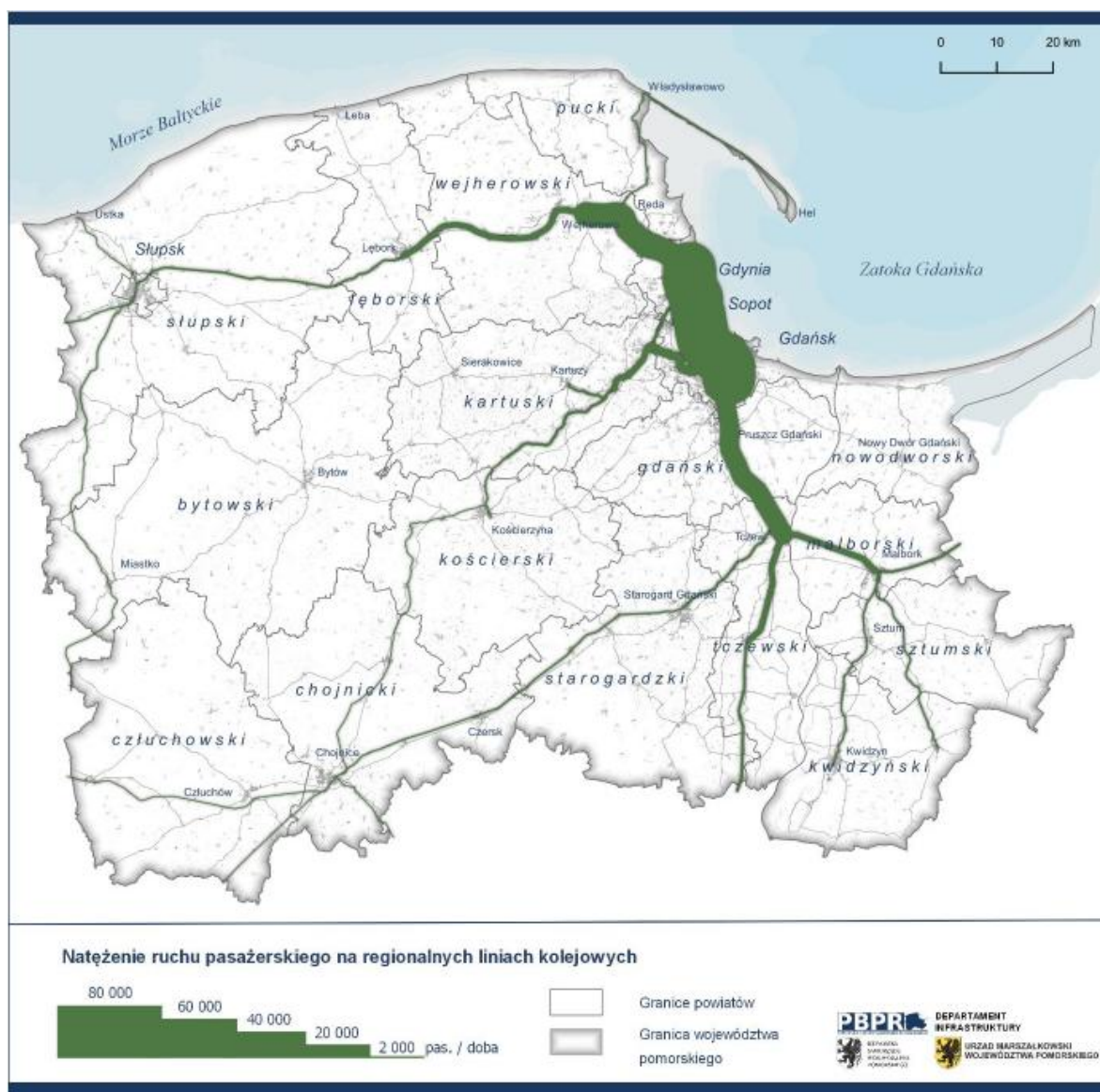
- drodze krajowej S6 oraz drogach wojewódzkich DW 214 i 213 (Rysunek 10) oraz
- linii kolejowej nr 202 w kierunku Trójmiasta (Rysunek 11).

Rysunek 10. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Lęborka i obszarów sąsiadujących w województwie pomorskim w 2020 r.



Źródło: Generalny Pomiar Ruchu, GDKiA 2020 r.

Rysunek 11. Natężenie pasażerskiego ruchu kolejowego w województwie pomorskim



Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego, na podstawie danych PKP PLK S.A.).

Natężenie ruchu na drodze krajowej DK6, przebiegającej przez teren MOF Lęborka w 2020 r. wzrosło o 78% w stosunku do 2015 r. (Tabele 8 i 9). Największy udział stanowiły samochody osobowe (79%), których ruch zwiększył się o 76%. Niemal 19% udziału miały samochody ciężarowe, których natężenie ruchu wzrosło aż o 92%. Zmalał natomiast ruch autobusów o 13%.

Na drogach wojewódzkich natężenie ruchu wzrosło jedynie o 1%. Stabilny był ruch samochodów osobowych, zwiększeniu uległ ruch pojazdów ciężarowych (o 16%), zaś zmniejszył się autobusów (o 23%).

Tabela 8. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Lęborka w 2020 r.

Nr drogi	Dłg. (km)	Odcinek	SDRR poj. silnik. ogółem	Rodzajowa SDRR [poj./dobę]				Rodzajowa SDRR [%]			
				Samochody osobowe, mikrobuse	Samochody ciężarowe	Autobusy	Pozostałe (motocykle, ciągniki)	Samochody osobowe, mikrobuse	Samochody ciężarowe	Autobusy	Pozostałe (motocykle, ciągniki)
DK6	12,1	NOWA DĄBROWA /DW211/ - POTĘGOWO /UL. KOŚCIUSZKI/	9 413	7 242	2 074	28	69	76,9%	22,0%	0,3%	0,7%
DK6	17,8	POTĘGOWO /UL. KOŚCIUSZKI/ - LĘBORK /UL. SŁUPSKA/	9 983	7 671	2 220	28	64	76,8%	22,2%	0,3%	0,6%
DK6	1,5	LĘBORK /PRZEJŚCIE 1: UL. SŁUPSKA - UL. KRZYWOUSTEGO (DW214)/	12 036	9 668	2 291	22	55	80,3%	19,0%	0,2%	0,5%
DK6	2,5	LĘBORK /PRZEJŚCIE 2: UL. KRZYWOUSTEGO (DW214) - GR. MIASTA/	14 346	11 699	2 536	33	78	81,5%	17,7%	0,2%	0,5%
DK6	21,9	LĘBORK /GR. MIASTA/ - KĘBŁOWO /UL. CHŁOPSKA/	12 746	10 002	2 630	29	85	78,5%	20,6%	0,2%	0,7%
DK6	55,8	Zmiana ruchu według GPR 2020 i GPR 2015	78%	76%	92%	-13%	85%	-2%	8%	-51%	4%
DW212	21,0	OSOWO LĘBORSKIE /DW214/ - CZARNA DĄBRÓWKA DW211/	1 813	1 422	356	12	23	78,4%	19,6%	0,7%	1,3%
DW213	18,3	GŁÓWCZYCE - WICKO /DW214/	2 921	2 544	275	41	61	87,1%	9,4%	1,4%	2,1%
DW213	18,9	WICKO /DW214/ - ŻELAZNO	3 347	2 997	239	69	42	89,5%	7,1%	2,1%	1,3%
DW214	9,7	ŁEBA - WICKO /DW214/	5 837	5 573	164	23	77	95,5%	2,8%	0,4%	1,3%
DW214	16,6	WICKO /DW214/ - LĘBORK /GR. MIASTA/	10 361	9 431	689	107	134	91,0%	6,6%	1,0%	1,3%
DW214	3,4	LĘBORK /PRZEJŚCIE 1: GR. MIASTA - UL. J.PAWŁA II (DK6)/	12 108	11 138	827	29	114	92,0%	6,8%	0,2%	0,9%

DW214	2,7	LĘBORK /LĘBORK 2: UL. JANA PAWŁA II (DK6) - GR. MIASTA/	12 884	11 759	950	90	85	91,3%	7,4%	0,7%	0,7%
DW214	3,9	LĘBORK /GR. MIASTA/ - OSOWO LĘBORSKIE /DW212/	7 516	6 446	956	35	79	85,8%	12,7%	0,5%	1,1%
DW214	17,9	OSOWO LĘBORSKIE /DW212/ - PUZDROWO	7 771	6 427	1 229	33	82	82,7%	15,8%	0,4%	1,1%
DW	112,5	Zmiana ruchu według GPR 2020 i GPR 2015	0,9%	-0,1%	16%	-23%	2%	-1%	14%	-24%	1%

Źródło: Generalny Pomiar Ruchu, GDKiA 2020 r.

Tabela 9. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Lęborka w 2015 r.

Nr drogi	Dłg. (km)	Odcinek	SDRR poj. silnik. ogółem	Rodzajowa SDRR [poj./dobę]				Rodzajowa SDRR [%]			
				Samochody osobowe, mikrobusy	Samochody ciężarowe	Autobusy	Pozostałe (motocykle, ciągniki)	Samochody osobowe, mikrobusy	Samochody ciężarowe	Autobusy	Pozostałe (motocykle, ciągniki)
DK6	31,4	NOWA DĄBROWA /DW211/ - LĘBORK	7 639	5 896	1 633	49	61	77,2%	21,4%	0,6%	0,8%
DK6	2,5	LĘBORK /PRZEJŚCIE 2: UL. KRZYWOUSTEGO (DW214) - GR. MIASTA/	13 174	10 818	2 241	54	61	82,1%	17,0%	0,4%	0,5%
DK6	21,9	LĘBORK /GR. MIASTA/ - KĘBŁOWO /UL. CHŁOPSKA/	11 991	9 628	2 238	57	68	80,3%	18,7%	0,5%	0,6%
DK6	55,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DW212	21,0	OSOWO LĘBORSKIE /DW214/ - CZARNA DĄBRÓWKA /DW211/	2 596	2 197	350	13	36	84,6%	13,5%	0,5%	1,4%
DW213	18,3	GŁÓWCZYCE - WICKO /DW214/	2 305	1 833	359	55	58	79,5%	15,6%	2,4%	2,5%
DW213	18,9	WICKO /DW214/ - ŻELAZNO	1 637	1 383	198	10	46	84,5%	12,1%	0,6%	2,8%

DW214	9,7	ŁEBA - WICKO /DW214/	5 831	5 405	281	87	58	92,7%	4,8%	1,5%	1,0%
DW214	16,6	WICKO /DW214/ - LĘBORK /GR. MIASTA/	7 890	7 274	411	126	79	92,2%	5,2%	1,6%	1,0%
DW214	3,4	LĘBORK /PRZEJŚCIE 1: GR. MIASTA - UL. J. PAWŁA II (DK6)/	12 110	11 165	751	61	133	92,2%	6,2%	0,5%	1,1%
DW214	2,7	LĘBORK /LĘBORK 2: UL. JANA PAWŁA II (DK6) - GR. MIASTA/	14 137	12 935	976	113	113	91,5%	6,9%	0,8%	0,8%
DW214	3,9	LĘBORK /GR. MIASTA/ - OSOWO LĘBORSKIE /DW212/	6 013	5 238	667	48	60	87,1%	11,1%	0,8%	1,0%
DW214	17,9	OSOWO LĘBORSKIE /DW212/ - PUZDROWO	11 463	10 374	929	57	103	90,5%	8,1%	0,5%	0,9%
DW	112,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródło: Generalny Pomiar Ruchu, GDKiA 2015 r.

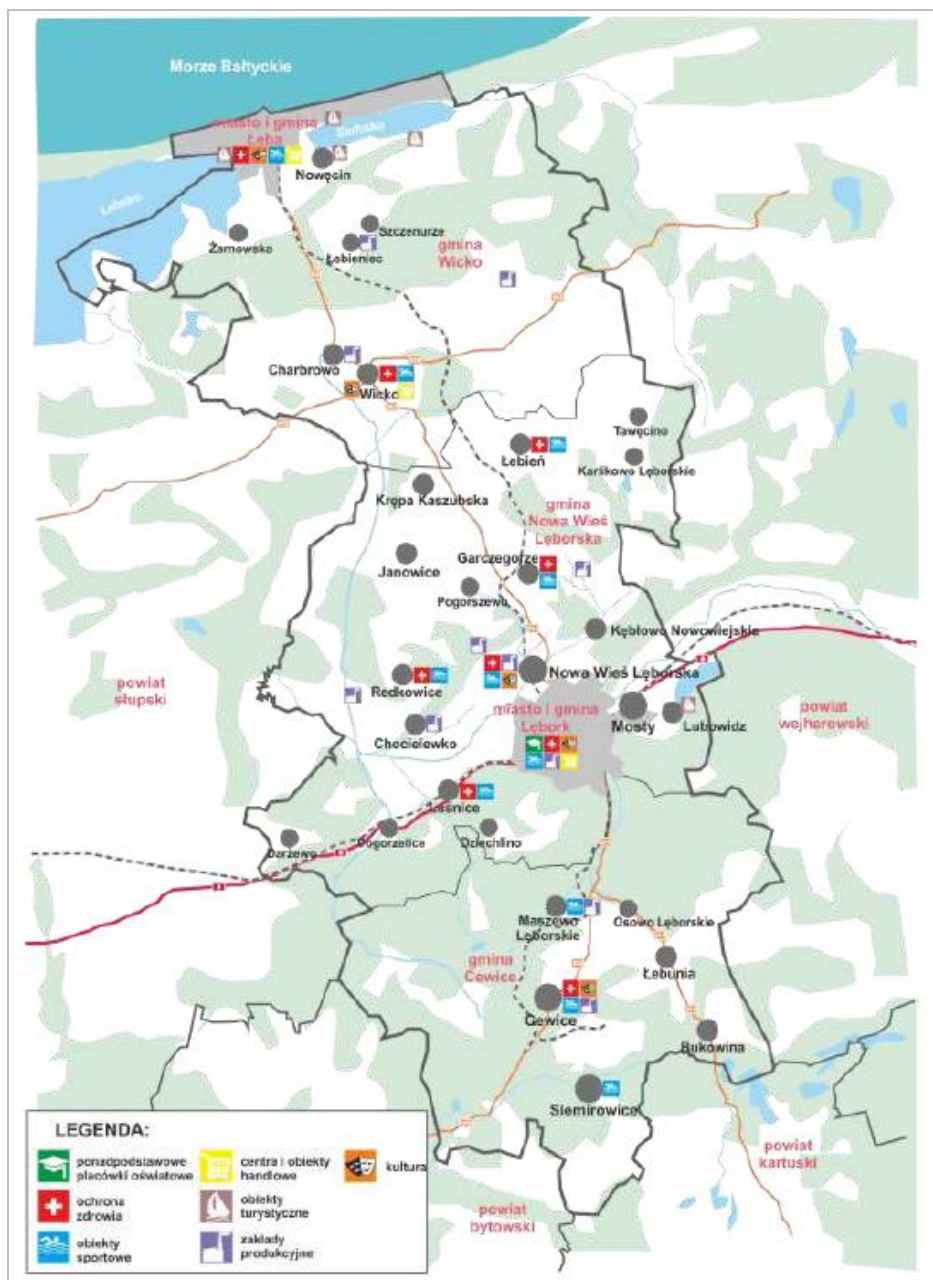
Dane dotyczące pomiaru ruchu na terenie MOF Lęborka wskazują na niekorzystną tendencję spadku natężenia ruchu autobusów oraz wzrost ruchu samochodów osobowych i ciężarowych. W celu zmiany tego trendu konieczne są zmiany w systemie transportowym, skłaniające mieszkańców i przyjezdnych do korzystania z komunikacji publicznej oraz aktywnych form dojazdów.

2.4.1.4. Zachowania transportowe mieszkańców

Głównymi kierunkami podróży mieszkańców MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko są miejsca pracy, placówki edukacyjne, instytucje, ośrodki zdrowia, obiekty handlowe, placówki kulturalne, sportowe, miejsca odpoczynku i rekreacji. Są to przejazdy o charakterze zarówno gminnym, jak i ponadgminnym, odbywające się przede wszystkim w trzech kierunkach: do Trójmiasta, miasta Lębork i Łeba. W mniejszym stopniu przejazdy odbywają się do Słupska, Bytowa, Kartuz, Kościerzyny i Starogardu Gdańskiego.

Największy udział w generowanym ruchu mają podróże do i z miejsc pracy oraz placówek edukacyjnych (przedszkoli, szkół podstawowych i ponadpodstawowych), które ulokowane są przede wszystkim w Lęborku oraz w mniejszym stopniu w ośrodkach gminnych (zgodnie z przedstawionymi uwarunkowaniami społeczno-gospodarczymi) – Rysunek 12.

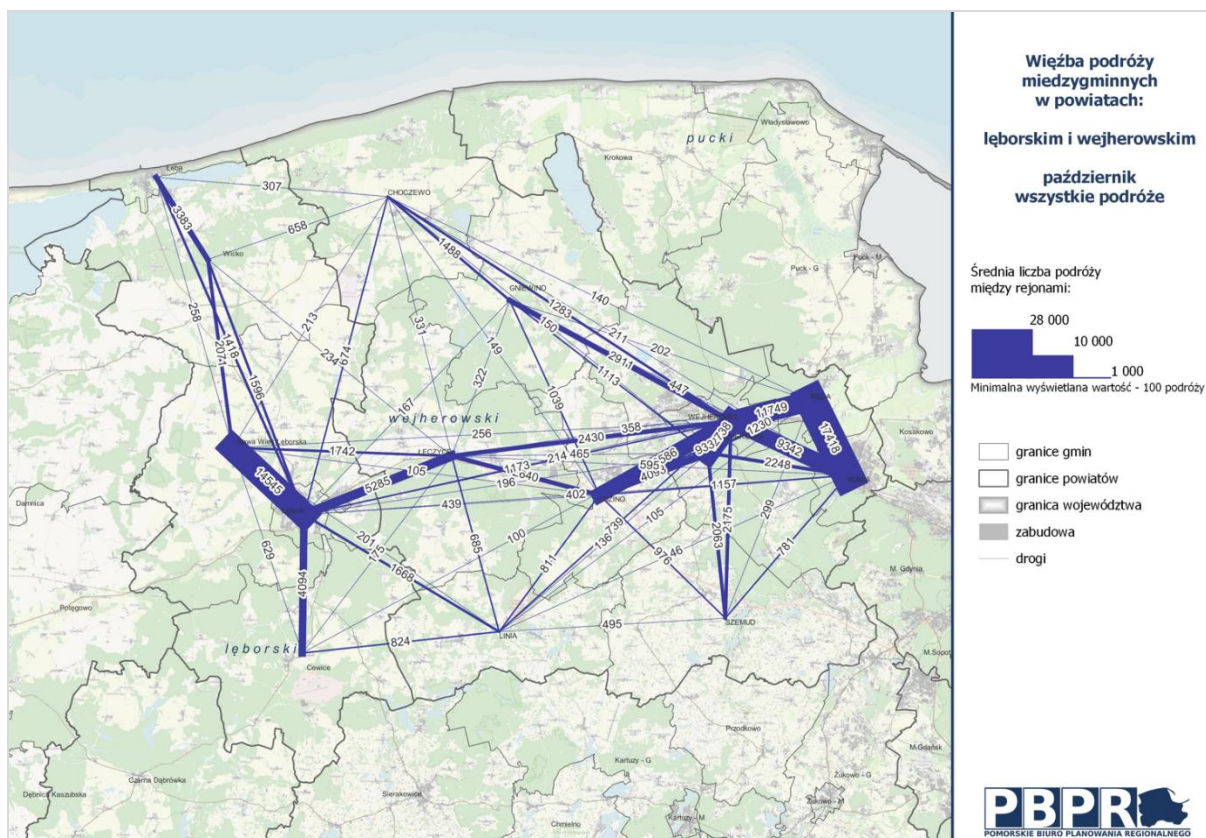
Rysunek 12. Kluczowe lokalizacje źródeł ruchu – celów podróży, oddziałujących na mobilność mieszkańców



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lęborskiego na lata 2015-2025.

Na podstawie danych o przemieszczeniach mieszkańców pozyskanych z bazy GSM (sieci telefonii komórkowej) na Rysunku 13 przedstawiono liczbę podróży pomiędzy gminami w powiecie lęborskim i wejherowskim w ciągu doby w miesiącu październik 2019 roku.

Rysunek 13. Liczba podróży międzygminnych na terenie MOF Lęborka sumarycznie w obu kierunkach w ciągu doby w październiku 2019 r.

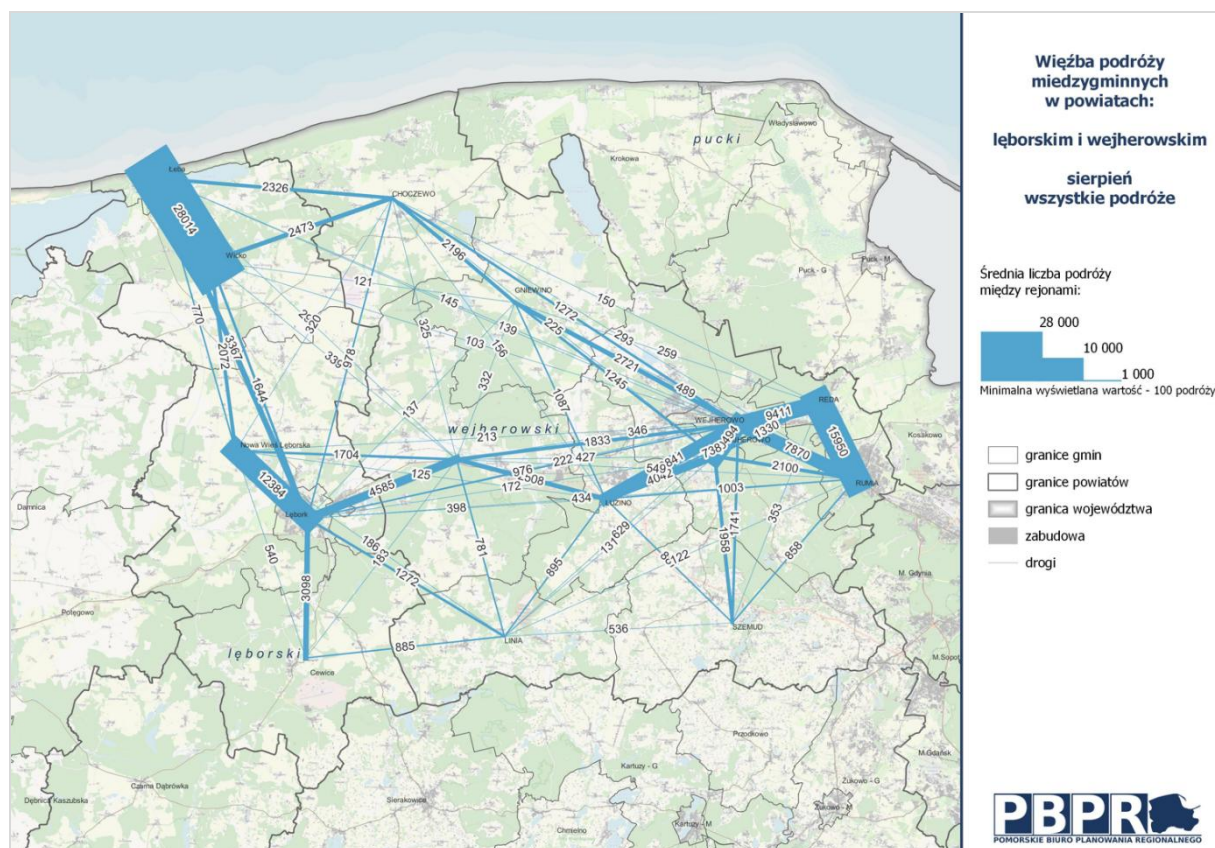


Źródło: Mapy Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego.

Zdecydowany udział wszystkich podróży na terenie MOF Lęborka odbywał się w obrębie m. Lębork i gm. Nowa Wieś Lęborska (14,5 tys. podróży). Istotnie mniej podróży odbyło się pomiędzy Lęborkiem a łączycami (5,3 tys.). Jeszcze mniej wystąpiło pomiędzy Lęborkiem a pozostałymi ośrodkami gminnymi powiatu lęborskiego.

W miesiącu sierpniu 2019 r. odnotowano o 2,1 tys. podróży mniej pomiędzy m. Lębork i gm. Nowa Wieś Lęborska oraz o 0,7 tys. do gminy Łęczycze. Zdecydowany wzrost wystąpił na trasie Wicko – Łeba (28 tys. wobec 3,4 tys. w październiku), co wynika z ruchu turystycznego, który wyniósł w sierpniu 23,3 tys. podróży) (Rysunek 14).

Rysunek 14. Liczba podróży międzygminnych na terenie MOF Łęborka sumarycznie w obu kierunkach w ciągu doby w sierpniu 2019 r.



Źródło: Mapy Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego.

Głównym kierunkiem podróży mieszkańców MOF Łęborka, dokonywanych wzdłuż dróg i linii kolejowych, jest miasto Łębork, ośrodki gminne oraz Trójmiasto i Słupsk.

Podsumowując, głównym kierunkiem podróży mieszkańców MOF Łęborka jest miasto Łębork, ośrodki gminne, Słupsk i Trójmiasto. Mając na względzie prognozy demograficzne obszarami rozwojowymi będą również tereny wiejskie gmin Nowa Wieś Łęborska i Łęczycze, znajdujące się w bliskiej odległości od Łęborka oraz gmina Łeba w sezonie turystycznym (ruch mieszkańców do miejsc pracy oraz przyjezdnych turystów).

2.4.1.5. Transport zbiorowy

Komunikacja autobusowa

Przewozy pasażerskie w ramach publicznego transportu zbiorowego klasyfikowane są na:

- gminne – wykonywane w granicach gminy (lub związku gmin) lub gminy i gmin sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego,
- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin i jednocześnie w granicach powiatu (lub związku powiatów) lub powiatu i powiatów sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego.

Na terenie MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko transport publiczny realizowany jest przez:

- Zakład Komunikacji Miejskiej w Lęborku spółka z o.o., który obsługuje połączenia (8 linii autobusowych) na terenie miasta Lębork oraz okalające go miejscowości Gminy Nowa Wieś Lęborska (Kębłowo Nowowiejskie, Mosty, Lubowidz, Czarnówko, Redkowice, Chocielewko) – Rysunek 15,
- przedsiębiorstwa PKS, w tym PKS w Słupsku oraz PKS z Wejherowa i Bytowa, realizujące przewozy w oparciu o umowy z gminami, które przeznaczają dotację celową na pokrycie kosztów organizacji i świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na ich terenie.

Rysunek 15. Schemat linii komunikacyjnych ZKM w Łęborku



Źródło: <https://www.zkm.lebork.pl/strony/menu/23.dhtml>

Coraz większą popularnością cieszą się przewozy komercyjne, oferowane przez niewielkie firmy prywatne, przede wszystkim na trasach o dużych potokach pasażerskich, czyli łączących ośrodki gminne, powiatowe i wojewódzkie.

Obecnie na obszarze MOF Łęborka oraz gmin Łeba i Wicko w drogowych przewozach pasażerskich główną rolę odgrywa 4 przewoźników:

- PKS w Słupsku SA,
- Boguś Bus Przewozy Osób Bogusław Andrzejczak – przewoźnik prywatny z Łęborka,
- Trede Trans Prywatny Transport Samochodowy Zbigniew Treder – przewoźnik prywatny z Łęborka,
- PKS Gdynia SA.

Przewozy osób realizują ponadto firmy:

- Przewozy Autobusowe J. Balcerak & B. Balcerak (Balcerak Bus),
- WIOŁKA Przewóz Osób Wiesław Adam Jażdżewski, Wiśłany,
- P.T-U-H BOSMAN Ryszard Frankowski, Łeba,
- Usługi Transportowe – Przewóz Osób Maria Schodzińska, Wicko,
- Usługi Transportowe – Przewóz Osób Sławomir Strojek, Wicko,
- P.P.U.H. MAT-INSTAL Andrzej Matusik, Wicko,
- Usługi Hotelarskie – Pokoje Gościnne KUBUŚ Bożena Krawczyk, Łeba.

MOF Lęborka skomunikowany jest z innymi miastami w kraju poprzez sieć międzyregionalnych połączeń autobusowych, obsługiwanych przez następujące podmioty:

- PKS w Słupsku SA,
- PKS Gdynia SA,
- PKS w Bytowie SA,
- PKS w Elblągu Sp. z o.o.,
- PKS w Ostrołęce SA (Grupa Mobilis),
- PKS Turek SA,
- PO PKS Warmia SA,
- PKS w Białymstoku SA,
- Air-transfer.pl Koszalin – dojazdy na lotnisko w Gdańsku,
- PTUH „BOSMAN” Ryszard Frankowski – dojazdy na lotnisko w Gdańsku,
- A.D. Euro Trans/ PTHU Płomiński Travel.

Sieć autobusowych połączeń dalekobieżnych umożliwia dotarcie z Lęborka m.in. do miast: Białystok, Bydgoszcz, Częstochowa, Gdańsk, Gdynia, Grudziądz, Elbląg, Kalisz, Kołobrzeg, Koszalin, Łódź, Olsztyn, Ostrowiec Świętokrzyski, Poznań, Katowice, Kraków, Toruń, Ustka, Wrocław i Zakopane. Wraz z rozpoczęciem sezonu turystycznego realizowane są przez przewoźników dodatkowe kursy z miast położonych w głębi Polski do miejscowości nadmorskich, w tym do Łeby.

Najlepiej skomunikowane ze stolicą MOF – Lęborkiem – są miejscowości:

- w Gminie Nowa Wieś Lęborska, obsługiwane przez lęborską komunikację miejską,
- położone w pobliżu drogi wojewódzkiej nr 214 z Lęborka do Łeby.

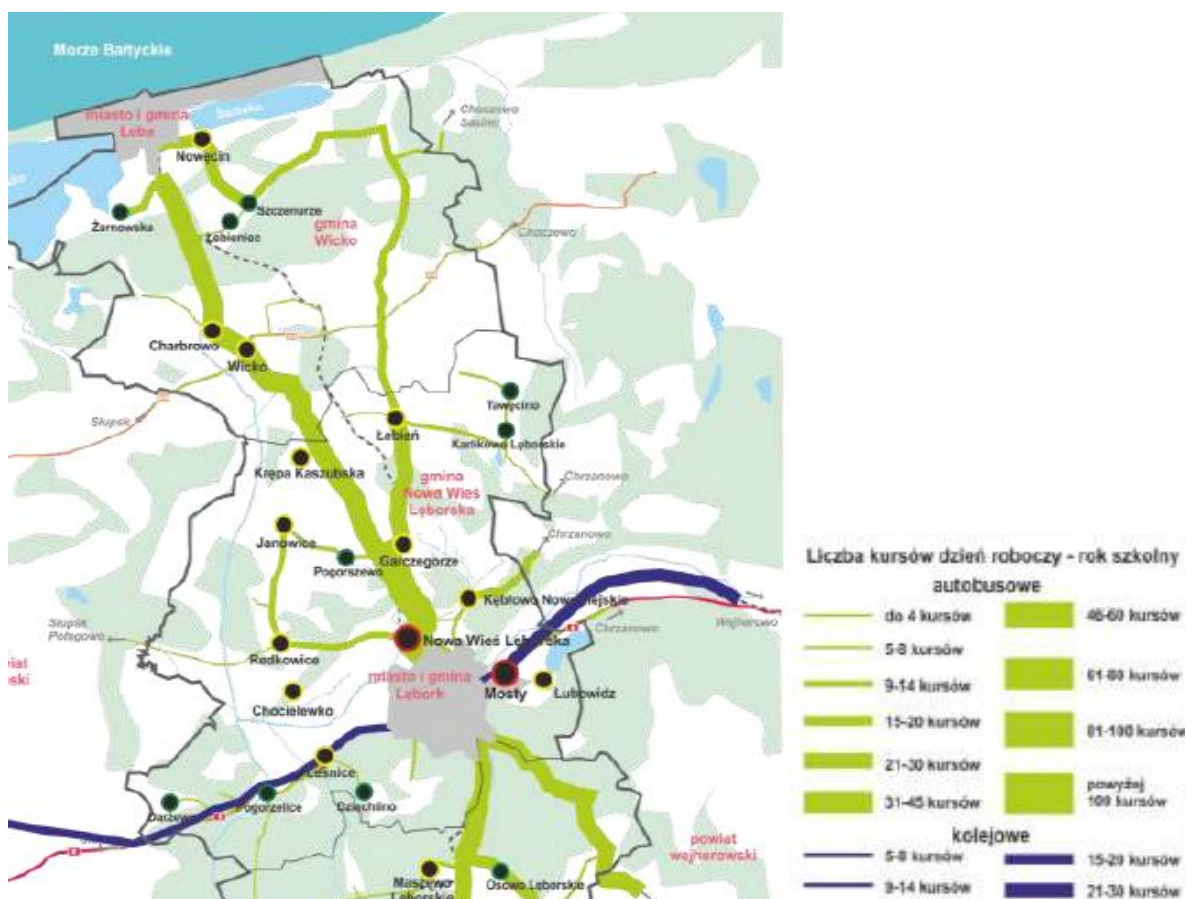
Dobłą komunikację z Lęborkiem mają również miejscowości położone:

- wzdłuż trasy Lębork – Ulinia – Łeba, drogi wojewódzkiej nr 212 do Kamieńca i dalej w kierunku do Siemirowic i Przerytego, trasy Lębork – Linia,
- w pobliżu przystanków linii kolejowej nr 202.

Wszystkie miejscowości położone w oddaleniu od ww. tras komunikacyjnych mają wyraźnie słabsze skomunikowanie z miastem Lębork.

Sytuacja najtrudniejsza, istotne braki w komunikacji publicznej występują w zapewnieniu odpowiednich połączeń pomiędzy Lęborkiem i Gminą Łęczyce (Rysunek 16).

Rysunek 16. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w dniu roboczym



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lęborskiego na lata 2015-2025.

Komunikacja z Lęborka do Łęczyc jest bardzo ograniczona. Możliwy jest dojazd koleją do stacji Godętowo (8 minut), skąd jest 1,4 km do Łęczyc, co istotnie zmniejsza mobilność mieszkańców.

Ośrodki gminne posiadają dobrą częstotliwość połączeń autobusowych z Lęborkiem. Jednak potrzeby mieszkańców pozostałych obszarów w zakresie transportu publicznego nie są dostatecznie zaspokajane, co skutkuje wyłączeniem społecznym grup mieszkańców, koniecznością korzystania z własnych pojazdów. W celu oceny zasadności uruchomienia przewozów publicznych istotna jest ocena popytu, potencjalnej liczby pasażerów, liczby wymaganych kursów oraz możliwości finansowania.

System zarządzania transportem zbiorowym został oceniony podczas spotkań przez lokalnych interesariuszy obszaru transportu na poziomie niewystarczającym, szczególnie przy tworzeniu sieci połączeń. Gminy mają ograniczone budżety co przekłada się na możliwość organizacji i utrzymania określonych linii komunikacji publicznej. Nie jest tworzony spójny plan transportowy przez powiat we współpracy z gminami i przewoźnikami. Zawieranie umów z przewoźnikami na okres 1 roku uniemożliwia planowanie długoterminowe, w tym w zakresie inwestycji w nowy tabor. Umowy podpisywane na okres 5 lat, z uwzględnieniem odpowiednich wskaźników wzrostu cen, poprawiłyby sytuację w tym obszarze.

Ważną kwestią decydującą o wyborze środka transportu – obok kosztów podróży i wygody – jest czas przejazdu. W przypadku dojazdów na terenie Gminy Nowa Wieś Lęborska, we względu na

stosunkowo bliskie odległości, różnice między czasem dojazdu samochodem osobowym i komunikacją zbiorową nie są znaczące. Natomiast dla rejonów oddalonych od Lęborka, dla gmin Wicko i Łeba czas dojazdu transportem zbiorowym jest dłuższy o ok. 50% od przejazdu autem (Tabela 10).

Tabela 10. Czas dojazdu transportem zbiorowym z ośrodka gminnego do Lęborka

Gmina	Czas przejazdu
Nowa Wieś Lęborska	<= 15 minut
Wicko	25-35 minut
Łeba	> 35 minut

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lęborskiego na lata 2015-2025.

W okresie 09.2021-09.2022 powiat lęborski, w ramach projektu grantowego, realizował kompleksową usługę indywidualnego transportu door-to-door dla mieszkańców powiatu lęborskiego, którzy mają trudności w samodzielnym przemieszczaniu się wynikające z ograniczonej sprawności.⁴⁹ Dzięki usłudze mieszkańcy mogli bezpłatnie dojechać pojazdem dostosowanym do potrzeb użytkowników (w razie konieczności z opiekunem/asystentem) m.in. do placówki zdrowia, urzędów, instytucji kulturalnych i innych według potrzeb na terenie województwa pomorskiego. Projekt miał na celu poprawę aktywizację społeczno-zawodową mieszkańców z ograniczoną mobilnością.

W celu poprawy połączeń funkcjonalnych należy zapewnić transport zbiorowy, integrujący dobrze skomunikowane gminy Nowa Wieś Lęborska i Lębork z Gminą Łęczyce, szczególnie w kontekście dojazdów do i z miejscowości: Kisewo, Brzeźno Lęborskie, Puzyce, Chrzanowo, Kaczkowo-Wysokie.

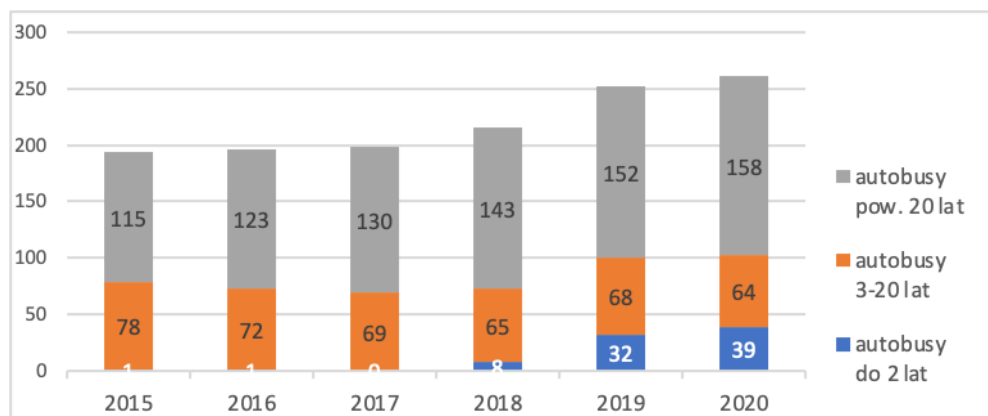
Ograniczenia w komunikacji zbiorowej przyczyniają się do wzrostu wskaźnika liczby aut na 1000 mieszkańców, który w 2020 r. wyniósł 627 wobec 487 w 2014 r. Należy jednak wskazać, iż równolegle rośnie liczba autobusów – na koniec 2020 r. przewozy realizowane były 261 pojazdami, o 67 więcej niż w 2014 r. (Wykres 55).

Pozytywnym trendem jest ponadto zmiana struktury wiekowej autobusów. Mimo wciąż dużej liczby pojazdów eksploatowanych powyżej 20 lat (61% udziału w 2020 r.), zwiększa się liczba nowych autobusów (15% w wieku do 2 lat w 2020 r.). Tendencja ta jest korzystniejsza niż w przypadku struktury wiekowej autobusów w województwie pomorskim i Polsce, gdzie autobusy w wieku do 2 lat stanowiły w 2020 r. jedynie 5%, aczkolwiek udział taboru eksploatowanego powyżej 20 lat nie przekraczał 54%⁵⁰.

Wykres 55. Liczba i struktura wiekowa autobusów w powiecie lęborskim [szt.]

⁴⁹ <https://www.powiat-lebork.com/starostwo/projekty/projekty-aktualnie-realizowane-przez-starostwo-powiatowe-w-leborku/aktywizacja-spoeczno-zawodowa-osob-z-potrzeba-wsparcia-w-zakresie-uslug-transportowych-door-to-door-z-terenu-powiatu-leborskiego/rozpoczeto-uslug-transportowa-door-to-door/>

⁵⁰ Bank Danych Lokalnych GUS.

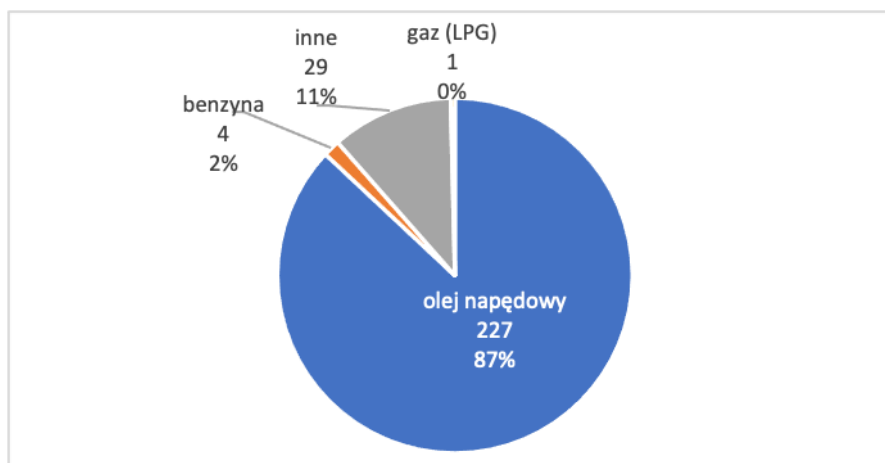


Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Zdecydowana większość, bo 87% autobusów w powiecie lęborskim napędzanych jest olejem napędowym, przy czym od 2018 roku rośnie udział pojazdów niskoemisyjnych (Wykres 56). Struktura zasilania taboru w województwie pomorskim i całym kraju jest nieco korzystniejsza, gdyż udział autobusów napędzanych olejem napędowym jest niższy, odpowiednio na poziomie 76% i 79%⁵¹.

⁵¹ Bank Danych Lokalnych GUS.

Wykres 56. Struktura autobusów w powiecie łębarskim według sposobu zasilania w 2020 r. [szt., %]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

W latach 2018-2019 ZKM w Łęborku dokonał zakupu niskoemisyjnego taboru autobusowego na potrzeby komunikacji miejskiej w Łęborku, w ramach projektu „Łęborski Węzeł Przesiadkowy” dofinansowanego z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020. Dostarczono 5 fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych Solaris, spełniających normę emisji spalin Euro 6, w pełni dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. KZKM dysponuje łącznie 11 autobusami, w tym 10 niskopodłogowych i 1 niskowejściowym, umożliwiającym wygodne wsiadanie i wysiadanie wszystkim pasażerom⁵².

ZKM w Łęborku nie posiada w swoim taborze autobusów elektrycznych, które przyczyniałyby się do realizacji krajowej polityki elektromobilności, a tym samym do dalszego rozwoju podmiejskiego transportu publicznego na terenie MOF w oparciu o nowoczesne, ekologiczne i wygodne dla mieszkańców rozwiązania.

W ramach realizacji Polskiej Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju opracowano Program Rozwoju Elektromobilności oraz pakiet regulacji prawnych, wspierających rozwój elektromobilności oraz zastosowanie innych paliw alternatywnych (gazu ziemnego w formie LNG i CNG) w sektorze transportowym w Polsce. Przyczynia się to do zmiany struktury eksploatowanych pojazdów w transporcie zbiorowym. W 2020 r. w Polsce zarejestrowano 416 autobusów elektrycznych. Najnowsze dane z licznika e-busów Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności i TransInfo.pl wskazują, iż w 2022 r. jeździ już ponad 700 elektrycznych autobusów, w tym najwięcej w Warszawie (162) i Krakowie (78). Równolegle rozwijana jest infrastruktura – stacje do ładowania pojazdów. Według prognoz Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności do 2024 r. po polskich drogach jeździć będzie ponad 1350 autobusów elektrycznych.⁵³

Alternatywnymi źródłami zasilania pojazdów są również paliwa gazowe, takie jak gaz ziemny sprężony (CNG) i skroplony (LNG) oraz wodór. Mogą być one uzupełnieniem elektromobilności, a także w określonych przypadkach korzystnym rozwiązaniem z punktu widzenia ekonomicznego i

⁵² <https://www.zkm.lebork.pl/>

⁵³ <https://pire.pl/juz-ponad-700-elektrycznych-autobusow-w-polsce/>

eksploatacyjnego. Zaletą pojazdów zasilanych CNG może być niższy koszt eksploatacji i poziom hałasu w porównaniu do autobusów napędzanych tradycyjnymi paliwami. Wykorzystanie CNG umożliwia ograniczenie emisji zanieczyszczeń, co ma znaczenie w przypadku miast zagrożonych smogiem. Autobusy LNG, podobnie jak CNG, cechuje niska emisyjność i redukcja hałasu podczas jazdy. W 2020 r. niemal co drugi sprzedawany autobus zasilany paliwem alternatywnym był napędzany gazem CNG. Na koniec 2021 r. łącznie eksploatowanych było ponad 800 takich pojazdów w Polsce, w tym głównie w transporcie publicznym w Tychach, Warszawie, Rzeszowie i Tarnowie.⁵⁴

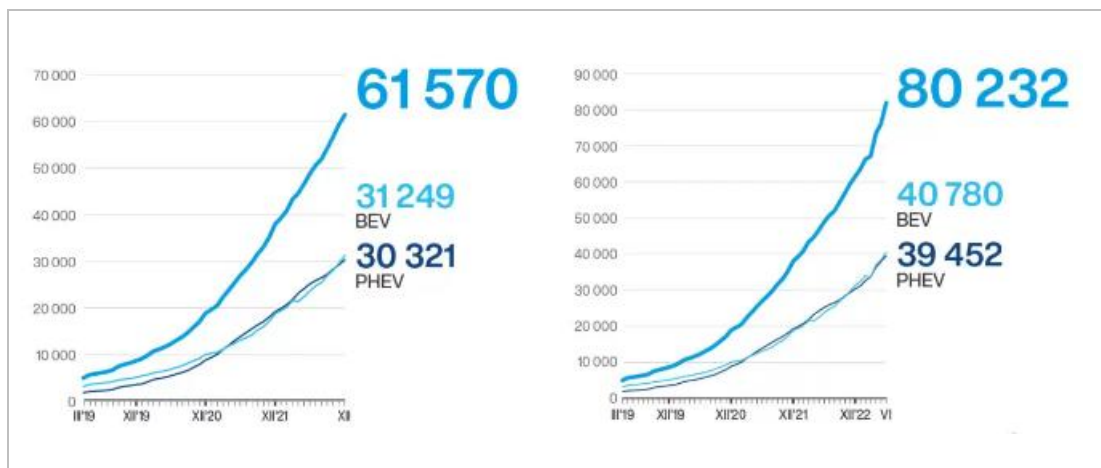
Wodór – jako ekologiczne paliwo alternatywne – stosowany jest w motoryzacji od 90-tych lat XX wieku, jednak nie był wykorzystywany na masową skalę. Technologia zasilania wodorem, mimo obecnie wysokich kosztów, jest perspektywicznym rozwiązaniem. Wyprodukowany w Polsce zeroemisyjny miejski autobus wodorowy jest obecnie testowany (2022 r.), m.in. w Krakowie, Trójmieście i Wrocławiu. W Poznaniu powstała pierwsza w Polsce mobilna stacja tankowania wodoru. Następne mają się pojawić w kolejnych 20 miastach.⁵⁵

Wraz z rozwojem elektromobilności w Polsce rośnie liczba elektrycznych samochodów osobowych. Jak wynika z Licznika Elektromobilności, uruchomionego przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego i Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych, na koniec 2022 r. po polskich drogach jeździło 61,6 tys. aut elektrycznych, a w połowie 2023 r. 80,2 tys. (Wykres 57). 51% floty stanowią samochody w pełni elektryczne (BEV, ang. battery electric vehicles), pozostałe to hybrydy typu plug-in (PHEV, ang. plug-in hybrid electric vehicles).

Wykres 57. Liczba elektrycznych samochodów osobowych w Polsce [szt.]

Stan na 31.12.2022 r.

Stan na 30.06.2023 r.



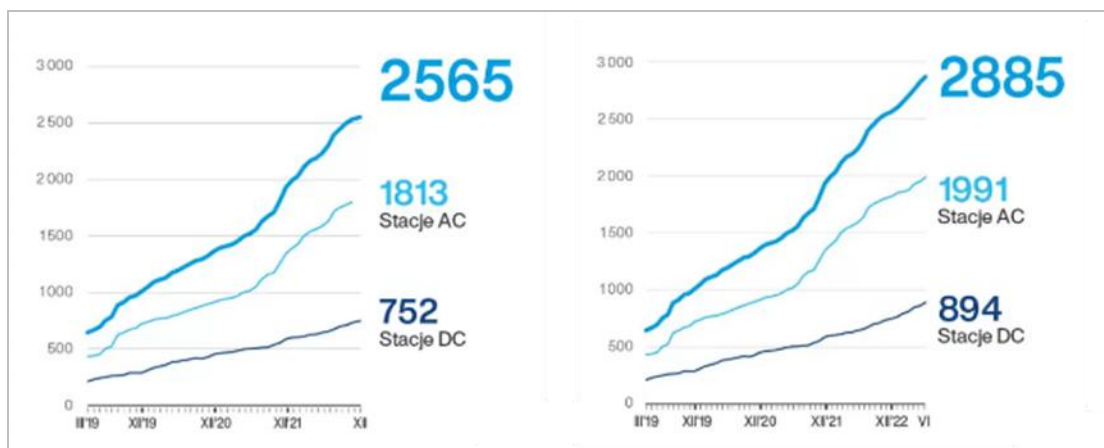
Źródło: Licznik elektromobilności <https://pspa.com.pl>

Równolegle rozwijana jest infrastruktura ładowania aut elektrycznych. Na koniec 2022 r. w Polsce funkcjonowało niemal 2,6 tys. stacji ładowania (5016 punktów), z czego 29% stanowiły szybkie stacje ładowania prądem stałym (DC), zaś 71% – wolne ładowarki prądu przemiennego (AC) o mocy mniejszej lub równej 22 kW (Wykres 58).

⁵⁴ Raport o gazomobilności w komunikacji miejskiej, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej 2021 r.

⁵⁵ <https://www.teraz-srodowisko.pl/aktualnosci/autobusy-wodor-polskie-miasta-testy-12087.html>

Wykres 58. Liczba stacji ładowania samochodów osobowych w Polsce [szt.]
Stan na 31.12.2022 r. Stan na 30.06.2023 r.



Źródło: Licznik elektromobilności <https://pspa.com.pl>

W województwie pomorskim na koniec czerwca 2023 r.:

- zarejestrowanych było 5,3 tys. pojazdów z napędem elektrycznym (BEV + PHEV), z czego 5,1 tys. stanowiły samochody osobowe (2,6 typu BEV i 2,5 typu PHEV),
- funkcjonowało 279 stacji ładowania pojazdów elektrycznych, w tym 69 szybkich (DC) oraz 210 wolnych (AC)⁵⁶.

Brak jest aktualnych danych na temat liczby pojazdów elektrycznych w poszczególnych gminach MOF Lęborka. W powiecie lęborskim zarejestrowanych jest obecnie 6 samochodów elektrycznych⁵⁷. Na terenie MOF funkcjonują 4 stacje ładowania – 2 w m. Lębork, 1 w gm. Nowa Wieś Lęborska i 1 w gm. Łęczycze (Rysunek 17), co obrazuje stan infrastruktury elektromobilności w regionie.

⁵⁶ <https://mapaelektromobilnosci.pl/pomorskie>, 06.2023.

⁵⁷ Dane Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatowego w Lęborku, 07.2023.

Powiat łębski posiada Strategię rozwoju elektromobilności do 2035 r., której celem jest poprawa warunków elektromobilności, rozwój infrastruktury Smart City oraz ograniczenie szkodliwej emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu. Kluczowe działania, realizowane w ramach strategii, zakładają:

- wymianę i modernizację taboru komunikacji miejskiej, zakup min. 6 sztuk nowych autobusów zeroemisyjnych wraz z infrastrukturą do ich ładowania,
- wprowadzenie systemu rowerów miejskich,
- zakup i wprowadzenie systemu automatycznych biletomatów oraz systemów usprawniających komunikację publicznego transportu zbiorowego,
- promocję i zwiększanie udziału publicznego transportu zbiorowego oraz pojazdów z napędem alternatywnym,
- przystosowanie taboru komunikacji zbiorowej oraz infrastruktury drogowej i przystankowej dla osób z niepełnosprawnościami oraz o obniżonej sprawności ruchowej⁵⁸.

Komunikacja kolejowa

58 [https://prawomiejscowe.pl/StarostwoPowiatowewLeborku/document/715057/Uchwala-XXVI 197 2021](https://prawomiejscowe.pl/StarostwoPowiatowewLeborku/document/715057/Uchwala-XXVI%20197%202021)

- PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, która realizuje połączenia z Trójmiasta do Słupska,
- PKP Intercity SA,
- POLREGIO SA,
- Koleje Mazowieckie - KM sp. z o.o.

Liczba i czasy połączeń są zróżnicowane. W Tabeli 11 ujęto czasy przejazdów na trasie Lębork – Gdańsk Główny (stolica województwa pomorskiego).

Tabela 11. Czas przejazdu komunikacją kolejową z Lęborka do Gdańska Głównego

Przewoźnik	Czas przejazdu na trasie Lębork – Gdańsk Główny
	od 1 godz. 42 min do 2 godz. 6 min (częstotliwość i czasy połączeń są zmienne w zależności od pory dnia)
	od 1 godz. (EIP) do 1 godz. 20 min (TLK)
	od 1 godz. 23 min do 1 godz. 46 min
	1 godz. 20 min

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy przewoźników kolejowych.

Bezpośrednie połączenia dalekobieżne dostępne w Lęborku obejmują takie kierunki jak: Trójmiasto, Warszawa, Szczecin, Kraków, Katowice, Białystok.

W sezonie letnim realizowane są połączenia kolejowe na trasie Lębork- Łeba (przez Nową Wieś Lęborską), obsługiwane przez POLREGIO SA (szynobus) i PKP Intercity SA (TLK). Dziennie wykonywanych jest 10 połączeń, przy czasie przejazdu od 43 do 50 minut.

2.4.1.6. Dostępność komunikacyjna

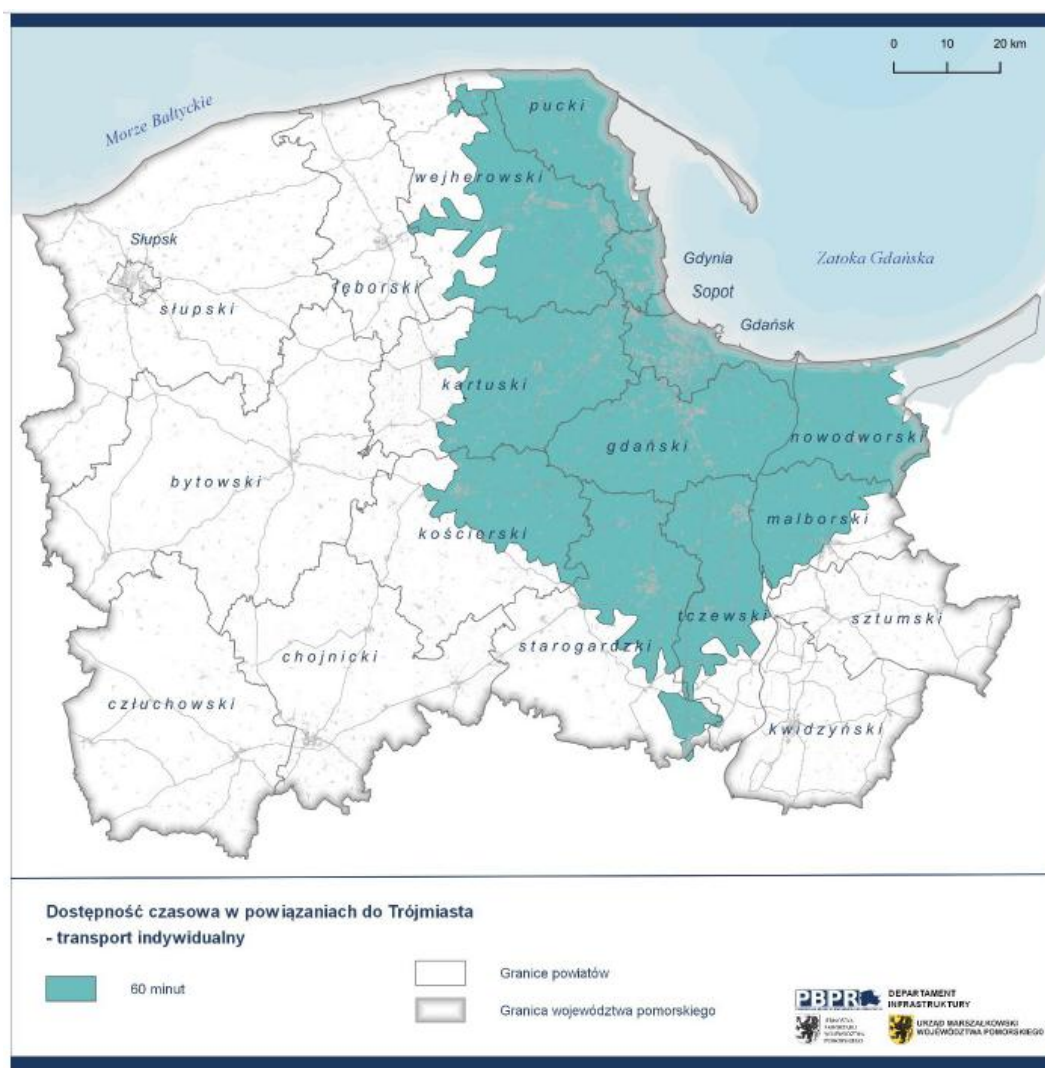
Dostępność czasową określonych ośrodków osadniczych można wyróżnić na następujących poziomach⁵⁹:

1. obszar o dostępności 60 minut transportem indywidualnym oraz 60 i 90 minut transportem zbiorowym w powiązaniach do Trójmiasta,
2. obszar o dostępności 30 minut transportem indywidualnym oraz 30 i 45 minut transportem zbiorowym w powiązaniach do najbliższej siedziby powiatu,
3. obszar o dostępności 20 minut transportem indywidualnym i transportem zbiorowym w powiązaniach do stolicy gminy.

Dostępność ośrodków z terenu MOF Lęborka na 1 poziomie, tj. 60 minut indywidualnym transportem samochodowym oraz do 90 minut transportem zbiorowym do Trójmiasta, jest ograniczona do Łęczyc i Lęborka (Rysunki 18 i 19).

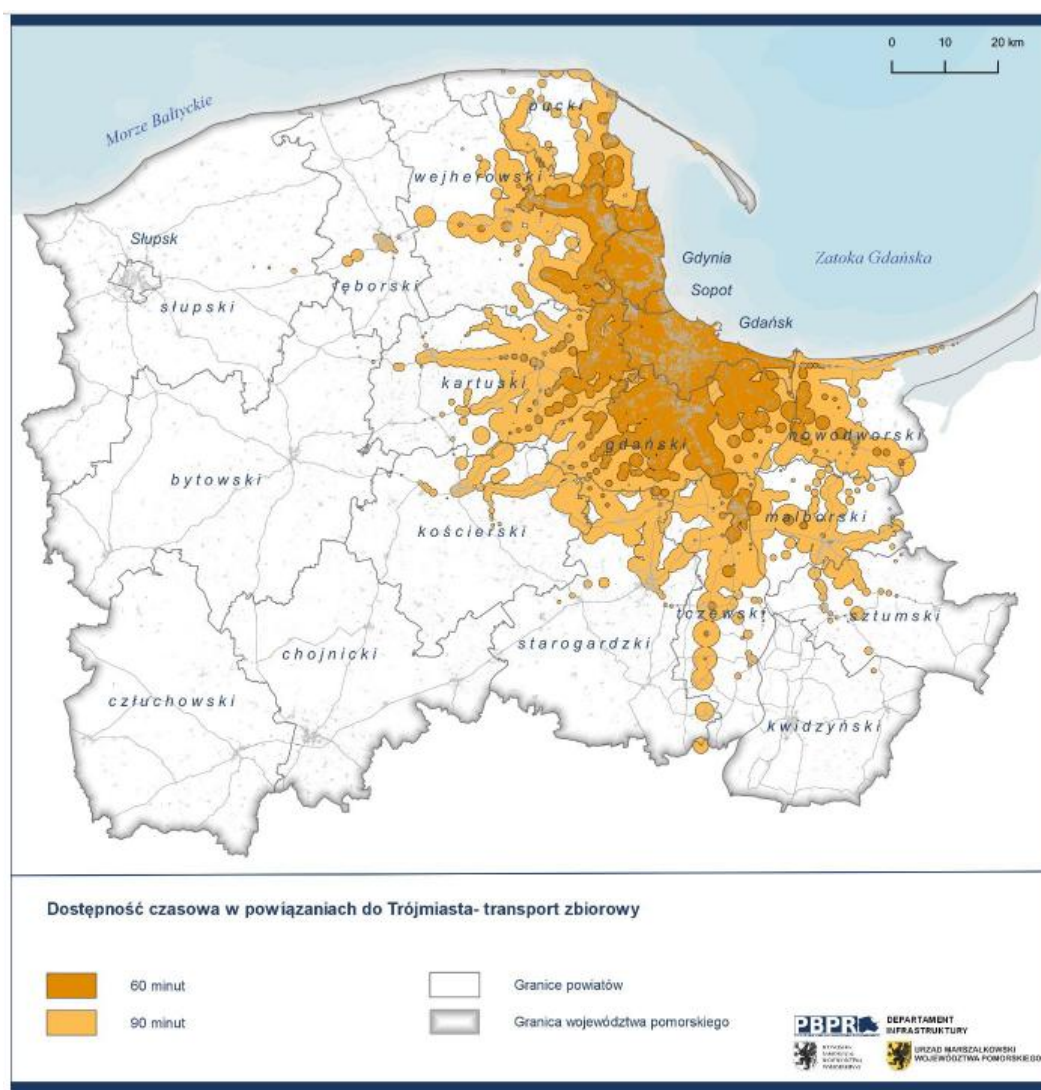
⁵⁹ Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r.

Rysunek 18. Dostępność czasowa 60 minut do Trójmiasta – indywidualny transport samochodowy



Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej).

Rysunek 19. Dostępność czasowa 90 minut do Trójmiasta – transport zbiorowy



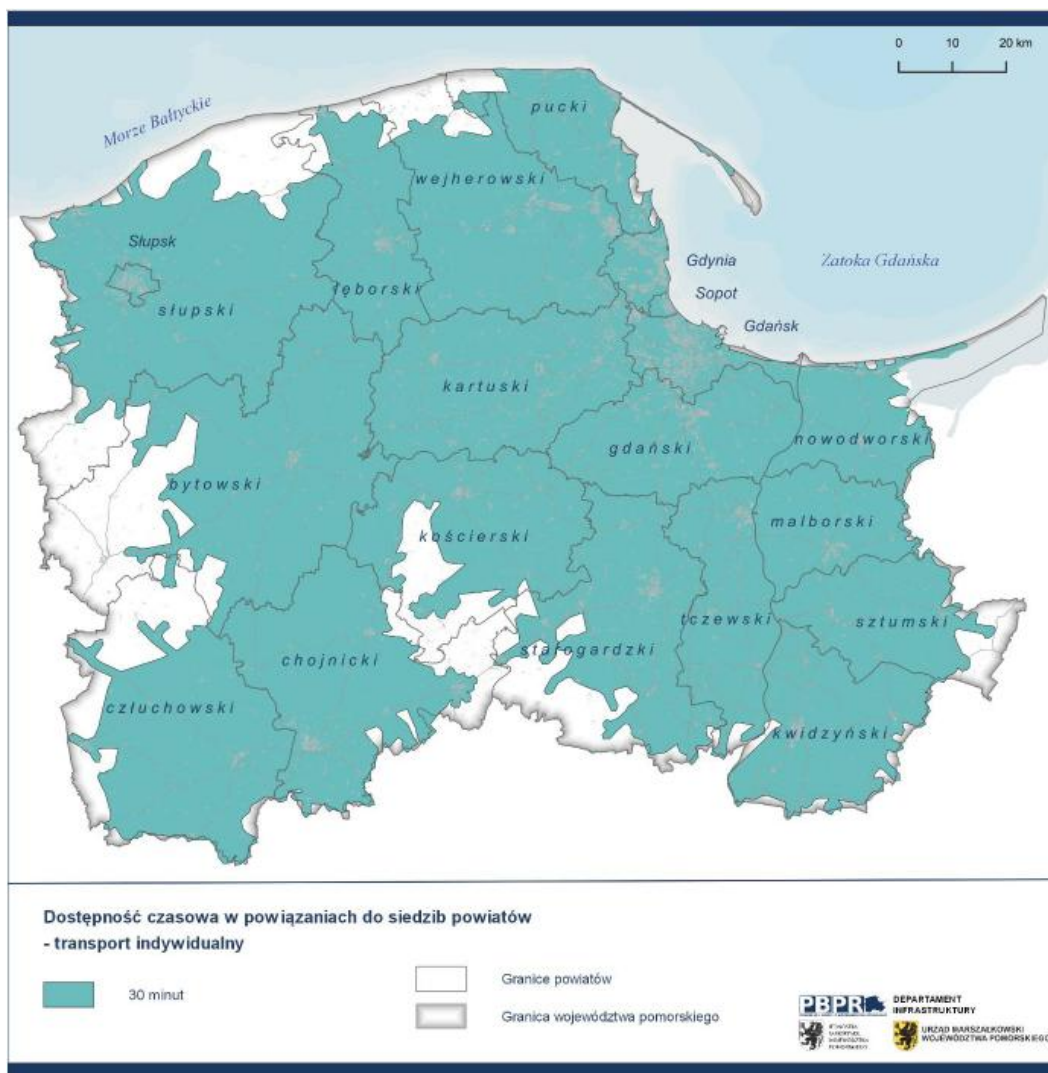
Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej).

W ciągu 30 minut transportem indywidualnym do Łęborka można dojechać z całego terenu MOF Łęborka oraz Gminy Wicko (Rysunek 20). Ograniczenia występują dla:

- zachodnich, północnych i wschodnich terenów Gminy Wicko,
- zachodnich i wschodnich terenów Gminy Miejskiej Łeba.

Ograniczenie występuje dla części północnej, zachodniej i wschodniej Gminy Miejskiej Łeba (terenów oddalonych od drogi wojewódzkiej DW214).

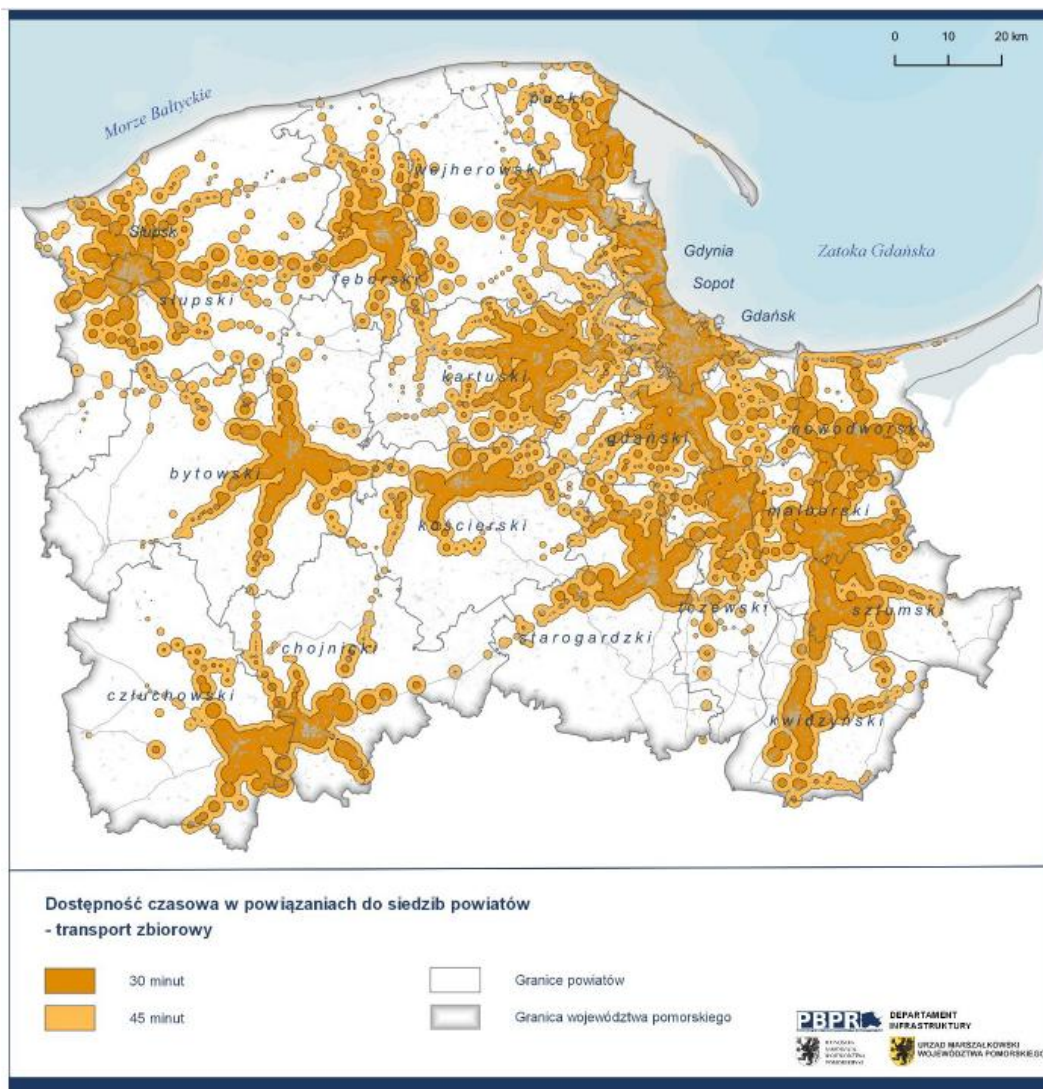
Rysunek 20. Dostępność czasowa 30 minut do siedzib powiatów w województwie pomorskim – indywidualny transport samochodowy



Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej).

W przypadku transportu zbiorowego występuje ograniczona dostępność czasowa do 45 minut do miasta powiatowego z terenów gmin Łeba, Wicko i Łęczyce (Rysunek 21).

Rysunek 21. Dostępność czasowa 45 minut do siedzib powiatów w województwie pomorskim – transport zbiorowy



Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej).

W ciągu 20 minut mieszkańcy Łęborka i Gminy Łęczyce mogą dojechać transportem indywidualnym do siedzib gmin (Rysunek 22). Ograniczenia występują dla:

- zachodnich terenów Gminy Nowa Wieś Lęborska,
- zachodnich terenów Gminy Wicko,
- zachodnich i wschodnich terenów Gminy Miejskiej Łeba.

Rysunek 22. Dostępność czasowa 20 minut do siedzib gmin w województwie pomorskim – indywidualny transport samochodowy



Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej).

W przypadku transportu zbiorowego występuje ograniczona dostępność czasowa do 20 minut do siedzib gmin z większości analizowanego obszaru (Rysunek 23).

Rysunek 23. Dostępność czasowa 20 minut do siedzib gmin w województwie pomorskim – transport zbiorowy



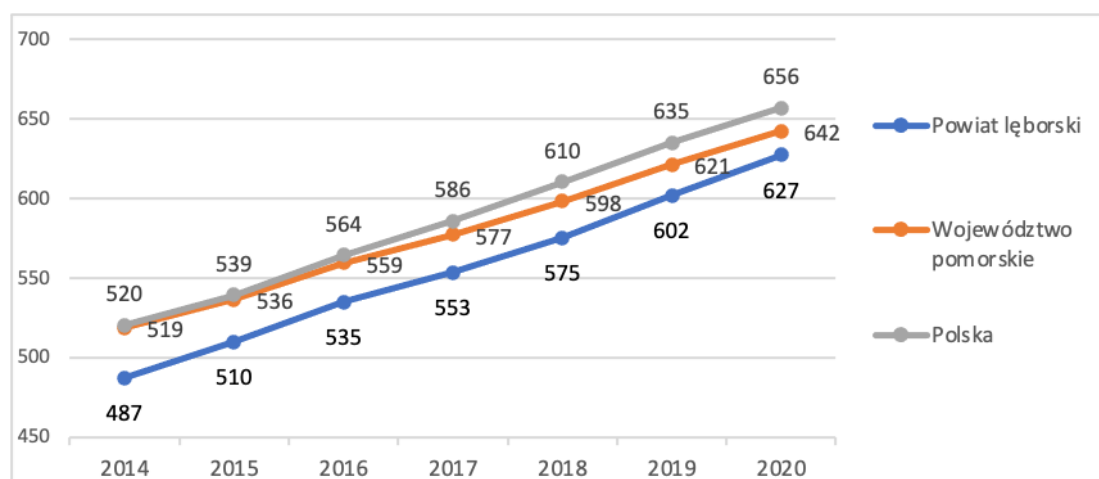
Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej).

Powyższa analiza wykazała stosunkowo dobrą dostępność czasową w przypadku korzystania z indywidualnego transportu samochodowego. Istotne ograniczenia w dostępności komunikacji zbiorowej wskazują na konieczność podjęcia działań na rzecz poprawy oferty przewozowej.

2.4.1.7. Indywidualny transport samochodowy

Liczba samochodów osobowych w powiecie łębarskim rośnie liniowo – na koniec 2020 r. na tysiąc mieszkańców przypadało 627 aut (Wykres 59). Liczba ta jest na niższym poziomie niż średnia dla województwa pomorskiego i kraju, aczkolwiek dynamika zmian w stosunku do 2014 r. jest wyższa w powiecie łębarskim i wyniosła 29%, wobec 24% dla województwa pomorskiego i 26% dla Polski.

Wykres 59. Liczba samochodów osobowych w powiecie łębarskim na 1000 mieszkańców



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Wzrost liczby pojazdów wpływa na zwiększony ruch, kongestię na drogach, a także poziom emisji szkodliwych substancji do środowiska. Sytuację można poprawić poprzez zwiększenie dostępu do transportu zbiorowego, szczególnie realizowanego przez ekologiczny tabor oraz rozbudowę infrastruktury węzłowej i rowerowej.

2.4.1.8. Transport towarów

Przez obszar MOF Łęborka odbywa się drogowy ruch tranzytowy drogą krajową nr 6, z którą w układzie prostokątnym łączy się droga wojewódzka nr 214, przebiegająca przez gminy Wicko i Łeba (istotny szlak dostaw towarów do Łeby w sezonie turystycznym).

Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych na drodze DK6, przebiegającej przez teren MOF, istotnie wzrosło w 2020 r. w stosunku do 2015 r. (o 92%). W przypadku dróg wojewódzkich wzrost jest niższy (o 16%) i dotyczy głównie DW214 (Tabele 8 i 9).

Zwiększający się w latach ruch pojazdów ciężarowych, wynikający przede wszystkim ze zwiększonej konsumpcji, produkcji i potrzeb transportowych, istotnie wpływa na zatłoczenie na drogach i emisję spalin w miejscowościach, które leżą na szlakach tranzytowych, w miejscach dostaw.

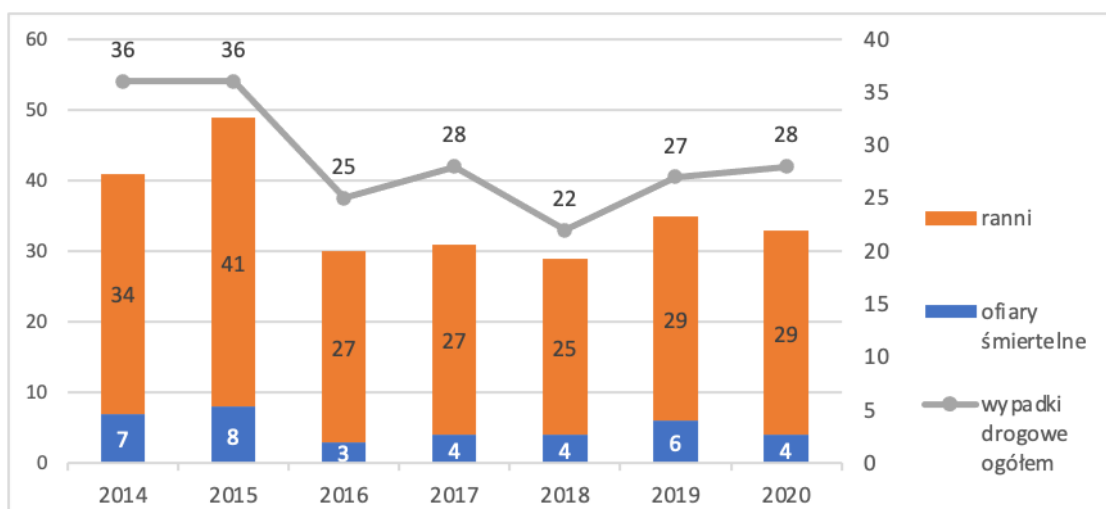
Szczególne znaczenie ma realizowana obecnie inwestycja dotycząca budowy drogi ekspresowej S6 na odcinku Łębork (wraz z Obwodnicą Łęborka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 214) – Obwodnica Trójmiasta, która umożliwi wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza miasto Łębork i poprawi warunki komunikacyjne na terenie MOF Łęborka.

2.4.1.9. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Bezpieczeństwo ruchu drogowego zależy od szeregu czynników, jednak jednym z kluczowych jest natężenie ruchu, liczba pojazdów, która w ostatnich latach zwiększyła się zarówno w zakresie liczby zarejestrowanych w MOF aut osobowych i ciężarowych, jak i w ruchu tranzytowym, przebiegającym przez teren MOF w korytarzu wschód-zachód drogą krajową DK6 oraz północ-południe DW214.

Liczba wypadków drogowych na terenie powiatu łębskiego w 2020 r. spadła o 22% w stosunku do 2014 r. Niestety wciąż są ofiary śmiertelne i utrzymująca się liczba rannych w wypadkach powyżej 25 osób (Wykres 60).

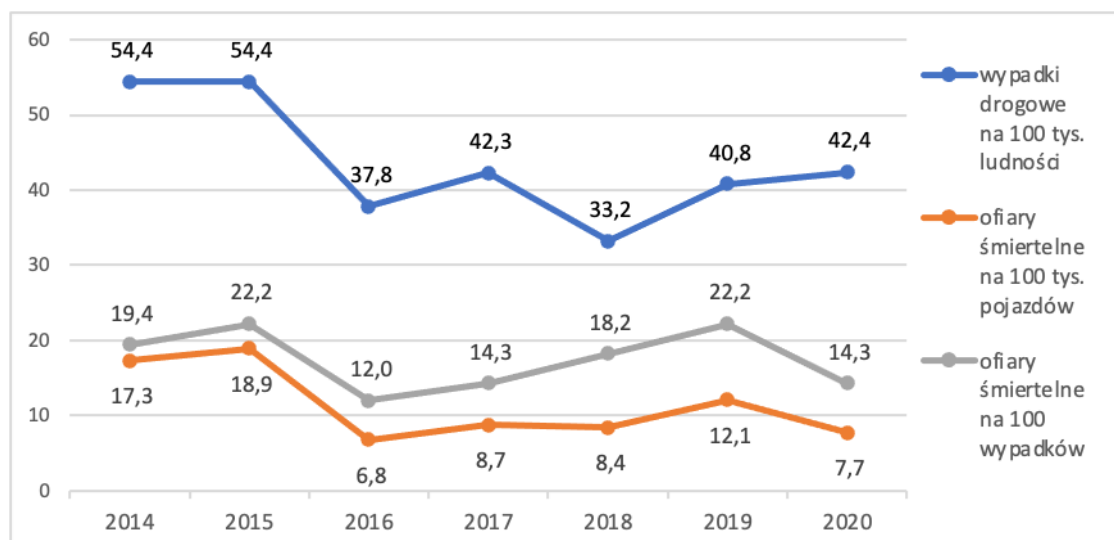
Wykres 60. Liczba wypadków drogowych w powiecie łębskim



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

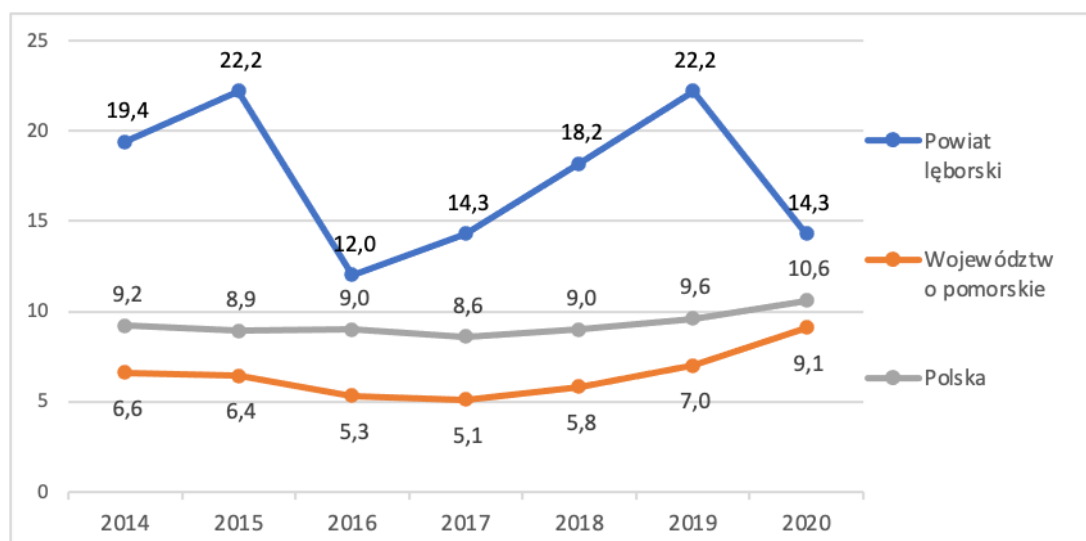
Odnosząc te dane jednak do rosnącej liniowo liczby pojazdów na drogach należy wskazać, iż liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. pojazdów w powiecie łębskim istotnie zmalała w 2020 r. wobec 2018 i 2019 roku, aczkolwiek wskaźnik liczby ofiar na 100 wypadków jest wyższy niż dla województwa pomorskiego i całego kraju (Wykresy 61 i 62).

Wykres 61. Wskaźniki dotyczące wypadków drogowych w powiecie łębarskim w latach 2014-2020 [szt.]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Wykres 62. Liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych w powiecie łębarskim, województwie pomorskim i Polsce w latach 2014-2020 [osoby]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Z analizy danych SEWIK⁶⁰ na temat zdarzeń drogowych w powiecie łębarskim w latach 2014-2020 wynika, że:

- 69% zdarzeń miało miejsce na terenie zabudowanym,
- 95% zdarzeń miało miejsce przy braku sygnalizacji świetlnej,
- 61% zdarzeń wynikało z przekroczenia prędkości dopuszczalnej 50 km/h,

⁶⁰ System Ewidencji Wypadków i Kolizji, <http://www.sewik.pl/search>

- 86% zdarzeń miało miejsce z winy kierowcy, w tym 24% z nich wynikało z nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu, 17% niezachowania bezpiecznej odległości między pojazdami, 14% dotyczyło nieprawidłowego cofania i 13% niedostosowania prędkości do warunków ruchu,
- 8% zdarzeń wystąpiło z powodu obiektów, zwierząt na drodze,
- zaledwie 1% zdarzeń wystąpił z winy pieszego, w wyniku nieostrożnego wejścia na jezdnię (przed jadącym pojazdem, zza pojazdu, przeszkody), chodzenia nieprawidłową stroną drogi, stania bądź leżenia na jezdni, przekraczania jezdni w miejscu niedozwolonym, wejścia na jezdnię przy czerwonym świetle.

Również z krajowych danych statystycznych wynika, iż zdecydowana większość wypadków w 2020 r. miała miejsce w obszarze zabudowanym (69%), jednak w wyniku wypadków mających miejsce w obszarze niezabudowanym zginęło więcej osób (56%). Przyczyn upatruje się przede wszystkim w nadmiernych prędkościach na obszarach niezabudowanych, braku bezpiecznych ciągów pieszo-rowerowych, zbyt późnej interwencji pomocy lekarskiej.⁶¹

Według danych policji na terenie MOF Lęborka nie zidentyfikowano miejsc krytycznych. Podejmowane dotąd działania kontrolno-pomiarowe w zakresie ujawniania i eliminowania z dróg kierujących powodujących zagrożenie swoją jazdą, nadzoru nad właściwym stanem infrastruktury drogowej (identyfikacja potrzeb modernizacji lub odnowy infrastruktury drogowej), instalacja oświetlenia ulicznego i sygnalizacji świetlnej przejść dla pieszych, skutecznie służą poprawie bezpieczeństwa drogowego.

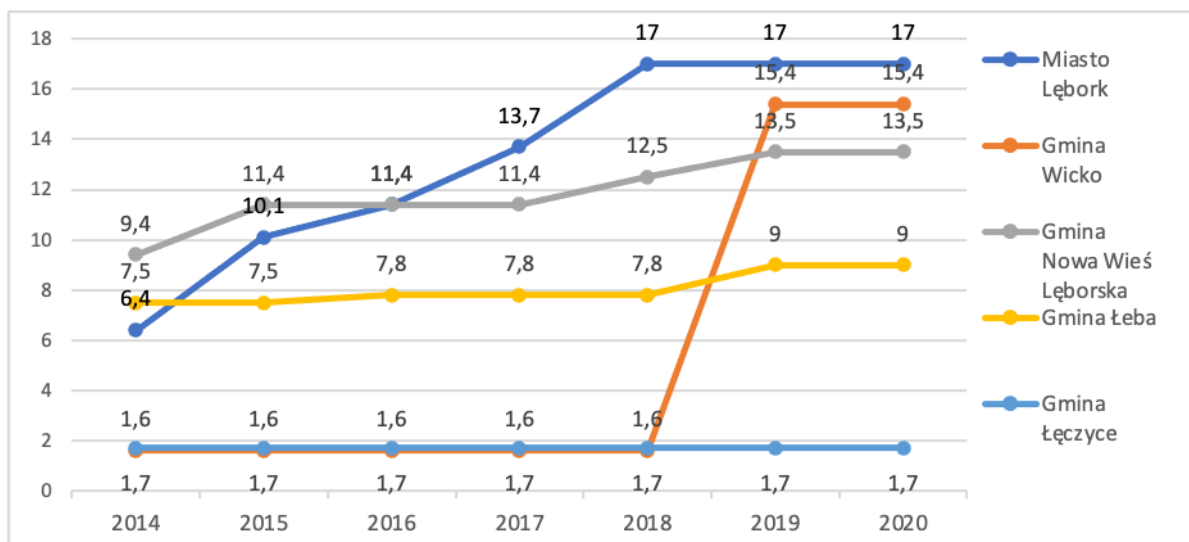
Istotne są również działania na rzecz ograniczania liczby przejazdów samochodowych wykonywanych na drogach MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko, szczególnie powiatowych i gminnych, między innymi poprzez zapewnienie dostępu do komunikacji zbiorowej oraz bezpiecznych tras rowerowych, co pozwoli na ograniczanie liczby wypadków drogowych.

⁶¹ Raport „Wypadki drogowe w Polsce w 2020 roku”, Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, 2021 r.

Transport rowerowy

Łączna długość tras rowerowych na terenie MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko w ciągu ostatnich 6 lat wzrosła ponad dwukrotnie – z 26,6 km w 2014 r. do 56,6 km w 2020 r. (Wykres 63).

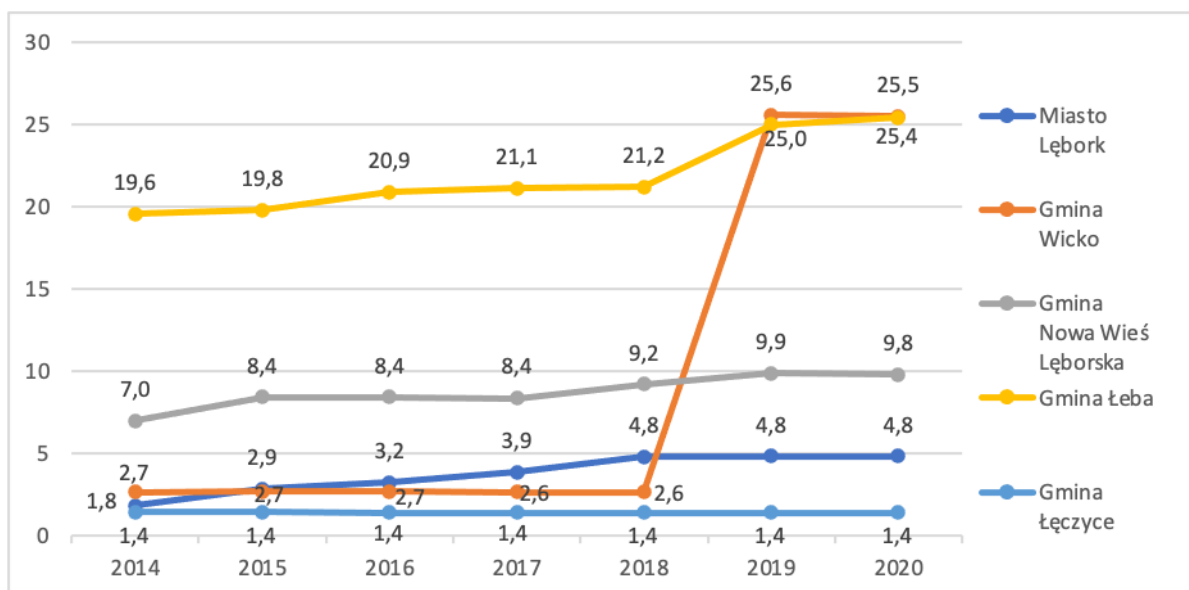
Wykres 63. Drogi rowerowe na terenie MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko [km]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Największy przyrost ścieżek rowerowych nastąpił w gminie Wicco (skokowo w 2019 r.) oraz w Lęborku (sukcesywny rozwój od 2014 r.). Z kolei najwyższy wskaźnik długości dróg rowerowych, przypadających na 10 tys. mieszkańców, osiągają gminy Łeba i Wicco (Wykres 64).

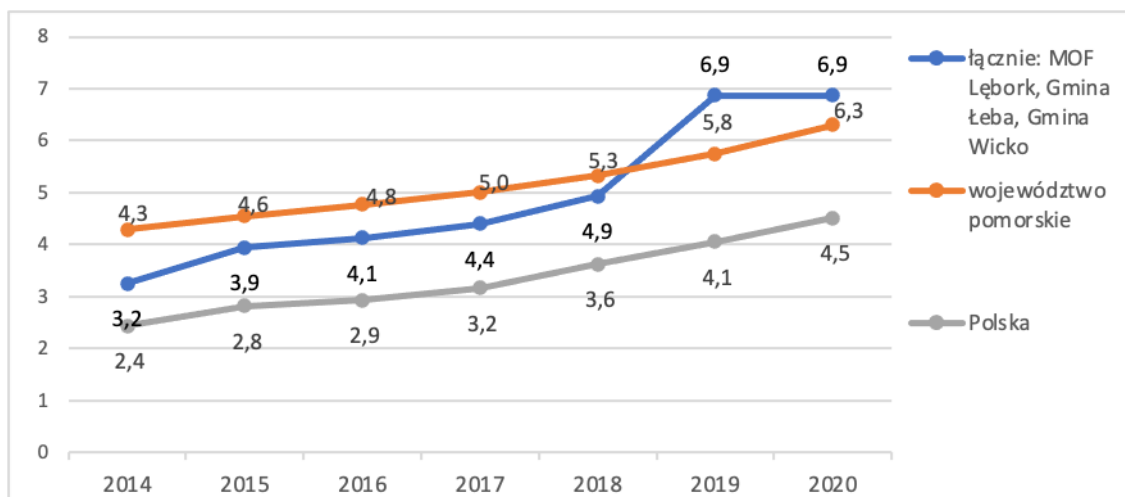
Wykres 64. Drogi rowerowe na terenie MOF Lęborka przypadające na 10 tys. ludności [km]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Poczynione inwestycje w infrastrukturę rowerową na terenie gmin: Wicko, Lębork, Nowa Wieś Lęborska i Łeba przyczyniły się do wzrostu wskaźnika długości dróg rowerowych na 10 tys. mieszkańców, który w latach 2019-2020 był wyższy niż dla województwa pomorskiego i całego kraju (Wykres 65).

Wykres 65. Drogi rowerowe na terenie MOF Lęborka, przypadające na 10 tys. ludności, na tle województwa pomorskiego i kraju [km]

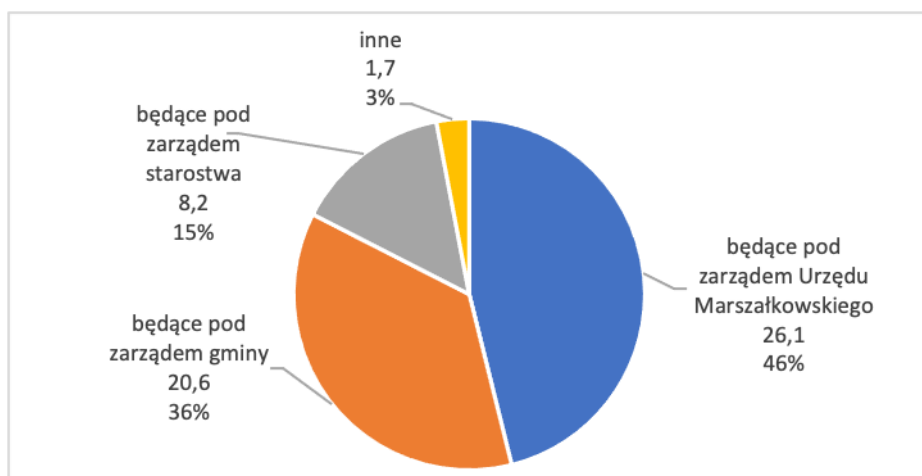


Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Najniższy odsetek dróg rowerowych występuje w Gminie Łęczycy. Brak przedsięwzięć dotyczących rozwijania infrastruktury w tym zakresie negatywnie wpływa na mobilność mieszkańców, szczególnie że dojazd komunikacją zbiorową z Łęczycy do Lęborka jest ograniczony do połączeń kolejowych do stacji Godętowo, skąd jest 1,4 km do Łęczycy.

Niemal połowa dróg rowerowych w MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko jest pod zarządem Urzędu Marszałkowskiego, zaś ponad 1/3 zarządzana jest przez poszczególne gminy (Wykres 66).

Wykres 66. Struktura dróg rowerowych w MOF Lęborka gmin Łeba i Wicko w 2020 r. [km, %]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Układ tras rowerowych na terenie gmin miasta Łębork, Nowej Wsi Łębarskiej, Łeby, Wicka oraz Łęczyc tworzą w szczególności:

- regionalna trasa rowerowa nr 114: Wejherowo – Luzino – Łęczyc – Łębork – Nowa Wieś Łębarska – Wicko – Łeba (wzdłuż drogi wojewódzkiej 214 oraz dróg powiatowych nr 1456, 1322, 1318 i gminnych),
- regionalna trasa rowerowa nr 124: Choczewo – Łębork – Bytów (wzdłuż drogi powiatowej nr 1322),
- regionalna trasa rowerowa nr 130 na kolejowym szlaku: Miastko – Tuchomie – Bytów – Pomysk – Czarna Dąbrówka – Cewice – Nowa Wieś Łębarska – Łębork – Wicko – Łeba (wzdłuż dróg powiatowych nr 1309, 1315, 1322, 1325 oraz dróg gminnych),
- regionalna trasa rowerowa nr 145: Wschód-Zachód: Słupsk – Redzikowo – Domaradz – Poganice – Darżyno – Chlewnica – Pogorzelice – Bąkowo – Łębork (wzdłuż obecnej DK nr 6),
- międzynarodowa nadmorska trasa rowerowa tzw. „Hanzeatycka” R10, nazywana również Nadmorskim Szlakiem Hanzeatyckim to trasa łącząca 9 państw nad Bałtykiem: Danię, Niemcy, Polskę, Rosję, Litwę, Łotwę, Estonię, Finlandię i Szwecję,
- trasa rowerowa Kaszebe Velo 6, odcinek łączący południe z północą Kaszub, trasą z Kaszebe Velo 5: Leśno, Lipusz, Sulęczyno, Łębork.

Ponadto występuje szereg szlaków pieszych i rowerowych o walorach turystycznych, w tym m.in.:

- Szlak Północny (czerwony) o długości 86 km, w ciągu miast Łeba – Rowy – Ustka – Jarosławiec. Szlak dochodzi do wydmy, gdzie włączając się w inne szlaki prowadzi aż do rezerwatu „Mierzeja Sarbska”,
- Szlak Stara Łeba (zielony) o długości 18 km w ciągu brzegu morskiego: Łacka Góra – Rąbki – Stara Łeba,
- Szlak Południowy (żółty) przebiega przez Słowiński Park Narodowy, o długości 32 km w ciągu miejscowości: Gardna Wielka – Smołdzino – Kluki – Izbica – Gać – Łeba,
- Szlak Krajobrazów Młodoglacjalnych (zielony) o długości 162 km w ciągu miast Miastko – Łeba.

Drogi rowerowe na terenie MOF Łębork oraz gmin Łeba i Wicko rozmieszczone są nierównomiernie i nie tworzą spójnego systemu. Kompleksowy system dróg rowerowych winien zaś obejmować trasy:

- główne, które komunikują cały obszar w osi północ-południe i wschód-zachód, zapewniają połączenia z transportem zbiorowym oraz gminami ościennymi,
- łącznikowe – uzupełniają sieć tras głównych, przenoszą ruch tranzytowy i rozprowadzają ruch lokalny,
- współpracujące, mające połączenie z trasami głównymi i łącznikowymi, które mają na celu obsługę ruchu lokalnego co określonych celów podróży.

W ramach przeprowadzonych w 2021 r. prac analitycznych i koncepcyjnych, dotyczących struktury przestrzennej tras rowerowych w województwie pomorskim, wskazano potrzeby rozwoju infrastruktury rowerowej na terenie MOF Łęborka gmin Łeba i Wicko w celu poprawy komunikacji i mobilności mieszkańców gmin⁶². W ostatnich latach najszybciej rozwinęto infrastrukturę rowerową

⁶² Koncepcja struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim, 11. 2021.

w Gminie Miejskiej Lębork, natomiast wyraźne braki występują w Gminie Łęczyce (jedynie 1,7 km tras) oraz na terenach wiejskich.

W wypracowanej w 2021 r. koncepcji, po konsultacjach z MOF Lęborka, przedstawiono główne osie rowerowych tras transportowych dla MOF Lęborka oraz odcinki tras, dla których określono status:

- istniejący i wymagający modernizacji:
 - istniejący – zrealizowany lub planowany do realizacji,
 - wymagający modernizacji – droga rowerowa/ciąg pieszo-rowerowy wymagający modernizacji z uwagi na zły standard wykonania lub zły stan techniczny nawierzchni,
- wskazany do realizacji i uzupełnienia:
 - wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych - brak drogi rowerowej/ciągu pieszo-rowerowego,
 - rekomendowany do uzupełnienia - brak drogi rowerowej/ciągu pieszo-rowerowego, rekomendowany do uzupełnienia na dalszym etapie prac.
- zbieżne, częściowo zbieżne z trasą turystyczną (kategoria: turystyczna) lub nie przebiegające spójnie z trasą turystyczną.

Wykaz istniejących i rekomendowanych do realizacji/modernizacji rowerowych tras transportowych na terenie MOF Lębork przedstawiono w Tabeli 12 i na Rysunku 24.

Tabela 12. Istniejące i rekomendowane do realizacji/modernizacji rowerowe trasy transportowe na terenie MOF Lęborka

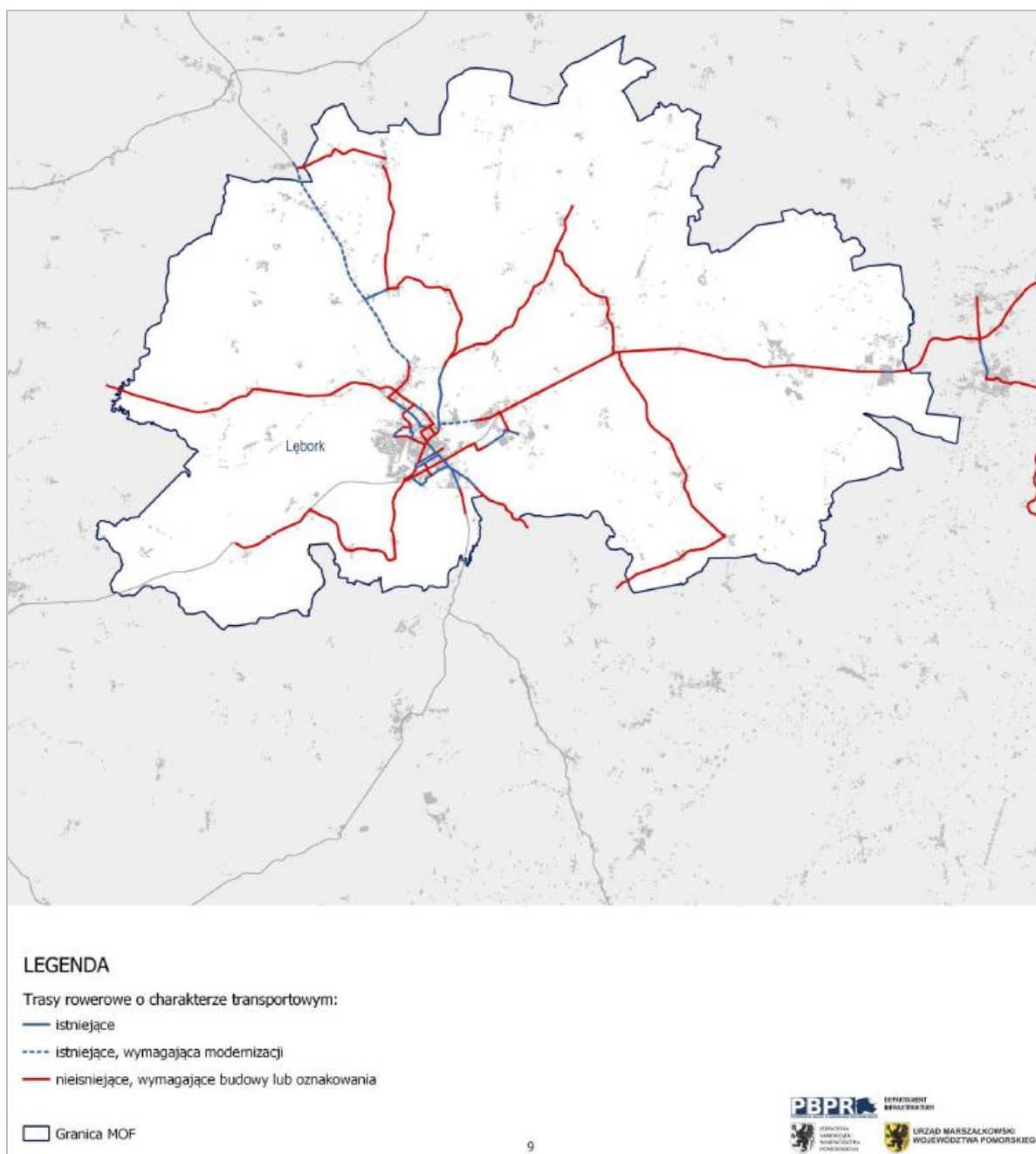
Główna oś transportowa	Lp.	Odcinek trasy	Status	Kategoria turystyczna
trasa wzdłuż DK 6	1	miejsowość Pogorzelice - miejscowość Bąkowo	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
	2	miejsowość Bakowo - miejscowość Dziechlino (wzdłuż DP 1325)	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
	3	miejsowość Dziechlino - Miasto Lębork (wzdłuż DP 1325G)	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
	4	wzdłuż DK 6 wewnątrz miasta Lębork	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
	5	ul. Wieleńska - ul. Witosa	istniejący	nie
	6	od ul. Witosa - DK 6 (miejsowość Jamy)	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
	7	miejsowość Jamy - Godętowo - Strzebielino	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
	8	miejsowość Strzebielino	istniejący	nie
	9	miejsowość Strzebielino - granica MOF	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
trasa wzdłuż DW 214	10	miejsowość Cewice - Miasto Lębork	rekomendowany do uzupełnienia	nie
	11	Miasto Lębork (gr. miasta - skrzyżowanie z ul. Kartuską)	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
	12	ul. Krzywoustego (Lębork)	istniejący	częściowo
	13	Aleja Niepodległości (Lębork)	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	tak
	14	Aleja Wolności (Lębork)	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
	15	ul. Waryńskiego (Lębork)	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
	16	ul. Kossaka (Lębork)	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
	17	ul. Kossaka (Lębork)	istniejący	nie
	18	wzdłuż DW 214 (Nowa Wieś	wymagający poniesienia	częściowo

		Lęborska)	nakładów inwestycyjnych	
	19	miejsowość Nowa Wieś Lęborska - granica MOF	wymagający modernizacji	tak
trasa wzdłuż DP 1183G Nowa Wieś Lęborska - granica MOF	20	miejsowość Nowa Wieś Lęborska - granica MOF w stronę Michałowa	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
trasa wzdłuż DP 1329G	21	ul. Gdańska (Lębork)	wymagający modernizacji	tak
	22	ul. Długa (miejsowość Mosty)	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
trasa Lębork - Godętowo - wzdłuż dróg powiatowych	23	ul. Kaszubska (Miasto Lębork)	istniejący	nie
	24	Miasto Lębork - Dziechno - Popowo - Dzieścielec - Nawcz - Rozłazino - Godętowo	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
trasa wzdłuż DP 1312G	25	skrzyżowanie na Brzeźno Lęborskie - miejscowość Łęczyce - miejscowość Godętowo	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
trasa wzdłuż DP 1309G, 1315G	26	DW 214 - miejscowość Garczegorze	istniejący	częściowo
	27	miejsowość Garczegorze - miejsowość Wilkowo Nowowiejskie do ul. Kębtowskiej	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
Trasa wzdłuż 1309G	28	miejsowość Garczegorze - miejsowość Łebień	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
	29	miejsowość Łebień - granica MOF w stronę Maszewska	rekomendowany do uzupełnienia	nie
trasa wzdłuż DP 1322G	30	ul. Syrokomli, ul. Kębtowska (Lębork)	istniejący	częściowo
	31	miejsowość Kębtowo Nowowiejskie - Brzeźno Lęborskie	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
trasa wzdłuż DP 1312G Gać- Łebień	32	miejsowość Gać - miejscowość Łędziechowo - miejscowość Łebień	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
trasy	33	ul. Słupska, ul. Kusocińskiego, ul.	istniejący	częściowo

wewnętrzne, uzupełniające - Nowa Wieś Lęborska, Lębork		Mieszka I (Lębork)		
	34	ul. Słupska, ul. Wojska Polskiego (częściowo) - (Lębork)	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
	35	ul. Teligi (Lębork)	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
	36	ul. Żeromskiego (Lębork)	istniejący	częściowo
	37	ul. Dworcowa (Lębork)	istniejący	tak
	38	ul. Dworcowa (brakujący odcinek), ul. Skargi (Lębork)	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
	39	Aleja Wojska Polskiego (Lębork)	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
	40	ul. Czołgistów, ul. Komuny Paryskiej	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
	41	ul. Lotników, ul. Weterynaryjna	istniejący	nie
	42	ul. Stryjewskiego, ul. Skarżyńskiego (Lębork/Nowa Wieś Lęborska)	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
	43	ul. Mostowa, ul. Nadmorska (Nowa Wieś Lęborska/Lębork)	istniejący	częściowo
	44	ul. Mostowa (Nowa Wieś Lęborska)	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	tak
	45	ul. Ogrodowa (Nowa Wieś Lęborska)	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	tak
	46	ul. K. Wielkiego (Lębork)	istniejący	nie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych w Koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim, 11.2021.

Rysunek 24. Przebieg istniejących i rekomendowanych do realizacji/modernizacji rowerowych tras transportowych na terenie MOF Lęborka



Źródło: Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym w Miejskich Obszarach Funkcjonalnych w województwie pomorskim, Załącznik nr 4 do Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji, 2022 r.

Wśród wskazanych w Tabeli 12 odcinków tras, które wymagają podjęcia działań inwestycyjnych, priorytetowym jest zapewnienie połączeń funkcjonalnych pomiędzy gminami Nowa Wieś Lęborska i Lębork z Gminą Łęczyce, która jest najslabiej skomunikowana na terenie MOF. Kluczowe przedsięwzięcia obejmują zatem rowerowe trasy transportowe:

- wzdłuż drogi krajowej nr 6,

- wzdłuż dróg powiatowych, w tym w szczególności nr 1318G, 1322G, 1330G, 1420G, 1454G, 1455G, 1456G, 1457G, 1458G, 1315G, 1316G, 1329G oraz 1312G, która łączy Gminę Łęczyce z DW 214.

Konieczne jest zachowanie ciągłości istniejących, zmodernizowanych i nowych tras komunikacji rowerowej (likwidacja luk między istniejącą a nową infrastrukturą), stosowanie wysokiej jakości materiałów i dobre oznakowanie podczas projektowania i wykonawstwa nowych tras.

2.4.1.10. Węzły przesiadkowe i parkingi

W wojewódzkim planie transportowym na terenie MOF Łęborka oraz gmin Łeba i Wicko wskazano dwa podstawowe, zintegrowane węzły przesiadkowe:

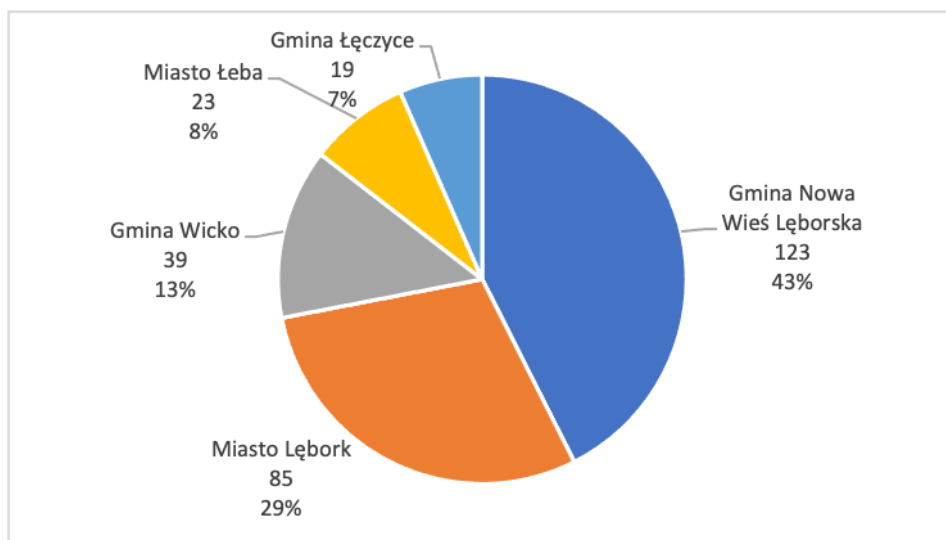
- Łębork (R-3) – regionalny węzeł integracyjny (dworzec kolejowy z przystankami autobusowymi przy ul. Dworcowej), który integruje wojewódzkie przewozy kolejowe z pasażerskim transportem autobusowym: wojewódzkim, powiatowym, komercyjnym dalekobieżnym i regionalnym, z transportem indywidualnym (w tym rowerowym) oraz z komunikacją miejską,
- Łeba (L-23) – lokalny węzeł integracyjny (dworzec kolejowy z przystankami autobusowymi), który integruje wojewódzkie przewozy kolejowe z pasażerskim transportem autobusowym: wojewódzkim, powiatowym i komercyjnym oraz z transportem indywidualnym (w tym rowerowym) i z komunikacją miejską.

Ważnym punktem przesiadkowym może być skrzyżowanie DW 214 z DP 1309G w miejscowości Garczegorze, gdzie przecina się także linia kolejowa nr 229, w szczególności przy modernizacji linii kolejowej nr 229 podczas planowanej budowy elektrowni jądrowej. Tu przecinają się także drogi rowerowe o znaczeniu transportowym oraz droga do Łeby, co daje podstawy do stworzenia punktu "park & ride".

Przystanki integrujące komunikację regionalną z komunikacją miejską są wspólne i znajdują się w Łęborku i w Gminie Nowa Wieś Lęborska.

Na terenie MOF Łęborka oraz gmin Łeba i Wicko na koniec 2020 r. zlokalizowanych było łącznie 289 przystanków, z czego najwięcej, bo 43% w Gminie Nowa Wieś Lęborska (123 przystanki w 2020 r. wobec 110 w 2019 r.) i 29% w Łęborku (Wykres 67).

Wykres 67. Liczba przystanków autobusowych na terenie MOF Lęborka w 2020 r. [szt., %]



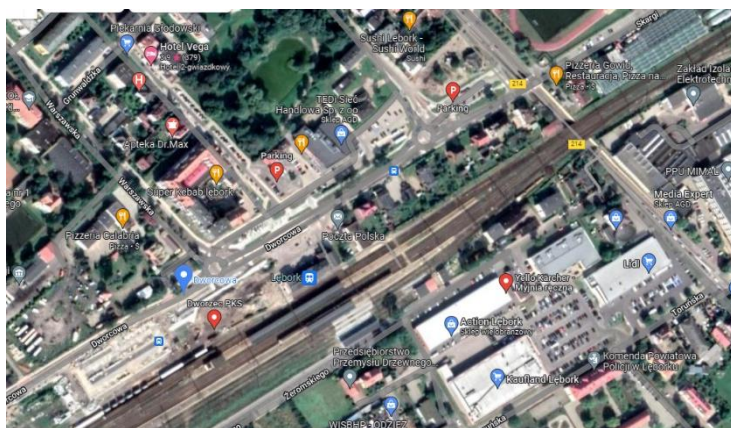
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Przystanki w pozostałych miejscowościach obszaru pełnią głównie rolę obsługi wsiadających i wysiadających – nie stanowią miejsc przesiadkowych. Mogą jednak integrować drogowy transport zbiorowy z transportem indywidualnym – samochodowym i rowerowym. Funkcję taką mogą pełnić określone przystanki w większych ośrodkach gminnych – Wicku i Łęczycach oraz przystanki zlokalizowane w miejscach wysokiej częstotliwości kursów transportu publicznego i w miejscowościach docelowych kursów linii autobusowych obsługujących powiat.

Przy zintegrowanych węzłach przesiadkowych znajdują się następujące parkingi:

- w Lęborku – niewielki przy ul. Dworcowej 1 oraz duży przy ul. Bohaterów Monte Cassino 12 (Rysunek 25),
- w Łebie – miejsca parkingowe przy Placu Dworcowym oraz Alei Świętego Mikołaja (Rysunek 26).

Rysunek 25. Parkingi przy stacji kolejowej w Lęborku



<https://www.google.pl/maps>

W ośrodkach gminnych miejsca parkingowe ulokowane są:

- w Nowej Wsi Lęborskiej – przy Urzędzie Gminy (Rysunek 27),
- w Wicku – w pobliżu przystanku autobusowego (Rysunek 28),
- w Łęczycach – przy stacji kolejowej Godętowo (Rysunek 29).

[illegible]

Strona 116

Rysunek 28. Miejsca parkingowe w Wicku



<https://www.google.pl/maps>

Rysunek 29. Miejsca parkingowe przy stacji kolejowej Godętowo



<https://www.google.pl/maps>

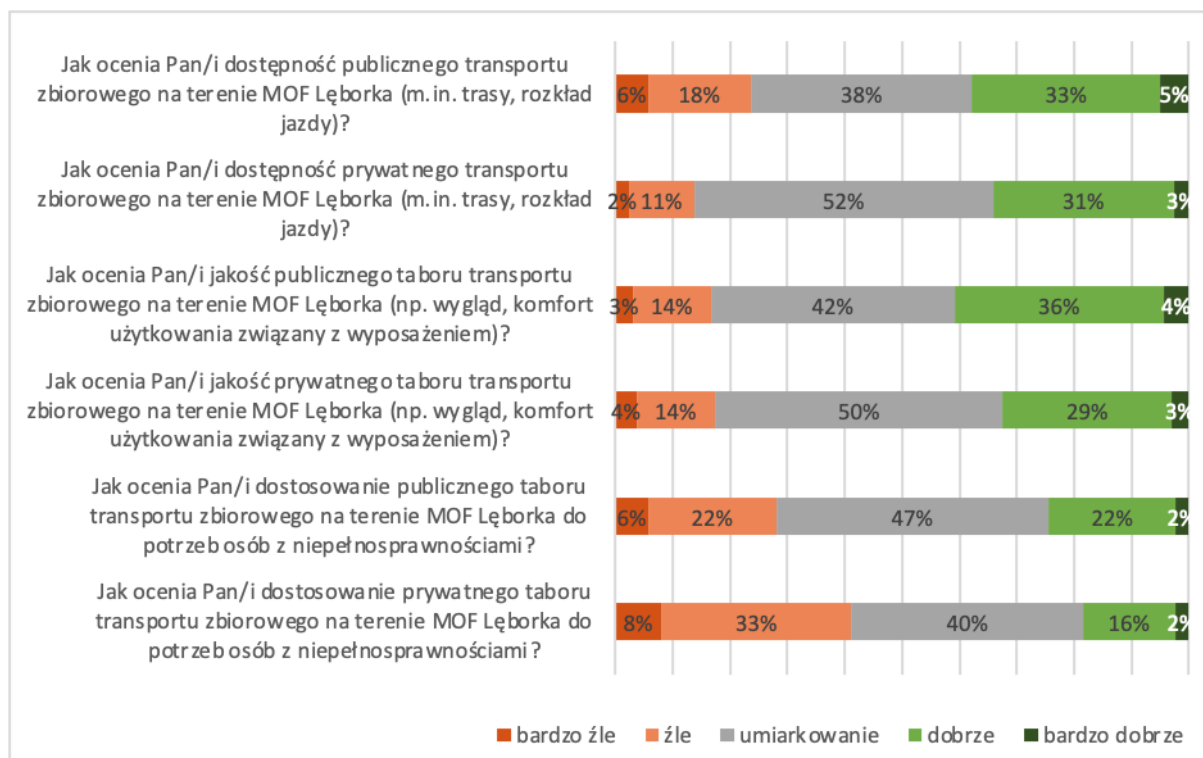
2.4.1.11. Ocena funkcjonowania obszaru transportu i mobilności – wyniki badań społecznych

Ocena funkcjonowania obszaru transportu i mobilności na terenie MOF Lęborka została przeprowadzona w drodze dwóch badań pierwotnych, tj. 1) wśród wszystkich mieszkańców MOF oraz 2) pogłębione wśród sołtysów, radnych gmin, miast oraz powiatu kwidzyńskiego. Respondenci wyrazili ocenę szeregu aspektów, w tym dotyczących w szczególności: stanu infrastruktury drogowej, pieszej i rowerowej, węzłów komunikacyjnych i przystanków, dostępności i oferty transportu zbiorowego, taboru, bezpieczeństwa, a także określili potrzeby oraz oczekiwane działania w sferze transportu.

Poniżej przedstawiono głównie wyniki przeprowadzonych badań. Szczegółowe dane znajdują się w Załączniku nr 1 do Strategii.

Mieszkańcy gmin MOF Lęborka oraz Łeby i Wicko pozytywnie oceniają dostępność transportu zbiorowego i jakość taboru, zarówno publicznego, jak i prywatnego. Natomiast 41% ankietowanych negatywnie ocenia dostosowanie prywatnego taboru do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (Wykres 68).

Wykres 68. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie mieszkańców gmin MOF Lęborka oraz Łeby i Wicko dotyczące transportu zbiorowego



Źródło: Raport z konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach opracowania Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030, grudzień 2022 r.

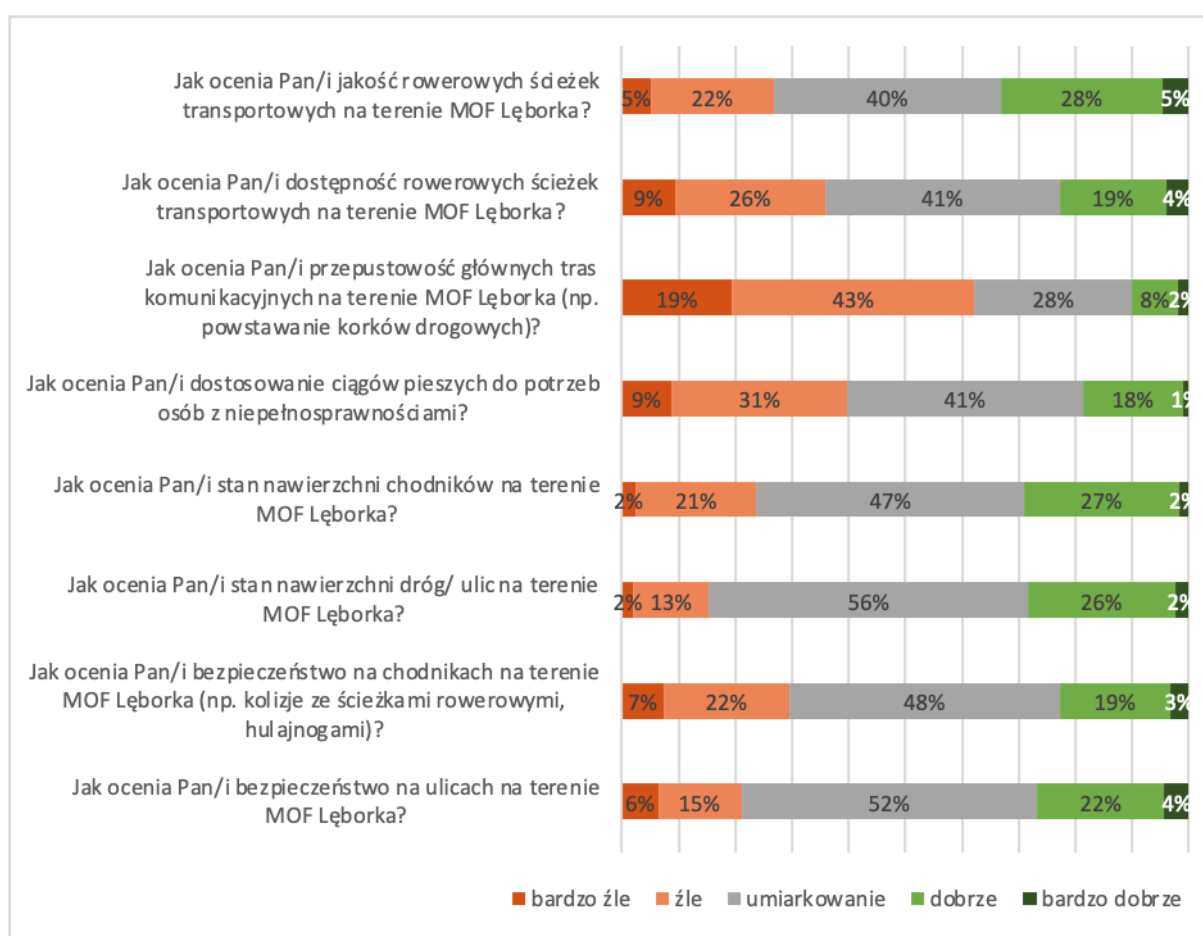
Negatywnie zostały ocenione również następujące kwestie (Wykres 69):

- przepustowość głównych tras komunikacyjnych (62%),
- dostosowanie ciągów pieszych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (40%),
- dostępność rowerowych ścieżek transportowych (35%),
- poziom bezpieczeństwa na chodnikach (29%).

Natomiast pozytywnie mieszkańcy oceniają:

- jakość obecnych tras rowerowych (33%),
- poziom bezpieczeństwa na ulicach (36%),
- stan nawierzchni dróg i ulic (28%) oraz chodników (29%).

Wykres 69. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie mieszkańców gmin MOF Lęborka oraz Łeby i Wicko dotyczące tras rowerowych, ciągów pieszych, dróg i bezpieczeństwa



Źródło: Raport z konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach opracowania Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030, grudzień 2022 r.

W ramach pytań dotyczących ważności podjęcia określonych działań:

- 41% respondentów wskazało wysoki (i 39% średni) priorytet działań w zakresie rozwoju ścieżek rowerowych na terenie MOF Lęborka,

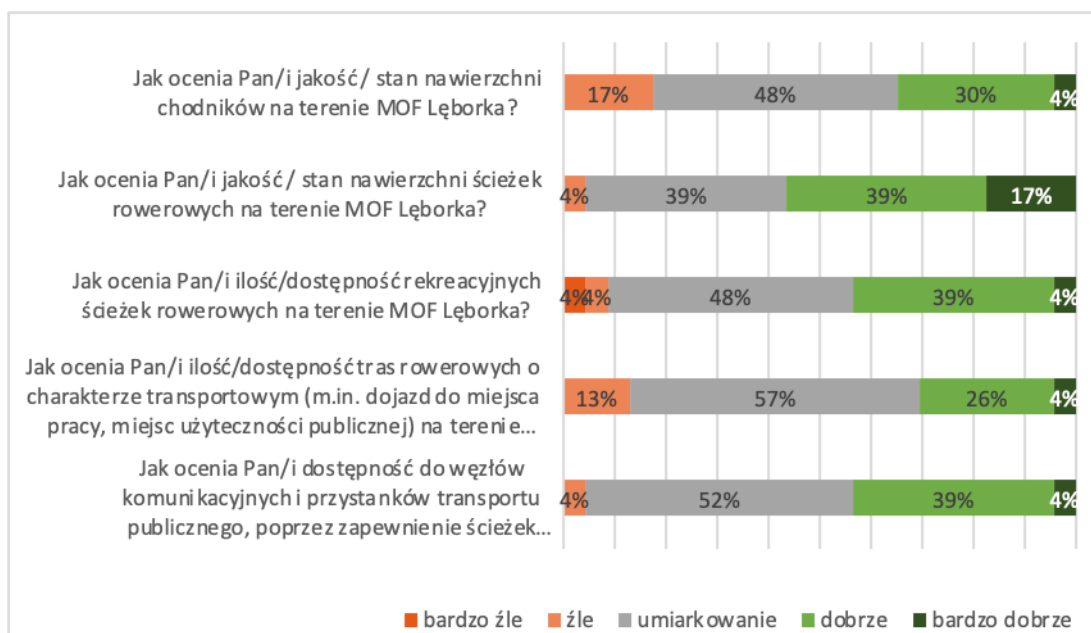
- 38% respondentów uznało rozwój i modernizację infrastruktury drogowej na terenie MOF Lęborka za bardzo ważne (a 43% za średni priorytet),
- 29% ankietowanych wskazało wysoki (i 47% średni) priorytet działań w zakresie poprawy dostępności połączeń w ramach publicznego taboru transportu zbiorowego,
- 26% ankietowanych uznało rozwój i modernizację taboru publicznego transportu zbiorowego za bardzo ważne (a 52% za średni priorytet).

Kolejne badanie, przeprowadzone wśród sołtysów, radnych gmin, miast oraz powiatów MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko, miało na celu pogłębienie diagnozy obszaru transportowego.

Większość badanych pozytywnie ocenia następujące aspekty (Wykres 70):

- jakość i stan obecnej nawierzchni ścieżek rowerowych (56% respondentów),
- ilość i dostępność tras rowerowych o charakterze transportowym (30%) i rekreacyjnym (43%),
- dostępność do węzłów komunikacyjnych i przystanków transportu zbiorowego (43%).

Wykres 70. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie sołtysów, radnych gmin, miast oraz powiatów MOF Lęborka oraz Łeby i Wicko, dotyczące tras rowerowych i ciągów pieszych



Źródło: Raport z konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach opracowania Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030, grudzień 2022 r.

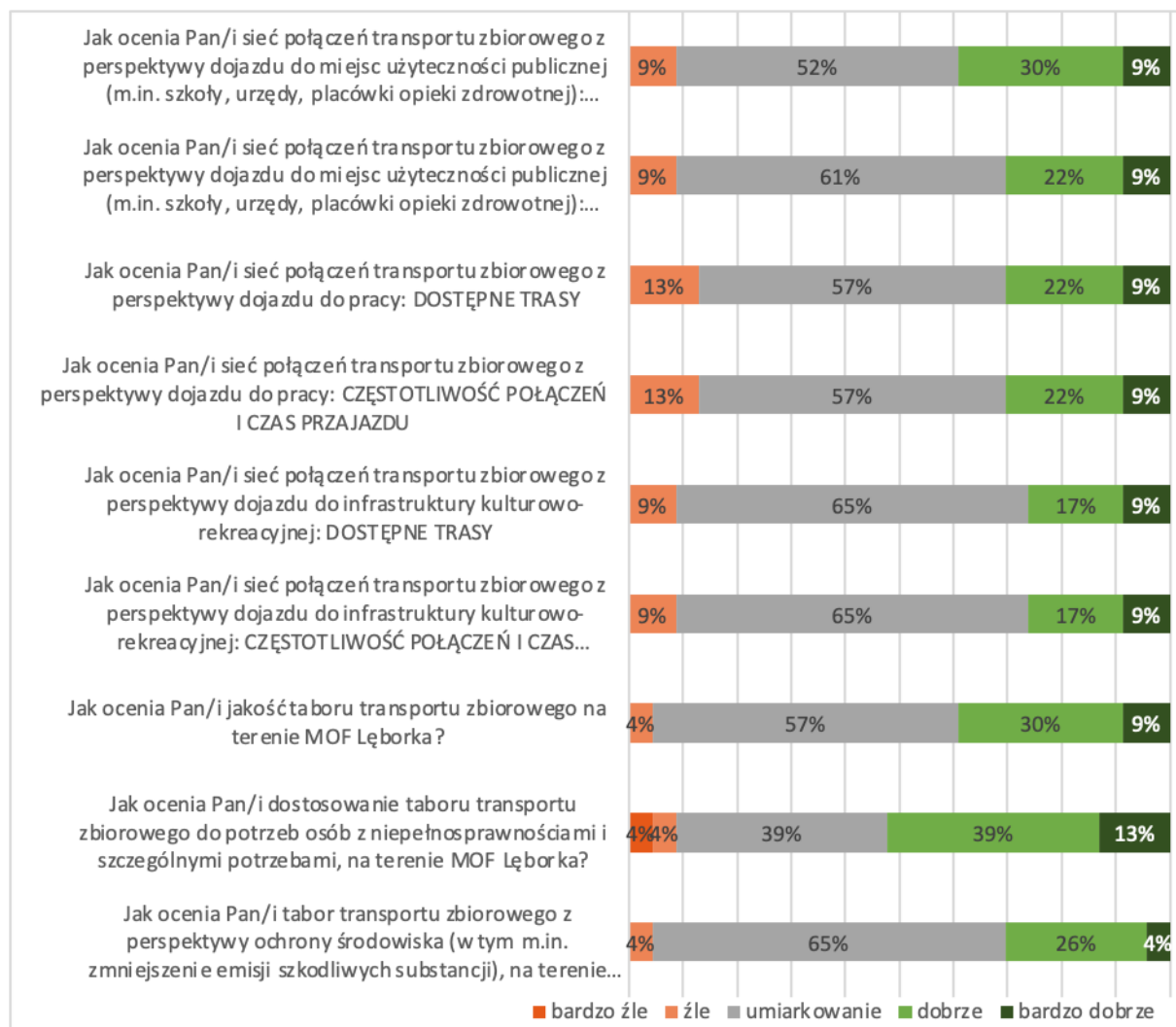
Ankietowani radni umiarkowanie ocenili ilość dostępnych węzłów komunikacyjnych (48% odpowiedzi) oraz system informacji pasażerskiej funkcjonujący na węzłach oraz przystankach (52%).

1/3 radnych pozytywnie ocenia:

- sieć połączeń transportu zbiorowego z punktu widzenia dostępnych tras, częstotliwości połączeń i czasu przejazdu do zakładów pracy, placówek edukacyjnych, miejsc użyteczności publicznej,

- jakość taboru transportu zbiorowego, stopień dostosowania do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i szczególnymi potrzebami, a także z perspektywy emisji szkodliwych gazów do otoczenia (Wykres 71).

Wykres 71. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie sołtysów, radnych gmin, miast oraz powiatów funkcjonujących na terenie MOF Lęborka oraz Łeby i Wicko, dotyczące transportu zbiorowego



Źródło: Raport z konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach opracowania Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030, grudzień 2022 r.

W opinii radnych wśród istotnych czynników dotyczących poprawy dostępności komunikacyjnej na terenie MOF znalazły się:

- rozwój tras pieszo-rowerowych,
- rozwój infrastruktury węzłów komunikacyjnych, zlokalizowanych poza m. Lębork,
- dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców – zwiększenie liczby połączeń komunikacji transportu zbiorowego pomiędzy Lęborkiem a pozostałymi miejscowościami MOF.

Na terenie MOF Łęborka oraz gmin Łeba i Wicko gros miejsc pracy, placówek edukacyjnych, instytucji i ośrodków handlowych, kulturalnych i rozrywkowych ulokowanych jest w mieście Łębork. Gmina Nowa Wieś Lęborska w części okalającej miasto, pełni przede wszystkim funkcję mieszkalną, stąd też występują silne powiązania funkcjonalne z Łęborkiem, sieć połączeń komunikacji publicznej jest tu dobrze rozwinięta. Pozostałe tereny, szczególnie północno-wschodnia część Gminy Nowa Wieś Lęborska oraz tereny wiejskie Gminy Łęczycze, są znacznie słabiej skomunikowane z ośrodkiem miejskim. W celu zwiększenia spójności wewnątrz MOF wymagana jest realizacja przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie transportu, by w obszarze funkcjonalnym zapewnić sprawny, bezpieczny i ekologiczny dostęp mieszkańców do głównych ośrodków pracy, edukacji oraz usług.

2.4.2. Infrastruktura techniczna

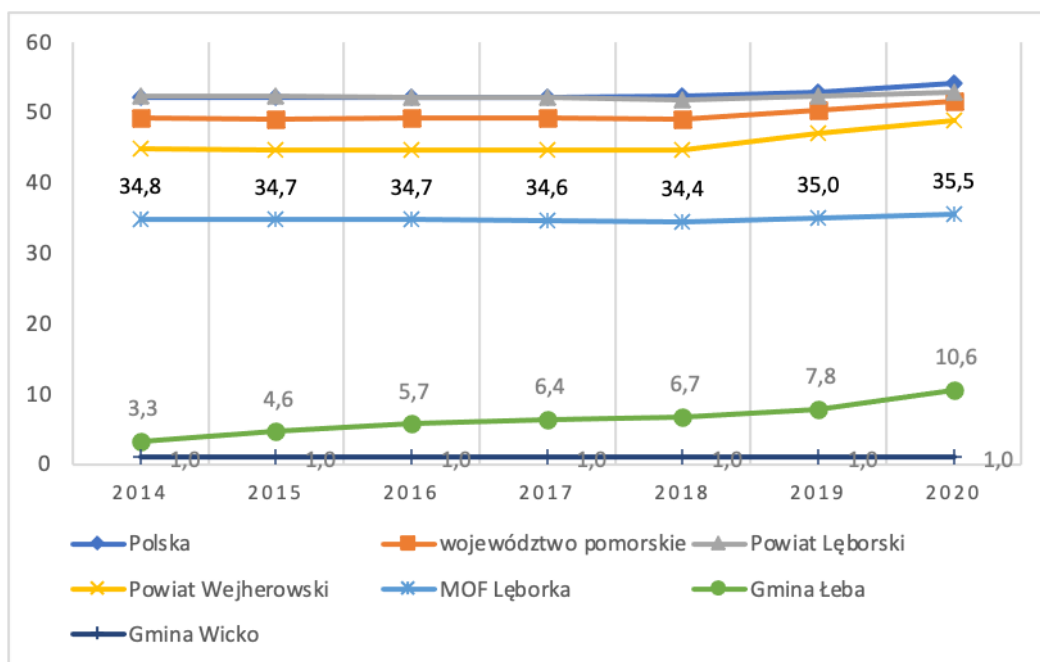
Infrastruktura techniczna MOF Łęborka oraz gminy Łeba i Wicko przedstawiona została w oparciu o analizę porównawczą infrastruktury technicznej MOF i gminy Łeba i Wicko wobec średnich wyników całego kraju, województwa pomorskiego oraz powiatów lęborskiego i wejherowskiego w ramach następujących zagadnień:

- udział korzystających z sieci gazowej w ogółu ludności (%),
- udział korzystających z sieci kanalizacyjnej w ogółu ludności (%),
- udział korzystających z sieci wodociągowej w ogółu ludności (%).

Udział korzystających z sieci gazowej

Wskaźnik udziału mieszkańców z terenów MOF Łęborka korzystających z sieci gazowej w ogólnej liczbie mieszkańców z tegoż terenu w latach 2014-2020 był mniejszy od tożsamego wskaźnika na terenie województwa pomorskiego oraz na terenie całego kraju, większy jednak od wskaźnika z terenu gmin Łeba i Wicko. Udział ten w analizowanym okresie kształtował się na stabilnym poziomie. W nawiązaniu do obecnej sytuacji geopolitycznej, możliwego kryzysu energetycznego, w tym w zakresie dostępu do gazu, kształtowanie się tegoż wskaźnika poniżej średniej województwa i kraju może stanowić o przewadze obszaru – należałoby rozważyć obniżenie tego wskaźnika w mieście Łęborku (w 2020 roku udział ten wyniósł ponad 93%, przy prawie 53% odnotowanych w powiecie lęborskim) (Wykres 72).

Wykres 72. Udział korzystających z sieci gazowej w ogólnej liczbie w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020⁶³ (%)



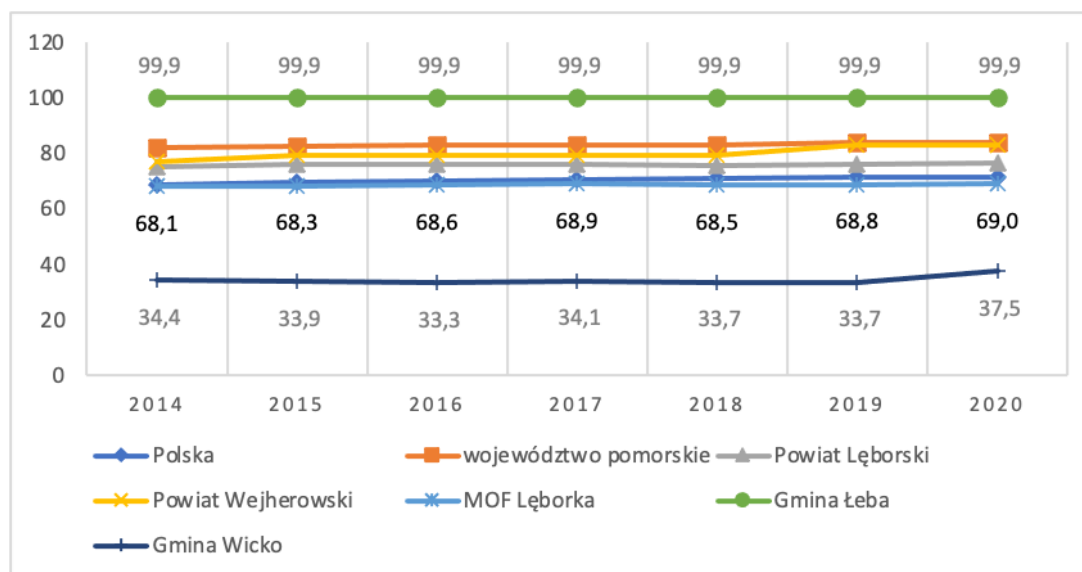
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Udział korzystających z sieci kanalizacyjnej

Współczynnik skanalizowania na terenie MOF Łęborka kształtował się na poziomie średniej krajowej, znacznie poniżej średniej wojewódzkiej (o prawie 15 p.p. mniej w roku 2020) i średniej dla Gminy Łeba (Wykres 73) – wartość ta zdeterminowana jest przez niski poziom skanalizowania gmin Łęczyce i Nowa Wieś Łębska (w 2020 roku odpowiednio 72,2%, 40,6%). Należy podkreślić, iż kształtowanie się wskaźnika skanalizowania w poszczególnych latach na terenie MOF Łęborka charakteryzowało się stałym trendem, i w 2020 roku wyniósł on 69% (wzrost jedynie o 0,9 p. p. w porównaniu do roku 2014).

⁶³ Brak danych za rok 2021

Wykres 73. Udział korzystających z sieci kanalizacyjnej w ogólnej liczbie ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020⁶⁴ (%)



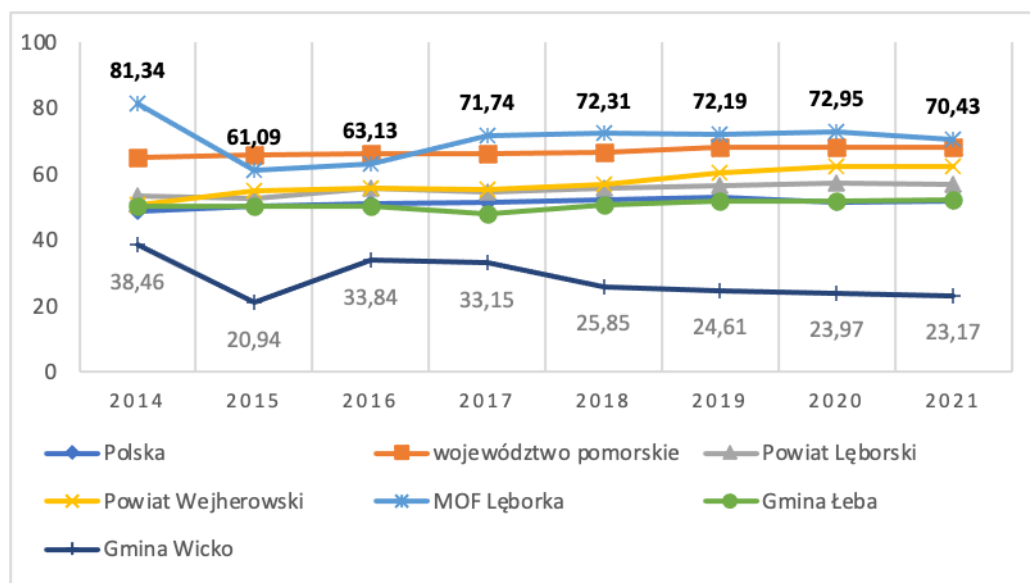
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Średnia długość sieci kanalizacyjnej w relacji do długości sieci wodociągowej na terenie MOF Łęborka w latach 2014-2020 kształtowała się na poziomie wyższym od średnich wartości odnotowanych dla wszystkich analizowanych obszarów (od rok 2017), wykazując spadek w rok 2021 w porównaniu do roku 2014 o prawie 11 p. p. (Wykres 74). Stosunkowo wysoka wartość wskaźnika determinowana była przez relację długości sieci kanalizacyjnej do długości sieci wodociągowej w Gminie Łęczyce, która w 2021 roku wyniosła 99,73%. Najniższy poziom wskaźnika odnotowany był w Gminie Wicko, wyniósł on w 2021 roku jedynie 23,17%.

Z uwagi na potrzebę ochrony wód powierzchniowych, a tym samym kwestię ochrony środowiska, analiza ww. współczynników wskazuje na potrzebę prowadzenia dalszego rozwoju sieci kanalizacyjnej na obszarze MOF Łęborka, a także w gminach Łeba i Wicko.

⁶⁴ Brak danych za rok 2021

Wykres 74. Długość sieci kanalizacyjnej w relacji do długości sieci wodociągowej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021⁶⁵ (%)



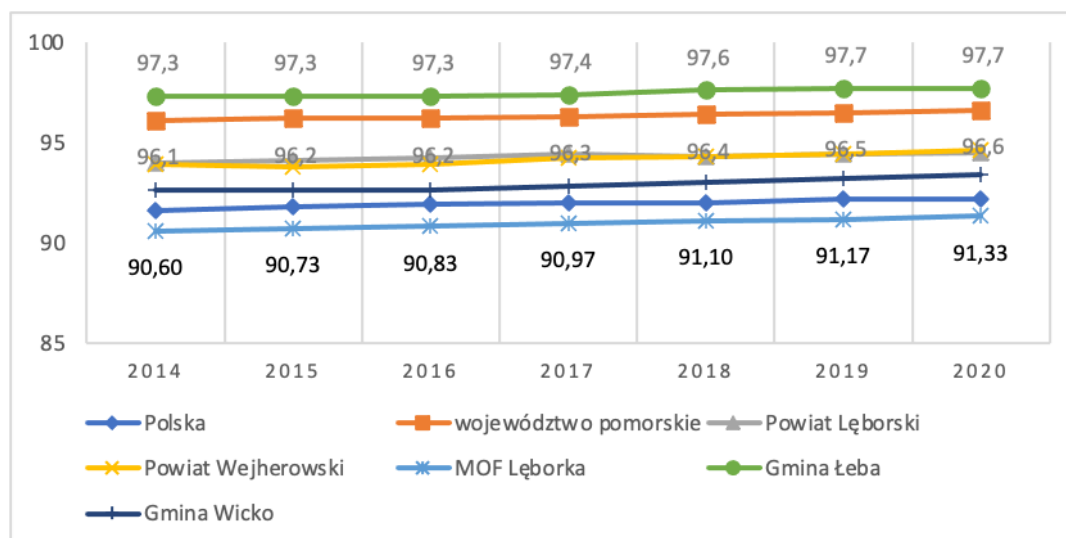
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Udział korzystających z sieci wodociągowej

Z sieci wodociągowej na terenie MOF Łęborka korzystało w 2020 roku ponad 91% ogólnej liczby mieszkańców MOF Łęborka, co jest wynikiem gorszym od średnich dla wszystkich analizowanych obszarów, w tym dla województwa pomorskiego, Polski (odpowiednio 96,6% i 92,2%, w mieście Łeba wartość wskaźnika w 2020 wyniosła 97,7%) (Wykres 75). Udział korzystających z sieci wodociągowej w ogólnej liczbie mieszkańców MOF Łęborka w latach 2014-2020 kształtował się na stabilnym poziomie, wartość wskaźnika determinowana była niższym poziomem współczynnika zwodociągowania na terenie gmin Łęczyce i Nowa Wieś Łębska (odpowiednio 88,1%, 87,6% w roku 2020). Analiza w/w współczynnika wskazuje na potrzebę prowadzenie dalszego rozwoju sieci wodociągowej na obszarze MOF Łęborka.

⁶⁵ Brak danych za rok 2021

Wykres 75. Udział korzystających z sieci wodociągowej w ogólnej liczbie ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020⁶⁶ (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Badanie ankietowe przeprowadzone wśród mieszkańców MOF wskazało, iż infrastruktura ciepłownicza, sanitarna oraz kanalizacyjna została oceniona pozytywnie. Z uwagi na dostępną sieć kanalizacyjną oraz sanitarną w miastach, można zakładać, iż negatywne oceny na temat wskazanych aspektów, wyraziły osoby zamieszkujące obszar pozamiejski.⁶⁷

2.4.3. Energetyka

Zaopatrzenie w ciepło i energię na obszarze MOF Łęborka i gmin Łeba i Wicko

Na terenie MOF Łęborka funkcjonują zarówno zcentralizowane systemy ciepłownicze (ciepłownia w Łęborku- 2 kotłownie o mocy 52,08 MW – ok. 14,8 km sieci ciepłowniczej⁶⁸), kotłownie przemysłowe i kotłownie lokalne (gazowe, olejowe, węglowe) jak i indywidualne źródła ciepła. Ciepło systemowe zasila przede wszystkim osiedla wielorodzinne, wybrane osiedla jednorodzinne zlokalizowane w centralnej części miasta oraz budynki usługowe położone w zasięgu sieci ciepłowniczej. Na terenach Gmin Nowa Wieś Łęborska oraz Łęczycę, Łeba i Wicko funkcjonują jedynie indywidualne źródła ciepła. Z uwagi na potrzebę poprawy jakości środowiska naturalnego MOF Łęborka koniecznym jest podejmowanie systemowych działań w zakresie likwidacji źródeł ciepła na paliwa stałe, m.in. poprzez podłączanie do miejskiej sieci ciepłowniczej na terenie MOF Łęborka.

Z uwagi na brak danych GUS dot. kształtowania się wielkości sprzedaży energii cieplnej w poszczególnych gminach w latach 2014-2020 wg celu, wartości te wyliczono jako iloczyn udziału mieszkańców Miasta Łęborka, w ramach którego funkcjonują kotłownie systemowe, w liczbie mieszkańców odpowiednio powiatu łęborskiego, do którego przynależy gmina. Sprzedaż energii cieplnej (w GJ) przeznaczanej na ogrzanie budynków mieszkalnych znacznie przewyższała sprzedaż

⁶⁶ Brak danych za rok 2021

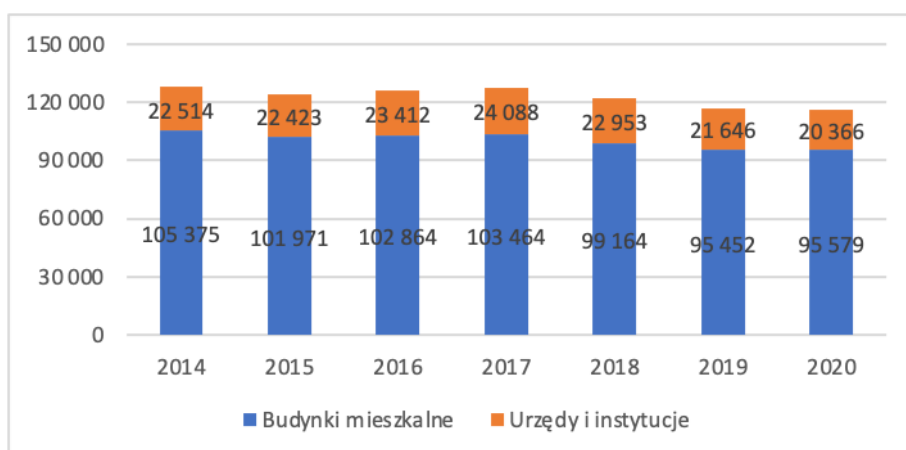
⁶⁷ Raport z konsultacji społecznych, s. 11

⁶⁸ Dane podane przez MPEC Łębork

energii ciepłej do urzędów i instytucji w całym okresie analizy, odnotowując spadek o 9,54% w roku 2020 w porównaniu do roku 2014 (Wykres 76).

W celu dalszego zmniejszenia ilości wykorzystywanej energii ciepłej zarówno w odniesieniu do gospodarstw domowych, jak i urzędów i instytucji, koniecznym jest dalsza termomodernizacja budynków użyteczności publicznej oraz budynków mieszkalnych na terenie MOF Lęborka, jak i gmin Łeba i Wicko. Efektywna termomodernizacja wykorzystuje efekt skali, zarówno w ujęciu klimatycznym (spadek emisji CO₂ do atmosfery), energetycznym (skumulowana oszczędność energii ciepłej) oraz finansowym (nakłady i koszty finansowania).

Wykres 76. Sprzedaż energii ciepłej na obszarze Miasta Lęborka wg celu w latach 2014-2020⁶⁹ (GJ)

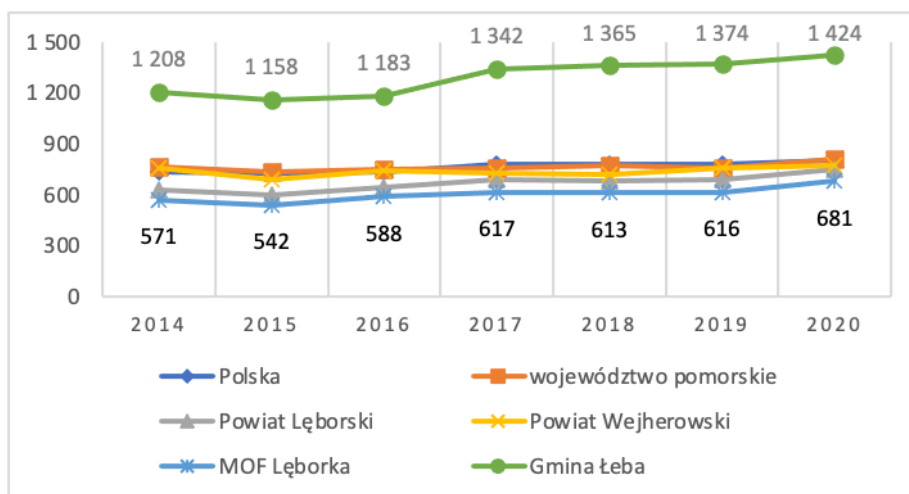


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Średnie zużycie energii elektrycznej przypadające na 1 mieszkańca Lęborka w latach 2014-2020 kształtowało się poniżej średnich krajowych, wojewódzkich oraz średniej powiatu lęborskiego, czego powodem może być mniejsze uprzemysłowienie tychże terenów, a tym samym mniejsze zapotrzebowanie na energię elektryczną (Wykres 77). Największe zużycie energii elektrycznej odnotowano w Łebie, co związane jest z prowadzeniem działalności turystycznej na tym terenie. Należy zwrócić uwagę na rosnący trend w zakresie zużycia energii elektrycznej na 1 mieszkańca w każdym z analizowanych obszarów.

⁶⁹ Brak danych za rok 2021

Wykres 77. Zużycie energii elektrycznej na 1 mieszkańca w miastach MOF Łęborka, Polski, województwa pomorskiego, Gminy Łeba w latach 2014-2020 (kWh)⁷⁰



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Biorąc pod uwagę strukturę przeciętnych miesięcznych wydatków na 1 osobę w gospodarstwach domowych w Polsce w 2020 roku, która wskazuje na drugie miejsce nośników energii w portfolio wydatków Polaków (Wykres 78), a także zważywszy na rosnące od 2019 roku ceny energii cieplnej i elektrycznej, niezwykle istotnym aspektem jest konieczność infrastrukturalnego obniżania kosztów energii, w tym energii cieplnej poprzez zintensyfikowanie działań w zakresie termomodernizacji budynków użyteczności publicznej, jedno i wielorodzinnych, a także obiektów przemysłowych, usługowych i handlowych wraz z wymianą źródeł ciepła i zastosowaniem Odnawialnych Źródeł Energii i przyłączenia do systemowych źródeł ciepła.

W latach 2014-2021 na terenie MOF Łęborka oraz gmin Wicko i Łeba termomodernizacjom poddano 17 obiektów użyteczności publicznej, osiągając efekt skali i pozytywny efekt środowiskowy (średnia oszczędność w zakresie wydatków na energię ciepłą wygenerowanych po realizacji projektów termomodernizacyjnych wyniosła 36%⁷¹).

W Mieście Łęborku termomodernizacji poddanych zostało 80% budynków użyteczności publicznej, 20% wymaga pełnej termomodernizacji. W Gminie Łęczycze 33,33% budynków, których właścicielem jest Gmina, poddanych zostało pełnej termomodernizacji, 33,34% częściowej termomodernizacji, 33,33%, tj. 10 budynków wymaga całkowitej termomodernizacji. W Gminie Nowa Wieś Lęborska 5% obiektów użyteczności publicznej nie wymaga termomodernizacji (nowe obiekty). W ubiegłej unijnej perspektywie finansowej termomodernizacją w ramach MOF Łęborka objęte zostały 4 budynki: Gminny Zakład Usług Komunalnych i Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Nowej Wsi Lęborskiej; Zespół Szkół w Łebieniu; Zespół Szkół w Garczegorzu; Zespół Szkół w Redkowicach. W związku z rozwojem technologii obiekty te należy uznać dziś za poddane częściowej termomodernizacji- szacuje się, iż na terenie Gminy 44% budynków użyteczności publicznej zostało poddanych częściowej termomodernizacji⁷². Pozostałe obiekty (51%) wymagają kompleksowej termomodernizacji.

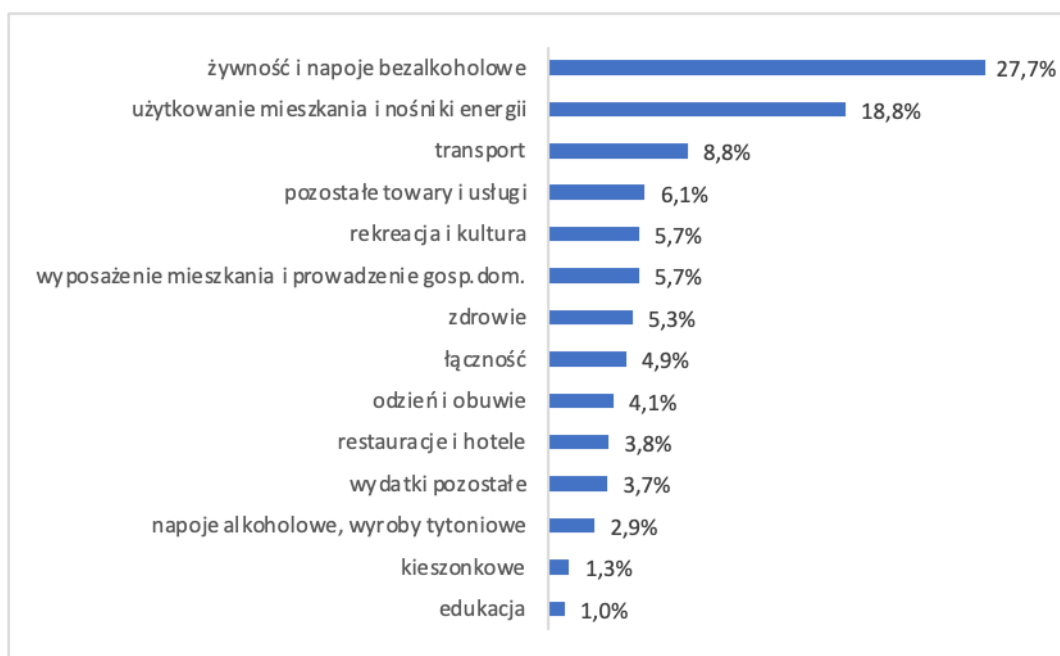
⁷⁰ Brak danych za rok 2021, brak danych dla gmin wiejskich

⁷¹ Dane Partnerów MOF

⁷² % uwzględnia obiekty, w których w ostatnim okresie wymieniono przynajmniej 1 element, np. okna

Kontynuacja projektów termomodernizacyjnych oraz projektów w zakresie wymiany źródeł ciepła na niskoemisyjne umożliwi osiągnięcie dalszych korzyści efektu skali w obszarze środowiskowym (np. redukcja emisji CO₂ do środowiska – wpływ na cały obszar MOF) i energetyczno-ekonomicznym, tzw. „value for money” (relatywnie wysoka wartość projektu i biskość realizowalnych inwestycji generuje efektywność kosztową w zakresie transportu i kosztów finansowania oraz zapewniając duże oszczędności energetyczne), co niewątpliwie jest wartością dodaną dla potencjalnych partnerów prywatnych, chcących realizować projekt w formule PPP i skorzystać z finansowania hybrydowego (spadek kosztów finansowania, wynagrodzenie ze skumulowanych oszczędności energetycznych wygenerowanych na etapie zarządzania inwestycjami przez partnera). Partnerzy MOF mogą również ogłosić wspólny przetarg na wybór wykonawcy w trybie Pzp również osiągając korzyści skali na etapie inwestycyjnym (koszt finansowania, koszty administracyjne).

Wykres 78. Struktura przeciętnych miesięcznych wydatków na 1 osobę w gospodarstwach domowych w Polsce (w % wydatków ogółem) w 2020 r.



Źródło: Sytuacja gospodarstw domowych w 2020 r. w świetle wyników badania budżetów gospodarstw domowych, GUS, maj 2021, s.6.

Kolejnym aspektem ważnym z punktu widzenia efektywności energetycznej, ochrony środowiska naturalnego jest wymiana źródeł ogrzewania z paliwa stałego na bardziej ekologiczne. Poniżej wskazano liczbę wymian źródeł ogrzewania z paliwa stałego na terenie Miasta Lęborka w roku 2021 i 2022.

Tabela 13. Liczba wymian źródeł ogrzewania z paliwa stałego w 2021 roku na terenie Miasta Lęborka (szt.)⁷³

Wskaźnik(i) monitorowania postępu	Liczba wymian źródeł ogrzewania z paliwa stałego [szt.]				
	w tym wymiana z ogrzewania z kotła bezklasowego opalanego węglem kamiennym na:	w tym wymiana z ogrzewania z kotła bezklasowego opalanego węglem brunatnym na:	w tym wymiana z ogrzewania z kotła klasy 3 i 4 opalanego drewnem na:	w tym wymiana z ogrzewania z kotła klasy 3 i 4 opalanego węglem kamiennym na:	suma
Kocioł węglowy spełniający wymagania ekoprojektu	6	-	-	-	6
Kocioł spełniający wymagania ekoprojektu opalany peletem lub biomasą	1	-	-	-	1
Kocioł gazowy (gaz ziemny)	143	-	-	-	143
Kocioł olejowy	-	-	-	-	0
Kocioł opalany gazem LPG	-	-	-	-	0
Źródła bezemisyjne: ogrzewanie z sieci ciepłowniczej, ogrzewanie prądem lub z wykorzystaniem OZE	9	-	-	-	9
Suma	159	0	0	0	159

Źródło: dane Miasta Lęborka

⁷³ Brak danych dla pozostałych gmin

Tabela 14. Liczba wymian źródeł ogrzewania z paliwa stałego w 2022 roku na terenie Miasta Lęborka (szt.)⁷⁴

Wskaźnik(i) monitorowania postępu	Liczba wymian źródeł ogrzewania z paliwa stałego [szt.]				
	w tym wymiana z ogrzewania z kotła bezklasowego opalanego węglem kamiennym na:	w tym wymiana z ogrzewania z kotła bezklasowego opalanego węglem brunatnym na:	w tym wymiana z ogrzewania z kotła klasy 3 i 4 opalanego drewnem na:	w tym wymiana z ogrzewania z kotła klasy 3 i 4 opalanego węglem kamiennym na:	suma
Kocioł węglowy spełniający wymagania ekoprojektu	4	-	-	-	4
Kocioł spełniający wymagania ekoprojektu opalany peletem lub biomasą	1	-	-	-	1
Kocioł gazowy (gaz ziemny)	105	-	-	-	105
Kocioł olejowy	-	-	-	-	0
Kocioł opalany gazem LPG	-	-	-	-	0
Źródła bezemisyjne: ogrzewanie z sieci ciepłowniczej, ogrzewanie prądem lub z wykorzystaniem OZE	9	-	-	-	9
Suma	119	0	0	0	119

Źródło: Dane Miasta Lęborka

Energia odnawialna

MOF Lęborka oraz gminy Łeba i Wicko posiadają bardzo wysokie (istniejące i potencjalne) zasoby energii odnawialnych szczególnie w zakresie wiatru. Niemniej jednak z uwagi na wysoki udział w powierzchni poszczególnych obszarów terenów chronionych oraz na istniejące przepisy prawa utrudniony jest rozwój OZE w zakresie wiatru czy wody na terenach MOF i gminach mających status obserwatora. Poniżej zostały opisane zasoby energii odnawialnej występujące w MOF Lęborka.

Na analizowanym terenie funkcjonują następujące elektrownie wiatrowe:

- Gmina Łęczyce – 1 farma wiatrowa (22 turbiny o łącznej mocy 44 MW),
- Gmina Wicko – 4 farmy wiatrowe (łącznie 69 turbin o mocy 169 MW).

Energia promieniowania słonecznego może służyć do produkcji energii w czterech formach:

⁷⁴ Brak danych dla pozostałych gmin

- podgrzewanie cieczy przy wykorzystaniu kolektorów słonecznych,
- produkcja energii elektrycznej za pomocą ogniw fotowoltaicznych (PV),
- produkcja energii elektrycznej i podgrzewanie cieczy w systemach hybrydowych fotowoltaiczno-termicznych,
- poprzez tzw. pasywne systemy solarne – elementy obudowy budynku służące maksymalizacji zysków ciepła zimą i ich minimalizacji latem.

Dla Polski charakterystyczne jest ścieranie się różnych frontów atmosferycznych i występowanie dość częstych zachmurzeń. Roczna gęstość promieniowania słonecznego w Polsce, przypadająca na płaszczyznę poziomą waha się w granicach 950-1250 kWh/m². Średnie nasłonecznienie, czyli liczba godzin słonecznych wynosi 1600 godzin na rok. Warunki meteorologiczne charakteryzują się bardzo nierównym rozkładem promieniowania słonecznego w cyklu rocznym – około 80% rocznego całkowitego napromieniowania przypada na 6 miesięcy sezonu wiosenno-letniego, od początku kwietnia do końca września.

Moduły fotowoltaiczne mogą służyć do zasilania: obiektów leżących poza zasięgiem sieci energetycznej, domków letniskowych, urządzeń komunalnych, telekomunikacyjnych, sygnalizacyjnych, oświetlenia, przydomowych mikro elektrowni w celu uzupełnienia bilans energetycznego budynku, urządzeń transportowych i infrastruktury transportowej. Możliwa jest również budowa większych instalacji PV produkujących energię elektryczną na sprzedaż (do sieci, na zasadach komercyjnych).

Wyróżnia się dwa rodzaje instalacji:

- on grid – instalacje fotowoltaiczne zintegrowane z siecią elektroenergetyczną, oddające nadwyżki wyprodukowanej energii do sieci,
- off grid – instalacje fotowoltaiczne nie podłączone do sieci elektroenergetycznej, posiadające system magazynowania energii.

Instalacje fotowoltaiczne są coraz częściej wykorzystywane, głównie w budynkach mieszkalnych (jedno i wielorodzinnych), gdyż mikroinstalacje prosumenckie o mocy do 40 kWp objęte są szeregiem ułatwień dla inwestora – są to m.in. uproszczone procedury przyłączania do sieci (zgłoszenie), brak kosztów przyłączenia do sieci ze strony operatora sieci dystrybucyjnej, uproszczone procedury uzyskiwania pozwoleń administracyjnych związanych z budową. Ponadto, zgodnie z ustawą o odnawialnych źródłach energii wyprodukowaną energię można zużywać na potrzeby własne, a oddając nadwyżki do sieci energetycznej otrzymuje się tzw. opusty (oszczędność kosztów zakupu energii elektrycznej z sieci).

Instalacje fotowoltaiczne w chwili obecnej nie są powszechnie wykorzystywane w budynkach użyteczności publicznej na potrzeby własne. Na terenie MOF Lęborka jedynie na 2 obiektach zarządzanych przez Gminę Nowa Wieś Lęborska funkcjonują instalacje solarne.⁷⁵ W Mieście Lęborku w najbliższym czasie panele fotowoltaiczne zostaną zamontowane na 14 budynkach użyteczności publicznej. Z uwagi na obecną trudną sytuację na rynku energetycznym (ograniczony dostęp do surowców energetycznych, wysokie ceny energii) Partnerzy MOF Lęborka powinni realizować kolejne projekty z zakresu instalacji paneli fotowoltaicznych na budynkach użyteczności publicznej.

⁷⁵ Dane Gmin MOF Lęborka

Realizacja zintegrowanych projektów w tym zakresie zapewnia podobne korzyści skali, jakie wskazano w przypadku projektów termomodernizacyjnych.

Na terenie MOF Lęborska oraz gmin Łeba i Wicko nie funkcjonują elektrownie wodne.

2.4.4. Środowisko naturalne

Walory przyrodnicze MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko opisano w punkcie 3.3.5 przedmiotowej Strategii.

Kolejnym zasobem przyrodniczym MOF oraz gmin o statusie obserwatora jest sieć hydrograficzna, a składają się na nią przede wszystkim rzeki, kanały oraz jeziora. Jakość wód płynących oraz jezior należy uznać w większości przypadków za złą/zagrożoną (z wyłączeniem np. odcinka Łeba od Pogorzeli do wypływu z Jeziora Łebsko)⁷⁶. Za zły stan jakości wód powierzchniowych odpowiedzialne są zazwyczaj: niedostateczne wyposażenie w oczyszczalnie ścieków (brak oczyszczalni, zły stan techniczny, zbyt mała przepustowość lub przestarzałe technologie), mechanizacja rolnictwa oraz budowa sieci wodociągowych bez równoległego rozwoju kanalizacji. Prowadzą one do odprowadzania ścieków komunalnych i przemysłowych bezpośrednio do wód oraz do zanieczyszczeń powierzchniowych, pochodzących z działalności rolniczej. Potencjalne zagrożenie dla stanu wód powierzchniowych stanowią wszystkie obszary zurbanizowane. Gromadzenie nieczystości w szambach jest niewystarczające z punktu widzenia potrzeb ochrony środowiska. Dużym zagrożeniem jest spływ zanieczyszczeń z powierzchni ziemi. Można do nich zaliczyć spływ rolniczy, którego źródłem są przede wszystkim nawozy oraz spływ zanieczyszczeń osiadających na podłożu. Spływ rolniczy powoduje przedostawanie się do wód dużego ładunku nawozowego, co może sprzyjać niekontrolowanemu wzrostowi glonów, czego skutkiem jest zmniejszenie się ilości tlenu w wodach i pogorszenie się warunków życia dla fauny wodnej. Spływ zanieczyszczeń osiadających na powierzchni ziemi może powodować pogorszenie się stanu chemicznego wód. Ponadto występują problemy związane z wykonywaniem melioracji wodnych oraz obowiązków dotyczących konserwacji urządzeń wodnych oraz brak środków na utrzymanie urządzeń wodnych.

Średni odsetek ludności MOF Lęborka korzystających z oczyszczalni ścieków w latach 2014-2020 kształtował się powyżej średniej całego kraju, a od 2019 roku poniżej wartości wskaźnika dla województwa pomorskiego i Gminy Łeba (w 2021 roku ponad 94% mieszkańców gminy korzystało z oczyszczalni ścieków, jednakże powyżej wskaźnika dla Gminy Wicko, na obszarze której w 2021 roku tylko 20% mieszkańców korzystało z oczyszczalni ścieków. W 2021 roku jedynie 71% ogólnej liczby mieszkańców z terenów MOF Lęborka korzystało z oczyszczalni ścieków, co jest wynikiem lepszym o ponad 5 p. p. w porównaniu do roku 2014 (Wykres 79), jednak wartość wskaźnika determinowana jest przez niski udział ludności korzystających z oczyszczalni ścieków w ogólnej liczby mieszkańców na terenie Gminy Nowa Wieś Lęborska (42,94% w 2021 roku). Dane te wskazują na konieczność rozwoju infrastruktury ściekowej głównie na terenach wiejskich MOF Lęborka i w Gminie Wicko.

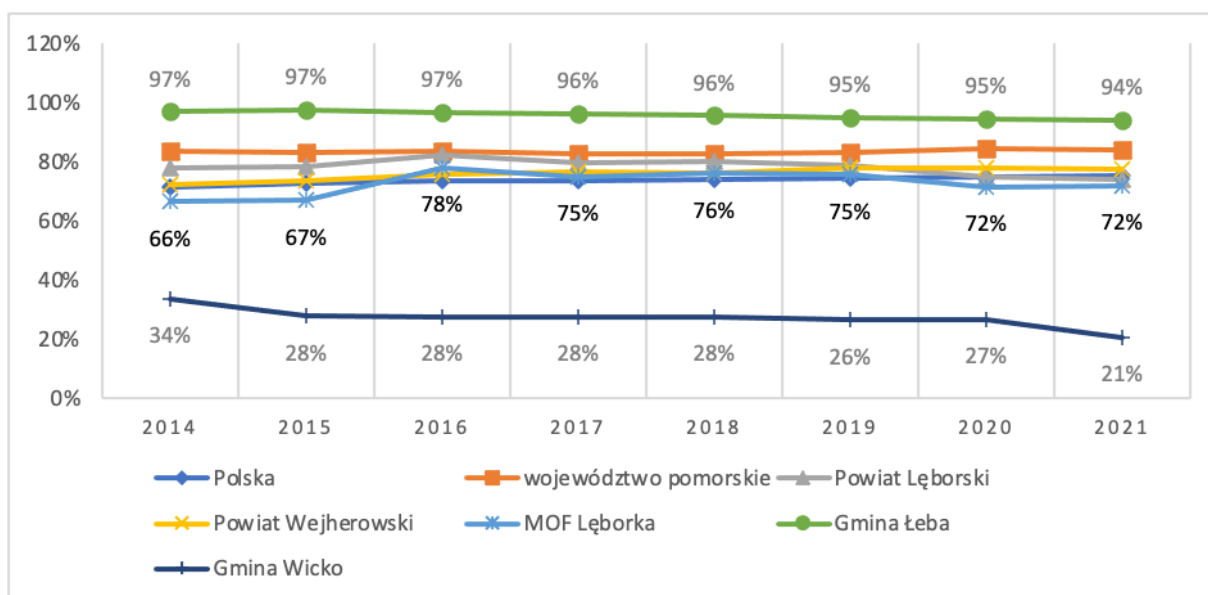
Na terenie MOF Lęborka utworzone zostały utworzone trzy aglomeracje ściekowe:

⁷⁶ Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Lęborskiego na lata 2021-2025 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2026-2030, Zakład Analiz Środowiskowych Eko-precyzja, Lębork, 2020, s. 78,79

- Aglomeracja Łębork o równoważnej liczbie mieszkańców wynoszącej 46 989 osób (obręb Miasta Łęborka, Gminy Nowa Wieś Łęborska, Gminy Cewice),
- Aglomeracja Łęczycze o równoważnej liczbie mieszkańców wynoszącej 4 178 osób,
- Aglomeracja Łeba o równoważnej liczbie mieszkańców wynoszącej 52 420 osób (obręb Gminy Miejskiej Łeba, Gminy Wicko - Nowęcin, Żarnowska).

W/w aglomeracje spełniają wymagania dyrektywy dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych (91/271/EWG) zgodnie z zapisami VI Aktualizacji Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych.

Wykres 79. Udział ludności korzystających z oczyszczalni ścieków w ogólnej liczbie ludności narodowej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Niezwykle istotnym z punktu widzenia ochrony środowiska naturalnego, głównie w zakresie zanieczyszczania cieków wodnych jest zabezpieczenie przed lokalnymi podtopieniami, które mogą przetransportować szkodliwe substancje do cieków wodnych.

Zgodnie z ustaleniami Komisji Europejskiej najpoważniejszym skutkiem zmian klimatu dla środkowej i wschodniej części Europy będą ekstremalne temperatury. W połączeniu z mniejszymi opadami w okresie letnim mogą one zwiększyć ryzyko wystąpienia suszy, a ponadto mają spowodować wzrost zapotrzebowania na energię latem.⁷⁷ Przewiduje się, że z powodu większych opadów w sezonie zimowym wzrośnie intensywność i częstotliwość powodzi rzecznych zimą i wiosną (w różnych regionach). Prognozy wskazują też, że zmiany klimatu doprowadzą do większej zmienności plonów i częstszych pożarów lasów.⁷⁸

⁷⁷ Obszar Powiatu Łęborskiego jest narażony na zjawisko suszy w stopniu umiarkowanym oraz znacznym.

⁷⁸ https://climate.ec.europa.eu/climate-change/consequences-climate-change_pl

Obszar MOF Łęborka oraz gmin Łeba i Wicko jest obszarem zagrożonym powodziami (Rysunek 30 i 31). W chwili obecnej na terenie MOF Łęborka istnieje jedynie ok. 50,488 km kanalizacji odprowadzającej wody deszczowe oraz jeden zbiornik retencyjny w Mieście Łeba.

Rysunek 30. Obszary zagrożone powodziami- MOF Łęborka



Źródło: https://wody.isok.gov.pl/imap_kzgw/?gmap=gpMZP.

Rysunek 31. Obszary zagrożone powodzią – Gmina Miejska Łeba, Gmina Wicko



Źródło: https://wody.isok.gov.pl/imap_kzgw/?gpmmap=gpMZP.

Na terenie MOF Lęborka, Gminy Łeba oraz Gminy Wicko co do zasady nie występuje błękitno-zielona infrastruktura w postaci np. ogrodów deszczowych, parków kieszonkowych, zielonych dachów, pnączy na ścianach budynków i filarach mostów, zielonych przystanków i wiat śmietnikowych ani łąk kwietnych, mająca na celu przeciwdziałanie tworzeniu się miejskich wysp ciepła i "uciekaniu wód opadowych i roztopowych". Na terenie MOF realizowane były jedynie nieliczne, indywidualne projekty polegające na tworzeniu zbiorników do zbierania wód deszczowych i ich późniejszego wykorzystania do nawadniania ogrodów. Brak jest jednak inwentaryzacji tego typu indywidualnych rozwiązań.

W celu niwelowania skutków zmian klimatycznych Miasto Lębork stara się wprowadzać różnego rodzaju rozwiązania np. ogrody deszczowe, powstały łąki kwietne, skwery kieszonkowe, w którym rosną trawy ozdobne, byliny, drzewa. W 2019 r. miasto pozyskało dofinansowanie 3 mln 516 tys. zł (85% wartości projektu) w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, Osi Priorytetowej II w ramach działania 2.5 na projekt pn „Więcej drzew i krzewów – zielony Lębork”. Na terenie objętym programem zasadzono 706 drzew, 37.113 krzewów, krzewinek i bylin, a trawą obsianych zostało prawie 38 tys. m². „Zielony Lębork” to także aranżacja terenu, budowa żwirowych ścieżek i alejek oraz postawienie 164 ławek i 53 koszy na śmieci. Celem projektu był rozwój i zagospodarowanie terenów zieleni w mieście, stworzenie uporządkowanej zieleni wzbogaconej o nowe nasadzenia i przestrzeń umożliwiającą aktywne spędzanie czasu, która pozytywnie wpłynie na różnorodność biologiczną, poprawę klimat oraz utworzy naturalne bariery

chroniących przed zapyleniem i hałasem. Sposób zagospodarowania terenów zielonych wpłynie na zatrzymanie wód opadowych, a tym samym ochronią przed erozją gleby.

Gmina Łęczycze na chwilę obecną planuje stworzyć sieć punktów czerpania wody na stawach, śródpolnych oczkach, meandrach rzek i strug wodnych. W zależności od potrzeb zakłada się oczyszczenie, pogłębianie zbiorników, a także zagospodarowanie i utwardzenie brzegów wraz z przygotowaniem zejść prowadzących do lustra wody lub montażem studni i przewodów ssawnych wraz z oświetleniem. Przewiduje się utwardzenie części terenu pod place manewrowe i podjazdy do lustra wody z wykorzystaniem w tym celu materiałów umożliwiających właściwą retencję wody. Przy rzekach i strugach planuje się wykonanie zastawek spiętrzających wodę na czas poboru.

W ramach Planu działań na rzecz zrównoważonej energii i klimatu dla powiatu łębskiego jako główne zagrożenia klimatyczne wskazano przede wszystkim częstsze fale upałów, nawalne deszcze, susze. Powiat podejmował częściowo działania w kierunku przeciwdziałania negatywnym skutkom zmian klimatu- budynek PCPR w Łęborku przy ul. Okrzei 15 – na terenach zielonych wokół obiektu nasadzono 35 sztuk drzew 3-letnich (brzozy i jodły - sztuk 35) oraz 12 szt. kwiatów (hortensji i malw), ZSGŻIA w Łęborku - w 2022 roku wykonano przyłącze kanalizacji deszczowej dla budynków A,C,G,F, Dom Pomocy Społecznej Nr 1 w Łęborku – na bieżąco dokonuje się nasadzeń krzewów, drzewek, kwiatów, pnączy na terenie placówki.

Na terenie Gminy Nowa Wieś Łębska nie występuje błękitno-zielona infrastruktura w postaci ogrodów deszczowych, parków kieszonkowych, zielonych dachów, pnączy na ścianach budynków i filarach mostów. Nie posiadamy również zielonych przystanków i wiat śmietnikowych ani łąk kwietnych. W związku z faktem, iż jest to gmina wiejska, na tym terenie występują rowy melioracyjne oraz kilkanaście stawów, które mogą pełnić funkcję zbiorników retencyjnych i punktów czerpania wody w zakresie przeciwdziałania suszy i poprawy bezpieczeństwa przeciwpożarowego. Naturalne akweny wodne wymagają w zależności od potrzeb - oczyszczania, pogłębiania i umocnienia brzegów. W związku z powyższym w gminie występują liczne deficyty w obszarze błękitno-zielonej infrastruktury.

W związku z powyższym oraz nawiązując do ww. skutków zmian klimatu niezwykle istotnym elementem ochrony środowiska naturalnego MOF jest ochrona terenów naturalnej retencji wodnej, odpowiednie zagospodarowanie wód opadowych, rozwój błękitno-zielonej infrastruktury, kolektorów deszczowych na terenie MOF oraz gmin Wicko i Łeba, aby w sposób skoordynowany zarządzać ryzykiem powodziowym i chronić cenne zasoby przyrodnicze obszaru.

Zanieczyszczenia przedostające się do powietrza atmosferycznego na terenie MOF Łęborka oraz gmin Łeba i Wicko można podzielić na trzy grupy: z gospodarstw domowych, transportu drogowego oraz działalności zakładów produkcyjnych/ zakładów usługowych. Na podstawie raportu „Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim. Raport wojewódzki za rok 2020”, wydanego przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, jakość powietrza na terenie MOF Łęborka oraz gmin Łeba i Wicko jest ogólnie dobra – stężenia zanieczyszczeń nie przekraczają dopuszczalnych poziomów. Najwyższe stężenie zanieczyszczeń notuje się w pobliżu najbardziej uczęszczanych szlaków komunikacyjnych oraz w miejscach z rozproszonymi przestrzennie kotłami i piecami grzewczymi.

Hałas jest zanieczyszczeniem środowiska, którego źródłem są przede wszystkim: transport (zarówno drogowy, kolejowy, jak i lotniczy) oraz miasta (np. zakłady produkcyjne, usługowe, tereny budowy, dyskoteki). Dlatego też miejscem o największym natężeniu hałasu na terenie MOF Lęborka jest Miasto Lębork jako ośrodek o znaczeniu ponadlokalnym, oraz obszary znajdujące się nieopodal najbardziej uczęszczanych dróg.⁷⁹

Ochrona przyrody

W MOF chronionych jest ponad 41% gruntów. Należy jednak zwrócić uwagę, że zdecydowana większość terenów chronionych to obszary chronionego krajobrazu (prawie 99% całej powierzchni chronionej) – a więc forma mało restrykcyjna. Obszary bardziej restrykcyjnej ochrony przyrody mają większe znaczenie w dwóch gminach – Łebie oraz Wicku (Parki Narodowe stanowią odpowiednio 54% i 94% powierzchni chronionej, rezerваты przyrody odpowiednio 46% i 6% powierzchni chronionej). Są to tereny Słowińskiego Parku Narodowego, którego większą część stanowią wody jeziora Łebsko.⁸⁰

Obszary chronione znajdujące się na obszarze MOF Lęborka mogą być w kontekście działalności gospodarczej (a zwłaszcza przemysłowej) z jednej strony traktowane jako bariera rozwojowa, z drugiej zaś są one czynnikiem sprzyjającym rozwojowi turystyki, która współtworzy PKB subregionu.

Zauważyć należy, że konflikt między ochroną przyrody a inwestycjami różnego rodzaju na terenie MOF oraz gmin Wicko i Łeba nie jest szczególnie nasilony. Jednocześnie jednak wskazać należy różne zagrożenia dla przyrody i potencjalne konflikty. Za najważniejsze z nich należy uznać:

- zbyt wysoką koncentrację ruchu turystycznego w Łebie, prowadzącą do silnej antropopresji ze strony turystów na położone w jej najbliższym sąsiedztwie obszary chronione oraz wybrzeże Bałtyku a także obciążenie samego miasta (korki drogowe, kwestia bardzo zmiennej liczby użytkowników infrastruktury technicznej, zależnej od pory roku), presję na tereny rekreacyjne,
- emisję zanieczyszczeń punktowych z systemów grzewczych,
- powstawanie chaotycznej zabudowy rekreacyjnej i mieszkaniowej na niektórych cennych przyrodniczo obszarach oraz w strefach podmiejskich,
- zatopione w Morzu Bałtyckim środki bojowe z okresu II wojny światowej (m.in. iperyt), mogące znaleźć się na nadmorskich plażach lub w sieciach rybackich,
- hałas związany z działalnością lotniska wojskowego w Siemirowicach.⁸¹

Obszary chronione stanowią nie tylko o walorach przyrodniczo-krajobrazowych MOF, ale także są ważnym aspektem w zakresie rozwoju różnorodności biologicznej. Gminy MOF, wraz z gminami Łeba i Wiko, powinny realizować wspólne projekty w zakresie jej ochrony, w tym gatunków chronionych i zapobiegać antropopresji ze strony turystów.

Tereny zieleni

⁷⁹ Stan techniczny dróg również wpływa na poziom generowanego hałasu, a więc ma wpływ na stan środowiska naturalnego.

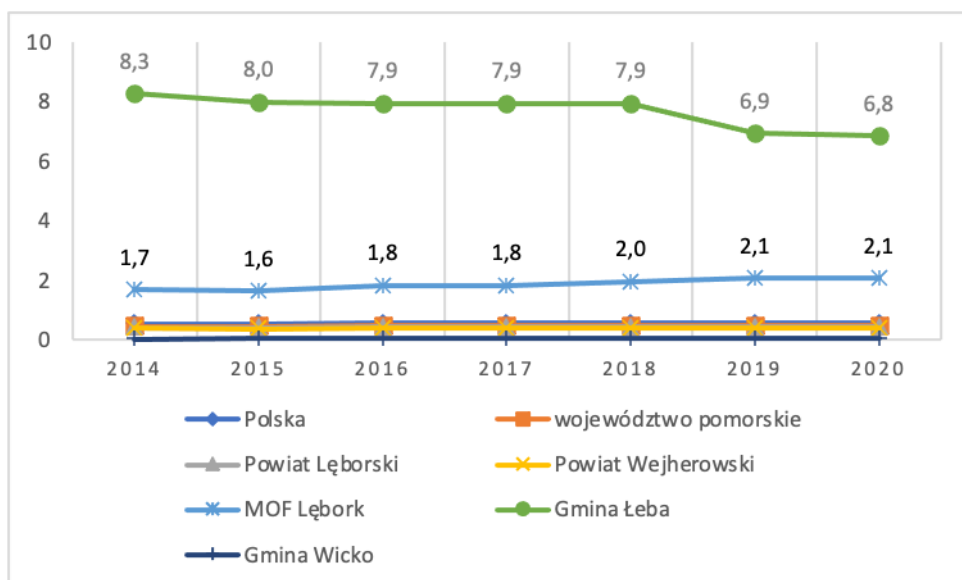
⁸⁰ Szerzej opisano w punkcie 3.3.5 przedmiotowej Strategii.

⁸¹ Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka, op. cit., s. 22-23

Średnia wartość udziału powierzchni terenów zieleni w powierzchni MOF Lęborka w latach 2014-2020 kształtowała się powyżej wartości na obszarze województwa pomorskiego, Polski oraz powiatów lęborskiego i wejherowskiego, poniżej wartości wskaźnika odnotowanej na terenie Gminy Miejskiej Łeba, wynosząc w 2020 roku 2,06%, tj. o 0,39 p.p. więcej w porównaniu do roku 2014 (Wykres 80). Wartość wskaźnika kształtował głównie udział powierzchni zielonych w ogólnej powierzchni Gminy Miasta Lęborka (5,85 %). Na terenie Gminy Łęczyce wskaźnik ten wyniósł w 2021 roku 0,09%, w Gminie Nowa Wieś Lęborska 0,25%, w Gminie Wicko 0,06% . Tereny zieleni na terenach MOF Lęborka, w tym głównie na terenie Miasta Lęborka, które pełnią funkcje ponadlokalne, w tym w zakresie wypoczynku, są często terenami niezagospodarowanymi, zdegradowanymi, przez co nie są wykorzystywane przez lokalną społeczność MOF.

Tereny zieleni stanowią nie tylko o walorach przyrodniczo-krajobrazowych MOF, ale także stanowią zabezpieczenie przeciw powodziom i lokalnym podtopieniom. Ich dalszy, zintegrowany rozwój, w tym na terenach miejskich, jest zatem istotny z punktu widzenia gospodarczego (turystyka – uzupełnienie oferty sieciowych produktów turystycznych), społeczno-przestrzennego (uzupełnienie infrastruktury społecznej), jak również środowiskowego (regulacja temperatury powietrza oraz magazynowanie i oczyszczanie wody deszczowej, retencja wód i zapobieganie powodziom), jako element rozwoju błękitno-zielonej infrastruktury całego obszaru.

Wykres 80. Udział powierzchni terenów zieleni w powierzchni ogółem w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020⁸² (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

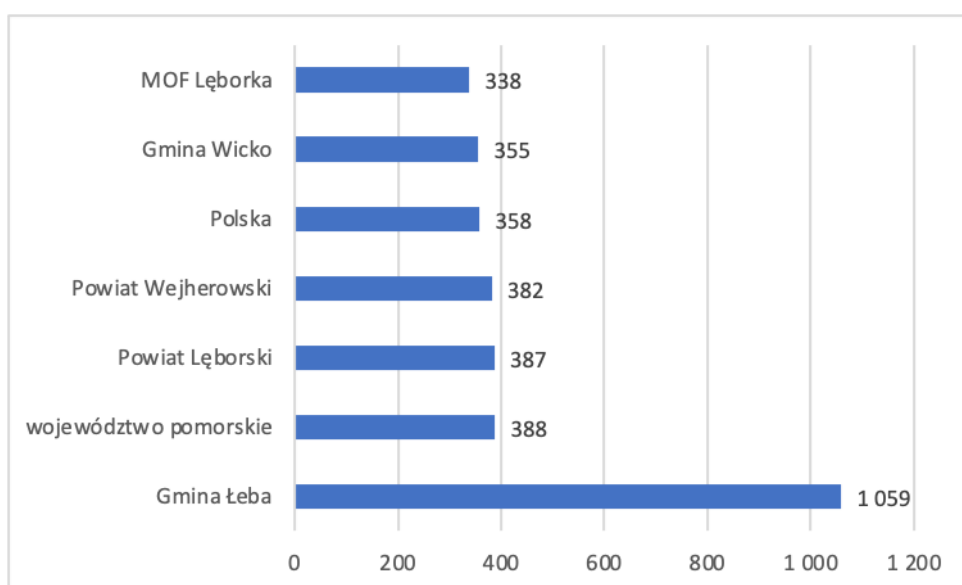
⁸² Brak danych za rok 2021

Gospodarka odpadami

Najważniejsze zadania w gospodarowaniu odpadami komunalnymi, wynikające z konieczności ochrony środowiska, sprowadzają się do minimalizacji powstawania odpadów i maksymalizacji ich zagospodarowania oraz ograniczania do koniecznego minimum składowania odpadów w środowisku.

W 2021 roku 1 mieszkaniec obszaru MOF Lęborka wytworzył 338 kg odpadów komunalnych, tj. o ponad 68 % mniej od masy odpadów wytworzonych przez 1 mieszkańca Gminy Miejskiej Łeba⁸³ (Wykres 81), przy średniej masie odpadów wytworzonych przez 1 mieszkańca województwa pomorskiego wynoszącej 388 kg, Polski – 358 kg.

Wykres 81. Masa odpadów komunalnych wytworzonych przez 1 mieszkańca w wyszczególnionych obszarach w roku 2021 (kg)

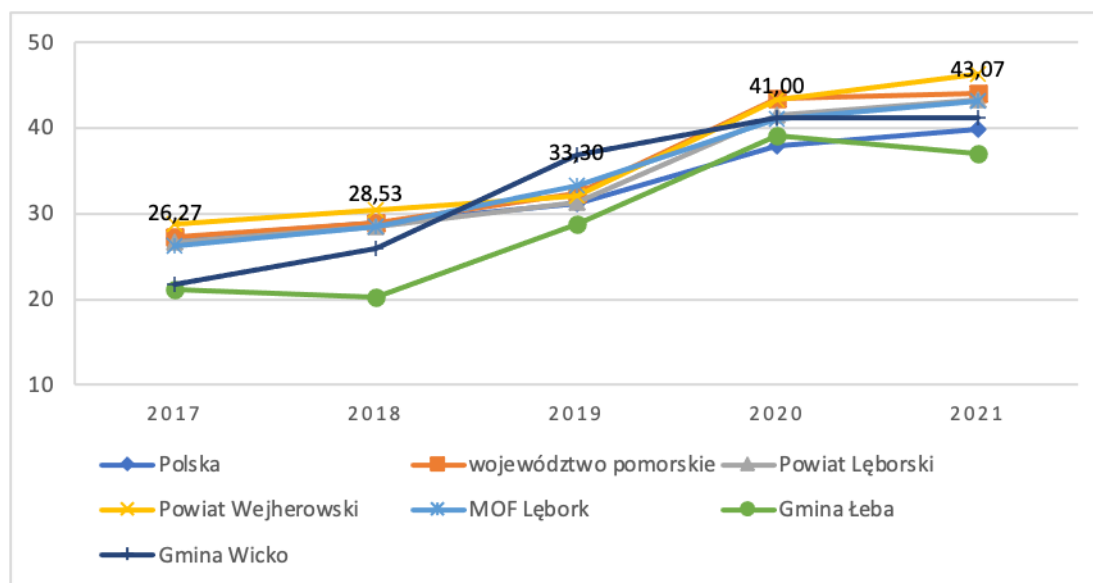


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Ważnym aspektem z punktu widzenia efektywności gospodarowania odpadami i ich wpływu na środowisko i tworzenie gospodarki obiegu zamkniętego na terenie całego MOF, wraz z gminami Łeba i Wicko, jest selektywna zbiórka odpadów i poziom recyklingu. Udział odpadów komunalnych zebranych selektywnie w relacji do ogółu odpadów komunalnych zebranych w ciągu roku na terenie MOF Lęborka w latach 2017-2021 charakteryzował się pozytywnym rosnącym trendem, osiągając w 2021 roku wartość ponad 43%, jednakże poniżej średniej wojewódzkiej (Wykres 82).

⁸³ Za masę wytworzonych odpadów odpowiedzialni są również turyści wypoczywający w Łebie.

Wykres 82. Odpady komunalne zebrane selektywnie w relacji do ogółu odpadów komunalnych zebranych w ciągu roku w wyszczególnionych obszarach w latach 2017-2021 (%)



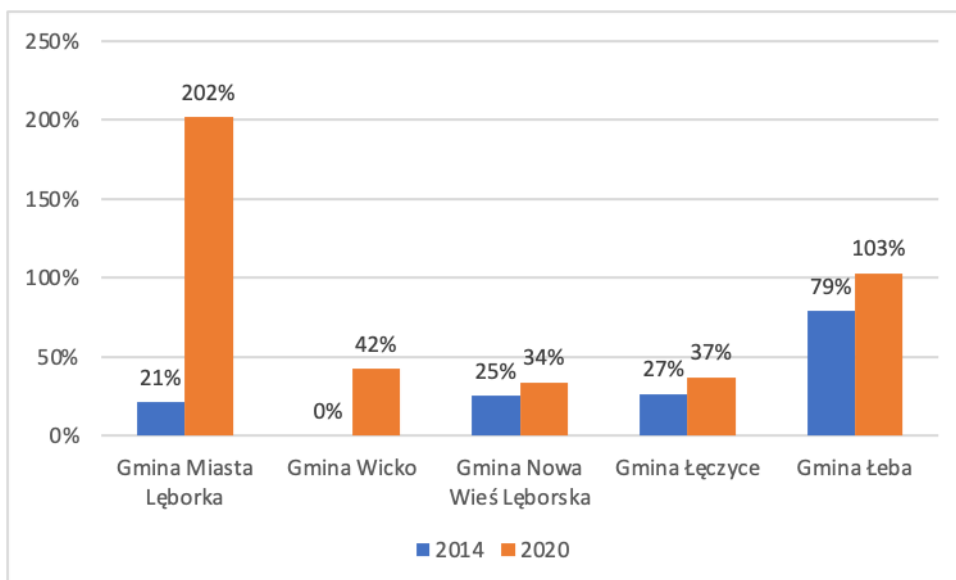
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Poziomy recyklingu oraz przygotowania do ponownego użycia niektórych frakcji odpadów komunalnych: papieru, metali, tworzyw sztucznych i szkła w Mieście Łęborku i Gminie Miejskiej Łeba w roku 2014 i 2020 osiągnęły wartości powyżej wymaganych Rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie poziomów recyklingu, przygotowania do ponownego użycia i odzysku innymi metodami niektórych frakcji odpadów komunalnych. Najwyższy poziom recyklingu w 2020 odnotowano w Gminie Miasta Łęborka (202%). Zgodnie ze złożonymi i poprawnie zweryfikowanymi przez Burmistrza Miasta Łęborka oraz Marszałka Województwa Pomorskiego sprawozdaniami podmiotów odbierających odpady komunalne, podmiotów zbierających odpady komunalne oraz PSZOK-ów.

W roku 2021 jedynie Gmina Łeba i Miasto Łębork osiągnęły wymagane poziomy przygotowania do ponownego użycia i recyklingu odpadów komunalnych, o których mowa w art. 3b ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (w 2021 roku – odpowiednio 27,41% i 29,22% w porównaniu z wymaganym 20%-wym poziomem). W 2022 roku jedynie gmina Wicko i Gmina Łeba osiągnęły wymagane poziomy (odpowiednio 29,26% oraz 28,56% w porównaniu do wymaganego poziomu 25%).

Długookresowym celem działania gmin MOF, wraz z gminami mającymi status obserwatora, w kontekście rozwoju gospodarki obiegu zamkniętego i ochrony środowiska, jest maksymalizacja skali recyklingu odpadów i dążenie do osiągnięcia wskaźnika poziomu recyklingu na poziomie min. 60% do 2030 roku, przy jednoczesnej minimalizacji innych negatywnych skutków oddziaływania na środowisko, takich jak wzrost emisji CO₂ i zanieczyszczeń spowodowanych transportem drogowym do atmosfery. Osiągnięcie tegoż celu możliwe jest np. poprzez modernizację lokalnych PSZOK, przy wsparciu działań edukacyjnych lokalnej społeczności w zakresie gospodarki obiegu zamkniętego i jej znaczenia na ochronę środowiska naturalnego (systemowa, proekologiczna zmiana zachowań mieszkańców MOF i gmin Łeba i Wicko w zakresie gospodarowania odpadami).

Wykres 83. Poziom recyklingu, przygotowania do ponownego użycia odpadów komunalnych – papieru, metali, tworzyw sztucznych i szkła na terenie gmin MOF Lęborka, Łeba i Wicko w roku 2014 i 2020⁸⁴



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych poszczególnych gmin.

Badanie ankietowe mieszkańców MOF Lęborka, będące częścią konsultacji społecznej Strategii w ramach diagnozy, wykazało, iż środowisko naturalne jest pozytywnie ocenione. Szczególną uwagę należy zwrócić jednak na poziom wykorzystania/zagospodarowania wód deszczowych, gdyż aż 38% badanych negatywnie oceniło wskazany aspekt. Czystość obszarów zalesionych oraz rzek i kąpielisk stanowi także zauważalny problem dla mieszkańców, średnio o czwarty ankietowany negatywnie ocenił wskazane aspekty.⁸⁵

⁸⁴ Dla Gmin Wicko brak danych za rok 2014

⁸⁵ Załącznik nr 1 do Strategii – Raport z konsultacji społecznych, s. 11

3. Wyniki badania ankietowego

Zakres informacji, zebranych zarówno za pomocą pytań zamkniętych jak i otwartych, pozwala na określenie kierunków rozwoju w zakresie transportu MOF Lęborka.

Z zebranych opinii wynika, że w sposób szczególny należy poprawić przepustowość głównych tras komunikacyjnych, w tym m.in. poprzez poprawę połączeń drogowych pomiędzy Lęborkiem oraz Łebą, a także pozostałymi miejscowościami ościennymi Lęborka. Z transportowego punktu widzenia, istotny element stanowi także połączenie drogowe do drogi krajowej nr 6.

Osiągnięcie poprawy w zakresie przepustowości głównych tras można dokonać także poprzez rozwój rowerowych ścieżek transportowych, których brakuje na terenie MOF Lęborka. Należy zauważyć, iż budowa poszczególnych tras pieszo-rowerowych stanowi najistotniejszy czynnik rozwoju transportu, który wskazali respondenci (najwięcej zaproponowanych tras).

Wraz z rozwojem infrastruktury drogowej, pieszej oraz rowerowej, należy przywrócić się dostępnym usługom transportu zbiorowego. Zbyt mała częstotliwość kursów transportu zbiorowego pomiędzy Lęborkiem, a pozostałymi miejscowościami, stanowi istotny problem. Rozwój transportu zbiorowego powinien być połączony z rozwojem taboru, który będzie spełniał oczekiwania mieszkańców w zakresie ochrony środowiska. Zgodnie z opiniami ankietowanych, działania powinny być ukierunkowane na rozwój sieci autobusów elektrycznych na terenie MOF Lęborka.

4. Bilans strategiczny

4.1. Sfera społeczna

1. Stabilna tendencja liczby ludności MOF Lęborka przy ujemnym saldzie migracji – odpływ mieszkańców z terenów MOF.
2. MOF Lębork wpisuje się w rosnący trend liczby mieszkańców w wieku nieprodukcyjnym przypadającej na 100 osób w wieku produkcyjnym, co spowodowane jest głównie zjawiskiem starzenia się społeczeństwa.
3. Napływ uchodźców z Ukrainy na teren MOF w wyniku wybuchu wojny – konieczna integracja i kompleksowe wsparcie.
4. Pozytywne trendy w zakresie wzrostu liczby osób pracujących i spadek bezrobocia (jednakże przy wyższej stopie bezrobocia w porównaniu ze średnią województwa pomorskiego i Polski) – konieczność systemowego przygotowania się na nadchodzących kryzys gospodarczy.
5. Umiarkowana ocena przez mieszkańców MOF możliwości zatrudnienia na terenie MOF.
6. Niedobór na lokalnym rynku pracy pracowników technicznych, budowlanych – konieczna ścisła współpraca ze szkołami, w tym przede wszystkim technikami i szkołami branżowymi, a także ze szkołą wyższą na terenie MOF.
7. Stosunkowo niskie wydatki na oświatę w na obszarze MOF Lęborka – wskaźnik wydatków na oświatę w przeliczeniu na 1 mieszkańca poniżej średniej wojewódzkiej i krajowej.
8. Umiarkowana ocena poziomu dostosowania oferty edukacyjnej do potrzeb rynku pracy.
9. Malejący trend liczby imprez kulturalnych i ich uczestników z wydatkami na kulturę w przeliczeniu na 1 mieszkańca poniżej średniej wojewódzkiej i krajowej. Umiarkowanie i źle oceniany poziom aktywności mieszkańców w wydarzeniach kulturalnych i ich jakość.
10. Zauważalny problem związany ze wzrostem liczby osób z zaburzeniami psychicznymi, w tym wywołanymi przez skutki pandemii Covid-19 i wojny na Ukrainie - problem z dostępnością poradni zdrowia psychicznego i opieką specjalistów.
11. Potrzeba wzrostu dostępności w zakresie podstawowej opieki zdrowotnej i ambulatoryjnej opieki specjalistycznej.
12. Zauważalny spadek liczby uczestników imprez turystycznych i sportowo-rekreacyjnych.
13. Stosunkowo niski poziom zaangażowania ludności w szeroko rozumianą aktywność społeczną przy wartości wskaźnika liczby NGO na 10 tys. mieszkańców kształtującej się poniżej średniej wojewódzkiej i krajowej. Potrzeba systemowego, w tym finansowego, wsparcia finansowego NGO, w tym z zaangażowaniem biznesu (rozwój ekonomii społecznej – działań komercyjnych).

4.2. Sfera gospodarcza

1. Dominacja mikro i małych przedsiębiorstw (99% MOF) – mitygacja ryzyka możliwego wycofania się strategicznego inwestora z terenów MOF.
2. Umiarkowanie oceniany poziom przedsiębiorczości na terenie MOF, a także sposób i różnorodność firm wsparcia dla osób chcących założyć działalność gospodarczą.
3. Skumulowany roczny wskaźnik wzrostu (CAGR) liczby podmiotów gospodarczych w latach 2014-2021 w MOF 1,56% vs 2,33% w województwie pomorskim – niższy wskaźnik liczby osób prowadzących działalność gospodarczą na 1000 ludności w wieku produkcyjnym w MOF od

wskaźnika dla województwa pomorskiego – stagnacja stopnia rozwoju przedsiębiorczości (stabilizacja firm już funkcjonujących), konieczna aktywizacja przedsiębiorczości na terenach MOF – narzędzia lokalne (IOB), regionalne, centralne w dobie kryzysu gospodarczego.

4. Uboga oferta inwestycyjna, w tym głównie w obszarze przemysłowym i magazynowym.
5. Polska Strefa Inwestycji – zwolnienia ulgi podatkowe, inne usługi wspierające inwestora.
6. Rozwinięta oferta w zakresie turystyki krajoobrazowej, aktywnej, wypoczynkowej głównie w części północnej MOF i gmin mających status obserwatora (lecz o charakterze sezonowym) – potencjalny obszar rozwoju zintegrowanych produktów sieciowych w zakresie turystyki aktywnej.
7. Niewystarczająca sieć połączeń pieszo-rowerowych, będących uzupełnieniem produktów turystycznych i/lub poprawiających dostępność komunikacyjną MOF.
8. Brak spójnej polityki inwestycyjnej i pro-przedsiębiorczej Partnerów MOF – niewykorzystanie szans zintegrowanych działań i korzyści skali.

4.3. Sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa

4.3.1. Transport i dostępność komunikacyjna

1. Przez teren MOF Lęborka przebiegają transportowe korytarze drogowe i kolejowe, łączące stolicę województwa pomorskiego ze Szczecinem (droga krajowa nr 6, linia kolejowa nr 202 – przebiegające w kierunku wschód-zachód) oraz na szlaku północ-południe, łączącym Łebę z województwem kujawsko-pomorskim (DW 214, linia kolejowa nr 229). Ponadto połączenia siedzib poszczególnych gmin z Lęborkiem zapewniają drogi wojewódzkie nr 212 i 213.
2. W latach 2014-2020 wzrosła długość dróg powiatowych i gminnych o twardej nawierzchni na 10 tys. mieszkańców (z 53 km na 56,6 km). Wskaźnik ten jest wyższy niż dla województwa pomorskiego (52,7), jednak znacznie poniżej średniej krajowej (69,2 km).
3. Stan nawierzchni dróg w powiecie lęborskim poprawia się, aczkolwiek jedynie 37% dróg było w 2022 r. w stanie dobrym.
4. W kolejnych latach planowane są inwestycje dotyczące m.in. budowy Obwodnicy Lęborka oraz rewitalizacji linii kolejowej nr 229, co umożliwi wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza miasto Lębork oraz poprawi warunki i dostępność komunikacyjną na terenie MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko. Ponadto władze powiatu lęborskiego i gmin MOF Lęborka wskazują potrzeby realizacji szeregu zadań inwestycyjnych i remontowych, które poprawią stan infrastruktury transportowej oraz dostępności komunikacyjnej.
5. Należy wskazać, iż na rozwój infrastruktury transportowej oraz funkcjonowanie lokalnego transportu (podczas inwestycji i po jej uruchomieniu) na terenie MOF Lęborka będzie miała wpływ planowana budowa elektrowni atomowej w lokalizacji Lubiato-Kopalino.
6. W ostatnich latach rośnie liczba pracujących na terenie MOF Lęborka. 67% zatrudnionych jest w Lęborku, gdzie zlokalizowana jest większość zakładów pracy. W mieście znajdują się również największe placówki oświatowe, ośrodki zdrowia, obiekty usługowe i handlowe, szpitale, miejsca spędzania wolnego czasu, stąd też Lębork jest naturalnym celem podróży mieszkańców MOF. W sezonie turystycznym nasila się ruch w kierunku Łeby.
7. Gmina Nowa Wieś Lęborska, okalająca miasto, pełni przede wszystkim funkcję mieszkalną, dlatego też występują silne powiązania funkcjonalne z Lęborkiem, sieć połączeń komunikacji publicznej jest tu dobrze rozwinięta. Pozostałe tereny, szczególnie wiejskie i Gminy Łęczyce, są

- znacznie słabiej skomunikowane z ośrodkiem miejskim, co powoduje konieczność dojazdu mieszkańców własnymi środkami transportu (głównie samochody osobowe i rowery).
8. Na terenie MOF transport publiczny realizowany jest przez ZKM w Łęborku oraz przewoźników prywatnych, którzy uzupełniają transport na liniach podmiejskich i realizują przewozy publiczne w oparciu o umowy z gminami. Występuje niewystarczająca współpraca samorządów MOF i lokalnych przewoźników w ramach zarządzania transportem zbiorowym. Brakuje spójnego planu transportowego.
 9. Według prognoz demograficznych w powiecie łębskim będzie malała liczba ludności, zamieszkująca głównie miasta. Zgodnie z tendencją krajową znaczące spadki dotyczyć będą ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym. Wzrastać natomiast będzie grupa osób w wieku poprodukcyjnym, co ma istotne znaczenie dla kształtowania przyszłej infrastruktury i systemu transportu zbiorowego. Głównym kierunkiem podróży mieszkańców MOF Łęborka jest miasto Łębork, ośrodki gminne, Słupsk i Trójmiasto. Mając na względzie prognozy demograficzne obszarami rozwojowymi będą również tereny wiejskie gmin Nowa Wieś Lęborska i Łęczyce, znajdujące się w bliskiej odległości od Łęborka oraz gmina Łeba w sezonie turystycznym (ruch mieszkańców do miejsc pracy oraz przyjezdnych turystów).
 10. Dane dotyczące pomiaru ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF wskazują na niekorzystną tendencję spadku natężenia ruchu autobusów oraz wzrost ruchu samochodów osobowych i ciężarowych. W celu zmiany tego trendu konieczne są zmiany w systemie transportowym, skłaniające mieszkańców i przyjezdnych do korzystania z komunikacji publicznej oraz aktywnych form dojazdów.
 11. Analiza dostępności czasowej na terenie MOF Łęborka wykazała stosunkowo dobrą dostępność w przypadku korzystania z indywidualnego transportu samochodowego. Istotne ograniczenia w dostępności komunikacji zbiorowej, w tym:
 - do 45 minut dojazdu do miasta powiatowego z terenów gmin Łeba, Wicko i Łęczyce,
 - do 20 minut do siedzib gmin z większości obszaru MOF oraz gmin Łeba i Wicko,wskazują na konieczność podjęcia działań na rzecz poprawy oferty przewozowej.
 12. Z przeprowadzonych badań społecznych wynika, iż mieszkańcy gmin MOF Łęborka negatywnie oceniają przepustowość głównych tras komunikacyjnych, dostosowanie taboru oraz ciągów pieszych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, dostępność tras rowerowych oraz bezpieczeństwo na chodnikach. Jako priorytety działań wskazano rozwój infrastruktury rowerowej i drogowej oraz poprawę dostępności i jakości transportu publicznego.
 13. Poprawia się struktura taboru autobusowego w powiecie łębskim – rośnie liczba nowych, niskoemisyjnych pojazdów. Powiat łębski posiada opracowaną Strategię rozwoju elektromobilności, jednak Miasto Łębork ani przewoźnicy nie posiadają w swoim taborze autobusów elektrycznych, które przyczyniałyby się do realizacji założonych celów. Z racji, iż technologie zasilania wodorem są w początkowej fazie rozwoju, nie planowano dotąd przedsięwzięć w tym zakresie. Na terenie powiatu łębskiego zarejestrowanych jest obecnie 6 samochodów elektrycznych, a na terenie MOF funkcjonują jedynie 4 punkty ładowania aut. Obrazuje to stan obecnej infrastruktury w zakresie elektromobilności indywidualnej.
 14. Wzrost natężenia ruchu w ostatnich latach, liczby pojazdów zarejestrowanych w MOF oraz w ruchu tranzytowym, wpływa na poziom bezpieczeństwa drogowego. Należy jednak wskazać, iż wskaźnik liczby wypadków na 100 tys. ludności w powiecie łębskim obniżył się w 2020 r. (wyniósł 42,4 wobec 54,4 w 2015 r.), aczkolwiek liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych była wyższa (14,3) niż średnia krajowa (10,6). Większość zdarzeń drogowych była z

winy kierowcy i wynikała przede wszystkim z nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu, niezachowania bezpiecznej odległości między pojazdami, niedostosowania prędkości do warunków ruchu. Podejmowane dotąd działania kontrolno-pomiarowe, nadzoru nad właściwym stanem infrastruktury drogowej, instalacja oświetlenia ulicznego i sygnalizacji świetlnej przejść dla pieszych, skutecznie służą poprawie bezpieczeństwa drogowego.

15. Łączna długość tras rowerowych na terenie MOF Lęborka wzrosła ponad dwukrotnie – z 26,6 km w 2014 r. do 56,6 km w 2020 r., głównie za sprawą rozwoju infrastruktury na obszarze gmin Wicko i Lęborka. Należy jednak wskazać, iż drogi rowerowe na terenie MOF rozmieszczone są nierównomiernie i nie tworzą spójnego systemu, zwłaszcza na terenach wiejskich. Wpływa to negatywnie na mobilność mieszkańców, szczególnie dojeżdżających do miejscowości – przystanków, które są słabo skomunikowane z codziennymi celami podróży, takimi jak miejsca pracy i placówki edukacyjne.
16. W 2021 r. przeprowadzono ocenę struktury przestrzennej tras rowerowych w województwie pomorskim i w opracowanej koncepcji określono rekomendowany rozwój infrastruktury rowerowej na terenie MOF, w celu poprawy komunikacji i mobilności mieszkańców gmin. Kluczowe przedsięwzięcia obejmują w szczególności rowerowe trasy transportowe łączące ośrodki gminne z miejscowościami na terenach wiejskich.

4.3.2. Infrastruktura techniczna i środowisko

1. Stosunkowo niski poziom korzystania przez mieszkańców MOF z sieci gazowej może stanowić o przewadze MOF przy aktualnej sytuacji na rynku energetycznym.
2. Zauważalny wzrost poziomu wykorzystania energii elektrycznej, przy spadku ilości sprzedanej energii cieplnej.
3. Dobre warunki do rozwoju energii odnawialnej na terenie MOF Lęborka – energia wiatru i słońca.
4. Stosunkowo zły stan wód powierzchniowych oraz wód w rzekach i jeziorach⁸⁶. Na obszarach o rozproszonej zabudowie, dla których nie wyznaczono aglomeracji ściekowych, bardziej optymalne może być stosowanie rozwiązań indywidualnych zapewniających ten sam poziom ochrony środowiska niż rozwój sieci kanalizacyjnych.
5. W MOF chronionych jest ponad 41% gruntów, zdecydowana większość terenów chronionych to obszary chronionego krajobrazu (prawie 99% całej powierzchni chronionej) – a więc forma mało restrykcyjna. Obszary bardziej restrykcyjnej ochrony przyrody mają większe znaczenie w dwóch gminach – Łeba oraz Wicko. Są to tereny Słowińskiego Parku Narodowego, którego większą część stanowią wody jeziora Łebsko.
6. Konflikt między ochroną przyrody a inwestycjami różnego rodzaju na terenie MOF i gmin Wicko i Łeba nie jest szczególnie nasilony. Jednocześnie jednak wskazać należy różne zagrożenia dla przyrody i potencjalne konflikty. Za najważniejsze z nich należy uznać m.in.:
 - zbyt wysoką koncentrację ruchu turystycznego w Łebie, prowadzącą do silnej antropopresji ze strony turystów na położone w jej najbliższym sąsiedztwie obszary chronione oraz wybrzeże Bałtyku, a także obciążenie samego miasta (korki drogowe, kwestia bardzo zmiennej liczby użytkowników infrastruktury technicznej, zależnej od pory roku), presję na tereny rekreacyjne,

⁸⁶ Na stan wód powierzchniowych mogą wpływać spływy powierzchniowe np. z terenów wykorzystywanych rolniczo.

- emisję zanieczyszczeń punktowych z systemów grzewczych,
 - powstawanie chaotycznej zabudowy rekreacyjnej i mieszkaniowej na niektórych cennych przyrodniczo obszarach oraz w strefach podmiejskich.
7. MOF Łęborka, gminy Wicko i Łeba są obszarami zagrożonymi podtopieniami i powodzią. Negatywnie oceniane zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych w miejscu opadu powoduje, że konieczny jest rozwój błękitno-zielonej infrastruktury oraz rozwiązań opartych na naturze.
 8. Tereny zieleni, głównie na obszarach miasta wiodącego, pełniące ponadlokalne funkcje, są zniszczone i źle zagospodarowane.
 9. Pozytywny rosnący trend w zakresie masy odpadów zbieranych selektywnie, jednak poniżej średniej wojewódzkiej.
 10. Konieczność zwiększenia poziomu recyklingu i przygotowania do ponownego użycia odpadów komunalnych na terenie MOF oraz gmin Łeba i Wicko, co przyniesie skumulowaną wartość dodaną dla całego obszaru w ujęciu środowiskowym – cel długookresowy do 2030 r. to 60%.

5. Analiza SWOT

SWOT to jedna z najbardziej popularnych metod analizy strategicznej organizacji. Pozwala ona skonfrontować ze sobą pozytywne i negatywne czynniki wewnątrz (mocne i słabe strony) oraz na zewnątrz organizacji/ obszaru (szanse i zagrożenia).

Tabela 15. Analiza SWOT – sfera społeczna MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko

Mocne strony	Słabe strony
- Aktualnie pozytywna sytuacja na lokalnym rynku pracy. - Stosunkowo wysoka aktywność turystyczna na obszarze MOF. - Spadek liczby rodzin otrzymujących zasiłki rodzinne. - Poprawa dostępu do POZ. - Wzrost zaangażowania lokalnych organizacji pozarządowych w aktywizację poszczególnych grup wiekowych mieszkańców MOF, w tym osób z niepełnoprównościami i specjalnymi potrzebami.	- Spadek liczby ludności. - Niedobór pracowników technicznych, budowlanych. - Starzejące się społeczeństwo. - Stosunkowo niskie wydatki na oświatę. - Niewystarczająca dostępność specjalistycznej opieki zdrowotnej, w tym w zakresie zdrowia psychicznego. - Stosunkowo niski poziom aktywności społecznej mieszkańców MOF. - Niska partycypacja mieszkańców MOF w wydarzeniach kulturalnych. - Słaba integracja mieszkańców poszczególnych gmin MOF (niski poziom identyfikacji MOF jako obszaru wspólnych działań i rozwoju).
Szanse	Zagrożenia
- Integracja uchodźców z Ukrainy z lokalnym społeczeństwem. - Systemowa na całym obszarze MOF współpraca lokalnych przedsiębiorców ze szkołami zawodowymi i technikami. - Rozwój podstawowej opieki zdrowotnej oraz ambulatoryjnej opieki specjalistycznej. - Rozwój systemowego wsparcia w zakresie przekwalifikowania pracowników. - Dalszy rozwój oferty Polskiej Strefy Inwestycji- pozyskanie nowych inwestorów strategicznych- nowe miejsca pracy.	- Kryzys gospodarczy, zwolnienia grupowe. - Przedłużający się konflikt zbrojny w Ukrainie. - Dalszy odpływ mieszkańców z terenów MOF. - Spadek aktywności społecznej mieszkańców MOF, w tym w obszarze kultury. - Ryzyko niezadowolenia społecznego dotyczącego lokalizacji elektrowni jądrowej.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 16. Analiza SWOT – sfera gospodarcza MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko

Mocne strony	Słabe strony
• Duża liczba mikro i małych przedsiębiorstw na terenie MOF. • Stabilizacja działalności zarejestrowanych podmiotów gospodarczych. • Bogata oferta w zakresie turystyki krajobrazowej, wypoczynkowej, aktywnej, w tym wodnej.	• Stosunkowo niski skumulowany roczny wskaźnik wzrostu (CAGR) liczby podmiotów gospodarczych – w porównaniu do wskaźnika dla województwa pomorskiego. • Uboga oferta inwestycyjna, w tym głównie w obszarze przemysłowym i magazynowym. • Brak spójnej polityki inwestycyjnej i pro-przedsiębiorczej Partnerów MOF – niewykorzystanie szans zintegrowanych działań i korzyści skali. • Niewystarczająca sieć połączeń pieszo-rowerowych. • Brak zintegrowanej całorocznej oferty turystycznej.
Szanse	Zagrożenia
• Wykorzystanie zewnętrznych narzędzi wspierających lokalną przedsiębiorczość. • Wsparcie PAIH w zakresie tworzenia wspólnej marki inwestycyjnej. • Systemowe wsparcie województwa pomorskiego w zakresie rozwoju produktów turystycznych w obszarze turystyki aktywnej, w połączeniu z turystyką krajobrazową i wypoczynkową. • Dalszy rozwój oferty Polskiej Strefy Inwestycji - pozyskanie nowych inwestorów strategicznych. • Wykorzystanie bliskości Trójmiasta. • Powstanie nowych miejsc pracy w związku z planowaną budową elektrowni jądrowej.	• Pogłębiający się kryzys gospodarczy, wycofanie się średnich i dużych firm z terenów MOF, likwidacja mikro i małych przedsiębiorstw na terenie MOF, odpływ pracowników. • Bliskość potencjalnej lokalizacji elektrowni jądrowej, co może wpłynąć na spadek atrakcyjności inwestycyjnej w najbliższej okolicy.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 17. Analiza SWOT – transport i dostępność komunikacyjna MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko

Mocne strony	Słabe strony
• Lębork ulokowany w dwóch korytarzach transportowych: północ-południe oraz wschód-zachód – dobra komunikacja dalekobieżna Lęborka z innymi miastami w kraju. • Bliskość aglomeracji Trójmiasta, drogi ekspresowej S6. • Wzrost długości utwardzonych dróg gminnych. • Lębork miastem węzłowym – centrum integracji transportu zbiorowego. • Rozwinięta sieć połączeń komunikacji publicznej między Lęborkiem a Gminą Nowa Wieś Lęborska. • Dobra komunikacyjna dostępność czasowa w przypadku korzystania z indywidualnego transportu samochodowego. • Opracowana koncepcja rozwoju tras rowerowych dla MOF Lęborka. • Pierwsze inwestycje ZKM w Lęborku w niskoemisyjny tabor autobusowy, dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnością. • Pozytywna ocena mieszkańców i radnych gmin MOF dotycząca: – dostępności transportu zbiorowego oraz jakości taboru (publicznego i prywatnego), – jakości obecnych tras rowerowych, – dostępności do węzłów komunikacyjnych i przystanków transportu zbiorowego, – poziomu bezpieczeństwa na ulicach, – stanu nawierzchni dróg, ulic i chodników.	• Koncentracja miejsc pracy, placówek edukacyjnych, obiektów użyteczności publicznej i kulturalnych w Lęborku – główny cel podróży (obok ościennych ośrodków miejskich Gdańsk i Słupsk). • Ograniczona dostępność transportu zbiorowego dla mieszkańców miejscowości i wsi położonych w oddaleniu od dróg krajowych i wojewódzkich oraz linii kolejowych – konieczność korzystania z własnych pojazdów (aut, rowerów). • Braki w komunikacji publicznej w zapewnieniu odpowiednich połączeń z Gminą Łęczyce. • Istotne ograniczenia w czasowej dostępności komunikacji zbiorowej na terenach wiejskich gmin Nowa Wieś Lęborska, Łęczyce oraz Łeba i Wicko. • 37% dróg w powiecie lęborskim z dobrym stanem nawierzchni. • Niewystarczająca, niedostosowana infrastruktura drogowa umożliwiająca realizację planowanej budowy i eksploatację elektrowni atomowej w lokalizacji Lubiato-Kopalino (wskazana jako preferowana). • Niewystarczająca współpraca samorządów MOF i lokalnych przewoźników w ramach zarządzania transportem zbiorowym. • Niewystarczająca infrastruktura sprzyjająca rozwojowi elektromobilności indywidualnej (4 punkty ładowania na terenie MOF). • Słabo rozwinięta infrastruktura rowerowa w Gminie Łęczyce. • Nierównomierny układ dróg rowerowych na terenie MOF – brak spójnego systemu transportowego, ograniczona dostępność i mobilność mieszkańców. • Wysoki udział autobusów eksploatowanych

	dłużej niż 20 lat. • Olej napędowy podstawowym źródłem zasilania taboru, niski odsetek ekologicznych środków transportu komunikacji publicznej. • Negatywna ocena mieszkańców gmin MOF dotycząca: – przepustowości głównych tras komunikacyjnych, – dostępności rowerowych ścieżek transportowych, – dostosowania ciągów pieszych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, – dostosowania prywatnego taboru do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, – poziomu bezpieczeństwa na chodnikach.
Szanse	Zagrożenia
• Planowane inwestycje dotyczące budowy obwodnicy Lęborka oraz modernizacji linii kolejowych, umożliwiające wyprowadzenie tranzytu poza miasto oraz poprawę dostępności komunikacyjnej. • Realizacja inwestycji infrastrukturalnych związanych z budową elektrowni atomowej (rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej). • Rozwój połączeń drogowej komunikacji przez prywatnych przewoźników. • Rosnąca liczba podmiotów gospodarczych oraz osób pracujących na terenie MOF. • Spadek liczby wypadków drogowych. • Dostępność funduszy na realizację inwestycji w rozwój infrastruktury transportowej, poprawę mobilności mieszkańców. • Rozwój elektromobilności oraz alternatywnych, ekologicznych źródeł zasilania pojazdów. • Rozwój oferty przewozowej komunikacji zbiorowej.	• Rozwój tranzytu, przebiegającego przez miasto Lębork, wzrost liczby samochodów osobowych na 1000 mieszkańców (zwiększone natężenie ruchu drogowego, emisji spalin, ryzyko wypadków). • Utrzymująca się liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w ostatnich 5 latach. • Ryzyko degradacji obecnej infrastruktury związku z planowaną budową elektrowni atomowej w przypadku braku realizacji odpowiednich inwestycji. • Brak wystarczających środków finansowych na realizację istotnych dla MOF inwestycji w infrastrukturę transportową oraz rozwój oferty przewozowej. • Prognozowany spadek liczby ludności, szczególnie w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym, zamieszkującej głównie miasta, oraz wzrost osób w wieku poprodukcyjnym, przede wszystkim na wsiach – konieczność uwzględnienia tendencji w projektowaniu rozwoju infrastruktury transportowej i oferty przewozowej.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 18. Analiza SWOT – infrastruktura techniczna i środowisko MOF Łęborka oraz gmin Łeba i Wicko

Mocne strony	Słabe strony
• Stosunkowo niski poziom korzystania przez mieszkańców MOF z sieci gazowej. • Pozytywny rosnący trend w zakresie masy odpadów zbieranych selektywnie, jednak poniżej średniej wojewódzkiej. • Zauważalne oszczędności energetyczne po zintegrowanych projektach termomodernizacyjnych. • Duży udział gruntów chronionych, przy zdecydowanej większości terenów chronionych w formie obszarów chronionego krajobrazu. • Słowiński Park Narodowy, którego większą część stanowią wody jeziora Łebsko.	• Stosunkowo niski poziom skanalizowania MOF w porównaniu do średniej województwa pomorskiego. • Stosunkowo zły stan wód powierzchniowych oraz wód w rzekach i jeziorach. • Niewystarczająca długość sieci odprowadzającej wody deszczowe oraz liczba obiektów błękitno-zielonej infrastruktury i zbiorników retencyjnych. • Zniszczone i źle zagospodarowane tereny zieleni, głównie na obszarach miast wiodących, pełniących ponadlokalne funkcje. • Zbyt wysoka koncentracja ruchu turystycznego w Łebie i w okolicach Jeziora Łebsko, prowadząca do silnej antropopresji ze strony turystów.
Szanse	Zagrożenia
• Dobre warunki do rozwoju energii odnawialnej na terenie MOF – energia wiatru i słońca. • Modernizacja PSZOK i budowa stacji przeładunkowych, przy wsparciu edukacyjnym mieszkańców MOF z zakresu gospodarki obiegu zamkniętego. • Dalsza systemowa termomodernizacja budynków użyteczności publicznej i budynków komunalnych. • Ochrona różnorodności biologicznej w tym gatunków/ obszarów chronionych.	• Rosnące ceny energii elektrycznej i ciepłej. • Wysoka dynamika wzrostu ilości wytwarzanych odpadów komunalnych. • Niekontrolowany zrzut nieczystości i pestycydów do rzek i jezior. • Dalszy rozwój sieci wodociągowej bez rozwoju sieci kanalizacyjnej.

Źródło: Opracowanie własne

6. Identyfikacja obszarów wsparcia oraz wspólnych celów rozwojowych

Z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego całego MOF wyodrębniono obszary wsparcia, w ramach których realizacja wspólnych, zintegrowanych projektów jest możliwa i zapewni wartość dodaną w ujęciu gospodarczym, społecznym i przestrzennym.

Głównymi obszarami wsparcia, które determinować będą cele rozwojowe w obszarze społecznym jest stworzenie kompleksowego, zintegrowanego systemu integracji i wsparcia dla imigrantów, którzy są lub będą mieszkańcami MOF Lęborka, gmin Łeba i Wicko.

W odniesieniu do rozpoczynającego się kryzysu gospodarczego niezwykle istotnym aspektem jest zintegrowane i systemowe podejście do wsparcia lokalnej przedsiębiorczości, w tym przy aktywnym udziale organizacji pozarządowych z terenów MOF Lęborka, ale także dalsza ścisła współpraca o charakterze systemowym lokalnego biznesu ze szkołami w zakresie aktualnej podaży pracy i dostosowania w miarę możliwości kierunków kształcenia i ich promocji do potrzeb lokalnego rynku pracy.

Na terenie całego MOF wsparcie w zakresie ochrony zdrowia podyktowane jest potrzebą poprawy dostępności do usług zdrowotnych, w szczególności w zakresie ambulatoryjnej specjalistycznej opieki zdrowotnej.

Konieczna jest również realizacja zintegrowanych działań z zakresu aktywizacji społecznej mieszkańców MOF, w tym osób z niepełnosprawnościami, ograniczeniami funkcjonalnymi.

MOF Lęborka powinien być postrzegany jako spójna marka/ obszar inwestycji, przez co osiągnięte zostaną korzyści skali przez potencjalnego inwestora (liczba pracowników, dostępność komunikacyjna wewnętrzna i zewnętrzna, korzyści społeczne, np. jakość i warunki życia), przy wykorzystaniu bliskości Trójmiasta.

MOF Lęborka wraz z gminami Łeba i Wicko postrzegany powinien być jako spójna marka turystyczna- jednym z celów rozwojowych powinna być budowa całorocznego produktu turystycznego/ oferty turystycznej w oparciu o wspólne walory w zakresie turystyki krajobrazowej, historycznej, a przede wszystkim aktywnej, wpisując się w produkty turystyczne województwa. Koniecznym jest dalszy aktywny rozwój infrastruktury turystycznej (drogi pieszo-rowerowe, miejsca noclegowe).

W celu zwiększenia spójności wewnątrz MOF istotne jest określenie wizji transportu oraz realizacja działań organizacyjnych, inwestycyjnych, regulacyjnych i promocyjnych, sprzyjających zmianie zachowań transportowych mieszkańców oraz zapewniających sprawny, bezpieczny i ekologiczny dostęp mieszkańców do miejsc pracy, edukacji oraz usług.

Wszystkie aglomeracje ściekowe wyznaczone na terenie gmin MOF Lęborka zgodnie z zapisami VI Aktualizacji Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych spełniają wymagania dyrektywy dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych (91/271/EWG). Jednakże stosunkowo niski poziom skanalizowania MOF w porównaniu do średniej wojewódzkiej, przy jednoczesnym rozwoju sieci wodociągowej, może wpływać na podejmowanie dalszych inwestycji w tym obszarze (ryzyko dalszego zanieczyszczenia wód powierzchniowych). Podkreślić należy, że na obszarach o rozproszonej zabudowie, dla których nie wyznaczono aglomeracji ściekowych bardziej optymalne może być stosowanie rozwiązań indywidualnych zapewniających ten sam poziom ochrony środowiska. Na stan wód powierzchniowych mogą też wpływać spływy powierzchniowe np. z terenów wykorzystywanych rolniczo.

Zauważalny wzrost poziomu wykorzystania energii cieplnej, przy wysokich cenach energii i ograniczeniach surowców energetycznych, wymusza na Partnerach MOF kolejne projekty termomodernizacyjne budynków użyteczności publicznej. Włączenie gmin Łeba i Wicko do projektów termomodernizacyjnych MOF (bliskość położenia, liczba obiektów wskazanych do

termomodernizacji) zapewnia korzyści skali w ujęciu efektywności ekonomicznej – większa skala projektu i tańsze finansowanie zwrotne, oszczędność kosztów transportu, energii – wzrost oszczędności energetycznych, środowiskowym- spadek emisji CO₂ do atmosfery na terenie MOF. Wspólnym obszarem wsparcia może być zintegrowana realizacja projektów w zakresie fotowoltaiki, przez co mogą być wykorzystane energetyczne i środowiskowe korzyści skali.

Z uwagi na fakt, iż teren MOF jest obszarem zagrożonym podtopieniami i powodziami ważnym aspektem jest dalszy rozwój zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miejscu opadu poprzez rozwój błękitno-zielonej infrastruktury bazującej na rozwiązaniach opartych na naturze.

Obszary chronione MOF Lęborka, gmin Wicko i Łeba stanowią nie tylko o walorach przyrodniczo-krajobrazowych MOF, ale także są ważnym aspektem w zakresie rozwoju różnorodności biologicznej, gminy MOF wraz z gminami Łeba i Wicko powinny realizować wspólne projekty w zakresie ochrony tejże różnorodności biologicznej, w tym gatunków chronionych i zapobiegać antropopresji ze strony turystów.

Dalszy zintegrowany rozwój i zagospodarowanie terenów zieleni MOF Lęborka jest istotny z punktu widzenia ochrony środowiska – różnorodności biologicznej, zapobieganie podtopieniom, zrównoważonego rozwoju społeczno-przestrzennego (infrastruktura społeczna), rozwoju gospodarczego – walory turystyczne.

Koniecznym jest również podjęcie działań infrastrukturalnych i społecznych w obszarze tworzenia gospodarki obiegu zamkniętego, w tym w zakresie maksymalizacji poziomu recyklingu przy minimalizacji negatywnych skutków oddziaływania na środowisko naturalne (emisja CO₂, emisja zanieczyszczeń związanych z transportem drogowym), co możliwe będzie przez dalszą modernizację PSZOK i budowę stacji przeładunkowych, przy wsparciu edukacyjnym mieszkańców MOF z zakresu gospodarki obiegu zamkniętego.

7. Założenia rozwojowe

7.1. Misja i wizja rozwoju MOF Lęborka do roku 2030

Wizja

MOF Lęborka przyjaznym dla mieszkańców i gości miejscem pracy oraz wypoczynku, spajającym historyczne i przyrodnicze walory samorządów partnerskich.

Miejski Obszar Funkcjonalny Lęborka w roku 2030 to:

- obszar przedsiębiorczych mieszkańców, zaangażowanych w życie społeczno – gospodarcze powiązanych funkcjonalnie samorządów terytorialnych,
- miejsce atrakcyjne dla inwestorów,
- zintegrowany wewnętrznie obszar z unikalną w skali kraju całoroczną ofertą turystyczną,
- obszar o bogatej ofercie kulturalnej i rekreacyjnej,
- teren o unikatowych walorach krajobrazowych i czystym środowisku.

Misja

Rozwijanie zintegrowanego potencjału gospodarczo-turystycznego MOF Lęborka w oparciu o zasadę zrównoważonego rozwoju. Tworzenie optymalnego środowiska dla rozwoju przedsiębiorczości, spójną promocję walorów historycznych Lęborka i Łeby oraz wyjątkowości przyrodniczo-krajobrazowej od jeziora Lubowidzkiego po wydmy Łeby.

Misja pozwala na jednoznaczne wytypowanie obszarów priorytetowych oraz celów strategicznych Strategii, określa przyszłe korzyści oferowane przez MOF Lęborka zarówno jej mieszkańcom, jak i turystom oraz inwestorom. Misja i wizja tworzą tożsamość i spójność wewnętrzną całego obszaru funkcjonalnego, zarówno w sferze społecznej, jak i gospodarczej.

Wizja transportu i mobilności

Transport i mobilność MOF oparta o:

- niskoemisyjny i rentowny transport publiczny na terenie MOF Lęborka, rozwijany na bazie partnerskich relacji gmin, powiatu i przewoźników prywatnych,
- zintegrowane transportowe drogi rowerowe, wraz z infrastrukturą towarzyszącą, łączące wszystkie miejscowości MOF Lęborka,
- dobrej jakości infrastrukturę drogową, dostosowaną do aktualnych potrzeb przewozowych,
- linię kolejową nr 202,
- edukację społeczności MOF, dotyczącą wyboru proekologicznych środków transportu, aktywnej mobilności.

7.2. Cele strategiczne, operacyjne, kierunki interwencji i źródła finansowania

Strategia wskazuje trzy cele strategiczne (CS), mające charakter ogólny i określające pożądane stany docelowe w ujęciu problemowym. Są one zoperacjonalizowane w postaci celów operacyjnych (CO) (Tabele 19, 21, 23).

Cele strategiczne i operacyjne odpowiadają na wyzwania i potrzeby wskazane w diagnozie i bilansie strategicznym MOF w poszczególnych obszarach funkcjonalnych, wynikają z nich działania i projekty, których wspólna realizacja przyczyni się do poprawy sytuacji społeczno-gospodarczej oraz przestrzennej MOF.

Tabela 19. Cel strategiczny (CS) 1. Bezpieczna i przyjazna do życia przestrzeń, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłem finansowania

CS	CO	KIERUNKI INTERWENCJI	DZIAŁANIA	ŹRÓDŁO FINANSOWANIA
CS1. Bezpieczna i przyjazna do życia przestrzeń	CO 1.1. Bezpieczne środowisko	KI 1.1.1. Adaptacja do zmian klimatu oraz wzrost odporności na negatywne skutki zmian klimatu	D 1.1.1.1. Zabezpieczenie przed powodzią i ewentualną suszą, w tym ochrona terenów naturalnej retencji wodnej	FEP 2021-2027, Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027 (FEnIKS)
			D 1.1.1.2. Zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych	FEP 2021-2027, FEnIKS
			D 1.1.1.3. Rozwój błękitno-zielonej infrastruktury	FEP 2021-2027, FEnIKS
		KI 1.1.2. Ochrona i poprawa stanu środowiska naturalnego	D 1.1.2.1. Rozwój terenów zieleni	FEP 2021-2027, FEnIKS
			D 1.1.2.2. Ochrona i poprawa stanu zasobów przyrodniczo-krajobrazowych	FEP 2021-2027, FEnIKS
			D 1.1.2.3. Ochrona i poprawa stanu różnorodności biologicznej	FEP 2021-2027, FEnIKS
			D 1.1.2.4. Poprawa jakości wód gruntowych, wód w rzekach i jeziorach	FEP 2021-2027, FEnIKS
		KI 1.1.3. Ograniczenie źródeł zanieczyszczeń środowiska	D 1.1.3.1. Zapobieganie powstawaniu odpadów, ponowne użycie oraz maksymalizacja poziomu recyklingu odpadów	FEP 2021-2027, FEnIKS
			D 1.1.3.2. Poprawa jakości powietrza, w tym poprzez zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, pyłów zawieszonych PM 10 i PM 2,5, benzo(a)piren, dwutlenek siarki, tlenki azotu czy benzen	FEP 2021-2027, FEnIKS

CS	CO	KIERUNKI INTERWENCJI	DZIAŁANIA	ŹRÓDŁO FINANSOWANIA
	CO 1.2. Bezpieczna i dostępna infrastruktura	KI 1.2.1. Poprawa stopnia bezpieczeństwa energetycznego	D 1.2.1.1. Rozwój efektywnych, energooszczędnych oraz inteligentnych systemów zarządzania, dystrybucji, magazynowania i przesyłu energii	FEP 2021-2027, FEnIKS
		KI 1.2.2 Poprawa dostępności infrastruktury i usług zdrowotnych	D 1.2.2.1. Deinstytucjonalizacja usług zdrowotnych	FEP 2021-2027
			D 1.2.2.2. Rozwój opieki ambulatoryjnej	FEP 2021-2027
		KI 1.2.3 Rozwój zrównoważonej mobilności MOF	D 1.2.3.1. Rozwój niskoemisyjnego taboru i infrastruktury transportu zbiorowego	FEP 2021-2027
			D 1.2.3.2. Rozwój infrastruktury paliw alternatywnych oraz aktywności interesariuszy związanej z upowszechnianiem elektromobilności	FEP 2021-2027
			D 1.2.3.3. Poprawa dostępności do gmin MOF poprzez systemowy rozwój ścieżek rowerowych oraz upowszechnianie mobilności aktywnej	FEP 2021-2027
			D 1.2.3.4. Rozwój obsługi obszaru publicznym transportem zbiorowym oraz działań regulacyjnych z zakresu organizacji ruchu	Środki własne gmin i powiatu

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 20. Wskaźniki kontekstowe dla CS1

Lp.	Wskaźnik	Wartość bazowa (2022 r.)	Wartość docelowa 2030 r.	Źródło danych
1	Pojemność obiektów małej retencji [tys. m ³]	1	17	Obliczenie własne na podstawie danych Partnerów MOF
2	Średni odsetek powierzchni terenów zieleni z obszaru MOF w powierzchni ogółem (%)	1,6%	utrzymanie poziomu bądź wzrost	Obliczenie własne na podstawie danych GUS
3	Osiągnięty poziom recyklingu i przygotowania do ponownego użycia odpadów komunalnych poszczególnych gmin MOF i gmin na prawach obserwatora (%)	Gmina Miasto Łęborg 17,52% Gmina Łeba 28,56% Gmina Łęczyce 17,52% Gmina Nowa Wieś Lęborska 26% Gmina Wicko 29,26%	min. 60% dla każdej z gmin	Obliczenie własne na podstawie raportów wewnętrznych Partnerów MOF
4	Liczba budynków użyteczności publicznej poddanych termomodernizacji w wyniku realizacji projektów (sztuka)	0	11	Obliczenie własne na podstawie raportów wewnętrznych Partnerów MOF
5	Liczba porad lekarskich udzielonych w ramach ambulatoryjnej opieki zdrowotnej w gminach MOF i gminach o statusie obserwatora (sztuka)	468 166	wzrost o 20%	Obliczenie własne na podstawie danych GUS
6	Liczba autobusów niskoemisyjnych (sztuka)	5	8	Obliczenie własne na podstawie raportów wewnętrznych Partnerów MOF
7	Nowo wybudowane drogi rowerowe na terenie MOF (km)	0	18	Obliczenie własne na podstawie danych GUS

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 21. Cel strategiczny (CS) 2. Zaktywizowana społeczność MOF, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłem finansowania

CS	CO	KIERUNKI INTERWENCJI	DZIAŁANIA	ŹRÓDŁO FINANSOWANIA
CS2. 2. Zaktywizowana społeczność MOF	CO 2.1. Włączenie społeczne	KI 2.1.1. Włączenie zawodowe i społeczne osób zagrożonych ubóstwem, wykluczeniem społecznym	D 2.1.1.1. Aktywizacja społeczna i zawodowa osób starszych, zagrożonych ubóstwem, w tym osób z niepełnosprawnościami i specjalnymi potrzebami, ze wsparciem opiekunów	FEP 2021-2027, Program Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021-2027 (FERS)
			D 2.1.1.2. Deinstytucjonalizacja usług społecznych	FEP 2021-2027, FERS
			D 2.1.1.3. Poprawa dostępu do usług publicznych poprzez wdrożenie zasad dostępności, w tym projektowania uniwersalnego i rozwiązań z zakresu technologii kompensacyjnych, w proces świadczenia usług publicznych	FEP 2021-2027, FERS
	CO 2.2. Świadomy kapitał społeczny MOF	KI 2.1.2. Wzrost poziomu integracji z imigrantami na terenie MOF	D 2.1.2.1. Wielopłaszczyznowa integracja imigrantów na terenie MOF	FEP 2021-2027, Program Interreg Południowy Bałtyk 2021-2027
		KI 2.2.1. Rozwój przyjaznej przestrzeni publicznej MOF, opartej o wspólny mianownik dziedzictwa kulturowego i historycznego	D 2.2.1.1. Zagospodarowanie przestrzeni publicznej w sposób integrujący społeczność MOF	FEP 2021-2027, środki własne gmin
			D 2.2.1.2. Zachowanie i upowszechnianie dziedzictwa kulturowego i niematerialnego	FEP 2021-2027, środki własne gmin
		KI 2.2.2. Budowanie otwartej wspólnoty kulturowej i obywatelskiej MOF	D 2.2.2.1. Kompleksowe wsparcie NGO oraz wolontariatu przy trwałej współpracy organizacji pozarządowych, biznesu i sektora publicznego na terenie MOF (m.in. ekonomia społeczna, wolontariat pracowniczy)	FEP 2021-2027, FERS, Program Interreg Południowy Bałtyk 2021-2027
			D 2.2.2.2. Podnoszenie wiedzy i świadomości mieszkańców MOF w zakresie wspólnego dziedzictwa kulturowego, historycznego, aktywności obywatelskiej, postaw prozdrowotnych i prośrodowiskowych	FEP 2021-2027, FERS, Program Interreg Południowy Bałtyk 2021-2027

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 22. Wskaźniki kontekstowe dla CS2

Lp.	Wskaźnik	Wartość bazowa (2022 r.)	Wartość docelowa 2030 r.	Źródło danych
1	Kompleksowy system wsparcia imigrantów (sztuka)	0	1	Obliczenie własne na podstawie raportów wewnętrznych Partnerów MOF
2	Liczba Partnerów, którzy wdrożyli zasady dostępności w usługach publicznych – projektowania uniwersalnego i rozwiązań z zakresu technologii asystujących przez Partnerów MOF (liczba)	0	4	Obliczenie własne na podstawie raportów wewnętrznych Partnerów MOF
3	Uczestnictwo mieszkańców MOF w akcjach/ działaniach społecznych organizowanych na terenie MOF w wyniku realizacji projektów (osoby/ rok)	0	min. 100	Obliczenie własne na podstawie danych GUS
4	Saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych MOF (osoba)	-2	osiągnięcie dodatniego wyniku bilansu	Obliczenie własne na podstawie danych GUS
5	Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tys. mieszkańców w MOF (sztuka)	28	zmniejszenie dystansu do średniej wojewódzkiej	Obliczenie własne na podstawie danych GUS

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 23. Cel strategiczny (CS) 3. Zrównoważona i prężna gospodarka, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłem finansowania

CS	CO	KIERUNKI INTERWENCJI	DZIAŁANIA	ŹRÓDŁO FINANSOWANIA
CS3. Zrównoważona i prężna gospodarka	CO 3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF	KI 3.1.1. Poprawa dostępności i jakości całorocznej oferty czasu wolnego na terenie MOF	D. 3.1.1.1. Stworzenie sieciowego pakietu produktów turystycznych MOF/ produktów czasu wolnego	Środki własne gmin, środki własne podmiotów z branży czasu wolnego
			D 3.1.1.2. Zintegrowana informacja i promocja utworzonej oferty czasu wolnego dla turystów i mieszkańców MOF	Środki własne gmin, środki własne podmiotów z branży czasu wolnego
			D 3.1.1.3. Rozwój współpracy interesariuszy branży czasu wolnego w oparciu o modele zarządzania ruchem turystycznym	Środki własne gmin, środki własne podmiotów z branży czasu wolnego
		KI 3.1.2. Promocja gospodarcza przedsiębiorstw z MOF w kraju i za granicą	D 3.1.2.1. Stworzenie spójnej inwestycyjnej marki MOF w oparciu o wspólne przewagi konkurencyjne	Środki własne gmin
			D 3.1.2.2. Rozwój zintegrowanego systemu wsparcia inwestorów polskich i zagranicznych	FEP 2021-2027, środki własne gmin
			D 3.1.2.3. Uczestnictwo w międzynarodowych i krajowych targach o tematyce gospodarczej/ inwestycyjnej	FEP 2021-2027, środki własne gmin
		KI 3.1.3. Systemowy rozwój przedsiębiorczości	D 3.1.3.1. Utworzenie i rozwój zintegrowanego systemu wsparcia lokalnych przedsiębiorców	FEP 2021-2027, środki własne gmin
	CO 3.2. Edukacja a rynek pracy	KI 3.2.1. Wsparcie kształcenia zawodowego w branżach i zawodach kluczowych dla gospodarki MOF	D 3.2.1.1. Realizacja kompleksowych projektów edukacyjnych dla szkół ponadpodstawowych z terenu MOF, w partnerstwie z lokalnym biznesem i/lub fundacjami i/ lub uczelniami wyższymi, wspierających rozwój kompetencji wymaganych na lokalnym rynku pracy	FEP 2021-2027, FERS, środki własne lokalnych przedsiębiorstw
			D 3.2.1.2. Rozwój doradztwa zawodowego w szkołach podstawowych i ponadpodstawowych na terenie MOF	FEP 2021-2027, FERS

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 24. Wskaźniki kontekstowe dla CS3

Lp.	Wskaźnik	Wartość bazowa (2022 r.)	Wartość docelowa 2030 r.	Źródło danych
1	Udzielone noclegi na 1000 mieszkańców na terenie MOF Lęborka (sztuka)	598	Wzrost r/r o 5%	Obliczenie własne na podstawie danych GUS/ raportów wewnętrznych Partnerów MOF
2	Liczba nowo pozyskanych inwestorów na terenie MOF (sztuka)	0	2	Obliczenie własne na podstawie raportów wewnętrznych Partnerów MOF
3	Średni udział osób bezrobotnych MOF w ogólnej liczbie ludności w wieku produkcyjnym (%)	5,1%	<4%	Obliczenie własne na podstawie danych GUS
4	Utworzenie nowych miejsc pracy na terenie MOF (sztuka)	0	250	Obliczenie własne na podstawie raportów wewnętrznych Partnerów MOF

Źródło: Opracowanie własne

7.3. Projekty rozwojowe i źródła finansowania projektów

Wskazane projekty rozwojowe wpisują się w działania, kierunki interwencji, a tym samym cele Strategii, określone w rozdziale 7 niniejszej Strategii.

Projekty rozwojowe podzielono na projekty strategiczne, realizowane w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w poszczególnych obszarach tematycznych, oraz na projekty uzupełniające, które wypracowane zostały w odniesieniu do potrzeb poszczególnych grup odbiorców – grupa tychże projektów będzie uzupełniana w poszczególnych obszarach w odniesieniu do aktualnych potrzeb MOF, ich priorytetowości i możliwości budżetowych Partnerów MOF.

7.3.1. Projekty strategiczne

Projekty strategiczne stanowią projekty o strategicznym znaczeniu dla spójnego, dynamicznego i zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego MOF, które wypracowane zostały w odniesieniu do bieżących potrzeb i celów rozwojowych MOF. Projekty te realizowane będą w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, finansowanych w ramach programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 w poszczególnych obszarach interwencji (Tabela 25).

Tabela 25. Alokacja ZIT dla MOF Lęborka wg obszarów interwencji

Obszar interwencji	Fundusz	Alokacja budżetowa (EUR)
Efektywność energetyczna	EFRR	4 400 000
Adaptacja do zmian klimatu	EFRR	1 909 404
Różnorodność biologiczna	EFRR	495 883
Mobilność miejska	EFRR	8 753 313
Infrastruktura zdrowotna	EFRR	1 328 394
Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej	EFS+	648 974

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

W przedmiotowym dokumencie wskazano wprost tzw. zdefiniowane projekty strategiczne w poszczególnych obszarach interwencji (Tabele 26-28), które wypracowane zostały warsztatowo z Partnerami MOF, w odniesieniu do zidentyfikowanych działań, kierunków interwencji w ramach poszczególnych celów strategicznych i operacyjnych, z włączeniem partnerów społeczno-gospodarczych (Zespół Doradczo-Konsultacyjny⁸⁷) – realizacja tychże projektów, z uwagi na ich zakres rzeczowy, spójny z dokumentami strategicznymi województwa pomorskiego w poszczególnych obszarach, możliwa jest jedynie przez jednostki sektora finansów publicznych. Z tego też powodu do wyboru tychże projektów nie zastosowano procedury otwartych naborów, jednakowoż ich zakresy

⁸⁷ Opisany w Rozdziale 9 niniejszej Strategii.

skonsultowano z szerokim gronem odbiorców, w tym głównie podczas konsultacji projektu Strategii MOF.⁸⁸

Głównym kryterium wyboru projektów zdefiniowanych w danym obszarze była możliwość ich realizacji wyłącznie przez podmioty z sektora finansów publicznych z możliwością finansowania ich w ramach FEP 2021-2027. W obszarze efektywności energetycznej wybrano projekty strategiczne, które kompleksowo i z wykorzystaniem korzyści skali wpływały pozytywnie na poprawę bezpieczeństwa energetycznego MOF, a także na poprawę stanu środowiska naturalnego. W obszarze mobilności miejskiej preferowane były projekty promujące rozwój proekologicznego transportu i aktywnej mobilności, projekt zakupu niskoemisyjnych autobusów związany jest z realizacją polityki elektromobilności MOF, projekt rozwoju systemu dróg rowerowych na obszarze MOF Lęborka został wybrany na podstawie kryterium strategicznego – uwzględnienia w strategicznych dokumentach województwa pomorskiego, tj. Koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim. W obszarze różnorodności biologicznej wybrano projekt na podstawie jego kompleksowości obejmujący działania, które prowadzą do rozwiązania zdefiniowanego problemu związanego ze złym stanem jakości wód w jeziorach i środowiska ożywionego (tzw. „stan zaburzony”). Wybrane projekty miały zasięg oddziaływania na obszarze całego MOF Lęborka, a z ich efektów korzystać będzie duża liczba odbiorców z terenów MOF.

⁸⁸ Fiszki projektowe wskazanych projektów stanowią Załącznik do niniejszej Strategii

Tabela 26. Zdefiniowany projekt strategiczny MOF Lęborka wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: mobilność miejska – zakup taboru niskoemisyjnego

Tytuł przedsięwzięcia	Zakup taboru, rozwój sieci punktów ładowania autobusów elektrycznych oraz rozwój publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF Lęborka
Lider oraz partnerzy	Gmina Miasto Lębork Zakład Komunikacji Miejskiej sp. z o.o. w Lęborku (bez obserwatorów)
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Gmina Miasto Lębork
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) ⁸⁹	Wskaźniki produktu: - Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego (osoby) – 210 - Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej (szt.) – 3 - Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania) (szt.) – 4 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby) – 10 000 Wskaźniki rezultatu: - Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO₂/rok): wartość bazowa – 96,95 wartość końcowa – 38,26 - Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego (użytkownicy/rok): wartość bazowa – 300 000 wartość końcowa – 300 000 - Ilość energii pobranej ze wspartej infrastruktury paliw alternatywnych (kWh): wartość bazowa – 0 wartość końcowa – 172 800
Zakres przedmiotowy	Zadanie będzie obejmować:

⁸⁹ Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

	1. Zakup 3 autobusów elektrycznych dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, wyposażonych w urządzenia typu falomaty. 2. Zakup i montaż punktów ładowania autobusów wraz z budową zadaszonych przystanków autobusowych z peronami (na peronach posadowione zostaną punkty ładowania pojazdów).
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	2 633 458,82 (netto)
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	2 238 440,00
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 3. Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza Cel szczegółowy (viii) Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 27. Zdefiniowany projekt strategiczny MOF Łęborka wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: mobilność miejska – drogi rowerowe

Tytuł przedsięwzięcia	Rozwój infrastruktury dla transportu niezmotoryzowanego obejmujący inwestycje w drogi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe na terenie MOF Łębork
Lider oraz partnerzy	Związek ZIT MOF Łęborka (bez obserwatorów)
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Gmina Miasto Łębork Gmina Łęczyce Gmina Nowa Wieś Łęborska Powiat Łęborski
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) ⁹⁰	Wskaźniki produktu: • Wspierana infrastruktura rowerowa (km) – 18,46 • Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby) – 10 000 Wskaźnik rezultatu: • Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (użytkownicy/rok): wartość bazowa – 0 wartość docelowa – 44 500
Zakres przedmiotowy	Budowa tras rowerowych o charakterze transportowym na terenie samorządów wchodzących w skład MOF, zgodnych z Koncepcją podstawowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym w Miejskich Obszarach Funkcjonalnych (MOF) w województwie pomorskim stanowiącą załącznik nr 4 do Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji stanowiącego również Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	7 664 556,47 (netto)
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	6 514 873,00
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 3. Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza Cel szczegółowy (viii) Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej

Źródło: Opracowanie własne

⁹⁰ Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

Tabela 28. Zdefiniowany projekt strategiczny MOF Łęborka wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: różnorodność biologiczna

Tytuł przedsięwzięcia	Ochrona i przywrócenie walorów przyrodniczo-krajobrazowych Jeziora Lubowidzkiego w Obszarze Chronionego Krajobrazu Wzgórz Łębskich
Lider oraz partnerzy	Lider: Gmina Nowa Wieś Łębska Partnerzy: Gmina Nowa Wieś Łębska, Gmina Łęczyce, Gmina Miasto Łębork, Powiat Łębski, Katedra Hydrobiologii Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Jezioro Lubowidzkie wraz z terenem przyległym w obrębie geodezyjnym Lubowidz na terenie Gminy Nowa Wieś Łębska oraz w obrębach Godętowo i Dąbrówka Wielka na terenie Gminy Łęczyce.
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) ⁹¹	Wskaźniki produktu: • Powierzchnia siedlisk wspieranych w celu uzyskania lepszego statusu ochrony (ha) – 158 • Powierzchnia obszarów chronionych i cennych przyrodniczo innych niż Natura 2000 objętych działaniami ochronnymi i odtwarzającymi (PLRO069) (ha) – 158 • Zielona infrastruktura objęta wsparciem do celów innych niż przystosowanie się do zmian klimatu (ha)- 6 • Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego (szt.)- 1 • Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby) – 10 000 Wskaźniki rezultatu: • Liczba gatunków zagrożonych, dla których wykonano działania ochronne (szt.) – 2 • Ludność mieszkająca w sąsiedztwie obszarów objętych działaniami ochronnymi i odtwarzającymi (osoby) – 10 000
Zakres przedmiotowy	Zadanie zakłada: • określenie stanu ekologicznego jeziora zgodnie z przepisami prawa krajowego i UE; • ochronę akwenu przed postępującym procesem eutrofizacji; • przeciwdziałanie utracie zasobów różnorodności biologicznej; • ochronę stanu czystości polskiej strefy Bałtyku oraz Światowego Rezerwatu Biosfery na terenie Słowińskiego Parku

⁹¹ Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

	Narodowego; • powstrzymanie niekontrolowanej presji turystów i ukierunkowanie ruchu turystycznego minimalizującego jego negatywny wpływ na stan różnorodności biologicznej, w tym ochronę częściowo chronionych gatunków flory i stref ekotonowych (brzeg jeziora); • podniesienie ogólnej wiedzy ekologicznej lokalnej społeczności;
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	596 470,00 (netto)
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	495 883,00
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 2. Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza Cel szczegółowy (vii) wzmocnienie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury, w tym na obszarach miejskich, oraz ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczenia

Źródło: Opracowanie własne

W ramach następujących obszarów interwencji:

- Efektywność energetyczna – termomodernizacja budynków użyteczności publicznej na terenie MOF Lęborka,
- Adaptacja do zmian klimatu,
- Infrastruktura zdrowotna,

zorganizowano otwarte nabory projektów. Na podstawie opracowanych regulaminów naboru oraz kryteriów oceny⁹², zgodnych z założeniami programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021–2027, projekty zostały wybrane przez MOF i zgłoszone do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Konkursy ogłaszano na stronach internetowych partnerów MOF Lęborka. Pierwszy konkurs, dotyczący infrastruktury zdrowotnej, ogłoszono 24 listopada 2024 r. W wyniku naboru wpłynęły 3 oferty. Ze względu na niewykorzystanie pełnej alokacji konkurs przedłużono, a ostatecznie złożono łącznie 4 oferty.

W dniu 28 lutego 2025 r. ogłoszono kolejne konkursy – na efektywność energetyczną (wpłynęły 4 oferty) oraz adaptację do zmian klimatu (wpłynęły 3 oferty). Również w tym przypadku nie wykorzystano pełnej alokacji, dlatego procedurę powtórzono:

- konkurs na efektywność energetyczną ogłoszono ponownie 19 maja 2025 r. (2 oferty),
- konkurs na adaptację do zmian klimatu ogłoszono ponownie 22 sierpnia 2025 r. (4 oferty).

Preferowane były projekty kompleksowe, obejmujące działania, które prowadzą do rozwiązania zdefiniowanego problemu, projekty komplementarne warunkujące się wzajemnie lub stanowiące następujące po sobie etapy określonego programu działania o zasięgu oddziaływania realizacji projektu na obszarze całego MOF Lęborka, z efektów których, korzystać będzie duża liczba odbiorców z terenów MOF. Wnioskodawcy musieli być kwalifikowalnymi wnioskodawcami w ramach FEP 2021-2027 i musieli zadeklarować wniesienie wymaganego wkładu własnego do projektu. Szczegółowe kryteria formalne i merytoryczne były załączone do regulaminów naborów w poszczególnych obszarach.

W przypadku obszaru „Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej migrantów”, zorganizowany będzie otwarty konkurs na wybór Partnera projektu, który przedstawi w nim koncepcję stworzenia zintegrowanego systemu wsparcia migrantów na terenie MOF Lęborka – oceniana będzie w szczególności kompleksowość (przedmiotowa i podmiotowa) i partnerstwo realizacji projektu, a także innowacyjność działań integrujących w ramach przedstawionej koncepcji.

⁹² Wszystkie kryteria oceny projektów w naborze uzupełniającym zostały uzgodnione z Zespołem Doradczo-Konsultacyjny.

Tabela 29. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Lęborka do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: efektywność energetyczna – modernizacja energetyczna budynków użyteczności publicznej

Tytuł przedsięwzięcia	Modernizacja energetyczna budynków użyteczności publicznej oraz poprawa efektywności energetycznej w ogólnodostępnych przestrzeniach na terenie MOF Lęborka
Lider oraz partnerzy	Związek ZIT MOF Lęborka (bez obserwatorów) oraz podmioty wybrane w naborze
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	MOF Lęborka
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) ⁹³	Wskaźniki produktu: • Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (szt.) – 11 • Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (m²) – 12816,09 • Liczba zmodernizowanych indywidualnych źródeł ciepła (szt.) – 8 • Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby) – 40 000 Wskaźniki rezultatu: • Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i ciepłej (MWh/rok) – 2176,14 • Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok) – 60,22 • Ilość zaoszczędzonej energii ciepłej (MWh/rok) – 2160,21 • Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych) (MWh/rok): - wartość bazowa – 3336,71 - wartość końcowa – 1223,19 • Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO₂/rok): - wartość bazowa – 836,22 - wartość końcowa – 318,01
Zakres przedmiotowy	Wykonanie dokumentacji projektowej oraz audytów energetycznych. Realizowane działania termomodernizacyjne będą wynikać z audytów energetycznych i będą dotyczyć między innymi:

⁹³ Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

	wymiany źródeł ciepła, wykonania izolacji przegród zewnętrznych, wymiany stolarki okiennej i/lub drzwiowej na szczelne, dociepleniu elewacji i poddasza, co przełoży się na redukcję zapotrzebowania na ciepło i znacznie ograniczy zapotrzebowanie obiektów termomodernizowanych na energię pierwotną oraz zmniejszy emisję CO ₂ .
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	5 176 470,59 (netto)
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	4 400 000,00
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 2. Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza Cel szczegółowy (i) Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 30. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Lęborka do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: adaptacja do zmian klimatu – rozwój sieci punktów czerpania wody

Tytuł przedsięwzięcia	Rozwój sieci punktów czerpania wody w zakresie przeciwdziałania suszy i poprawy bezpieczeństwa przeciwpowodziowego poprzez adaptację naturalnych zbiorników wodnych
Lider oraz partnerzy	Związek ZIT MOF Lęborka (bez obserwatorów) oraz podmioty wybrane w naborze
Lokalizacja /obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Gmina Nowa Wieś Lęborska, Gmina Łęczyce.
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) ⁹⁴	Wskaźniki produktu: • Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu (ha) – 1,73 • Pojemność obiektów małej retencji (m³) – 16 560 • Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby) – 9 236 Wskaźnik rezultatu: • Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed niekontrolowanymi pożarami (osoby) – 9 236 • Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej (osoby) – 9 236 • Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (osoby) – 9 236
Zakres przedmiotowy	Przedsięwzięcie przewiduje stworzenie sieci punktów czerpania wody na stawach, śródpolnych oczkach, meandrach rzek i strug wodnych. Zakłada się zwiększenie pojemności retencyjnej zbiorników poprzez oczyszczenie, pogłębianie, a także zagospodarowanie i utwardzenie brzegów z nawierzchni przepuszczalnych (płyty YOMB/MEBA/kruszywo skalne typu YUMAN) wraz z przygotowaniem zejść prowadzących do lustra wody lub montażem studni i przewodów ssawnych wraz z oświetleniem. Przewiduje się utwardzenie części terenu pod place manewrowe i podjazdy do lustra wody z wykorzystaniem w tym celu materiałów przepuszczalnych umożliwiających właściwą retencję wody. Przy rzekach i strugach planuje się wykonanie

⁹⁴ Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

	zastawek spiętrzających wodę na czas poboru. Zadanie zakłada na typowanych akwenach w zależności od uwarunkowań prawnych i terenowych wykonanie następujących elementów: a) dokumentacja projektowa (wraz z pozwoleniami), b) wykonanie robót: – oczyszczanie i pogłębianie, – wykonanie utwardzeń fragmentów terenu wraz z podjazdami do lustra wody z nawierzchni przepuszczalnych (płyty YOMB/MEBA/kruszywo skalne typu YUMAN), – instalację studni ssawnych betonowych z dwoma przewodami ssawnymi i rurociągiem PCV, – wykonanie ogrodzeń lub barier ochronnych, – wykonanie oświetlenia – lampy wykorzystujące energię słoneczną lub energię z wiatru, – umocnienie linii brzegowej z płyt MEBA z podbudową z kieszki faszynowej, – montaż wodowskazów. Planowane pasy techniczne są niezbędne do bieżącej konserwacji/odmulania zbiorników, a także do jednoczesnego poboru wody przez większą liczbę jednostek, co znacznie skróci czas, a zatem zwiększy prawdopodobieństwo skutecznej akcji jednostek pożarniczych. Zadanie wzmocni potencjał jednostek ochotniczych straży pożarnych włączonych do Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego na terenie gmin Łęczyce i Nowa Wieś Lęborska. Przy punktach czerpania wody zainstalowane zostaną wodowskazy służące do alarmowania służb o stanach alarmowych wody, w tym także o zagrożeniu związanym z występowaniem suszy. Istotnym elementem zadania jest także montaż w miejscach inwestycji tablic edukacyjno-informacyjnych dotyczących zmian klimatu i właściwej retencji wody.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	1 391 907,00 (netto)
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	1 183 120,95
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 2. Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza (EFRR) Cel szczegółowy (iv) wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 31. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Lęborka do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: adaptacja do zmian klimatu – zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych

Tytuł przedsięwzięcia	Zwiększenie poziomu adaptacyjności oraz wzrost odporności na negatywne skutki zmian klimatu na terenie powiatu lęborskiego
Lider oraz partnerzy	Związek ZIT MOF Lęborka (bez obserwatorów) oraz podmioty wybrane w naborze
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Gmina Miasto Lębork
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) ⁹⁵	Wskaźniki produktu: - Pojemność obiektów małej retencji (m³) – 70 - Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu (ha) – 1,18 - Liczba miast wspartych w zakresie adaptacji do zmian klimatu (szt.) – 1 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby) – 1 000 Wskaźnik rezultatu: - Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów) (osoby) – 1000
Zakres przedmiotowy	Przedmiotem projektu jest budowa zbiorników retencyjnych dla wody opadowej. Zakres przedmiotowy obejmuje zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych w miejscu ich wystąpienia wraz z rozwojem błękitno-zielonej infrastruktury bazującej na rozwiązaniach opartych na naturze oraz przedsięwzięcia edukacyjne dotyczące zmian klimatu i ochrony zasobów wodnych. Szczegółowa realizacja w ramach projektu: - przebudowa powierzchni nieprzepuszczalnych na przepuszczalne, - odprowadzenie wód opadowych do zbiorników retencyjno-rozsączających, - podziemne zbiorniki retencyjno-rozsączające umieszczone pod poziomem gruntu, kominy przełazowe umożliwiające inspekcję układu, separator substancji ropopochodnych (separator

⁹⁵ Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

	koalescencyjny z obejściem burzowym o przepływie kątowym) wraz z pełnym systemem wykorzystania wody w postaci: pompy z automatycznym sterowaniem, zraszaczami, hydrantami zewnętrznymi, - wykorzystanie wody deszczowej do nawadniania roślin, mycia kostki oraz boiska o powierzchni poliuretanowej, - budowa zielonego podwórka z małą architekturą: ławki, podesty drewniane, nawierzchnie przepuszczalne ekologiczne, kosze na śmieci, stojaki na rowery, tablice informacyjno-edukacyjne, donice z zielonymi nasadzeniami, krzewy ozdobne, byliny, oświetlenie solarne. Projekt ukierunkowany jest na budowę indywidualnych i zbiorczych systemów zatrzymywania, zagospodarowania i wykorzystania wód opadowych i roztopowych tworzących element systemu retencji. Przedsięwzięcie o lokalnej skali oddziaływania.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	447 822,95 (netto)
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	380 649,51
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 2. Bardziej zielone Pomorze Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza (EFRR) Cel szczegółowy (iv) wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 32. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Lęborka do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: adaptacja do zmian klimatu – wzmacnianie służb ratowniczych na terenie Powiatu Lęborskiego

Tytuł przedsięwzięcia	Doskonalenie systemów monitorowania i wczesnego ostrzegania wystąpienia zagrożeń naturalnych, a także szybkiego reagowania i wzmacnianie służb ratowniczych na terenie Powiatu Lęborskiego
Lider oraz partnerzy	Powiat Lęborki
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Gmina Miasto Lębork
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) ⁹⁶	Wskaźnik produktu: • Liczba miast wspartych w zakresie adaptacji do zmian klimatu (szt.) – 1 • Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby) – 60 000 • Inwestycje w nowe lub zmodernizowane systemy monitorowania gotowości, ostrzegania i reagowania w kontekście klęsk żywiołowych i katastrof w przypadku klęsk żywiołowych – 211 664,00 PLN Wskaźnik rezultatu: • Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej (osoby) – 60 000 • Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów) – osoby – 60 000
Zakres przedmiotowy	Zadanie obejmuje zakup specjalistycznego samochodu terenowego typu pick-up z napędem 4x4, który zostanie włączony do systemu zarządzania kryzysowego powiatu lęborskiego jako mobilny element infrastruktury przeznaczonej do monitorowania, reagowania i koordynacji działań w sytuacjach nadzwyczajnych. Pojazd będzie wyposażony w: - podwójną kabinę pasażerską – umożliwiającą szybki transport

⁹⁶ Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

	zespołów interwencyjnych, - przestrzeń ładunkową – dostosowaną do przewozu sprzętu ratowniczego i materiałów zabezpieczających, m.in. zapór przeciwpowodziowych, pomp, agregatów prądotwórczych, - hak holowniczy – umożliwiający korzystanie z przyczep i transport dodatkowego wyposażenia, co zwiększy elastyczność operacyjną pojazdu i jego zdolność do obsługi zróżnicowanych zagrożeń. Zakupiony pojazd zostanie wdrożony jako narzędzie zwiększające zdolności Powiatowego Centrum Zarządzania Kryzysowego do realizacji działań rozpoznawczych, interwencyjnych i logistycznych w sytuacjach kryzysowych, szczególnie tych wywołanych przez zjawiska klimatyczne o charakterze ekstremalnym (intensywne opady, nagłe roztopy, powodzie, huragany, pożary lasów). Właścicielem i użytkownikiem tego pojazdu będzie Powiatowe Centrum Zarządzania Kryzysowego w Lęborku. Realizacja projektu wpłynie na poprawę mobilności i efektywności służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo mieszkańców oraz usprawni współpracę z jednostkami ratowniczymi i innymi podmiotami uczestniczącymi w działaniach kryzysowych.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	49 599,00 (netto)
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	42 215,50
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 2. Bardziej zielone Pomorze Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza (EFRR) Cel szczegółowy (iv) wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 323. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Lęborka do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: adaptacja do zmian klimatu – zielone przystanki

Tytuł przedsięwzięcia	Zielone przystanki komunikacji miejskiej na obszarze MOF Lęborka
Lider oraz partnerzy	Związek ZIT MOF Lęborka (bez obserwatorów) oraz jednostki wybrane w naborze
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Gmina Miasto Lębork
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) ⁹⁷	Wskaźnik produktu: • Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu (ha) – 0,017 • Liczba miast wspartych w zakresie adaptacji do zmian klimatu (szt.) – 1 • Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby) – 8 000 Wskaźnik rezultatu: • Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów) (os.) – 8 000
Zakres przedmiotowy	Montaż 9 wiat przystankowych z zielonymi dachami: zastosowanie systemów ekstensywnych (np. maty rozchodnikowe), które zatrzymują do 90% wody deszczowej opadającej na dach i obniżają temperaturę pod wiatą w upalne dni. Wiaty będą chronić pasażerów przed warunkami atmosferycznymi, jak deszcz czy wiatr. Przystanki zostaną wyposażone w „zielone ściany” (systemy pnączy na pergolach), które działają jak naturalne filtry antysmogowe i bariery akustyczne. Wzbogacona roślinność (5 lokalizacji): W bezpośrednim sąsiedztwie 5 przystanków usunięta zostanie nieprzepuszczalna nawierzchnia (chodnik/asfalt). W jej miejsce powstaną tereny zielone, np. niecki retencyjne, ogrody deszczowe lub tereny zielone zasilane nadmiarem wody z dachów wiat. Oprócz tego zakłada się obsadzenie terenu wokół wiat roślinnością niską, średnią i wysoką (w zależności od lokalizacji i otoczenia wiaty).
Szacunkowa wartość	253 443,59 (netto)

⁹⁷ Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

przedsięwzięcia ogółem (EUR)	
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	215 427,05
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 2. Bardziej zielone Pomorze Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza (EFRR) Cel szczegółowy (iv) wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 34. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Lęborka do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: adaptacja do zmian klimatu – doposażenie OSP

Tytuł przedsięwzięcia	Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami przez doposażenie Ochotniczych Straży Pożarnych na obszarze Gminy Nowa Wieś Lęborska i Gminy Łęczyce
Lider oraz partnerzy	Związek ZIT MOF Lęborka (bez obserwatorów) oraz jednostki wybrane w naborze
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Gmina Nowa Wieś Lęborska i Gmina Łęczyce
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) ⁹⁸	Wskaźnik produktu: • Liczba jednostek służb ratunkowych doposażonych w sprzęt do prowadzenia akcji ratowniczych i usuwania skutków katastrof (szt.) - 6 • Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby) – 15 500 Wskaźnik rezultatu: • Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej (osoby) – 15 500 • Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów) (osoby) – 15 500
Zakres przedmiotowy	Projekt zakłada zakup sprzętu dla jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych z terenu Gmin Nowa Wieś Lęborska i Łęczyce włączonych do Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego. Planuje się zakup poniższego sprzętu: • zakup radiotelefonów przenośnych (samochodowych) i radiotelefonów przenośnych • doposażenie jednostek OSP w środki ochrony osobistej • agregat pompowy w wersji na przyczepie dwuosiowej wraz z osprzętem, powiększonej z regulowanym dyszlem zamykanej z plandeką i burtami, osprzęt umieszczony na przyczepie

⁹⁸ Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

	• pompa zanurzeniowa • agregat prądotwórczy 5,6kW • agregat prądotwórczy • wysokociśnieniowa motopompa pływająca
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	103 518,81(netto)
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	87 990,99
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 2. Bardziej zielone Pomorze Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza (EFRR) Cel szczegółowy (iv) wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 35. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Lęborka do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: infrastruktura zdrowotna

Tytuł przedsięwzięcia	Wsparcie POZ oraz AOS wraz z pracownikami diagnostycznymi
Lider oraz partnerzy	Związek ZIT MOF Lęborka (bez obserwatorów) oraz podmioty wybrane w naborze
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	MOF Lęborka
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) ⁹⁹	Wskaźniki produktu: - Pojemność nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (osoby/rok) – 12 300 - Liczba wspartych podmiotów wykonujących działalność leczniczą (szt.) – 3 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby) – 36 000 Wskaźnik rezultatu: - Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (użytkownicy/rok): wartość bazowa – 6 500 wartość docelowa – 12 300
Zakres przedmiotowy	Inwestycja dotyczy wsparcia infrastrukturalnego POZ oraz AOS na terenie MOF (wraz z pracownikami diagnostycznymi). Zakres przedmiotowy obejmuje zwiększenie dostępności do świadczeń zdrowotnych poprzez dostosowanie infrastruktury podmiotów leczniczych do rzeczywistych potrzeb, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, z uwzględnieniem osób ze szczególnymi potrzebami – tj. m.in. niezbędne roboty budowlane oraz doposażenie w aparaturę medyczną/techniczną.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	1 562 816,47 (netto)
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	1 328 394
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027)	Priorytet 6. Fundusze Europejskie dla bardziej silnego społeczeństwa Pomorza (EFRR)

⁹⁹ Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

– właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Cel szczegółowy (v) zapewnienie 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.
---	---

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 36. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Lęborka do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: wspieranie integracji społeczno-gospodarczej

Tytuł przedsięwzięcia	Aktywizacja społeczna i zawodowa imigrantów na terenie MOF Lęborka
Lider oraz partnerzy	Związek ZIT MOF Lęborka (bez obserwatorów) oraz podmioty wybrane w naborze
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	MOF Lęborka (Gmina Miasto Lębork, Gmina Nowa Wieś Lęborska, Gmina Łęczycze)
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) ¹⁰⁰	Wskaźnik produktu: - Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie (osoby) – 269 Wskaźnik rezultatu: - Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu (osoby) – 245
Zakres przedmiotowy	Przedsięwzięcie polegać będzie na zintegrowanym podejściu do wsparcia integracji społecznej i gospodarczej imigrantów zamieszkujących obszar MOF. Wsparciem objęci będą uczestnicy projektu wraz z rodzinami. Zadanie 1. Aktywizacja zawodowa i podniesienie kompetencji zawodowych w tym m.in.: szkolenia, staże, pośrednictwo zawodowe, pośrednictwo pracy, legalizacja zatrudnienia, działania towarzyszące: zwrot kosztów przejazdu z miejsca zamieszkania do miejsca odbywania stażu lub szkolenia, refundacja kosztów opieki nad dzieckiem lub dziećmi do lat 7 w przypadku skierowania osoby bezrobotnej na staż lub szkolenie. Zadanie 2. Wsparcie edukacyjne w tym m.in.: szkolne wsparcie dla dzieci migrantów – zajęcia dodatkowe, opracowanie materiałów dydaktycznych w języku ojczystym (usługa tłumaczenia, wydruk), zajęcia integracyjne i socjoterapeutyczne, warsztaty i zajęcia międzykulturowe, w tym zajęcia artystyczne i kreatywne. Zadanie 3. Działania wspierające integrację i adaptację migrantów w tym m.in.: dni różnorodności kulturowej – spotkanie na którym osoby z doświadczeniem migracji zaprezentują swoje np. tradycje, stroje, tańce z krajów, z których pochodzą, spotkania z

¹⁰⁰ Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

	przedstawicielami różnych kultur, np. zapraszanie do szkół gości z różnych kultur (uchodźców, imigrantów, przedstawicieli mniejszości narodowej), wolontariat migrantów i zaangażowanie w lokalną społeczność, zatrudnienie opiekuna migrantów, m.in. monitorowanie potrzeb migrantów, pomoc w adaptacji i organizowaniu bieżących spraw. Założenia projektu uwzględniają demarkację i komplementarność z działaniami w ramach programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego (FERS) oraz z Funduszem Azylu, Migracji i Integracji (FAMI).
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	763 499,00 (netto)
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	648 974,00
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 5. Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+), cel szczegółowy (i) Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich, w tym migrantów

Źródło: Opracowanie własne

7.3.2. Projekty uzupełniające

Projekty uzupełniające wpisują się w cele, kierunki interwencji wskazane w Strategii, stanowią uszczegółowienie proponowanych działań. Projekty uzupełniające będą finansowane zarówno ze środków własnych poszczególnych Partnerów MOF, jak również z funduszy UE pochodzących z programów regionalnych i centralnych (projekty konkursowe). Przykładowe projekty uzupełniające wskazane w Strategii zostały wypracowane warsztatowo, z wykorzystaniem narzędzia Design Thinking, opierającego się na rzeczywistych potrzebach przedstawicieli poszczególnych grup społeczno-gospodarczych MOF.

Tabela 337. Projekty uzupełniające MOF Lęborka w obszarze gospodarczym, społecznym

Tytuł projektu	Cel operacyjny Strategii MOF, Kierunek interwencji, Działanie	Lider/ Partnerzy	Lokalizacja	Proponowany zakres	Szacunkowy budżet/ źródło finansowania
1. Zintegrowany system wsparcia osób z niepełnosprawnościami i ograniczeniami funkcjonalnymi	CO 2.1. Włączenie społeczne KI 2.1.1. Włączenie zawodowe i społeczne osób zagrożonych ubóstwem, wykluczeniem społecznym D 2.1.1.1. Aktywizacja społeczna osób starszych, zagrożonych ubóstwem, w tym osób z niepełnosprawnościami i specjalnymi potrzebami	Wybrany w konkursie NGO/ Partnerzy MOF Lęborka, gminy o statusie obserwatora, pracodawcy z obszaru MOF, NGO	MOF Lęborka + obszar gmin o statusie obserwatora	– Nawiązanie współpracy operacyjnej z lokalnymi przedsiębiorcami w zakresie możliwości zatrudniania osób z niepełnosprawnościami i ograniczeniami funkcjonalnymi – dostępne miejsca pracy – Wsparcie psychologiczne, zawodowe, infrastrukturalne dla mieszkańców MOF – osoby z niepełnosprawnościami – Dostępny MOF Lęborka – Działania integrujące osoby wykluczone z powodu niepełnosprawności/ ograniczeń funkcjonalnych ze społecznością MOF	Ok. 3 mln zł za okres 5 lat/ środki własne Partnerów MOF, gmin obserwatorów, gmin obserwatorów, FEP 2021-2027, FERS, środki własne przedsiębiorstw/ NGO uczestniczących w systemie
2. System wsparcia rozwoju przedsiębiorczości MOF Lęborka	CO 3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF KI 3.1.3. Systemowy rozwój przedsiębiorczości D 3.1.3.1. Utworzenie i rozwój zintegrowanego systemu wsparcia lokalnych przedsiębiorców CO 3.2. Edukacja a rynek pracy D 3.2.1.1. Realizacja kompleksowych projektów szkół ponadpodstawowych z terenu	Inkubator przedsiębiorczości/ Partnerzy MOF Lęborka, gminy o statusie obserwatora, przedsiębiorcy z obszaru MOF, uczelnie wyższe, szkoły ponadpodstawowe	MOF Lęborka + obszar gmin o statusie obserwatora	– Systemowe wsparcie przedsiębiorstw w zakresie mikrozarządzania – na poszczególnych etapach rozwoju przedsiębiorstw (specjalistyczne doradztwo, pozyskanie finansowania itp.), – Branżowe sieciowanie przedsiębiorstw MOF, tworzenie grup zakupowych – Realizacja działań partnerskich przedsiębiorstw we współpracy ze szkołami wyższymi,	Ok. 2 mln zł za okres 5 lat/ środki własne Partnerów MOF, gmin obserwatorów, FEP 2021-2027, środki własne przedsiębiorstw uczestniczących w systemie

	MOF w partnerstwie z lokalnym biznesem i/lub fundacjami i/ lub uczelniami wyższymi wspierającymi rozwój kompetencji wymagany na lokalnym rynku pracy.			ponadpodstawowymi – Wspieranie promocji przedsiębiorstw MOF w kraju i za granicą pod wspólną marką inwestycyjną MOF	
3. Stworzenie całorocznej, co najmniej dwudniowej oferty turystycznej MOF Lęborka	CO 3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF KI 3.1.1. Poprawa dostępności i jakości całorocznej oferty czasu wolnego na terenie MOF D 3.1.1.1. Stworzenie sieciowego pakietu produktów turystycznych MOF/ produktów czasu wolnego	Lokalna Organizacja Turystyczna - możliwy wybór Partnera PPP/ przedsiębiorcy z branży czasu wolnego MOF, Partnerzy MOF Lęborka, gminy o statusie obserwatora	MOF Lęborka + obszar gmin o statusie obserwatora	Zaprojektowanie, wybudowanie i zarządzanie produktem turystycznym – w okresie zimowym- trasy dla narciarstwa biegowego z infrastrukturą towarzyszącą, okres letni, wiosenny, jesienny – trasy pieszo-rowerowe z infrastrukturą towarzyszącą.	Do oszacowania, środki własne Partnerów MOF, gmin obserwatorów, środki zewnętrzne np. Program Interreg Południowy Bałtyk
Projekty dodane po przeprowadzeniu konsultacji społecznych					
4. Podtrzymanie tożsamości kulturowej MOF Lęborka przez wsparcie kaszubskich regionalnych Zespołów Pieśni i Tańca	CO 2.2. Świadomy kapitał społeczny MOF KI 2.2.2. Budowanie otwartej wspólnoty kulturowej i obywatelskiej MOF D 2.2.2.1. Kompleksowe wsparcie NGO oraz wolontariatu przy trwałej współpracy organizacji pozarządowych, biznesu i sektora publicznego na terenie MOF D 2.2.2.2. Podnoszenie wiedzy i świadomości mieszkańców MOF w zakresie wspólnego dziedzictwa kulturowego, historycznego, aktywności obywatelskiej, postaw	LCK Fregata/ kaszubskie zespoły regionalne / NGO lub jednostki organizacyjne gmin przy których funkcjonują kaszubskie zespoły regionalne	MOF Lęborka + obszar gmin o statusie obserwatora	Zatrudnienie instruktorów muzycznych i tanecznych na potrzeby zespołów regionalnych: Prowadzenie prób min. 2 godzin tygodniowo z poszczególnymi zespołami wg ustalonego harmonogramu, w godzinach popołudniowych, współpraca muzyczna z zespołami podczas koncertów, w tym wyjazdy poza miejsce działania zespołów, Organizacja warsztatów i wspólnych występów zespołów, z udziałem zespołów spoza MOF, w tym z innych regionów polski i europejskich w marcu, połączone z występami podczas Dnia Jedności Kaszubów w	Ok. 2 588 280 zł, środki własne gmin, FEP 2021-2027

	prozdrowotnych i prośrodowiskowych			czerwcu albo wrześniu w formie Przeglądu Kaszubskich Zespołów Dziecięcych w lipcu, połączone z występami podczas Festiwalu Międzynarodowe Spotkania z Folklorem „Muzyka Regionów”. Wsparcie istniejących i nowo powstających zespołów, zwłaszcza szkolnych, poprzez: – nagranie i wydanie podkładów muzycznych z kaszubskimi tańcami i piosenkami – zakup strojów regionalnych dla nowych członków zespołów – wsparcie zakupu regionalnych instrumentów muzycznych dla kapel zespołów regionalnych objętych projektem	
5. Bank Kultury – przebudowa dawnego banku na siedzibę Miejskiej Biblioteki Publicznej w Lęborku (etap II)	CO 2.2 Świadomy kapitał społeczny MOF KI 2.2.1 Rozwój przyjaznej przestrzeni publicznej MOF, opartej o wspólny mianownik dziedzictwa kulturowego i historycznego D 2.2.1.1. Zagospodarowanie przestrzeni publicznej w sposób integrujący społeczność MOF	Gmina Miasto Lębork, Miejska Biblioteka Publiczna w Lęborku, Partnerzy Związku ZIT MOF Lęborka	Gmina Miasto Lębork	Obecnie prowadzone są roboty budowlane mające na celu dostosowanie dawnego budynku banku przy Al. Wolności 73 do funkcji kulturalnych - na siedzibę Miejskiej Biblioteki Publicznej w Lęborku. Etap I obejmuje przebudowę piwnic, parteru, I piętra, klatek schodowych, wykonanie niezbędnych instalacji i windy. Powierzchnia użytkowa etapu I: 1836,52 m². Planowany II etap inwestycji obejmuje roboty budowlane przebudowy II piętra o powierzchni około 429 m². W zakres prac wchodzi roboty budowlano-konstrukcyjne obejmujące wykonanie	Rządowy Fundusz Polski Ład – Program Inwestycji Strategicznych, FEP 2021-2027

				m. in. ścian działowych, sufitów, posadzek, okładzin ścian oraz roboty montażowe instalacji, stolarki wewnętrznej, osprzętu elektrycznego i teletechnicznego, grzejników i armatury. W ramach realizacji planowane jest również wyposażenie budynku.	
6. Świadczenie usług społecznych	CO 2.1 Włączenie społeczne KI 2.1.1. Włączenie zawodowe i społeczne osób zagrożonych ubóstwem, wykluczeniem społecznym D 2.1.1.2. Deinstytucjonalizacja usług społecznych	Powiat Łębski we współpracy z Gminą Miasto Łębork, Gminą Nowa Wieś Łębska, Gminą Łęczyce Gminą Wicko, Gminą Miejską Łeba	MOF Łębork	Celem jest zwiększanie równego i szybkiego dostępu do dobrej jakości, trwałych i przystępnych cenowo usług, w tym usług, które wspierają dostęp do mieszkań oraz opieki skoncentrowanej na osobie, w tym opieki zdrowotnej. Ponadto modernizacja systemów ochrony socjalnej, w tym wspieranie dostępu do ochrony socjalnej, ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i grup w niekorzystnej sytuacji. Działania: w obszarze usług społecznych i zdrowotnych wspierane będą wyłącznie działania przyczyniające się do deinstytucjonalizacji usług w województwie oraz zapobiegania umieszczeniu osób w instytucjach pobytu długoterminowego. W szczególności wspierana będzie deinstytucjonalizacja usług na rzecz osób z zaburzeniami psychicznymi (w tym dzieci i młodzieży), osób z niepełnosprawnościami, seniorów, dzieci i młodzieży (w tym objętych wsparciem wynikającym z ustawy o wspieraniu rodziny i systemie pieczy	Do oszacowania / FEP 2021-2027, Priorytet 5 Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+)

				zastępczej), osób w kryzysie bezdomności i dotkniętych wykluczeniem z dostępu do mieszkań oraz społeczności marginalizowanych.	
--	--	--	--	--	--

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 38. Projekty uzupełniające MOF Lęborka w obszarze edukacji

Tytuł projektu	Cel operacyjny Strategii MOF, Kierunek interwencji, Działanie	Lider/ Partnerzy	Lokalizacja	Proponowany zakres	Szacunkowy budżet/ źródło finansowania
1. Kompetencje zawodowe - etap II	CO 3.2. Edukacja a rynek pracy KI 3.2.1. Wsparcie kształcenia zawodowego w branżach i zawodach kluczowych dla gospodarki MOF D 3.2.1.1. Realizacja kompleksowych projektów edukacyjnych dla szkół ponadpodstawowych z terenu MOF, w partnerstwie z lokalnym biznesem i/lub	Powiat Lęborski we współpracy z pracodawcami lub ich organizacjami	MOF Lębork	W ramach projektu działania zostaną skierowane do uczniów i nauczycieli kształcenia zawodowego trzech zespołów szkół (ZSMI w Lęborku, PCE w Lęborku, ZSGŻIA w Lęborku) w 4 wybranych branżach kluczowych oraz w 9 zawodach. Zaplanowane działania ukierunkowane są na dostosowanie oferty kształcenia zawodowego w powiecie lęborskim do wymagań gospodarki i rynku pracy.	Do oszacowania / FEP 2021-2027, Działanie 5.8. Edukacja ogólna i zawodowa w zakresie projektów dot. edukacji zawodowej
2. Nowe pracownie zawodowe w Powiecie Lęborskim	fundacjami i/ lub uczelniami wyższymi, wspierających rozwój kompetencji wymaganych na lokalnym rynku pracy D 3.2.1.2. Rozwój doradztwa zawodowego w szkołach podstawowych i ponadpodstawowych na terenie MOF	Powiat Lęborski we współpracy z pracodawcami lub ich organizacjami	MOF Lębork	Celem projektu jest podniesienie jakości szkolnictwa zawodowego poprzez dostosowanie szkół zawodowych do zmieniającej się gospodarki, w tym w szczególności do potrzeb branż kluczowych dla regionu. W ramach projektu planuje się modernizację i adaptację budynków trzech szkół ponadpodstawowych kształcących zawodowo (ZSMI w Lęborku, PCE w Lęborku, ZSGŻIA w Lęborku) oraz zakup wyposażenia trwałego, w tym doposażenie w	Do oszacowania / FEP 2021-2027, Działanie 6.2. Infrastruktura edukacji włączającej i zawodowej

				urządzenia, sprzęt, narzędzia i pomoce dydaktyczne istniejących szkół zawodowych, w szczególności pracowni kształcenia zawodowego, laboratoriów dydaktycznych, warsztatów i sal do praktycznej nauki zawodu.	
3. Zdolni z Pomorza - powiat łębski - etap II kontynuacja działań dla uczniów i uczennic szczególnie uzdolnionych		Powiat Łębski we współpracy z pracodawcami lub ich organizacjami	MOF Łębork	Celem projektu jest zapewnienie uczniom ze zdiagnozowanymi uzdolnieniami, potrzebami i barierami o charakterze społeczno - ekonomicznym u terytorialnym wsparcie w rozwoju. W ramach projektu planuje się diagnozę uzdolnień uczniów, wsparcie uczniów, realizowane zgodnie ze zdiagnozowanymi potrzebami, wsparcie nauczycieli, rodziców i opiekunów prawnych, utworzenie centrów doradztwa i nauczania kreatywnego.	Do oszacowania / FEP 2021-2027, Działanie 5.8. Edukacja ogólna i zawodowa w zakresie projektów dot. edukacji zawodowej

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 39. Projekty uzupełniające MOF Lęborka w obszarze transportu

Tytuł projektu	Cel operacyjny Strategii MOF, Kierunek interwencji, Działanie	Lider/ Partnerzy	Lokalizacja	Proponowany zakres	Szacunkowy budżet/ źródło finansowania
Rozwój zrównoważonej mobilności MOF	CO 1.2. Bezpieczna i dostępna infrastruktura KI 1.2.3 Rozwój zrównoważonej mobilności MOF D 1.2.3.4. Rozwój obsługi obszaru publicznym transportem zbiorowym oraz działań regulacyjnych z zakresu organizacji ruchu	Gmina Miasto Lębork, Gmina Nowa Wieś Lęborska, Gmina Łęczyce, odpowiedni interesariusze obszaru transportu	MOF Lęborka	– Analiza i dostosowanie oferty, połączeń w organizacji publicznego transportu do potrzeb mieszkańców. – Analiza potrzeb, możliwości oraz tworzenie/powiększanie/ dostosowanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego w miastach. – Dostosowanie i prowadzenie polityki parkingowej moderującej popyt na indywidualny transport samochodowy. – Opracowanie i prowadzenie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych mieszkańców.	Do oszacowania / środki własne Partnerów projektu, budżety określonych interesariuszy z terenu MOF

Źródło: Opracowanie własne

7.4. Plan finansowy

W Tabeli 40 wskazano wartości projektów zdefiniowanych, szczegółowo opisanych w podrozdziale 7.3.1. Z uwagi na brak szczegółowych założeń w zakresie pozostałych działań objętych Strategią ograniczona jest możliwość wskazania kwot z podziałem na źródła finansowania (będą uzupełniane w trakcie realizacji Strategii).

Tabela 40. Plan finansowy strategii ZIT

Lp.	Cel Strategiczny strategii ZIT	Cel operacyjny strategii ZIT	Program (źródło finansowania)										
			Polityka spójności(EURO)								KPO(EURO)		Inne programy
			FEP 2021-2027		FEnIKS		FERS		...		...	...	...
			Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	...
1	Bezpieczna i przyjazna do życia przestrzeń	1.1. Bezpieczne środowisko	2 405 287	417 352	6 577 168,04	1 777 295,82	-	-	-	-	-	-	2 465 00
		1.2. Bezpieczna i dostępna infrastruktura	14 481 708	2 562 882	-	-	-	-	-	-	-	-	7 691 375
2	Zaktywizowana społeczność MOF	2.1. Włączenie społeczne	648 974	114 529	-	-	-	-	-	-	1 107 349	657 124	-
		2.2. Świadomy kapitał społeczny MOF	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	Zrównoważona i prężna gospodarka	3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20 000
		3.2. Edukacja a rynek pracy	-	-	-	-	2 120 320	74 505	-	-	2 767 270	-	20 000

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wytycznych UMWP dot. zakresu Strategii ZIT oraz danych nt. projektów zdefiniowanych (podrozdział 7.3.1)

W Tabeli 41 wskazano wskaźniki produktu i rezultatu projektów zdefiniowanych, szczegółowo opisanych w podrozdziale 7.3.1.

Tabela 41. Struktura alokacji na instrument ZIT w ramach FEP 2021-2027

Priorytet FEP 2021-2027		Dziedzina interwencji		Cel szczegółowy FEP 2021-2027	Wskaźniki produktu (należy określić dla celu szczegółowego)		Wskaźniki rezultatu (należy określić dla celu szczegółowego)	
Nr	Nazwa	Kod	Alokacja (EURO)		Nazwa	Wartość	Nazwa	Wartość
2	Fundusze Europejskie dla zielonego Pomorza	045	4 400 000	(i)	Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (sztuki)	11	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok)	60,22
							Ilość zaoszczędzonej energii cieplnej (MWh/rok)	2160,21
							Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i cieplnej (MWh/rok)	2176,14
					Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (m²)	12 816,09	Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych) (MWh/rok)	Wartość bazowa: 3336,71 Wartość końcowa: 1223,19
					Liczba zmodernizowanych indywidualnych źródeł ciepła (sztuki)	8	Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO2/rok)	Wartość bazowa: 836,22
					Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	40 000		Wartość końcowa: 318,01
		058	531 404	(iv)	Pojemność obiektów małej retencji (tys. m³)	16 630	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej (osoby)	84 736
					Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu (ha)	2,927		
					Liczba miast wspartych w zakresie adaptacji do zmian klimatu (sztuki)	1		
					Liczba jednostek służb ratunkowych wyposażonych w sprzęt do prowadzenia akcji ratowniczych i usuwania skutków katastrof (szt.)	6		

					Inwestycje w nowe lub zmodernizowane systemy monitorowania, gotowości, ostrzegania i reagowania w kontekście klęsk żywiołowych i katastrof w przypadku klęsk żywiołowych (PLN)	211 664	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed niekontrolowanymi pożarami (osoby)	9 236
					Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	93 736	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów) (osoby)	93 736

2	Fundusze Europejskie dla zielonego Pomorza	079	495 883	(vii)	Powierzchnia siedlisk wspieranych w celu uzyskania lepszego statusu ochrony (ha)	158	Liczba gatunków zagrożonych, dla których wykonano działania ochronne (szt.)	2
					Powierzchnia obszarów chronionych i cennych przyrodniczo innych niż Natura 2000 objętych działaniami ochronnymi i odtwarzającymi (PLRO069) (ha)	158	Ludność mieszkająca w sąsiedztwie obszarów objętych działaniami ochronnymi i odtwarzającymi (osoby)	10 000
					Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	10 000		
					Wsparcie strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (szt.)	1		
					Zielona infrastruktura objęta wsparciem do celów innych niż przystosowanie się do zmian klimatu (ha)	6		
3	Fundusze Europejskie dla mobilnego Pomorza	077	2 238 440	(viii)	Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego (osoby)	210	Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO ₂ /rok)	Wartość bazowa: 96,95 Wartość końcowa: 38,26
					Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania) (sztuki)	4	Ilość energii pobranej ze wspartej infrastruktury paliw alternatywnych (kWh)	Wartość bazowa: 0 Wartość końcowa: 172 800
							Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (użytkownicy/rok)	Wartość bazowa: 0 Wartość końcowa: 44 500
					Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej (sztuki)	3	Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego (użytkownicy/rok)	Wartość bazowa: 300 000 Wartość końcowa: 300 000
					Wspierana infrastruktura rowerowa (km)	18,86		
					Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	10 000		
		083	6 514 873					

5	Fundusze Europejskie dla silnego społeczeństwa Pomorza (EFS+)	157	648 974	(i)	Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie (osoby)	269	Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu (osoby)	245
6	Fundusze Europejskie dla silnego społeczeństwa Pomorza (EFRR)	128	1 234 372,71	(v)	Pojemność nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (osoby/rok)	12 300	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (użytkownicy/rok)	Wartość bazowa: 6 500 Wartość końcowa: 12 300
		129	94 021,29		Liczba wspartych podmiotów wykonujących działalność leczniczą (sztuki)	3		
					Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	36 000		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wytycznych UMWP dot. zakresu Strategii ZIT, FEP 2021-2027 zatwierdzony decyzją wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2022) 8860 z dnia 7 grudnia 2022 r. oraz danych nt. projektów zdefiniowanych (podrozdział 7.3.1).

8. Opis udziału partnerów w przygotowaniu strategii i jej realizacji

Partnerzy społeczno-gospodarczy byli zaangażowani w całym procesie tworzenia strategii, zarówno w części diagnostycznej, jak i planistycznej. Dnia 2 sierpnia 2022 r. Zarządzeniem nr 87/2022 Burmistrza Miasta Łęborka powołany został Zespół Doradczo-Konsultacyjny Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łęborka. Członkowie Zespołu są reprezentantami środowisk lokalnego społeczeństwa w zakresie spraw społecznych, gospodarczych, w tym w szczególności w zakresie spraw związanych z mobilnością, zdrowiem, integracją społeczną, ochroną środowiska naturalnego, efektywnością energetyczną, gospodarką i innych obszarów funkcjonalnych istotnych z punktu widzenia lokalnej społeczności. Członkowie Zespołu zgłosili się dobrowolnie, po przeprowadzonym otwartym naborze na członków Zespołu. Do zadań Zespołu należy współpraca z organami Związku ZIT Łęborka w sprawach związanych z doradztwem oraz konsultowaniem projektów proponowanych do uwzględnienia w ramach prac nad Strategią, jak również planowany jest udział Zespołu w zakresie wdrażania Strategii.¹⁰¹

Poszczególni członkowie Zespołu uczestniczyli w spotkaniach, na których omawiane były poszczególne etapy prac nad Strategią, w tym w zakresie wypracowania misji, wizji MOF, celów strategicznych i operacyjnych, a także kierunków interwencji i rodzajów działań. Członkowie Zespołu brali również czynny udział w konstruowaniu i wewnętrznym wyborze projektów strategicznych, finansowanych w ramach ZIT (projekty zdefiniowane), jak również w tworzeniu regulaminów i kryteriów otwartych naboru projektów strategicznych w obszarach dedykowanym takowym naborom. Członkowie Zespołu brali również udział w konstruowaniu projektów uzupełniających w obszarze społecznym i gospodarczym, uczestnicząc w kreatywnych warsztatach z wykorzystaniem narzędzia Design Thinking, które odbyły się w dniu 19 sierpnia 2022 r. (Rysunek 32).

Rysunek 32. Warsztaty Zespołu Strategicznego MOF Łęborka



Źródło: Materiały własne MOF Łęborka

Ponadto w dniach 30 marca 2022 r., 09 czerwca 2022 r., 14 lipca 2022 r., 27 lipca 2022 r. 15 listopada 2022 r. oraz 05 stycznia 2023 r. odbyły się spotkania strategiczne i warsztatowe, wypracowujące kolejne uszczegółowienia projektów strategicznych. Podczas w/w spotkań przedstawione zostały zakresy i obszary projektów strategicznych MOF, które mogą być realizowane w formule ZIT –

¹⁰¹ Opisano w Rozdziale 8. System wdrażania

omówiono szczegółowo projekty zdefiniowane, możliwe do realizacji wyłącznie przez partnerów publicznych MOF, zidentyfikowane co do szczegółowego zakresu, budżetu, zgodne z dokumentami strategicznymi województwa pomorskiego, wynikające z opracowanej diagnozy MOF Lęborka, w tym wyników badania ankietowego. Przedstawiono również obszary potencjalnych projektów/ przedsięwzięć strategicznych w blokach tematycznych, w ramach których po zatwierdzeniu przedmiotowej Strategii organizowane będą otwarte nabory potencjalnych przedsięwzięć/ projektów ZIT, wraz ze wskazaniem budżetów na poszczególne bloki tematyczne.¹⁰² Każdy uczestnik spotkania mógł wyrazić swoje spostrzeżenia, uwagi, sugestie rozszerzenia bądź zmniejszenia zakresu danego przedsięwzięcia, co w uzasadnionych przypadkach, po konsultacjach Partnerów MOF i Zespołu Strategicznego, ujęto w ostatecznych kształcie projektów strategicznych ZIT, wskazanych w Strategii.

Społeczność MOF została zaangażowana w proces tworzenia Strategii zarówno na etapie diagnostycznym – w ramach przeprowadzonego badania ankietowego, w ramach którego lokalna społeczność mogła ocenić poszczególne obszary funkcjonalne MOF, jak również wskazać priorytetowe kierunki interwencji, które brane były pod uwagę w tworzeniu kierunków interwencji i działań w Strategii.¹⁰³

Kolejnym elementem włączenia społecznego były konsultacje społeczne projektu Strategii, których pierwszym etapem były spotkania z mieszkańcami MOF, zorganizowane w dniach:

- 6 marca 2023 r. w godzinach 15:00-17:00 w siedzibie Urzędu Miasta Lęborka,
- 7 marca 2023 r. w godzinach 15:00-17:00 w siedzibie Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej w Łebie,
- 9 marca 2023 r. w godzinach 15:00-17:00 w siedzibie Urzędu Gminy Łęczycze,

w ramach których przedstawiono raz jeszcze projekt całego dokumentu, wraz z wypracowanymi zdefiniowanymi projektami strategicznymi ZIT, wysłuchano uwag i spostrzeżeń odnośnie całego dokumentu, jak również zaprezentowano wstępny harmonogram otwartych naborów na przedsięwzięcia strategiczne, nie mającego charakteru nazwanego. W spotkaniach uczestniczyły 43 osoby. Od 15 maja 2023 r. do 19 czerwca 2023 r. tj. na 36 dni zamieszczono projekt strategii na stronach internetowych Partnerów MOF z formularzem zgłaszania uwag do projektu dokumentu. Podczas trwania całych konsultacji społecznych wpłynęło 5 uwag, które zostały przeanalizowane przez Partnerów MOF z członkami Zespołu Doradczo-Konsultacyjnego, uwagi zasadne zostały uwzględnione w ostatecznym kształcie Strategii.

Ponadto Strategia została udostępniona i skonsultowana z następującymi podmiotami:

- interesariusze rynku transportowego (w tym przedstawiciele zarządców infrastruktury, organizatorów transportu, przewoźników kolejowych i autobusowych, policji, organizacji rowerowych),
- podmioty wspierające ochronę środowiska naturalnego (m.in. Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze Ziemi Lęborskiej, Specjalista biologii eksperymentalnej Bartosz Gąska),
- podmioty wspierające włączenie osób z niepełnosprawnościami, osób ze specjalnymi potrzebami, osób zagrożonych wykluczeniem społecznym (m.in. OSP w Lęborku, Łęczycach,

¹⁰² Wskazano w Punkcie 8.2. przedmiotowej Strategii

¹⁰³ Szczegóły badania ankietowego wskazano w załączniku nr 1 do niniejszej Strategii

- Nowej Wsi Lęborskiej, Samodzielny Publiczny Specjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Lęborku, Samodzielny Publiczny ZOZ w Łęczycach, Komenda Powiatowa Policji Lęborku),
- uczelnie wyższe (Katedra Hydrologii Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, filia WSAiB w Lęborku),
 - instytucje otoczenia biznesu, w tym działające w obszarze rozwoju lokalnej przedsiębiorczości i rozwoju gospodarczego MOF (m.in. Powiatowy Cech Rzemiosł i Przedsiębiorczości w Lęborku, Pracodawcy Pomorza-Oddział Lębork),
 - organizacje pozarządowe (m.in. Stowarzyszenie EDUQ w Lęborku, OIKS – Miłośnicy Ziemi Łęczyckiej, Stowarzyszenie 102 w Lęborku), jednostki organizacyjne samorządów MOF, w tym jednostki budżetowe, spółki komunalne, samorządowe instytucje kultury (m.in. Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej w Lęborku, ZKM w Lęborku, Gminny Zakład Komunalny w Łęczycach i w Nowej Wsi Lęborskiej, Gminna Instytucja Kultury i Biblioteki w Łęczycach, MOPS w Lęborku, Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Lęborku, Dom Pomocy Społecznej w Lęborku).

9. System wdrażania

9.1. Założenia wdrożeniowe

W dniu 21 czerwca 2022 roku zawarto Porozumienie w sprawie powołania Związku Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Lęborka (Związek ZIT) mającego na celu współpracę jednostek samorządu terytorialnego w ramach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka. Stronami Porozumienia są: Gmina Miasto Lębork, Powiat Lęborski, Gmina Nowa Wieś Lęborska, Gmina Łęczycze, Gmina Miejska Łeba oraz Gmina Wicko (dwie ostatnie gminy funkcjonują na zasadach obserwatora). W dniu 3 kwietnia 2023 roku Strony podpisały Aneks nr 1 do Porozumienia, w którym dokonano doprecyzowania części zapisów Porozumienia. Natomiast 3 października 2025 r. Strony podpisały Aneks nr 2, na mocy którego Gmina Łęczycze pełni rolę Zastępcy Lidera Związku ZIT MOF Lęborka.

Niniejsza Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) Lęborka 2030 jest narzędziem realizacji wspólnej polityki społeczno-gospodarczej przy wykorzystaniu między innymi zintegrowanych przedsięwzięć strategicznych.

Strategia porusza się w dwóch obszarach: strategicznym i operacyjnym. W obszarze strategicznym wskazane są wyzwania, cele, kierunki działań w długiej perspektywie czasu (do 2030 r.). Zawiera on również misję uwzględniającą główne wartości w odniesieniu do kierunków działań oraz wizję, czyli docelowy, pożądany stan MOF Lęborka. Natomiast poziom operacyjny zawiera zbiór przedsięwzięć przewidzianych do realizacji przez partnerów MOF Lęborka. Są to projekty w znacznej mierze partnerskie, których część przewidziana jest do realizacji w ramach ZIT.

Na potrzeby opracowania, wdrażania, monitorowania i aktualizacji Strategii powołane zostały odpowiednie struktury dedykowane do wykonania poszczególnych zadań (opisane w pkt. Struktura i mechanizmy zarządzania).

9.2. Opis procesu zaangażowania partnerów społeczno-gospodarczych

Zgodnie z wytycznymi zawartymi w art. 29 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. Strategia powinna zawierać opis udziału partnerów w przygotowaniu strategii i jej realizacji.

Zasadniczym dokumentem wskazującym partnerów i ich udział w procesie tworzenia strategii jest Porozumienie z dnia 21 czerwca 2022 r. wraz z Aneksem z dnia 3 kwietnia 2023, na mocy których jednostki samorządu terytorialnego tworzące Związek ZIT powierzyły Gminie Miasto Lębork rolę Lidera, koordynującego działania Związku ZIT MOF Lębork w zakresie przygotowania, uzgadniania i opiniowania Strategii ZIT z właściwymi instytucjami i podmiotami.

Na podstawie powyższego Porozumienia (oraz art. 31) ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym) Zarządzeniem Nr 87/2022 Burmistrza Miasta Lęborka z dnia 2 sierpnia 2022 r. powołano Zespół Doradczo-Konsultacyjny Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych MOF Lęborka. Do zadań Zespołu należy współpraca z organami Związku ZIT Lęborka w sprawach związanych z doradztwem oraz konsultowaniem projektów proponowanych do uwzględnienia w ramach prac nad Strategią Terytorialną ZIT Lęborka 2030.

Jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Lęborka podjęły szereg działań skierowanych na włączenia jak najszerszego grona partnerów społeczno-gospodarczych w proces tworzenia Strategii. Celem tych działań było zidentyfikowanie potencjału i potrzeb, jak również prawidłową identyfikację problemów, czy barier MOF zarówno wśród mieszkańców, organizacji pożytku publicznego oraz podmiotów społeczno-gospodarczych.

Partnerzy społeczno-gospodarczy uczestniczyli aktywnie w opiniowaniu i zbieraniu uwag do projektów poszczególnych części dokumenty strategicznego, jeszcze przed etapem konsultacji społecznych.

Proces uspołeczniania oraz model oddolnego podejścia do Strategii będą kontynuowane również na etapie jej wdrażania oraz monitoringu i ewaluacji z opisanym powyżej instytucjami i organizacjami.

9.3. Struktura i mechanizmy zarządzania

Sprawność przebiegu procesu opracowania, wdrożenia oraz monitoringu i aktualizacji Strategii możliwa jest dzięki stworzeniu odpowiedniej struktury i zastosowaniu systemu mechanizmów zarządzania Strategią.

Proces i struktura zarządzania Strategią zostały ustalone w następujących dokumentach: Porozumienie z dnia 21 czerwca 2022 r. wraz z Aneksem z dnia 3 kwietnia 2023 oraz Zarządzenie Nr 87/2022 Burmistrza Miasta Lęborka z dnia 2 sierpnia 2022 r.

Struktura zarządzania procesem strategicznym na etapie opracowania Strategii została oparta o następujące organy:

1. Związek ZIT,
2. Biuro ZIT,
3. Grupa Robocza,
4. Zespół Doradczo-Konsultacyjny.

Zespół Doradczo-Konsultacyjny został powołany Zarządzeniem Nr 87/2022 Burmistrza Miasta Lęborka i nie jest wymieniony w Porozumieniu z dnia 21 czerwca 2022r.

Do kompetencji poszczególnych organów należy:

Związek ZIT (zinstytucjonalizowana forma partnerstwa pomiędzy JST tworzącymi MOF):

- przygotowanie Strategii ZIT Lęborka,
- przedłożenie Strategii do zaopiniowania odpowiednim instytucjom,
- identyfikacja i wybór przedsięwzięć w formule ZIT,
- programowanie, uzgadnianie, aplikowanie, wdrażanie, bieżąca obsługa, finansowanie, rozliczanie i ewaluacja wspólnych przedsięwzięć z formule ZIT.

Grupa Robocza (składa się z przedstawicieli Stron Porozumienia i jest organem wykonawczym Związku ZIT):

- zapewnienie sprawnej realizacji postanowień Porozumienia.

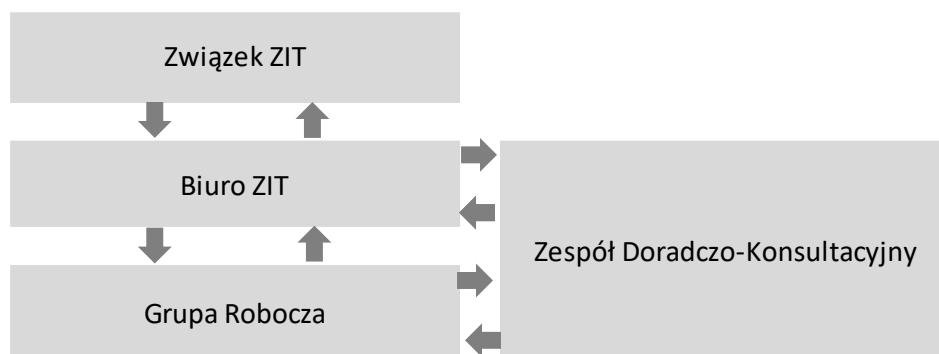
Biuro ZIT:

- obsługa merytoryczna i administracyjna Związku ZIT,
- organizacja posiedzeń, przygotowywanie projektów uchwał oraz protokołów/notatek z ustaleniami z posiedzeń,
- sporządzanie i przekazywanie wszelkich niezbędnych dokumentów do Instytucji Zarządzającej programem regionalnym będących wynikiem prac Związku ZIT MOF Lęborka,
- udział w spotkaniach związanych z zagadnieniami realizacji ZIT organizowanych przez Instytucję Zarządzającą programem regionalnym i inne podmioty odpowiedzialne za kreowanie i realizację polityki spójności UE,
- podejmowanie czynności niezbędnych do podpisania i renegotjacji ZIT dla MOF Lęborka z Instytucją Zarządzającą,
- monitorowanie gotowości realizacyjnej projektów w ramach ZIT,
- koordynowanie procesu przygotowywania raportów na temat wdrażania projektów realizowanych w formule ZIT oraz raportów z monitoringu i ewaluacji Strategii ZIT,
- promocja działań związanych z realizacją ZIT Lęborka,
- wykonywanie innych czynności niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania Związku ZIT MOF Lęborka.

Zespół Doradczo-Konsultacyjny ZIT MOF Lęborka:

- współpraca z organami Związku ZIT Lęborka w sprawach związanych z doradztwem oraz konsultowaniem projektów proponowanych do uwzględnienia w ramach prac nad Strategią Terytorialną ZIT.

Rysunek 33. Struktura zarządzania procesem strategicznym



Źródło: Opracowanie własne

Monitoring i ewaluacja

Strategia ZIT MOF Lęborka w trakcie jej realizacji będzie podlegała ocenie skuteczności wykonania poprzez działania monitorujące i ewaluacyjne.

Monitoring Strategii będzie polegał na stałym selekcjonowaniu i gromadzeniu informacji niezbędnych do oceny postępów w realizacji Strategii.

Monitoring obejmował będzie cele w określonych obszarach priorytetowych Strategii.

Za działania monitoringowe odpowiedzialny będzie Zespół wdrożeniowy (w ramach Biura ZIT i Grupy Roboczej), który raz w roku będzie opracowywał raport, będący podstawowym elementem monitoringu realizacji celów strategicznych i operacyjnych. W raporcie analizowane będą wskaźniki skwantyfikowane dla poszczególnych celów operacyjnych.

Raporty będą przedstawione organom wykonawczym wszystkich partnerów tworzących MOF Lęborka.

W celu doskonalenia systemu monitoringu zespół będzie prowadził prace analityczne i badawcze w zakresie głównych obszarów tematycznych zawartych w Strategii. Równocześnie będą trwały prace nad rozwojem instytucjonalnym systemu monitoringu, np. w zakresie źródeł informacji i danych.

Obiektywna i stała ocena postępu realizacji celów umożliwi:

- podjęcie decyzji odnośnie kontynuacji lub zaprzestania realizacji działań,
- zaplanowanie ewentualnych działań zapobiegawczych, które mogą prowadzić do aktualizacji Strategii w okresie jej obowiązywania,
- zweryfikowanie wpływu realizowanych projektów na otoczenie społeczno-gospodarcze,
- zweryfikowanie stopnia wpływu realizowanych projektów na rozwiązywanie problemów MOF Lęborka.

Wskaźniki, które będą monitorowane zdefiniowane zostały dla każdego z celów operacyjnych i będą podstawą mierzenia postępu w osiąganiu celów.

Etapy monitoringu:

- zbieranie danych,
- analiza danych wraz z identyfikacją odchyłeń od planu,
- przygotowanie raportu,
- propozycje zmian i działań korygujących (aktualizacja Strategii).

Ewaluacja dotyczy efektów wdrażania Strategii oraz jej wpływu na rzeczywisty rozwój społeczno-gospodarczy MOF Lęborka. Ewaluacja musi odpowiadać na pytanie, w jakim stopniu Strategia rozwiązała zdiagnozowane problemy i jakie powinny zostać wdrożone usprawnienia i działania korygujące w przyszłych latach. Proces ewaluacji będzie realizowany przez Zespół wdrożeniowy.

Ewaluacja działań wynikających ze Strategii będzie realizowana na trzech poziomach:

- analiza i ocena ex ante - na etapie rozpoczęcia realizacji wyznaczonych działań (na ile działania mają poprawić stan rozwoju społeczno-gospodarczego MOF Lęborka),
- analiza i ocena bieżąca (mid-term) - określenie zgodności realizacji działań z wyznaczonymi celami,
- analiza i ocena ex post - ocena długoterminowego wpływu efektów wdrażania Strategii na wybrane grupy docelowe oraz na ogólną sytuację społeczno-gospodarczą MOF.

Opracowane w trakcie zadań monitoringowych raporty będą stanowiły podstawę przygotowania ewaluacji Strategii na koniec okresu jej obowiązywania. Raport ewaluacyjny będzie obejmował ocenę efektów wdrażania Strategii na tle zdefiniowanych w niej wizji i celów, a w efekcie określi zakres ewentualnych działań korygujących. Działania korygujące będą punktem wyjścia do opracowania Strategii na kolejne lata, która w dużej mierze będzie prowadziła do realizacji celów, które nie zostały osiągnięte do końca 2030 roku.

10. Zbieżność Strategii z obowiązującymi dokumentami strategicznymi w kraju i regionie

Dokument Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030 poddano analizie i weryfikacji z dokumentami strategicznymi funkcjonującymi na szczeblach europejskim, krajowym, regionalnym oraz lokalnym.

Poniżej wskazano zbieżność celów Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla MOF Lęborka 2030 z zapisami zawartymi w analizowanych dokumentach.

W analizie zbieżności ujęto następujące dokumenty strategiczne: Europejski Zielony Ład, Krajową Strategię Rozwoju Regionalnego 2030, Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku, Krajową Politykę Miejską 2030, Strategię Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030, Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 oraz Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym.

Europejski Zielony Ład

Europejski Zielony Ład to strategia rozwoju, która ma przekształcić Unię Europejską w obszar neutralny klimatycznie, w którym:

- w 2050 roku zostanie osiągnięty zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto,
- nastąpi oddzielenie wzrostu gospodarczego od zużywania zasobów,
- żadna osoba ani żaden region nie pozostaną w tyle.

Tabela 42. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Europejski Zielony Ład

Europejski Zielony Ład	Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
Główne elementy Europejskiego Zielonego Ładu: • dostarczanie czystej i bezpiecznej energii, • wdrażanie gospodarki o obiegu zamkniętym, • budynki o niższym zapotrzebowaniu na energię, • przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność, • ochrona i odbudowa ekosystemów oraz różnorodności biologicznej, • przystosowanie się do zmiany klimatu, • ochrona zdrowia.	CS.1. Bezpieczna i przyjazna do życia przestrzeń	CO.1.1. Bezpieczne środowisko CO.1.2. Bezpieczna i dostępna infrastruktura społeczna

Źródło: https://www.pois.gov.pl/media/98573/zielony_lad_broszura_wersja_dostepna.pdf

https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_pl

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

W Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 wskazano nowy model rozwoju regionalnego Polski. Przewidziano w nim rozwój naszego kraju jako społecznie i terytorialnie zrównoważony, dzięki któremu efektywnie będą rozwijane oraz wykorzystywane miejscowe zasoby i potencjały wszystkich regionów. Dokument przedstawia cele polityki regionalnej oraz działania i zadania, jakie do ich osiągnięcia powinien podjąć rząd, samorządy: wojewódzkie, powiatowe i gminne oraz pozostałe podmioty uczestniczące w realizacji tej polityki w perspektywie roku 2030.

Celem głównym Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 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, środowiskowy i przestrzennym.

Dokument wskazuje trzy cele szczegółowe polityki regionalnej i dla każdego z nich zostały przypisane kierunki interwencji:

1. Cel 1. Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym – kierunki interwencji:
 - 1.1. Wzmacnianie szans rozwojowych obszarów słabszych gospodarczo – wschodnia Polska oraz obszary zagrożone trwałą marginalizacją,
 - 1.2. Zwiększenie wykorzystania potencjału rozwojowego miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze,
 - 1.3. Przyspieszenie transformacji profilu gospodarczego Śląska,
 - 1.4. Przeciwdziałanie kryzysom na obszarach zdegradowanych,
 - 1.5. Rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów.
2. Cel 2. Wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych:
 - 2.1. Rozwój kapitału ludzkiego i społecznego,
 - 2.2. Wspierania przedsiębiorczości na szczeblu regionalnym i lokalnym,
 - 2.3. Innowacyjny rozwój regionu i doskonalenie podejścia opartego na Regionalnych Inteligentnych Specjalizacjach.
3. Cel 3. Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie:
 - 3.1. Wzmacnianie potencjału administracji na rzecz zarządzania rozwojem,
 - 3.2. Wzmacnianie współpracy i zintegrowanego podejścia do rozwoju na poziomie lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym,
 - 3.3. Poprawa organizacji świadczenia usług publicznych,
 - 3.4. Efektywny i spójny system finansowania polityki regionalnej.

Tabela 43. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030	Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łęborka 2030	
Cele szczegółowe polityki regionalnej	Cel strategiczny	Cel operacyjny
Cel 1. Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym	CS.3. Zrównoważona i prężna gospodarka	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF
Cel 2. Wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych	CS.2. Zaktywizowana społeczność MOF	CO.2.1. Włączenie społeczne
	CS.3. Zrównoważona i prężna gospodarka	CO.2.2. Świadomy kapitał społeczny MOF
Cel 3. Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie	CS.3. Zrównoważona i prężna gospodarka	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF
	CS.2. Zaktywizowana społeczność MOF	CO.2.1. Włączenie społeczne

Źródło: <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/krajowa-strategia-rozwoju-regionalnego>

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku

Głównym celem Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku, jest: tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym. Cel główny ma zostać osiągnięty dzięki realizacji Celów szczegółowych wraz z opisem głównych obszarów koncentracji działań, które określono jako:

1. Cel szczegółowy I: Trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną, z Obszarami:
 - Reindustrializacja,
 - Rozwój innowacyjnych firm,
 - Małe i średnie przedsiębiorstwa,
 - Kapitał dla rozwoju,
 - Ekspansja zagraniczna.
2. Cel szczegółowy II: Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony, z Obszarami:
 - Spójność społeczna,
 - Rozwój zrównoważony terytorialnie.
3. Cel szczegółowy III: Skuteczne państwo i instytucje służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarczemu, z Obszarami:
 - Prawo w służbie obywatelom i gospodarce,
 - Instytucje prorozwojowe i strategiczne zarządzanie rozwojem,
 - E-państwo,
 - Finanse publiczne,
 - Efektywność wykorzystania środków UE.

Cele zawarte w strategii ZIT odpowiadają celom szczegółowym wraz z obszarami:

Tabela 44. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030	Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łęborka 2030	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
Cel szczegółowy I: Trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną	CS.3. Zrównoważona i prężna gospodarka	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF
Cel szczegółowy II: Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony	CS.2. Zaktywizowana społeczność MOF	CO.2.1. Włączenie społeczne
		CO.2.2. Świadomy kapitał społeczny MOF

Cel szczegółowy III: Skuteczne państwo i instytucje służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarczemu	CS.3. Zrównoważona i prężna gospodarka	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF
--	---	--

Źródło: <https://www.gov.pl/web/ia/strategia-na-rzecz-odpowiedzialnego-rozwoju-do-roku-2020-z-perspektywa-do-2030-r--sor>

Krajowa Polityka Miejska 2030

Dokument Krajowa Polityka Miejska 2030, jako cel nadrzędny określa: stawianie czoła wyzwaniom rozwojowym oraz budowanie warunków do wzmacniania zdolności miast i miejskich obszarów funkcjonalnych do zrównoważonego rozwoju, polepszania jakości życia mieszkańców i budowania odporności na obserwowane zmiany klimatu.

Realizacja celu nadrzędnego będzie możliwa dzięki osiągnięciu sześciu celów, wpisujących się w wizję długofalowego rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych:

1. Miasto kompaktowe – oznacza dążenie do rozwoju obszarów miejskich (w zwartości strukturalnej) w sposób zrównoważony i odpowiedzialny oraz do racjonalnego wykorzystania przestrzeni i dostępnych zasobów,
2. Miasto zielone – oznacza przeciwstawianie się pogłębianiu kryzysu klimatycznego, przeciwdziałanie skutkom zmian klimatu, ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza oraz odbudowywanie ekosystemów na obszarach miejskich (zwiększanie terenów zieleni oraz ciągłość ekosystemów przenikających się z obszarami zurbanizowanymi),
3. Miasto produktywne – oznacza oparcie rozwoju obszarów miejskich na zdywersyfikowanej gospodarce, która zapewnia mieszkańcom miejsca pracy, tworząc solidną inwestycyjną podstawę zrównoważonego rozwoju miejskiego,
4. Miasto cyfrowe – oznacza wykorzystanie procesów transformacji cyfrowej na rzecz wzmacniania wzajemnych relacji pomiędzy zarządzającymi obszarem miejskim, mieszkańcami, organizacjami pozarządowymi i przedsiębiorcami, aby efektywnie zarządzać rozwojem miejskim,
5. Miasto dostępne – oznacza nie tylko niwelowanie barier poprzez racjonalne usprawnienia organizacyjne i funkcjonalne, ale także gwarancję zapewnienia równych szans wszystkim mieszkańcom i pełnego ich uczestnictwa w życiu społeczności oraz w dostępie do usług publicznych niezależnie od wielkości i umiejscowienia w strukturze osadniczej,
6. Miasto sprawne – oznacza zdolność skutecznego zarządzania, efektywnego wykorzystania zasobów własnych, ale także umiejętność współpracy między wszystkim uczestnikami procesów rozwoju miejskiego (współpraca partnerska między instytucjami, organizacjami społecznymi i gospodarczymi, mieszkańcami, i innymi – nie tylko w obrębie miast, ale także w ich obszarze funkcjonalnym).

Tabela 45. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Krajowa Polityka Miejska 2030

Krajowa Polityka Miejska 2030	Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
Cel 2	CS.1. Bezpieczna i przyjazna do życia przestrzeń	CO.1.1. Bezpieczne środowisko
Cel 3	CS.3. Zrównoważona i prężna gospodarka	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF
Cel 5 i Cel 6	CS.2. Zaktywizowana społeczność MOF	CO.2.1. Włączenie społeczne
		CO.2.2. Świadomy kapitał społeczny MOF

Źródło: <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/polityka-miejska>

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030

Dokument Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 określa trzy cele strategiczne dla województwa wraz z celami operacyjnymi, jako:

1. Trwałe bezpieczeństwo:
 - 1.1 Bezpieczeństwo środowiskowe,
 - 1.2 Bezpieczeństwo energetyczne,
 - 1.3 Bezpieczeństwo zdrowotne ,
 - 1.4 Bezpieczeństwo cyfrowe.
2. Otwarta wspólnota regionalna:
 - 2.1 Fundamenty edukacji,
 - 2.2 Wrażliwość społeczna,
 - 2.3 Kapitał społeczny,
 - 2.4 Mobilność.
3. Odporna gospodarka:
 - 3.1 Pozycja konkurencyjna,
 - 3.2 Rynek pracy,
 - 3.3 Oferta turystyczna i czasu wolnego,
 - 3.4 Integracja z globalnym systemem transportowym.

Tabela 46. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi – Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030	Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łęborka 2030	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
Cel strategiczny 1 TRWAŁE BEZPIECZEŃSTWO	CS.1. Bezpieczna i przyjazna do życia przestrzeń	CO.1.1. Bezpieczne środowisko
Cel strategiczny 2 OTWARTA WSPÓLNOTA REGIONALNA	CS.1. Bezpieczna i przyjazna do życia przestrzeń	CO.1.2. Bezpieczna i dostępna infrastruktura społeczna
	CS.2. Zaktywizowana społeczność MOF	CO.2.1. Włączenie społeczne
		CO.2.2. Świadomy kapitał społeczny MOF
Cel strategiczny 3 ODPORNĄ GOSPODARKĄ	CS.3. Zrównoważona i prężna gospodarka	CO.3.2. Edukacja a rynek pracy
		CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF

Źródło: https://strategia2030.pomorskie.eu/wp-content/uploads/2021/06/Zalacznik-do-uchwaly_SWP_376_XXXI_21_SRWP2030_120421.pdf

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 jest obok Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 jednym z podstawowych dokumentów prowadzenia polityki regionalnej. Zawiera ona cztery cele z kierunkami działania:

C.1. Wysoka jakość przestrzeni zamieszkania i pracy:

K.1.1. Kształtowanie struktur sieci osadniczej zgodnie z wymogami ładu przestrzennego:

- określenie hierarchii sieci osadniczej, w tym rangi poszczególnych ośrodków i obszarów ich obsługi,
- poszanowanie zasobu jakim jest przestrzeń, poprzez intensyfikację rozwoju w ramach istniejących struktur (regeneracja i uzupełnianie) i przeciwdziałanie niekontrolowanej suburbanizacji,
- strukturyzacja istniejących obszarów rozproszonej zabudowy i przeciwdziałaniu dalszemu jej rozpraszaniu na tereny otwarte,
- kształtowanie zwartych i wielofunkcyjnych jednostek osadniczych (m.in. skrócenie dystansu w relacjach: dom-nauka i praca-usługi),
- kształtowanie warunków przestrzennych dla efektywnej obsługi transportem zbiorowym istniejących i rozwijanych struktur przestrzennych,

- zapewnienie dobrych ekologicznych warunków życia w kształtowanych strukturach,
- zapewnienie wysokiej jakości przestrzeni zurbanizowanej (zabudowa i przestrzenie publiczne).

K.1.2. Kształtowanie wysokiej jakości środowiska mieszkaniowego:

- dążenie do zapewnienia dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług i przestrzeni publicznych oraz do transportu zbiorowego,
- dążenie do wyposażenia terenów mieszkaniowych w infrastrukturę techniczną,
- określenie podstawowych wymagań w zakresie rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych warunkujących wysoką jakość środowiska mieszkaniowego,
- tworzenie warunków przestrzennych bezpiecznego przemieszczania się i rozwoju mobilności pieszej i rowerowej na terenach mieszkaniowych,
- tworzenie warunków przestrzennych sprawnej realizacji zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego.

K.1.3. Racjonalizacja rozmieszczenia oraz poprawa dostępności infrastruktury społecznej i usług publicznych w tym zakresie:

- określenie minimalnego programu usług publicznych właściwego dla rangi poszczególnych ośrodków (zgodnie z hierarchią sieci osadniczej),
- racjonalizacja rozmieszczenia infrastruktury usług publicznych w odniesieniu m.in. do: specyfiki sieci osadniczej, efektywności ekonomicznej oraz indywidualnych predyspozycji poszczególnych ośrodków,
- określenie uniwersalnych zasad lokalizacji i warunków dostępności infrastruktury usług publicznych,
- zapewnienie "fizycznej", powszechnej dostępności infrastruktury usług publicznych (uwzględnieniu potrzeb wszystkich użytkowników, w tym osób o ograniczonej mobilności i percepcji).

K.1.4. Zapobieganie i ograniczanie skutków powodzi oraz zagrożeń naturalnych:

- dążenie do zapewnienia bezpieczeństwa powodziowego przez budowę i rozbudowę infrastruktury przeciwpowodziowej, w tym zwiększanie pojemności retencyjnej,
- maksymalnym zagospodarowaniu i zatrzymywaniu wód opadowych i roztopowych w miejscu opadu i ochronie ekosystemów istotnych dla retencji naturalnej,
- utrzymanie brzegu morskiego na całej długości w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

C.2. Konkurencyjna oraz wielofunkcyjna przestrzeń gospodarcza i bezpieczeństwo:

K.2.1. Efektywne i bezpieczne wykorzystanie zasobów przestrzeni przez gospodarkę:

- kształtowanie i wzmacnianie istniejących struktur przestrzennych, wspierających osiągnięcie oraz utrzymanie wysokiej jakości zasobów i walorów przestrzeni,
- ochrona i racjonalne gospodarowanie zasobami kopalin oraz wód,
- racjonalne wykorzystanie zasobów rolniczej przestrzeni produkcyjnej,
- ochrona zasobów leśnych oraz na trwałej, zrównoważonej i wielofunkcyjnej gospodarce leśnej,

K.2.2. Kształtowanie struktur przestrzennych umożliwiających tworzenie nowych i trwałych miejsc pracy:

- zwiększanie potencjału gospodarczego i podnoszeniu atrakcyjności inwestycyjnej województwa,
 - ukształtowanie warunków przestrzennych rozwoju największego węzła transportowo-logistycznego w Regionie Morza Bałtyckiego,
 - wzmacnianie i rozwijanie funkcji małych portów i przystani morskich,
 - rozwijanie infrastruktury sieci szerokopasmowej umożliwiającej rozwój usług cyfrowych.
- K.2.3. Wzmacnianie całorocznej i atrakcyjnej oferty turystycznej w oparciu o zasoby i walory przyrodniczo-kulturowe, krajobrazowe i funkcje metropolitalne:

- zrównoważone wykorzystanie zasobów i walorów przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych dla rozwoju oferty turystycznej,
- kształtowanie zintegrowanej i kompleksowej sieci szlaków turystycznych.

K.2.4. Kształtowanie racjonalnej struktury przestrzennej sieci transportowej:

- poprawa zewnętrznej dostępności transportowej województwa,
- wzmacnianie wewnątrzregionalnych powiązań transportowych województwa poprawiających jego spójność przestrzenną,
- kształtowanie warunków rozwoju sprawnego i efektywnego transportu zbiorowego,
- usprawnienie powiązań węzłów multimodalnych z infrastrukturą dostępności zewnętrznej warunkującej rozwój węzła transportowo-logistycznego w województwie.

K.2.5. Zwiększanie stopnia bezpieczeństwa energetycznego i sprawności systemów produkcji, przesyłu i dystrybucji energii elektrycznej i ciepłej, gazu, ropy naftowej oraz produktów ropopochodnych:

- ukształtowanie w regionie hubu paliwowo-energetycznego,
- wzrost produkcji energii elektrycznej ze źródeł zlokalizowanych na obszarze województwa,
- przekształcenie regionu w krajowego lidera produkcji zielonej energii,
- rozwój sieci przesyłowych i dystrybucyjnych elektroenergetycznych,
- zwiększenie możliwości i zdolności przesyłowych i magazynowych gazu ziemnego i produktów naftowych,
- zwiększenie możliwości i efektywności wykorzystania infrastruktury ciepłowniczej.

K.2.6. Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa:

- kształtowanie struktur przestrzennych zapewniających wysoką sprawność działania oraz ciągłość funkcjonowania państwa w czasie wojny,
- rozwój infrastruktury obronności i bezpieczeństwa państwa.

C.3. Zachowane zasoby i walory środowiska:

K.3.1. Zachowanie i odtwarzanie zasobów środowiska przyrodniczego i jego spójności:

- utrzymanie i polepszanie stanu i właściwości komponentów środowiska (hydrosfery, pedosfery, atmosfery i biosfery),
- ochrona obszarów cennych przyrodniczo i krajobrazowo,
- ochronie, rewitalizacji, pielęgnacji i odtwarzaniu zasobów biosfery o charakterze cennym, unikatowym i zagrożonym,

- utrzymanie i odtwarzanie łączności przestrzennej ekosystemów, umożliwiającej stabilność procesów przyrodniczych, migrację organizmów i spójność wyznaczonego systemu osnowy ekologicznej regionu,
- promocja i dydaktyka ochrony przyrody, ukierunkowanej na zachowanie cennych i charakterystycznych dla regionu walorów.

K.3.2. Ochrona obszarów o charakterystycznym krajobrazie kulturowym lub znaczeniu historycznym:

- zachowanie, ochrona tożsamości historyczno-kulturowej oraz promocja zasobów i walorów kulturowych województwa, a w szczególności obiektów zabytkowych i założeń przestrzennych,
- rewaloryzacja zdegradowanych przestrzeni o bogatej tradycji historycznej oraz obiektów zabytkowych,
- rozwijanie i promowanie szlaków kulturowych ukształtowanych w oparciu o zasoby kulturowe.

K.3.3. Ograniczenie emisji zanieczyszczeń środowiska:

- rozwój zbiorczych i indywidualnych systemów kanalizacji sanitarnej i oczyszczania ścieków w celu zmniejszenia ładunku zanieczyszczeń odprowadzonego ze ściekami do wód i ziemi,
- zmniejszenie i utrzymanie poziomów substancji w powietrzu poniżej poziomów dopuszczalnych przez właściwe kształtowanie terenów zieleni oraz działania techniczne,
- kształtowanie odpowiednich warunków przestrzennych dla poprawy jakości klimatu akustycznego,
- zapewnienie dostępnego i sprawnie funkcjonującego systemu gospodarki odpadami.

C.4. Uruchomione potencjały rozwojowe obszarów funkcjonalnych:

K.4.1. Wzmacnianie relacji funkcjonalno-przestrzennych miejskich obszarów funkcjonalnych z wykorzystaniem ich zróżnicowanych potencjałów,

K.4.2. Koordynacja polityki przestrzennej na obszarach szczególnych zjawisk w skali makroregionalnej,

K.4.3. Wykorzystanie potencjału rozwojowego związanego ze szczególnymi walorami przyrodniczo-kulturowymi i krajobrazowymi,

K.4.4. Przeciwdziałanie postępującej marginalizacji przez poprawę dostępu do dóbr i usług i rozwijanie nowych funkcji,

K.4.5. Kształtowanie warunków przestrzennych dla rozwoju strategicznych funkcji gospodarczych.

Tabela 47. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030	Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
C.1	CS.1. Bezpieczna i przyjazna do życia przestrzeń	CO.1.1. Bezpieczne środowisko
		CO.1.2. Bezpieczna i dostępna infrastruktura społeczna
	CS.2. Zaktywizowana społeczność MOF	CO.2.1. Włączenie społeczne
		CO.2.2. Świadomy kapitał społeczny MOF
C.2	CS.1. Bezpieczna i przyjazna do życia przestrzeń	CO.1.1. Bezpieczne środowisko
		CO.1.2. Bezpieczna i dostępna infrastruktura społeczna
	CS.3. Zrównoważona i prężna gospodarka	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF
C.3	CS.1. Bezpieczna i przyjazna do życia przestrzeń	CO.1.1. Bezpieczne środowisko
	CS.2. Zaktywizowana społeczność MOF	CO.2.2. Świadomy kapitał społeczny MOF
C.4	CS.2. Zaktywizowana społeczność MOF	CO.2.2. Świadomy kapitał społeczny MOF
	CS.3. Zrównoważona i prężna gospodarka	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF

Źródło: <https://pomorskie.eu/plan-zagospodarowania-przestrzennego-województwa-pomorskiego-2030/>

Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym

Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły stanowi podstawę podejmowania decyzji kształtujących stan zasobów wodnych i zasady gospodarowania nimi w przyszłości.

Natomiast Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym obejmują wszystkie elementy zarządzania ryzykiem powodziowym, ze szczególnym uwzględnieniem działań służących zapobieganiu powodzi i ochronie przed powodzią oraz informacji na temat stanu należytego przygotowania w przypadku wystąpienia powodzi. Plany te określają 3 cele główne, którym odpowiada 13 celów szczegółowych:

1. Zahamowanie wzrostu ryzyka powodziowego:
 - utrzymanie oraz zwiększenie istniejącej zdolności retencyjnej zlewni w regionie wodnym,
 - wyeliminowanie lub unikanie wzrostu zagospodarowania na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią,

- określenie warunków możliwego zagospodarowania obszarów chronionych obwałowaniami,
 - unikanie wzrostu oraz określenie warunków zagospodarowania na obszarach o niskim (Q0,2%) prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi.
2. Obniżenie istniejącego ryzyka powodziowego:
- ograniczenie istniejącego zagrożenia powodziowego,
 - ograniczenie istniejącego zagospodarowania,
 - ograniczenie wrażliwości obiektów i społeczności na zagrożenie powodziowe.
3. Poprawa systemu zarządzania ryzykiem powodziowym:
- doskonalenie prognozowania i ostrzegania o zagrożeniach meteorologicznych i hydrologicznych,
 - doskonalenie skuteczności reagowania ludzi, firm i instytucji publicznych na powódź,
 - doskonalenie skuteczności odbudowy i powrotu do stanu sprzed powodzi,
 - wdrożenie i doskonalenie skuteczności analiz popowodziowych,
 - budowa instrumentów prawnych i finansowych zniechęcających lub skłaniających do określonych zachowań zwiększających bezpieczeństwo powodziowe,
 - budowa programów edukacyjnych poprawiających świadomość i wiedzę na temat źródeł zagrożenia i ryzyka powodziowego.

Tabela 48. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi – Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym

Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzeczy i Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym	Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łęborga 2030	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
Cel 1	CS.1. Bezpieczna i przyjazna do życia przestrzeń	CO.1.1. Bezpieczne środowisko

Źródło: <https://www.wody.gov.pl/nasze-dzialania/plany-zarzadzania-ryzykiem-powodziowym>

Źródło: <https://apgw.gov.pl/pl/l-cykl-materiały-do-pobrania-wisla>

Ponadto Strategia terytorialna ZIT MOF Łęborga 2030 jest spójna z dokumentami strategicznymi dotyczącymi szczebla lokalnego.

11. Spis tabel

Tabela 1. Dostępne tereny inwestycyjne na obszarze MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko	49
Tabela 2. Dostępne atrakcje turystyczne na obszarze MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko	53
Tabela 3. Stan nawierzchni dróg wojewódzkich w powiecie lęborskim w 2023 r. [km]	64
Tabela 4. Planowane inwestycje w infrastrukturę transportową na terenie MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko	66
Tabela 5. Planowane i oczekiwane zadania, przyczyniające się do poprawy stanu infrastruktury transportowej na terenie MOF Lęborka.....	67
Tabela 6. Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2016 r. [osoby].....	71
Tabela 7. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat lęborski [osoby]	74
Tabela 8. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Lęborka w 2020 r.....	78
Tabela 9. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Lęborka w 2015 r.....	79
Tabela 10. Czas dojazdu transportem zbiorowym z ośrodka gminnego do Lęborka	89
Tabela 11. Czas przejazdu komunikacją kolejową z Lęborka do Gdańska Głównego	95
Tabela 12. Istniejące i rekomendowane do realizacji/modernizacji rowerowe trasy transportowe na terenie MOF Lęborka.....	110
Tabela 13. Liczba wymian źródeł ogrzewania z paliwa stałego w 2021 roku na terenie Miasta Lęborka (szt.)	130
Tabela 14. Liczba wymian źródeł ogrzewania z paliwa stałego w 2022 roku na terenie Miasta Lęborka (szt.)	131
Tabela 15. Analiza SWOT – sfera społeczna MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko	149
Tabela 16. Analiza SWOT – sfera gospodarcza MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko	150
Tabela 17. Analiza SWOT – transport i dostępność komunikacyjna MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko.....	151
Tabela 18. Analiza SWOT – infrastruktura techniczna i środowisko MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko.....	153
Tabela 19. Cel strategiczny (CS) 1. Bezpieczna i przyjazna do życia przestrzeń, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłem finansowania	158
Tabela 20. Wskaźniki kontekstowe dla CS1.....	160
Tabela 21. Cel strategiczny (CS) 2. Zaktywizowana społeczność MOF, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłem finansowania	161
Tabela 22. Wskaźniki kontekstowe dla CS2.....	162
Tabela 23. Cel strategiczny (CS) 3. Zrównoważona i prężna gospodarka, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłem finansowania	163
Tabela 24. Wskaźniki kontekstowe dla CS3.....	164
Tabela 25. Alokacja ZIT dla MOF Lęborka wg obszarów interwencji	165
Tabela 26. Zdefiniowany projekt strategiczny MOF Lęborka wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: mobilność miejska – zakup taboru niskoemisyjnego.....	167
Tabela 27. Zdefiniowany projekt strategiczny MOF Lęborka wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: mobilność miejska – drogi rowerowe	169
Tabela 28. Zdefiniowany projekt strategiczny MOF Lęborka wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: różnorodność biologiczna.....	170

Tabela 29. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Lęborka do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: efektywność energetyczna – modernizacja energetyczna budynków użyteczności publicznej	173
Tabela 30. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Lęborka do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: adaptacja do zmian klimatu – rozwój sieci punktów czerpania wody	175
Tabela 31. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Lęborka do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: adaptacja do zmian klimatu – zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych	177
Tabela 32. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Lęborka do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: adaptacja do zmian klimatu – wzmacnianie służb ratowniczych na terenie Powiatu Lęborskiego	179
Tabela 33. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Lęborka do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: adaptacja do zmian klimatu – zielone przystanki	181
Tabela 34. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Lęborka do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: adaptacja do zmian klimatu – doposażenie OSP	183
Tabela 35. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Lęborka do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: infrastruktura zdrowotna	185
Tabela 36. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Lęborka do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: wspieranie integracji społeczno-gospodarczej.....	187
Tabela 37. Projekty uzupełniające MOF Lęborka w obszarze gospodarczym, społecznym	189
Tabela 38. Projekty uzupełniające MOF Lęborka w obszarze edukacji.....	193
Tabela 39. Projekty uzupełniające MOF Lęborka w obszarze transportu	195
Tabela 40. Plan finansowy strategii ZIT	196
Tabela 41. Struktura alokacji na instrument ZIT w ramach FEP 2021-2027.....	197
Tabela 42. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Europejski Zielony Ład	210
Tabela 43. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030.....	211
Tabela 44. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku	212
Tabela 45. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Krajowa Polityka Miejska 2030	214
Tabela 46. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi – Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030.....	215
Tabela 47. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030	219
Tabela 48. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi – Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym	220

12. Spis wykresów

Wykres 1. Liczba ludności MOF Lęborka w latach 2014-2021 (osoba)	11
Wykres 2. Saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)	12
Wykres 3. Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoby)	13
Wykres 4. Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)	13
Wykres 5. Liczba pracujących na terenie MOF Lębork w latach 2014-2020 (osoba)	15
Wykres 6. Liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych na terenie MOF Lęborka 2014-2021 (osoba)	15
Wykres 7. Udział osób bezrobotnych w ogólnej liczbie ludności w wieku produkcyjnym wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (%)	16
Wykres 8. Udział absolwentów poszczególnych typów szkół w ogólnej liczbie absolwentów szkół ponadpodstawowych na terenie MOF Lęborka w latach 2014-2020	18
Wykres 9. Liczba absolwentów poszczególnych typów szkół na terenie MOF Lębork w latach 2014-2020 (osoba)	19
Wykres 10. Zdawalność egzaminu maturalnego w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020(%)	20
Wykres 11. Liczba absolwentów szkół podstawowych i gimnazjów na terenie MOF Lęborka w latach 2014-2020 (osoba)	20
Wykres 12. Liczba dzieci w przedszkolach na terenie MOF Lęborka w latach 2014-2020 (osoba)	21
Wykres 13. Wydatki ogółem na oświatę i wychowanie na 1 mieszkańca w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020 (PLN)	22
Wykres 14. Liczba imprez o charakterze kulturalnym organizowanych na terenie MOF Lęborka i Gminy Wicko w latach 2014-2021 (sztuka)	24
Wykres 15. Liczba uczestników imprez o charakterze kulturalnym organizowanych na terenie MOF Lęborka i Gminy Wicko w latach 2014-2021 (osoba)	24
Wykres 16. Ludność przypadająca na 1 obiekt kultury w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)	25
Wykres 17. Ludność przypadająca na 1 placówkę biblioteczną w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)	26
Wykres 18. Wydatki na 1 mieszkańca na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego w latach 2014-2020 (PLN)	26
Wykres 19. Współczynnik zgonów na 1000 mieszkańców w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021	27
Wykres 20. Przyczyny zgonów na terenie powiatu lęborskiego w roku 2020	28
Wykres 21. Przyczyny zgonów na terenie powiatu wejherowskiego w roku 2020	28
Wykres 22. Zaburzenia psychiczne i zaburzenia zachowania (bez uzależnień) ogółem na terenie Polski i województwa pomorskiego w latach 2014-2020 (osoba)	29
Wykres 23. Liczba ludności przypadająca na 1 przychodnię w latach 2014-2021 (osoba)	30
Wykres 24. Liczba ludności przypadająca na 1 łóżko szpitalne w latach 2014-2020 (osoba)	30
Wykres 25. Liczba udzielonych porad w ramach podstawowej opieki zdrowotnej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (w tys. sztuk)	31
Wykres 26. Liczba podmiotów ambulatoryjnej opieki zdrowotnej przypadających na 10 tys. mieszkańców w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (sztuki)	32
Wykres 27. Liczba udzielonych porad w ramach opieki ambulatoryjnej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (w tys. sztuk)	32

Wykres 28. Liczba imprez turystycznych i sportowo – rekreacyjnych na terenie MOF Lęborka w latach 2014-2021 (sztuka)	34
Wykres 29. Liczba uczestników imprez turystycznych i sportowo – rekreacyjnych na terenie MOF Lęborka w latach 2014-2021 (osoba)	34
Wykres 30. Wybory samorządowe w roku 2018 – frekwencja na poszczególnych obszarach.....	35
Wykres 31. Wybory do Sejmu i Senatu w roku 2019 – frekwencja na poszczególnych obszarach	36
Wykres 32. Wybory prezydenckie 2020 – frekwencja na poszczególnych obszarach	36
Wykres 33. Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tys. mieszkańców w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (sztuki).....	37
Wykres 34. Rodziny otrzymujące zasiłki rodzinne na dzieci na terenie MOF Lęborka w latach 2014-2020 (rodzina)	39
Wykres 35. Udział osób korzystających ze świadczeń społecznych w ludności ogółem w wyszczególnionych obszarach w latach 2016-2020 (%)	39
Wykres 36. Liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Lęborka i gmin Wicko i Łeba w latach 2014-2021.....	40
Wykres 37. Liczba podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Lęborka w latach 2014 – 2021 w podziale na sektory własnościowe	41
Wykres 38. Liczba podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Lęborka w latach 2014 – 2021 według klas wielkości	42
Wykres 39. Podmioty gospodarki narodowej na terenie MOF Lęborka w roku 2021 według Polskiej Klasyfikacji Działalności	42
Wykres 40. Podmioty gospodarki narodowej na terenie gmin Łeba i Wicko w roku 2021 według Polskiej Klasyfikacji Działalności	44
Wykres 41. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014 – 2021.....	45
Wykres 42. Podmioty gospodarki narodowej nowo zarejestrowane w rejestrze REGON na 10 tys. ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014 – 2021.....	46
Wykres 43. Podmioty gospodarki narodowej wykreślone z rejestru REGON na 10 tys. ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014 – 2021.....	46
Wykres 44. Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym w wyszczególnionych obszarach w latach 2014 – 2021.....	47
Wykres 45. Instytucje otoczenia biznesu na 10 tys. podmiotów gospodarki narodowej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014 – 2021.....	48
Wykres 46. Liczba udzielonych noclegów turystom w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021.....	53
Wykres 47. Drogi publiczne powiatowe w powiecie lęborskim w latach 2014-2020 [km].....	62
Wykres 48. Drogi publiczne gminne w powiecie lęborskim w latach 2014-2020 [km].....	63
Wykres 49. Wskaźnik - drogi publiczne powiatowe i gminne na 10 tys. mieszkańców w powiecie lęborskim, województwie pomorskim i kraju [km]	63
Wykres 50. Stan nawierzchni dróg wojewódzkich w powiecie lęborskim w 2023 r. [%]	64
Wykres 51. Stan nawierzchni dróg powiatowych w powiecie lęborskim w latach 2021-2022 [%]	64
Wykres 52. Liczba pracujących na terenie MOF Lęborka i gminach Łeba oraz Wicko [tys. osób]	70
Wykres 53. Prognozowana dynamika zmian w liczbie ludności zamieszkującej miasta w powiecie lęborskim, województwie pomorskim i Polsce w 2035 r. wobec 2020 r. [%]	75
Wykres 54. Prognozowana dynamika zmian w liczbie ludności zamieszkującej wieś w powiecie lęborskim, województwie pomorskim i Polsce w 2035 r. wobec 2020 r. [%]	75
Wykres 55. Liczba i struktura wiekowa autobusów w powiecie lęborskim [szt.]	89

Wykres 56. Struktura autobusów w powiecie łębskim według sposobu zasilania w 2020 r. [szt., %]	91
Wykres 57. Liczba elektrycznych samochodów osobowych w Polsce [szt.]	92
Wykres 58. Liczba stacji ładowania samochodów osobowych w Polsce [szt.]	93
Wykres 59. Liczba samochodów osobowych w powiecie łębskim na 1000 mieszkańców	102
Wykres 60. Liczba wypadków drogowych w powiecie łębskim	103
Wykres 61. Wskaźniki dotyczące wypadków drogowych w powiecie łębskim w latach 2014-2020 [szt.]	104
Wykres 62. Liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych w powiecie łębskim, województwie pomorskim i Polsce w latach 2014-2020 [osoby]	104
Wykres 63. Drogi rowerowe na terenie MOF Łęborka oraz gmin Łeba i Wicko [km]	106
Wykres 64. Drogi rowerowe na terenie MOF Łęborka przypadające na 10 tys. ludności [km]	106
Wykres 65. Drogi rowerowe na terenie MOF Łęborka, przypadające na 10 tys. ludności, na tle województwa pomorskiego i kraju [km]	107
Wykres 66. Struktura dróg rowerowych w MOF Łęborka gmin Łeba i Wicko w 2020 r. [km, %]	107
Wykres 67. Liczba przystanków autobusowych na terenie MOF Łęborka w 2020 r. [szt., %]	115
Wykres 68. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie mieszkańców gmin MOF Łęborka oraz Łeby i Wicko dotyczące transportu zbiorowego	118
Wykres 69. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie mieszkańców gmin MOF Łęborka oraz Łeby i Wicko dotyczące tras rowerowych, ciągów pieszych, dróg i bezpieczeństwa	119
Wykres 70. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie sołtysów, radnych gmin, miast oraz powiatów MOF Łęborka oraz Łeby i Wicko, dotyczące tras rowerowych i ciągów pieszych	120
Wykres 71. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie sołtysów, radnych gmin, miast oraz powiatów funkcjonujących na terenie MOF Łęborka oraz Łeby i Wicko, dotyczące transportu zbiorowego	121
Wykres 72. Udział korzystających z sieci gazowej w ogólnej liczbie w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020 (%)	123
Wykres 73. Udział korzystających z sieci kanalizacyjnej w ogólnej liczbie ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020 (%)	124
Wykres 74. Długość sieci kanalizacyjnej w relacji do długości sieci wodociągowej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (%)	125
Wykres 75. Udział korzystających z sieci wodociągowej w ogólnej liczbie ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020 (%)	126
Wykres 76. Sprzedaż energii cieplnej na obszarze Miasta Łęborka wg celu w latach 2014-2020 (GJ)	127
Wykres 77. Zużycie energii elektrycznej na 1 mieszkańca w miastach MOF Łęborka, Polski, województwa pomorskiego, Gminy Łeba w latach 2014-2020 (kWh)	128
Wykres 78. Struktura przeciętnych miesięcznych wydatków na 1 osobę w gospodarstwach domowych w Polsce (w % wydatków ogółem) w 2020 r.	129
Wykres 79. Udział ludności korzystających z oczyszczalni ścieków w ogólnej liczbie ludności narodowej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (%)	134
Wykres 80. Udział powierzchni terenów zieleni w powierzchni ogółem w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020 (%)	139
Wykres 81. Masa odpadów komunalnych wytworzonych przez 1 mieszkańca w wyszczególnionych obszarach w roku 2021 (kg)	140
Wykres 82. Odpady komunalne zebrane selektywnie w relacji do ogółu odpadów komunalnych zebranych w ciągu roku w wyszczególnionych obszarach w latach 2017-2021 (%)	141

Wykres 83. Poziom recyklingu, przygotowania do ponownego użycia odpadów komunalnych – papieru, metali, tworzyw sztucznych i szkła na terenie gmin MOF Lęborka, Łeba i Wicko w roku 2014 i 2020.....	142
---	-----

13. Spis rysunków

Rysunek 1. Obszar MOF Lęborka wraz z Gminą Wicko i Gminą Miejską Łeba ze statusem obserwatorów	9
Rysunek 2. Pomorska Droga Św. Jakuba	56
Rysunek 3. Przebieg regionalnych szlaków kajakowych na terenie MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko.....	56
Rysunek 4. Przebieg trasy EV 1/13, Etap 2	57
Rysunek 5. Infrastruktura transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego – MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko na tle województwa pomorskiego	59
Rysunek 6. Infrastruktura transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego – MOF Lęborka oraz gmin Łeba i Wicko.....	60
Rysunek 7. Sieć drogowa w powiecie lęborskim	62
Rysunek 8. Sieć kolejowa na terenie MOF Lęborka	65
Rysunek 9. Wskaźnik domknięcia rynku pracy (efektywność dojazdów do pracy) [%]	72
Rysunek 10. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Lęborka i obszarów sąsiadujących w województwie pomorskim w 2020 r.....	76
Rysunek 11. Natężenie pasażerskiego ruchu kolejowego w województwie pomorskim	77
Rysunek 12. Kluczowe lokalizacje źródeł ruchu – celów podróży, oddziałujących na mobilność mieszkańców	82
Rysunek 13. Liczba podróży międzygminnych na terenie MOF Lęborka sumarycznie w obu kierunkach w ciągu doby w październiku 2019 r.	82
Rysunek 14. Liczba podróży międzygminnych na terenie MOF Lęborka sumarycznie w obu kierunkach w ciągu doby w sierpniu 2019 r.....	84
Rysunek 15. Schemat linii komunikacyjnych ZKM w Lęborku	86
Rysunek 16. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w dniu roboczym	87
Rysunek 17. Mapa stacji ładowania samochodów elektrycznych na terenie MOF Lęborka	94
Rysunek 18. Dostępność czasowa 60 minut do Trójmiasta – indywidualny transport samochodowy. 96	
Rysunek 19. Dostępność czasowa 90 minut do Trójmiasta – transport zbiorowy.....	97
Rysunek 20. Dostępność czasowa 30 minut do siedzib powiatów w województwie pomorskim – indywidualny transport samochodowy	98
Rysunek 21. Dostępność czasowa 45 minut do siedzib powiatów w województwie pomorskim – transport zbiorowy	99
Rysunek 22. Dostępność czasowa 20 minut do siedzib gmin w województwie pomorskim – indywidualny transport samochodowy	100
Rysunek 23. Dostępność czasowa 20 minut do siedzib gmin w województwie pomorskim – transport zbiorowy	101
Rysunek 24. Przebieg istniejących i rekomendowanych do realizacji/modernizacji rowerowych tras transportowych na terenie MOF Lęborka	113
Rysunek 25. Parkingi przy stacji kolejowej w Lęborku	115
Rysunek 26. Miejsca parkingowe przy stacji kolejowej w Łebie	116
Rysunek 27. Miejsca parkingowe przy Urzędzie Gminy nowa Wieś Lęborska	116
Rysunek 28. Miejsca parkingowe w Wicku	117
Rysunek 29. Miejsca parkingowe przy stacji kolejowej Godętowo.....	117
Rysunek 30. Obszary zagrożone powodzią- MOF Lęborka.....	135
Rysunek 31. Obszary zagrożone powodzią – Gmina Miejska Łeba, Gmina Wicko	136
Rysunek 32. Warsztaty Zespołu Strategicznego MOF Lęborka	201
Rysunek 33. Struktura zarządzania procesem strategicznym	206

14. Bibliografia

1. Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego, Gdańsk, marzec 2013
2. Aktualizacja delimitacji miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, listopad 2019
3. Wpływ pandemii COVID-19 na zdrowie psychiczne, Janusz Heitzman, Instytut Psychiatrii i Neurologii, Klinika Psychiatrii Sądowej, 2020 r.
4. Polska Strefa Inwestycji, Colliers International, PAIH, EY, 2019 r.
5. Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka, Geoprofit, Warszawa-Lębork, listopad 2014 r.
6. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030
7. Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r.
8. Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021-2030+
9. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lęborskiego na lata 2015-2025, 2015 r.
10. Strategia rozwoju elektromobilności dla powiatu lęborskiego do 2035 r.
11. Wieloletnie Plany Inwestycyjne Gmin MOF Lęborka oraz Łeby i Wicko.
12. Generalny Pomiar Ruchu, GDKiA 2020 r. i 2015 r.
13. Mapy Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego – więźby podróży międzygminnych w powiatach województwa pomorskiego, 10.2019 r.
14. Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, 2019 r.
15. Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej na podstawie danych Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego)
16. Raport „Wypadki drogowe w Polsce w 2020 roku”, Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, 2021
17. Koncepcja struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim, 11. 2021.
18. Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Lęborskiego na lata 2021-2025 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2026-2030, Zakład Analiz Środowiskowych Eko-precyzja, Lębork, 2020
19. Kondycja organizacji pozarządowych - najważniejsze fakty, Stowarzyszenie Klon/Jawor, 2021 r.
20. Kondycja III sektora w województwie pomorskim 2020/2021, województwo pomorskie, grudzień 2022.

15. Załączniki

15.1. Raport z konsultacji społecznych

15.2. Odniesienie do zapisów oczekiwań wobec powiatów i gmin określonych w Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji (RPT)



Załącznik nr 1

Raport z konsultacji społecznych

Lębork, marzec 2026

Spis treści

1. Raport z badań w ramach konsultacji społecznych	3
1.1. Cel i metodologia badania.....	3
1.2. Respondenci.....	4
1.3. Analiza odpowiedzi – pytania zamknięte	6
1.3.1. Środowisko naturalne i infrastruktura.....	7
1.3.2. Edukacja, kultura i rekreacja	14
1.3.3. Gospodarka i rynek pracy	18
1.3.4. Społeczeństwo	20
1.3.5. Turystyka	22
1.3.6. Ocena ważności podjęcia działań w wyszczególnionych obszarach.....	25
1.4. Refleksje, uwagi, spostrzeżenia, rekomendacje, pomysły, propozycje projektów, ważne w kontekście opracowywanej Strategii Rozwoju MOF Lębork	28
1.5. Wnioski z przeprowadzonego badania ankietowego	29
2. Raport z badania ankietowego wśród radnych – diagnoza obszaru transportowego.....	31
2.1. Cel i metodologia badania.....	31
2.2. Respondenci.....	31
2.3. Analiza odpowiedzi – pytania zamknięte	32
2.4. Analiza odpowiedzi – pytania otwarte.....	37
2.5. Wnioski z przeprowadzonego badania ankietowego	40
3. Raport z aktualizacji Strategii ZIT dla MOF Lęborka	41
3.1. Przedmiot przeprowadzonych konsultacji społecznych.....	41
3.2. Przebieg, daty i formy przeprowadzenia konsultacji społecznych.....	41
3.3. Opinie i uwagi zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych oraz sposób ich rozpatrzenia.....	41

1. Raport z badań w ramach konsultacji społecznych

1.1. Cel i metodologia badania

Celem badania było zebranie opinii mieszkańców:

- Miasta Lębork,
- Miasta Łeba,
- Gminy Łęczyce,
- Gminy Nowa Wieś Lęborska,
- Gminy Wicko,

na temat sytuacji społeczno-gospodarczej oraz rekomendacji dotyczących oczekiwanych działań rozwojowych na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka (MOF Lębork). Badanie jest elementem konsultacji społecznych prowadzonych w ramach procesu tworzenia „Strategii terytorialnej ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030”.

Pomysł i cel przeprowadzenia badania jest wyrazem dialogu ze społecznością lokalną, prowadzonego przez władze samorządowe. Celem tych działań jest zaangażowanie organizacji pozarządowych, instytucji publicznych i przedstawicieli sektora biznesu we współtworzenie rzeczywistości społeczno-gospodarczej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka. Ponadto, kluczowe jest zachęcenie do partycypacji społecznej mieszkańców, których zdanie jest dla władz regionu bardzo ważne.

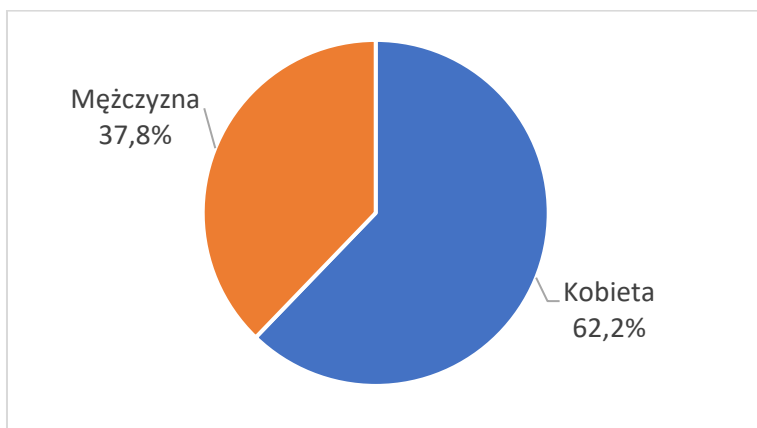
Badanie zostało przeprowadzone metodą ilościową, w formie ankiety. Grupa badawcza nie była grupą reprezentatywną. W badaniu mogła wziąć udział każda osoba zainteresowana podzieleniem się opinią lub przedstawieniem rekomendacji w zakresie określonym przez ankietę, jak i w formie otwartego komentarza.

Ankieta została umieszczona na stronach internetowych Partnerów MOF Lęborka oraz rozdystrybuowana w miejscach ogólnie dostępnych dla mieszkańców (siedziby instytucji publicznych). Ponadto ankieta została przesłana w formie elektronicznej do instytucji współpracujących z Partnerami, w celu dotarcia do jak najszerszej grupy mieszkańców. Respondenci mieli możliwość odesłania wypełnionej ankiety korespondencją listową bądź poprzez przesłanie ankiety drogą mailową na adresy urzędów samorządowych wchodzących w skład MOF Lęborka lub dostarczenia osobiście do budynków urzędów, w terminie do 31.07.2022 roku. Aby ułatwić mieszkańcom włączenie się w konsultacje, umożliwiono zadawanie pytań, dotyczących ankiety, drogą mailową i telefoniczną. Niezbędne informacje kontaktowe wskazane zostały w formularzu ankietowym.

1.2. Respondenci

Ankieta, która została udostępniona respondentom, została podzielona na obszary tematyczne. Jednym z tych obszarów były informacje pozwalające opisać respondentów biorących udział w badaniu. Poniżej zostały przedstawione wyniki badań charakteryzujące osoby biorące udział w badaniu.

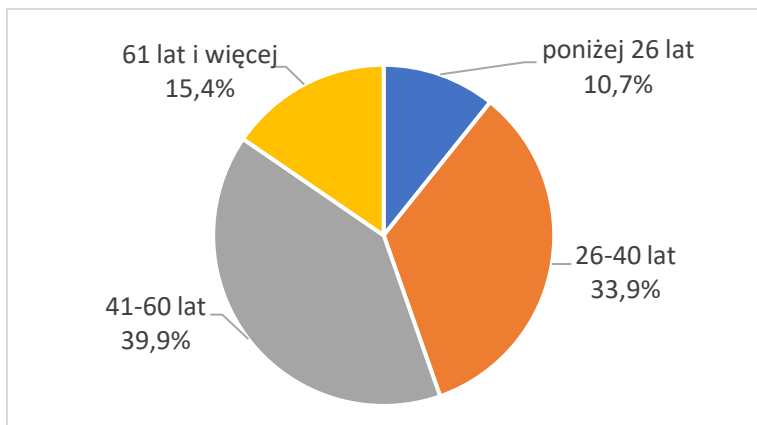
Wykres 1. Płeć



Źródło: opracowanie własne

Łącznie kwestionariusz wypełniło 299 respondentów. 62,2% spośród nich stanowiły kobiety, a 37,8% mężczyźni.

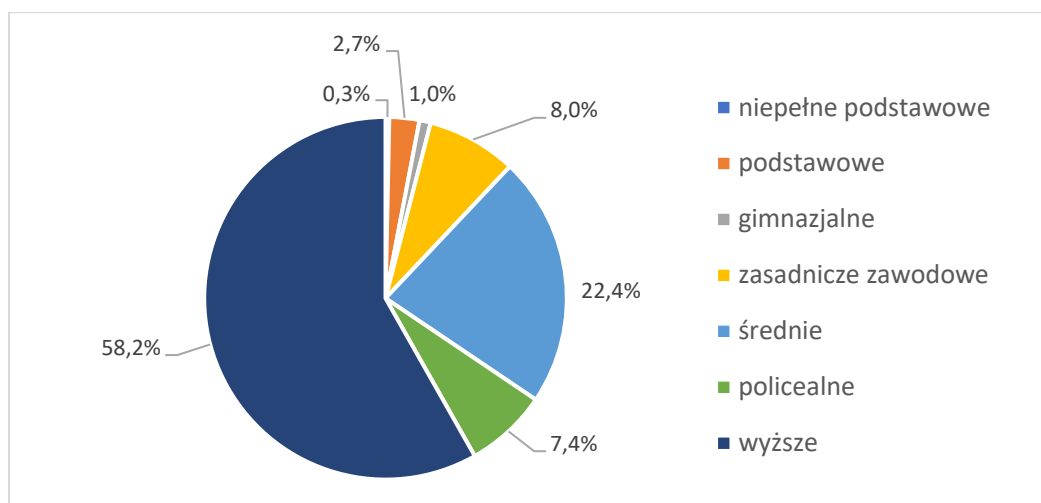
Wykres 2. Wiek



Źródło: opracowanie własne

Pomimo braku spełnienia kryterium reprezentatywności badania, wzięli w nim udział przedstawiciele wszystkich grup wiekowych. Najszerzej reprezentowaną grupą były osoby w wieku 41-60 lat, która stanowi 39,9% respondentów. Nieznacznie mniej wypowiedziało się osób w wieku 26-40 lat (33,9%). Respondenci powyżej 60 lat stanowili 15,4% wszystkich badanych, natomiast najmniej reprezentowaną grupą były osoby w wieku poniżej 26 lat, które stanowiły 10,7% ogółu biorących udział w ankiecie.

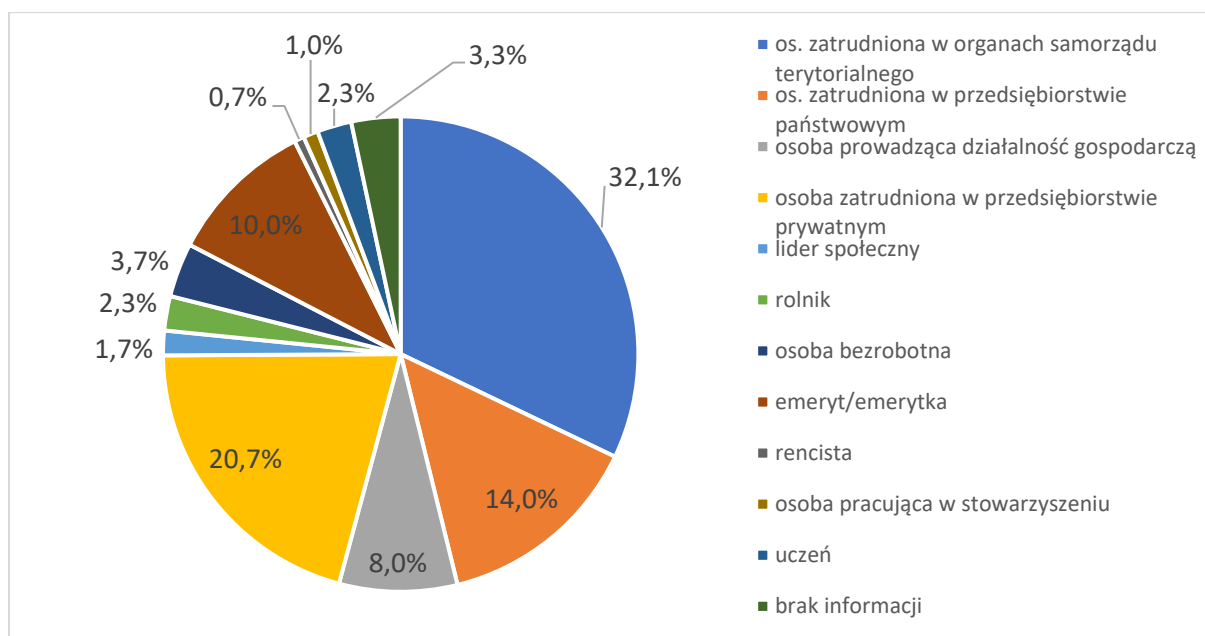
Wykres 3. Wykształcenie



Źródło: opracowanie własne

Większość respondentów stanowią osoby z wykształceniem wyższym (58,2%). Kolejną grupą respondentów licznie reprezentowaną, są osoby z wykształceniem średnim, które stanowią 22,4% ankietowanych. Osoby z wykształceniem zasadniczym zawodowym stanowiły 8% ankietowanych, kolejną grupę stanowiły osoby z wykształceniem policealnym (7,4%). Osoby z wykształceniem nie wymienionym powyżej stanowiły zdecydowaną mniejszość, tj. 4%.

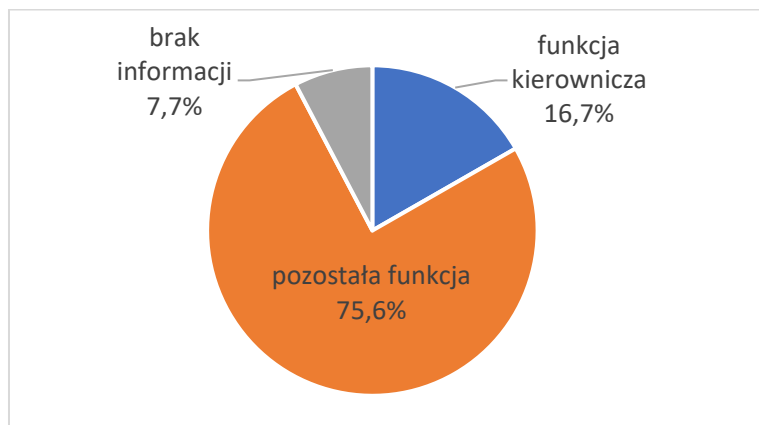
Wykres 4. Status



Źródło: opracowanie własne

Najliczniejszą grupę respondentów stanowiły osoby zatrudnione w organach samorządu terytorialnego (32,1%). Średnio co piąta osoba (20,7%) jest zatrudniona w przedsiębiorstwie prywatnym. Zidentyfikowane także trzy kolejne liczne grupy respondentów, tj. osoby zatrudnione w przedsiębiorstwie państwowym (14%), emeryci (10%) oraz osoby prowadzące działalność gospodarczą (8%). Pozostałe wskazane grupy stanowiły zdecydowaną mniejszość (11%).

Wykres 5. Pełniona funkcja zawodowa



Źródło: opracowanie własne

Spośród 299 respondentów, 276 osób wykazało jaką funkcję pełni w organizacji, w której pracuje. Najliczniejszą grupę stanowią osoby, które nie pełnią funkcji kierowniczej (226 osób).

1.3. Analiza odpowiedzi – pytania zamknięte

Kolejnym elementem ankiety były pytania zamknięte. Poproszono w nich o aktualną ocenę sytuacji Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka. Respondenci mieli możliwość ocenienia sytuacji w pięciostopniowej skali. Pytania zostały podzielone na następujące obszary tematyczne:

- środowisko naturalne i infrastruktura,
- edukacja, kultura i rekreacja,
- gospodarka i rynek pracy,
- społeczeństwo,
- turystyka.

Jednym z elementów badania było poznanie opinii respondentów na temat istotności działań podejmowanych w ramach wymienionych obszarów. Do wyrażenia opinii zastosowano trójstopniową skalę, dzięki czemu respondent mógł określić ważność podjęcia danego działania jako niską, średnią bądź wysoką.

1.3.1. Środowisko naturalne i infrastruktura

Tabela 1. Ocena obszaru „Środowisko naturalne i infrastruktura” MOF Lęborka w ujęciu ilościowym

Środowisko naturalne i infrastruktura		Skala ocen				
		bardzo dobrze	dobrze	umiarkowanie	źle	bardzo źle
1.	Jak ocenia Pan/i dostępność ławek na terenie MOF Lęborka?	8	95	126	61	9
2.	Jak ocenia Pan/i dostępność wiat śmietnikowych na terenie MOF Lęborka?	3	88	127	69	12
3.	Jak ocenia Pan/i dostępność przestrzeni zielonych na terenie MOF Lęborka?	19	107	111	50	12
4.	Jak ocenia Pan/i jakość przestrzeni zielonych na terenie MOF Lęborka?	21	96	125	45	12
5.	Jak ocenia Pan/i jakość powietrza na terenie MOF Lęborka?	22	128	121	20	8
6.	Jak ocenia Pan/i czystość rzek i kąpielisk na terenie MOF Lęborka?	7	80	137	58	17
7.	Jak ocenia Pan/i czystość obszarów zalesionych na terenie MOF Lęborka?	11	71	136	70	11
8.	Jak ocenia Pan/i poziom wykorzystania/ zagospodarowania wód deszczowych przez mieszkańców MOF Lęborka?	7	46	131	90	25
9.	Jak ocenia Pan/i smak wody pitnej na terenie MOF Lęborka?	71	125	70	23	10
10.	Jak ocenia Pan/i zapach wody pitnej na terenie MOF Lęborka?	66	135	71	16	11
11.	Jak ocenia Pan/i wygląd wody pitnej na terenie MOF Lęborka?	66	141	67	16	9
12.	Jak ocenia Pan/i wygląd budynków publicznych na terenie MOF Lęborka?	25	161	95	15	3
13.	Jak ocenia Pan/i dostosowanie budynków publicznych na terenie MOF Lęborka do potrzeb osób z niepełnosprawnościami?	7	81	144	51	16
14.	Jak ocenia Pan/i stan infrastruktury sieci wodociągowej na terenie MOF Lęborka?	20	134	121	17	7
15.	Jak ocenia Pan/i stan infrastruktury sieci kanalizacyjnej na terenie MOF Lęborka?	15	120	113	29	22
16.	Jak ocenia Pan/i stan infrastruktury sieci ciepłowniczej na terenie MOF Lęborka?	11	122	124	26	16

17.	Jak ocenia Pan/i dostępność publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF Lęborka (m.in. trasy, rozkład jazdy)?	15	98	115	54	17
18.	Jak ocenia Pan/i dostępność prywatnego transportu zbiorowego na terenie MOF Lęborka (m.in. trasy, rozkład jazdy)?	8	94	156	34	7
19.	Jak ocenia Pan/i jakość publicznego taboru transportu zbiorowego na terenie MOF Lęborka (np. wygląd, komfort użytkowania związany z wyposażeniem)?	13	109	127	41	9
20.	Jak ocenia Pan/i jakość prywatnego taboru transportu zbiorowego na terenie MOF Lęborka (np. wygląd, komfort użytkowania związany z wyposażeniem)?	9	88	150	41	11
21.	Jak ocenia Pan/i dostosowanie publicznego taboru transportu zbiorowego na terenie MOF Lęborka do potrzeb osób z niepełnosprawnościami?	7	66	142	67	17
22.	Jak ocenia Pan/i dostosowanie prywatnego taboru transportu zbiorowego na terenie MOF Lęborka do potrzeb osób z niepełnosprawnościami?	7	48	121	99	24
23.	Jak ocenia Pan/i bezpieczeństwo na ulicach na terenie MOF Lęborka?	13	67	156	44	19
24.	Jak ocenia Pan/i bezpieczeństwo na chodnikach na terenie MOF Lęborka (np. kolizje ze ścieżkami rowerowymi, hulajnogami)?	10	58	143	66	22
25.	Jak ocenia Pan/i stan nawierzchni dróg/ ulic na terenie MOF Lęborka?	7	78	168	40	6
26.	Jak ocenia Pan/i stan nawierzchni chodników na terenie MOF Lęborka?	5	82	141	64	7
27.	Jak ocenia Pan/i dostosowanie ciągów pieszych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami?	3	53	124	93	26
28.	Jak ocenia Pan/i przepustowość głównych tras komunikacyjnych na terenie MOF Lęborka (np. powstawanie korków drogowych)?	6	24	83	128	58
29.	Jak ocenia Pan/i dostępność rowerowych ścieżek transportowych na terenie MOF Lęborka?	12	56	124	79	28

30.	Jak ocenia Pan/i jakość rowerowych ścieżek transportowych na terenie MOF Lęborka?	14	85	120	65	15
-----	---	----	----	-----	----	----

Źródło: opracowanie własne

W obszarze środowiska naturalnego i infrastruktury respondenci odpowiedzieli na trzydzieści pytań zamkniętych. Analizując wyniki ankiet można stwierdzić, że obszar ten został umiarkowanie oceniony przez respondentów, tj. wskazana ocena stanowiła 41% wszystkich odpowiedzi. Respondenci rzadko oceniali skrajnie wskazany obszar, oceny bardzo dobrze i bardzo źle stanowiły odpowiednio około 6% i 5% wszystkich odpowiedzi.

Spśród wskazanych pytań i odpowiedzi, najwyżej zostały ocenione następujące aspekty:

- smak, zapach i wygląd wody pitnej na terenie MOF Lęborka,
- wygląd budynków publicznych na terenie MOF Lęborka,
- jakość powietrza na terenie MOF Lęborka.

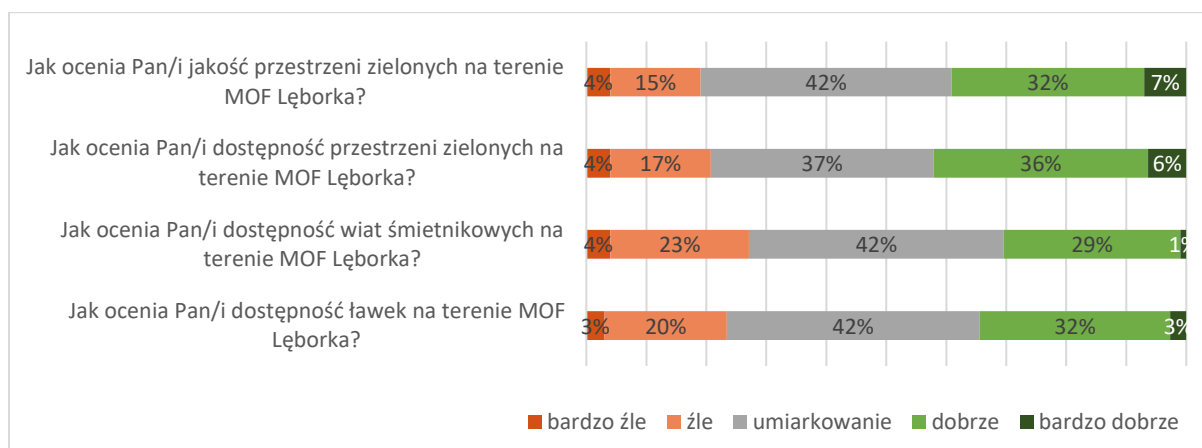
Respondenci najgorzej ocenili poniżej przedstawione elementy:

- przepustowość głównych tras komunikacyjnych na terenie MOF Lęborka (np. powstawanie korków drogowych),
- dostosowanie prywatnego taboru transportu zbiorowego na terenie MOF Lęborka do potrzeb osób z niepełnosprawnościami,
- dostosowanie ciągów pieszych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami,
- poziom wykorzystania/zagospodarowania wód deszczowych przez mieszkańców MOF Lęborka,
- dostępność rowerowych ścieżek transportowych na terenie MOF Lęborka.

Wyszczególniono następujące podobszary, które zostały poddane analizie:

- tereny zielone i powiązana infrastruktura,
- środowisko naturalne,
- budynki publiczne,
- Infrastruktura ciepłownicza, sanitarna i kanalizacyjna,
- transport zbiorowy,
- ścieżki piesze, rowerowe oraz drogi.

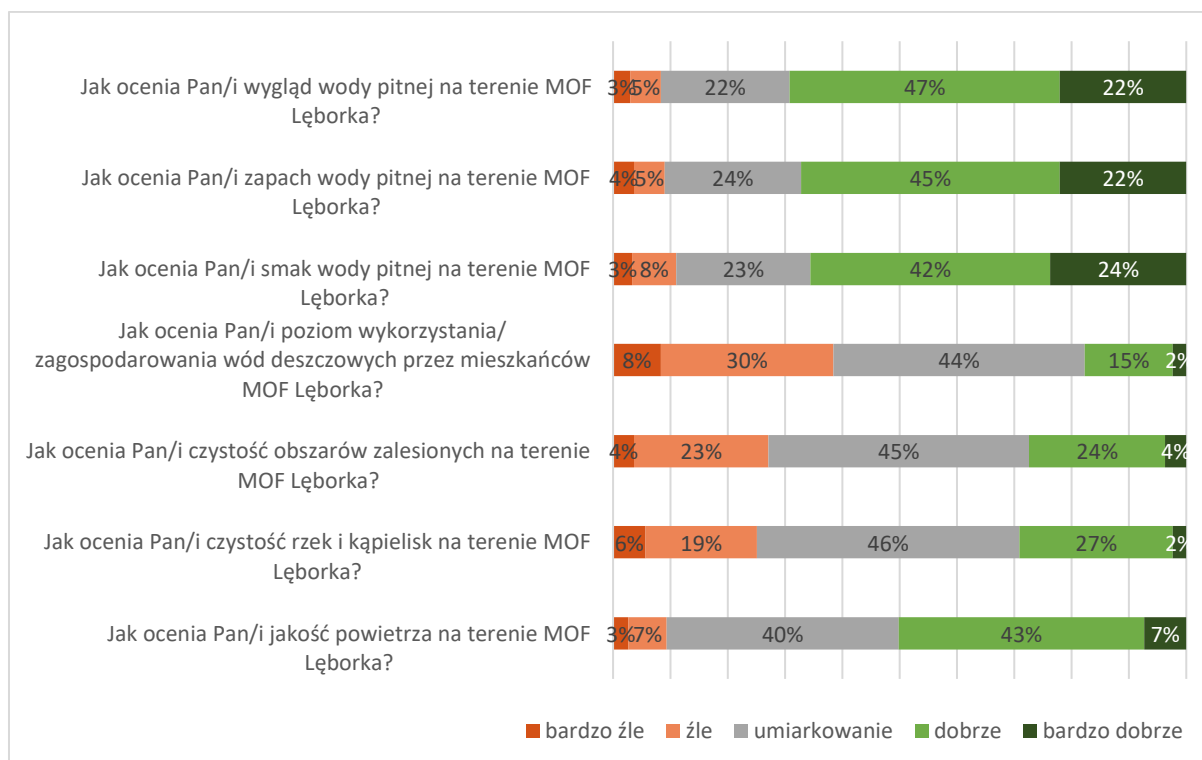
Wykres 6. Tereny zielone i powiązana infrastruktura



Źródło: opracowanie własne

W ramach aspektów dotyczących terenów zielonych oraz infrastruktury powiązanej, respondenci mimo pozytywnych opinii na temat dostępności i jakości terenów zielonych, negatywnie ocenili infrastrukturę otaczającą, tj. dostępność wiat śmietnikowych (27% negatywnych ocen) oraz dostępność ławek (23% negatywnych ocen).

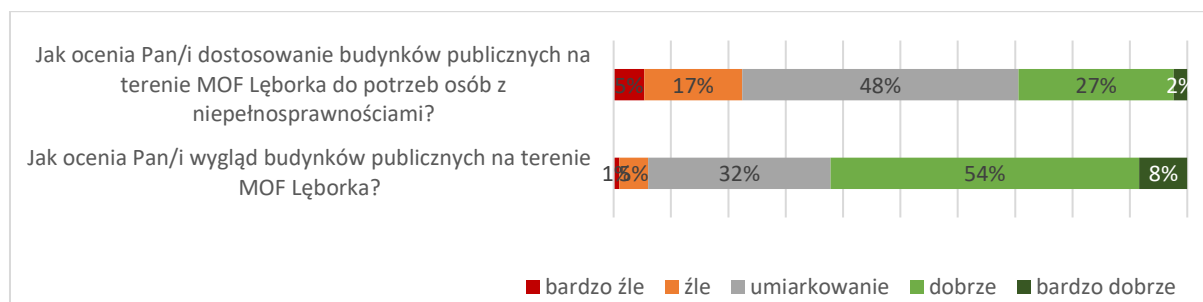
Wykres 7. Środowisko naturalne



Źródło: opracowanie własne

Środowisko naturalne zostało pozytywnie ocenione, w szczególności aspekty związane z jakością wody pitnej. Szczególną uwagę należy zwrócić na poziom wykorzystania/zagospodarowania wód deszczowych, gdyż aż 38% badanych negatywnie oceniło wskazany aspekt. Czystość obszarów zalesionych oraz rzek i kąpielisk stanowi także zauważalny problem dla mieszkańców, średnio co czwarty ankietowany negatywnie ocenił wskazane aspekty.

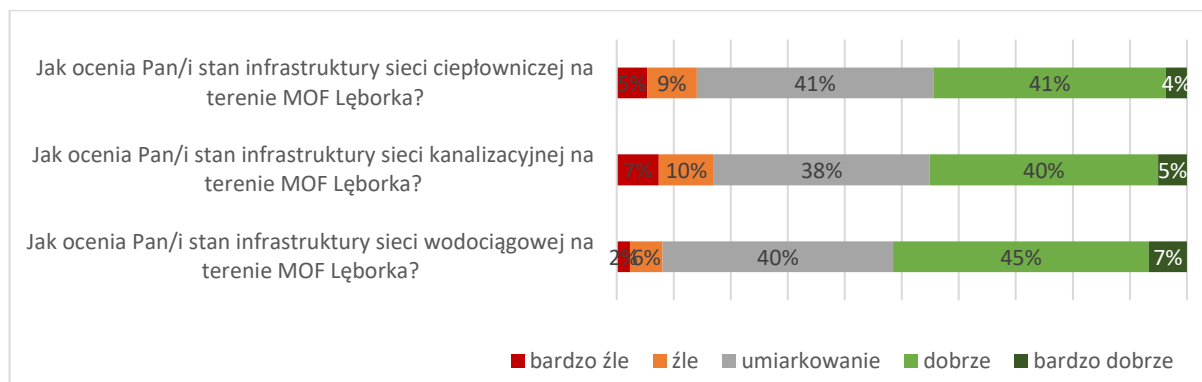
Wykres 8. Budynki publiczne



Źródło: opracowanie własne

Wygląd budynków publicznych został pozytywnie oceniony przez ponad połowę respondentów. Umiarkowanie oceniono dostosowanie budynków do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

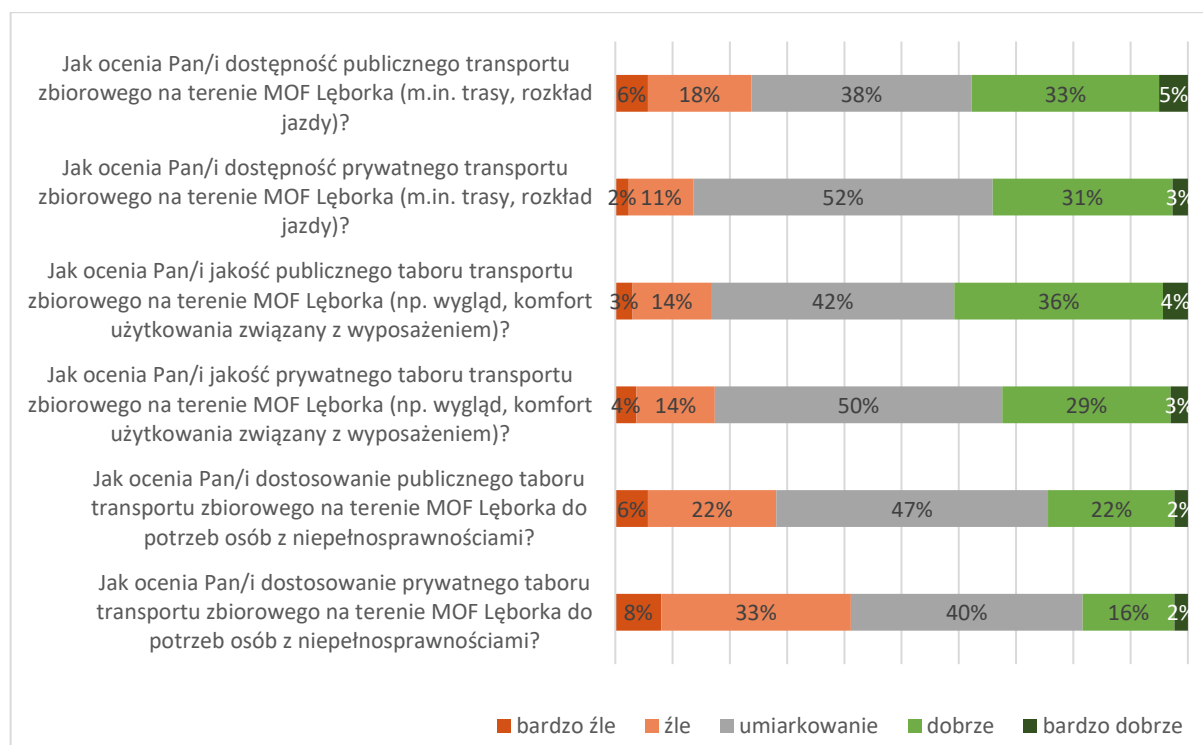
Wykres 9. Infrastruktura ciepłownicza, sanitarna i kanalizacyjna



Źródło: opracowanie własne

Infrastruktura ciepłownicza, sanitarna oraz kanalizacyjna została oceniona pozytywnie. Z uwagi na dostępną sieć kanalizacyjną oraz sanitarną w miastach, można zakładać, iż negatywne oceny na temat wskazanych aspektów, wyraziły osoby zamieszkujące obszar pozamiejski.

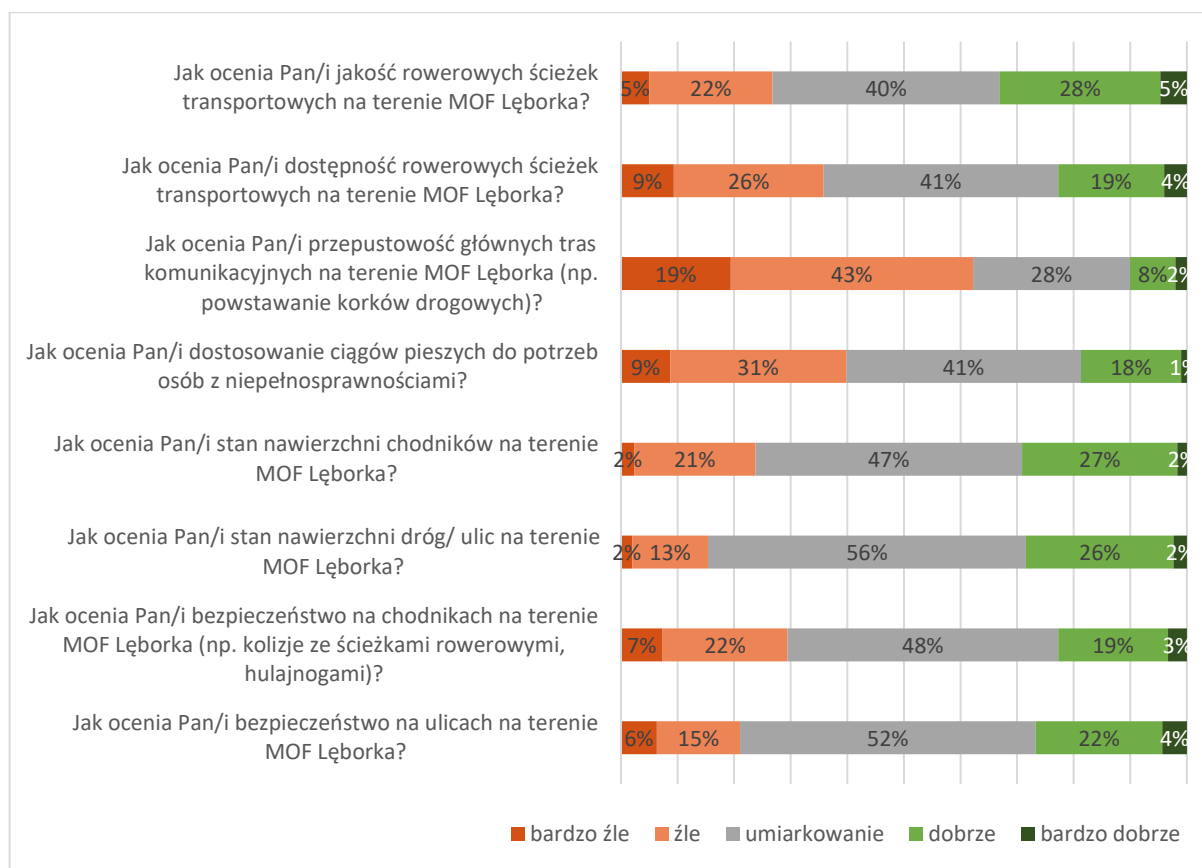
Wykres 10. Transport zbiorowy



Źródło: opracowanie własne

Pytania z zakresu transportu zbiorowego szczegółowo pozwoliły ocenić jakość, dostępność oraz dostosowanie transportu do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, z uwzględnieniem podziału na transport publiczny oraz prywatny. Mieszkańcy MOF Lęborka dobrze lub umiarkowanie ocenili dostępność oraz jakość transportu. Jedynym aspektem, który został negatywnie oceniony przez niemal połowę ankietowanych (41%), jest dostosowanie transportu prywatnego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Wykres 11. Trasy rowerowe, ścieżki piesze, drogi oraz bezpieczeństwo



Źródło: opracowanie własne

Spośród ośmiu pytań w zakresie ścieżek pieszych, rowerowych oraz drogowych, należy zwrócić szczególną uwagę na przepustowość głównych tras komunikacyjnych, dostosowanie ciągów pieszych do osób z niepełnosprawnościami oraz dostępność rowerowych ścieżek transportowych, wskazane aspekty negatywnie oceniło odpowiednio 62%, 40% i 35% badanych. Biorąc pod uwagę wszystkie otrzymane opinie we wskazanym podobszarze, głównie przeważały oceny umiarkowane.

1.3.2. Edukacja, kultura i rekreacja

Tabela 2. Ocena obszaru „Edukacja, kultura i rekreacja” MOF Lęborka w ujęciu ilościowym

Edukacja, kultura i rekreacja		Skala ocen				
		bardzo dobrze	dobrze	umiarkowanie	źle	bardzo źle
1.	Jak ocenia Pani/i jakość oferty edukacyjnej na terenie MOF Lęborka (np. poziom nauczania, dostęp do nowoczesnych form edukacji, itp.)?	15	99	140	36	9
2.	Jak ocenia Pani/i dostosowanie oferty edukacyjnej na terenie MOF Lęborka do potrzeb rynku pracy?	13	83	151	45	7
3.	Jak ocenia Pan/i dostępność obiektów oświatowych na terenie MOF Lęborka (żłobki)?	13	78	122	68	18
4.	Jak ocenia Pan/i dostępność obiektów oświatowych na terenie MOF Lęborka (przedszkola)?	12	134	122	26	5
5.	Jak ocenia Pan/i dostępność obiektów oświatowych na terenie MOF Lęborka (szkoły)?	25	151	106	14	3
6.	Jak ocenia Pan/i stan obiektów oświatowych na terenie MOF Lęborka (żłobki, przedszkola, szkoły)?	14	122	134	24	5
7.	Jak ocenia Pan/i ofertę obiektów kulturalno-edukacyjnych (świetlice, biblioteki, domy kultury itp.) na terenie MOF Lęborka?	19	119	118	33	10
8.	Jak ocenia Pan/i jakość obiektów kulturalno-edukacyjnych (świetlice, biblioteki, domy kultury itp.) na terenie MOF Lęborka?	26	133	107	26	7
9.	Jak ocenia Pan/i atrakcyjność oferty kulturalno-rozrywkowej dostępnej na terenie MOF Lęborka?	12	88	131	57	11
10.	Jak ocenia Pan/i poziom uczestnictwa w kulturze mieszkańców z terenów MOF Lęborka?	5	67	157	56	14
11.	Jak ocenia Pan/i dostępność boisk sportowych na terenie MOF Lęborka?	36	138	95	21	9
12.	Jak ocenia Pan/i dostępność placów zabaw na terenie MOF Lęborka?	37	142	98	19	3
13.	Jak ocenia Pan/i dostępność basenów, parków, ławeczek itp. na terenie MOF Lęborka?	15	87	117	61	19

14.	Jak ocenia Pan/i dostępność kompleksów sportowych na terenie MOF Lęborka?	21	109	119	38	12
15.	Jak ocenia Pan/i jakość boisk sportowych na terenie MOF Lęborka?	32	143	101	17	6
16.	Jak ocenia Pan/i jakość placów zabaw na terenie MOF Lęborka?	18	116	131	26	8
17.	Jak ocenia Pan/i jakość basenów, parków, ławeczek itp. na terenie MOF Lęborka?	16	77	146	46	14
18.	Jak ocenia Pan/i jakość kompleksów sportowych na terenie MOF Lęborka?	12	116	138	23	10
19.	Jak ocenia Pan/i dostosowanie infrastruktury sportowo-rekreacyjnej na terenie MOF Lęborka do potrzeb osób z niepełnosprawnościami?	10	57	131	79	22

Źródło: opracowanie własne

W obszarze edukacji, kultury oraz rekreacji, respondenci odpowiedzieli na dziewiętnaście pytań zamkniętych. Analizując wyniki ankiet, można stwierdzić, że obszar ten został dobrze oceniony przez respondentów, tj. oceny „dobrze” i „bardzo dobrze” stanowiły ponad 42% wszystkich odpowiedzi. Negatywne oceny „źle” i „bardzo źle” stanowiły jedynie 16% wszystkich ocen.

Spśród wskazanych pytań i odpowiedzi, najwyżej zostały ocenione następujące aspekty:

- dostępność placów zabaw na terenie MOF Lęborka,
- dostępność obiektów oświatowych na terenie MOF Lęborka (szkoły),
- jakość boisk sportowych na terenie MOF Lęborka,
- dostępność boisk sportowych na terenie MOF Lęborka.

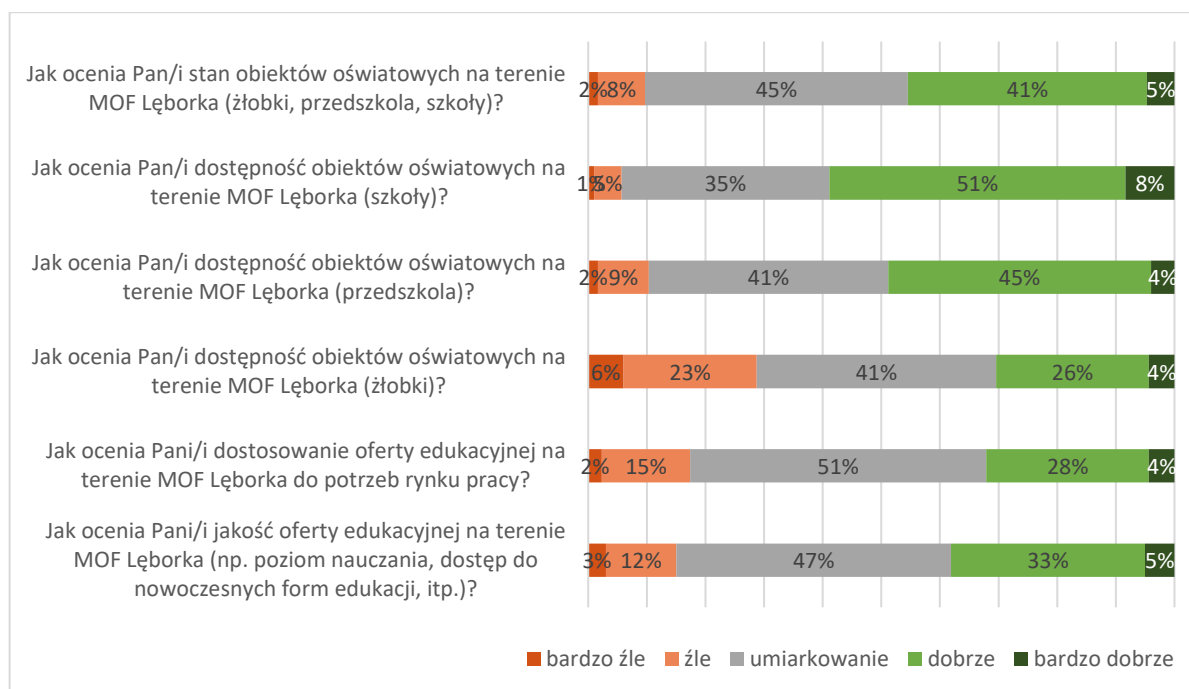
Spśród uzyskanych odpowiedzi, można wyszczególnić następujące aspekty, które zostały ocenione najniżej:

- dostosowanie infrastruktury sportowo-rekreacyjnej na terenie MOF Lęborka do potrzeb osób z niepełnosprawnościami,
- dostępność obiektów oświatowych na terenie MOF Lęborka (żłobki),
- dostępność basenów, parków, ławeczek itp. na terenie MOF Lęborka,
- poziom uczestnictwa w kulturze mieszkańców z terenów MOF Lęborka.

Wyszczególniono następujące podobszary, które zostały poddane analizie:

- oświata,
- kultura,
- infrastruktura sportowo-rekreacyjna.

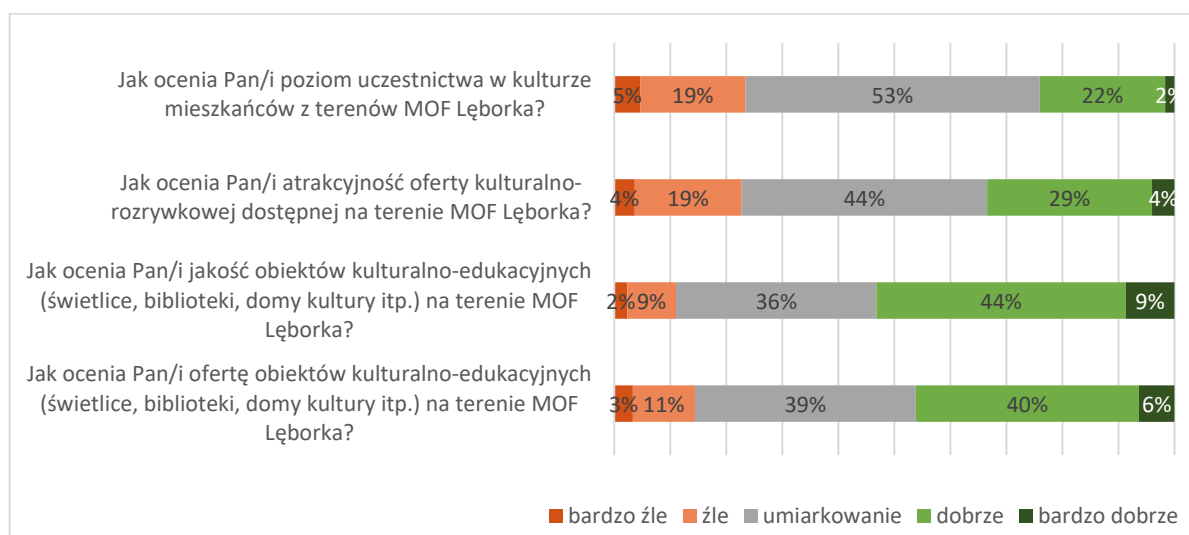
Wykres 12. Oświata



Źródło: opracowanie własne

Podobszar oświaty został bardzo wysoko oceniony przez ankietowanych. Około 42% wszystkich ocen było pozytywnych. Jedynym elementem, na który warto zwrócić uwagę jest dostępność obiektów oświatowych na terenie MOF Lęborka, gdyż 29% badanych oceniło negatywnie wskazany element.

Wykres 13. Kultura

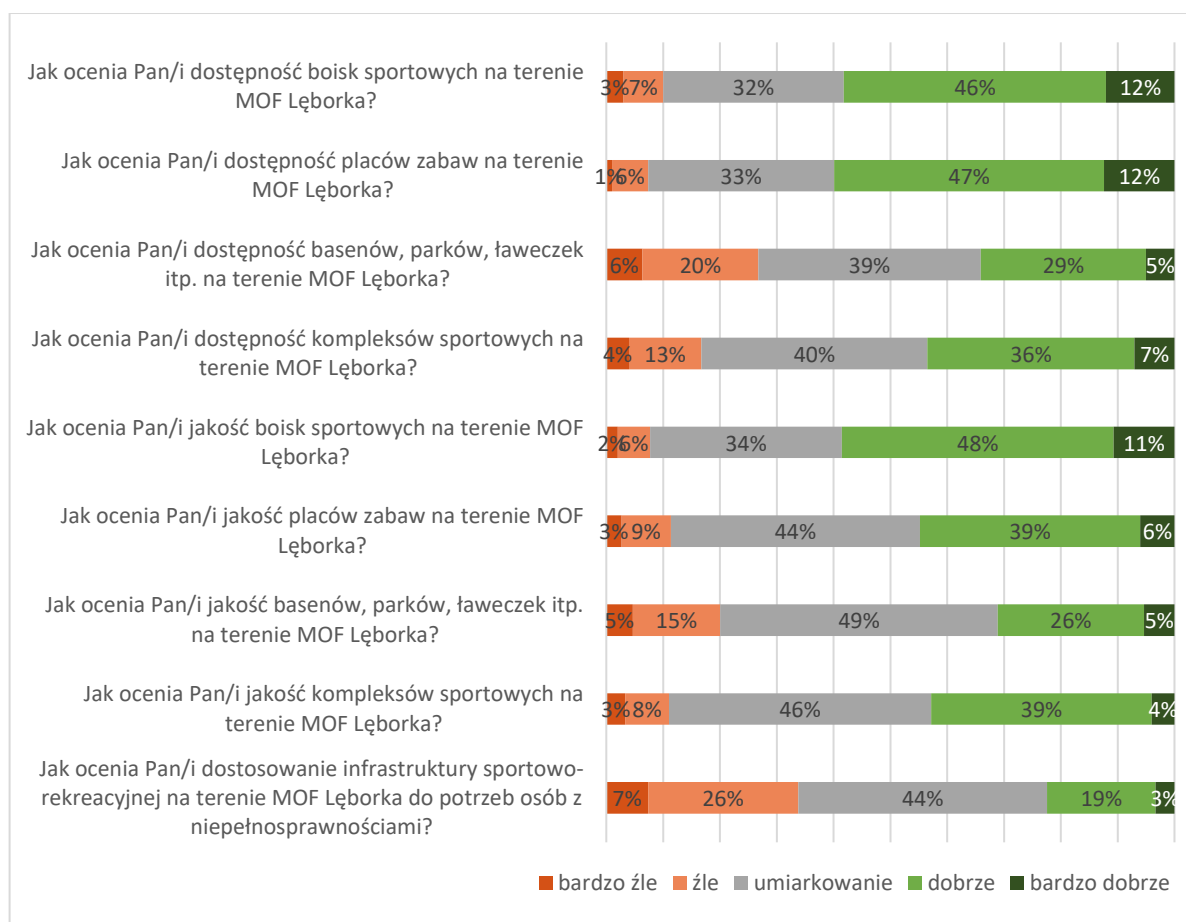


Źródło: opracowanie własne

Podobszar kultury został także bardzo wysoko oceniony przez ankietowanych. Około 40% wszystkich ocen było pozytywnych. Należy zwrócić szczególną uwagę na atrakcyjność oferty kulturalno-

rozrywkowej, gdyż 23% ankietowanych oceniło wskazany aspekt negatywnie. Atrakcyjność oferty może być powiązana z poziomem uczestnictwa mieszkańców w kulturze, która także została nisko oceniona, tj. 24% ankietowanych źle oceniło wskazany aspekt. Wartym odnotowania jest fakt, iż respondenci bardzo wysoko ocenili jakość i ofertę obiektów kulturalno-edukacyjnych.

Wykres 14. Infrastruktura sportowo-rekreacyjna



Źródło: opracowanie własne

Ocenę infrastruktury sportowej należy rozpatrywać z perspektywy rodzaju infrastruktury. Wartym zaznaczenia jest niska ocena dostępności i jakości basenów, tj. odpowiednio 26% i 20% negatywnych ocen. Pozostałe elementy infrastruktury sportowej zostały zdecydowanie pozytywnie ocenione. Należy zwrócić także szczególną uwagę na dostosowanie infrastruktury sportowo-rekreacyjnej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, co trzeci ankietowany uważa, iż wskazany aspekt wymaga poprawy.

1.3.3. Gospodarka i rynek pracy

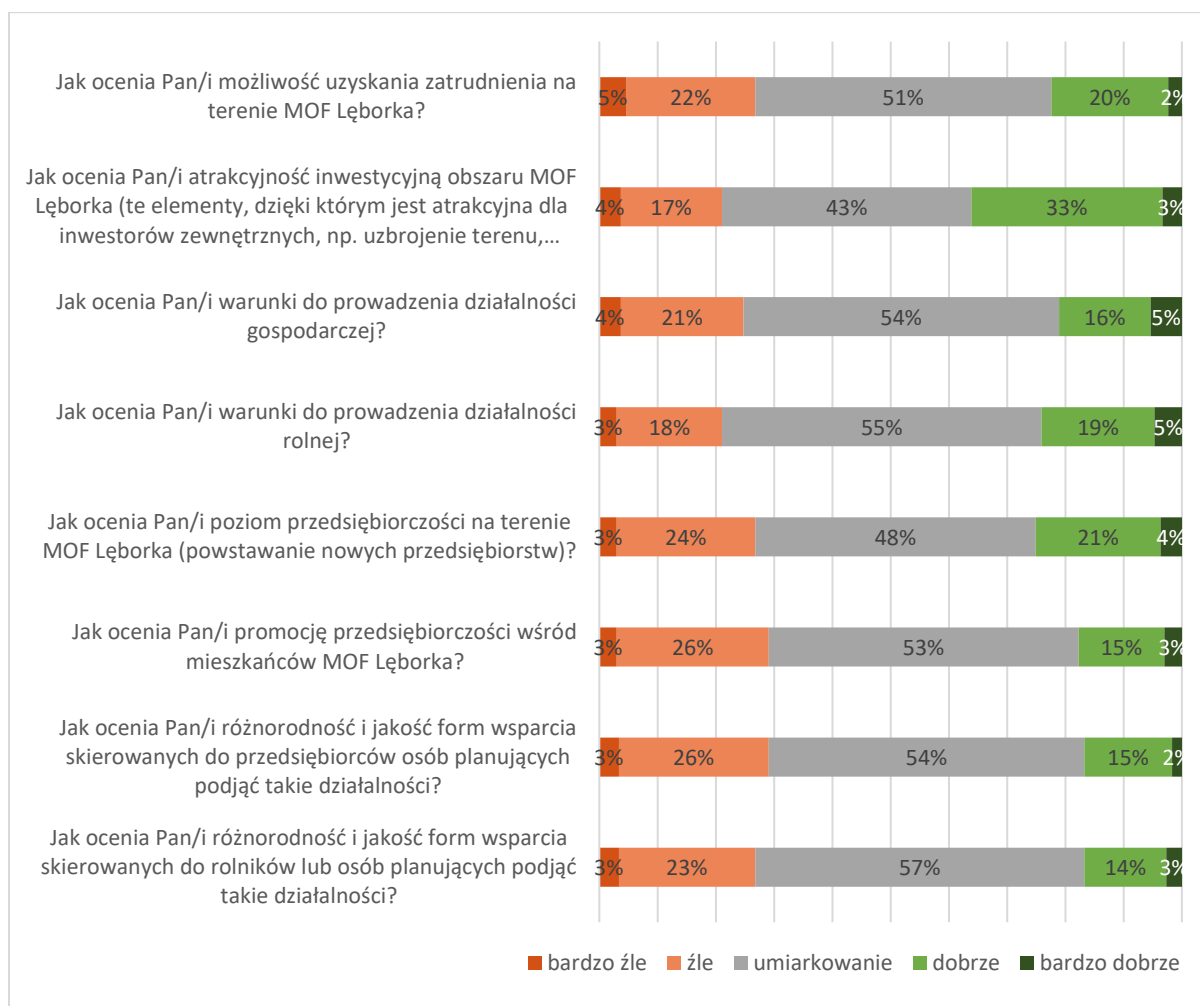
Tabela 3. Ocena obszaru „Gospodarka i rynek pracy” MOF Lęborka w ujęciu ilościowym

Gospodarka i rynek pracy		Skala ocen				
		bardzo dobrze	dobrze	umiarkowanie	źle	bardzo źle
1.	Jak ocenia Pan/i możliwość uzyskania zatrudnienia na terenie MOF Lęborka?	7	60	152	66	14
2.	Jak ocenia Pan/i atrakcyjność inwestycyjną obszaru MOF Lęborka (te elementy, dzięki którym jest atrakcyjna dla inwestorów zewnętrznych, np. uzbrojenie terenu, bliskość autostrady)?	10	98	128	52	11
3.	Jak ocenia Pan/i warunki do prowadzenia działalności gospodarczej?	16	47	162	63	11
4.	Jak ocenia Pan/i warunki do prowadzenia działalności rolnej?	14	58	164	54	9
5.	Jak ocenia Pan/i poziom przedsiębiorczości na terenie MOF Lęborka (powstawanie nowych przedsiębiorstw)?	11	64	144	71	9
6.	Jak ocenia Pan/i promocję przedsiębiorczości wśród mieszkańców MOF Lęborka?	9	44	159	78	9
7.	Jak ocenia Pan/i różnorodność i jakość form wsparcia skierowanych do przedsiębiorców osób planujących podjąć takie działania?	5	45	162	77	10

Źródło: opracowanie własne

W obszarze gospodarki i rynku pracy, respondenci odpowiedzieli na siedem pytań zamkniętych. Analizując wyniki ankiet można stwierdzić, że obszar ten został umiarkowanie oceniony przez respondentów, tj. wskazana ocena stanowiła niespełna 52% wszystkich odpowiedzi. Ocen negatywnych było nieznacznie więcej niż pozytywnych, tj. odpowiednio 25,5% oraz 22,5%.

Wykres 15. Gospodarka i rynek pracy



Źródło: opracowanie własne

Spośród wskazanych zagadnień, najwyżej respondenci ocenili atrakcyjność inwestycyjną obszaru MOF Lęborka, tj. 36% ocen pozytywnych. Trudno wskazać dominujący aspekt, który został negatywnie oceniony przez badanych. W zależności od pytania, negatywne oceny mieściły się w przedziale od 21% do 29%.

1.3.4. Społeczeństwo

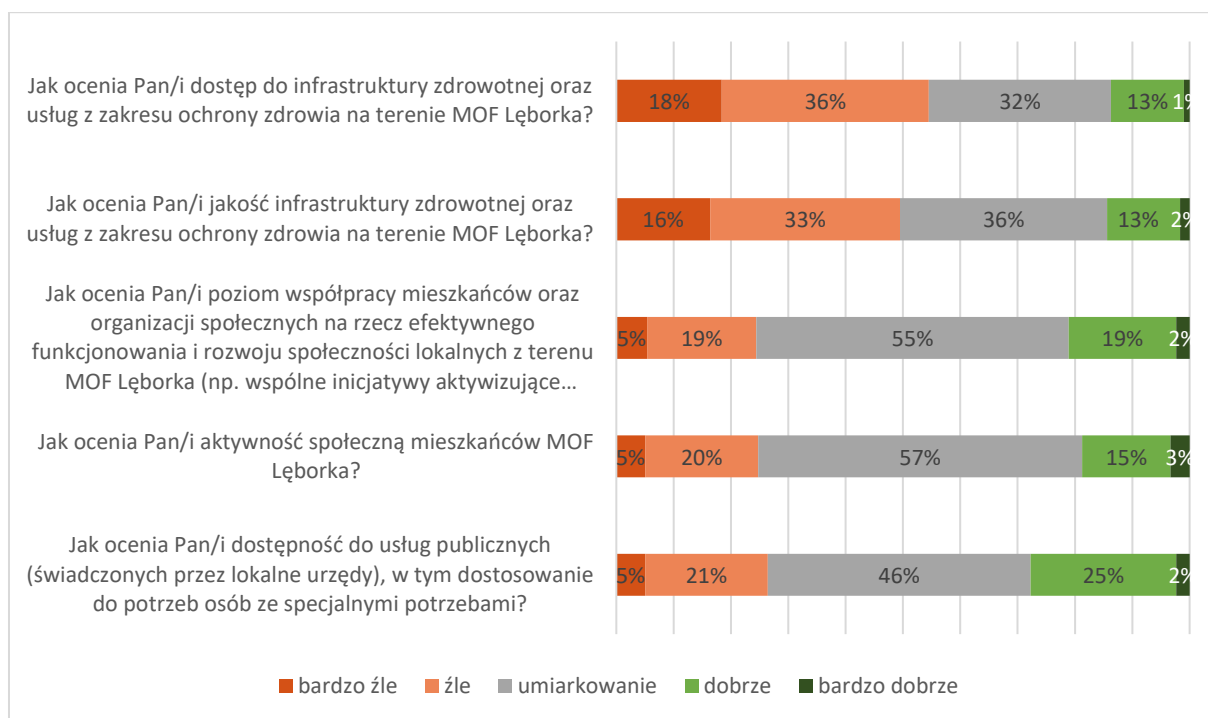
Tabela 4. Ocena obszaru „Społeczeństwo” MOF Lęborka w ujęciu ilościowym

Społeczeństwo		Skala ocen				
		bardzo dobrze	dobrze	umiarkowanie	źle	bardzo źle
1.	Jak ocenia Pan/i dostęp do infrastruktury zdrowotnej oraz usług z zakresu ochrony zdrowia na terenie MOF Lęborka?	3	38	95	108	55
2.	Jak ocenia Pan/i jakość infrastruktury zdrowotnej oraz usług z zakresu ochrony zdrowia na terenie MOF Lęborka?	5	38	108	99	49
3.	Jak ocenia Pan/i poziom współpracy mieszkańców oraz organizacji społecznych na rzecz efektywnego funkcjonowania i rozwoju społeczności lokalnych z terenu MOF Lęborka (np. wspólne inicjatywy aktywizujące osoby starsze)?	7	56	163	57	16
4.	Jak ocenia Pan/i aktywność społeczną mieszkańców MOF Lęborka?	10	46	169	59	15
5.	Jak ocenia Pan/i dostępność do usług publicznych (świadczonych przez lokalne urzędy), w tym dostosowanie do potrzeb osób ze specjalnymi potrzebami?	7	76	137	64	15

Źródło: opracowanie własne

W obszarze społecznym, respondenci odpowiedzieli na pięć pytań zamkniętych. Analizując wyniki ankiet można stwierdzić, że obszar ten został umiarkowanie oceniony przez respondentów, tj. wskazana ocena stanowiła 45% wszystkich odpowiedzi. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż ocen negatywnych było zauważalnie więcej niż pozytywnych, tj. odpowiednio 36% oraz 19%.

Wykres 16. Społeczeństwo



Źródło: opracowanie własne

Spośród wskazanych zagadnień, najwyżej respondenci ocenili dostępność do usług publicznych świadczonych przez lokalne urzędy, w tym dostosowanie do potrzeb osób ze specjalnymi potrzebami (ponad 27% ocen pozytywnych). Należy zwrócić szczególną uwagę na jakość i dostęp do infrastruktury zdrowotnej oraz usług z zakresu ochrony zdrowia na terenie MOF Lęborka, gdyż negatywnie oceniło wskazane aspekty odpowiednio 49% i 54% ankietowanych.

1.3.5. Turystyka

Tabela 5. Ocena obszaru „Turystyka” MOF Lęborka w ujęciu ilościowym

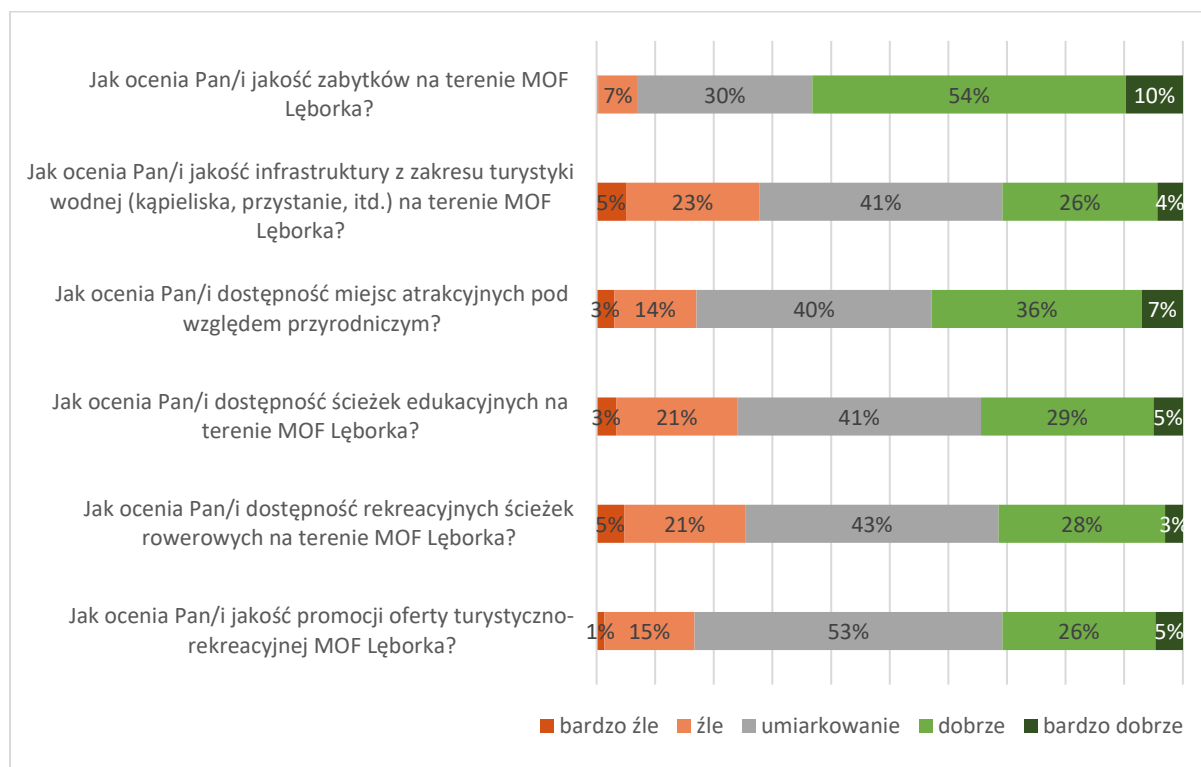
Turystyka		Skala ocen				
		bardzo dobrze	dobrze	umiarkowanie	źle	bardzo źle
1.	Jak ocenia Pan/i jakość zabytków na terenie MOF Lęborka?	29	160	89	20	1
2.	Jak ocenia Pan/i jakość infrastruktury z zakresu turystyki wodnej (kąpieliska, przystanie, itd.) na terenie MOF Lęborka?	13	79	124	68	15
3.	Jak ocenia Pan/i dostępność miejsc atrakcyjnych pod względem przyrodniczym?	21	107	120	42	9
4.	Jak ocenia Pan/i dostępność ścieżek edukacyjnych na terenie MOF Lęborka?	15	88	124	62	10
5.	Jak ocenia Pan/i dostępność rekreacyjnych ścieżek rowerowych na terenie MOF Lęborka?	9	85	129	62	14
6.	Jak ocenia Pan/i jakość promocji oferty turystyczno-rekreacyjnej MOF Lęborka?	14	78	157	46	4
7.	Jak ocenia Pan/i dostępność bazy noclegowej (np. miejsca noclegowe w hotelach, pensjonatach) na terenie MOF Lęborka?	10	65	131	70	23
8.	Jak ocenia Pan/i stan i jakość bazy noclegowej na terenie MOF Lęborka?	11	63	148	61	16
9.	Jak ocenia Pan/i dostępność bazy agroturystycznej na terenie MOF Lęborka?	14	49	164	60	12
10.	Jak ocenia Pan/i stan i jakość bazy agroturystycznej na terenie MOF Lęborka?	12	56	172	47	12
11.	Jak ocenia Pan/i dostępność usług gastronomicznych na terenie MOF Lęborka (restauracje, bary, itp.)?	32	125	121	16	5
12.	Jak ocenia Pan/i jakość usług gastronomicznych na terenie MOF Lęborka (jakość posiłku, jakość obsługi)?	23	126	129	19	2

Źródło: opracowanie własne

W obszarze turystyki, respondenci odpowiedzieli na dwanaście pytań zamkniętych. Analizując wyniki ankiet można stwierdzić, że obszar ten został dobrze oceniony przez respondentów, tj. oceny „dobrze” i „bardzo dobrze” stanowiły niespełna 38% wszystkich odpowiedzi. Negatywne oceny „źle” i „bardzo źle” stanowiły jedynie 19% wszystkich ocen.

Poniżej przedstawiono analizę odpowiedzi respondentów, wyszczególniając podobszar atrakcyjności turystycznej oraz podobszar sektora HoReCa (hotele, restauracje).

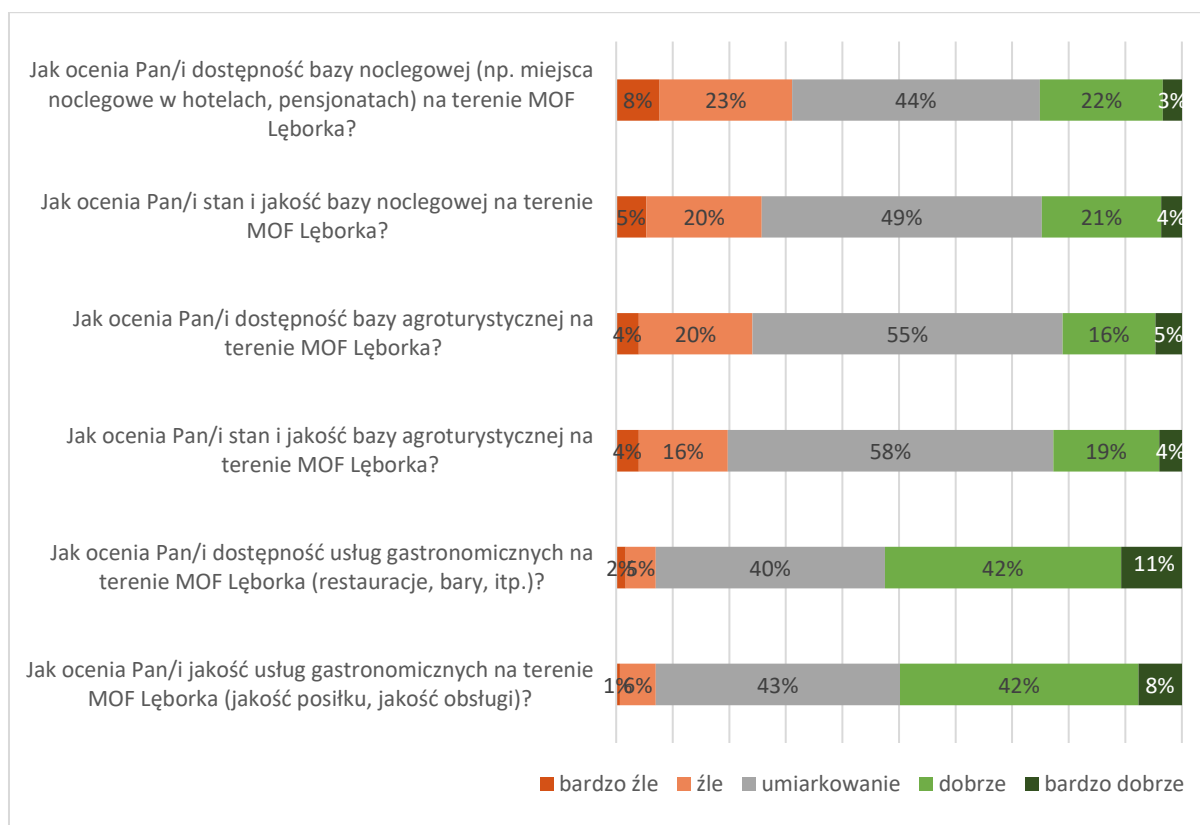
Wykres 17. Atrakcyjność turystyczna



Źródło: opracowanie własne

Turystyka stanowiąca jeden z bardziej istotnych podobszarów MOF Lęborka, został oceniony umiarkowanie (ponad 44% ocen „umiarkowanie”). Ankietowani pozytywnie ocenili jakość zabytków na terenie MOF Lęborka, a także dostępność miejsc atrakcyjnych pod względem przyrodniczym, odpowiednio 64% oraz 43 % ocen pozytywnych. Trudno wyszczególnić jeden aspekt, który został negatywnie oceniony, gdyż ilość ocen negatywnych w poszczególnych pytaniach była podobna. Warto zaznaczyć, iż pozytywne oceny zdecydowanie przewyższały oceny negatywne.

Wykres 18. Sektor HoReCa



Źródło: opracowanie własne

Powiązany z podobszarem atrakcyjności turystycznej, jest sektor HoReCa, tj. sektor hotelarski oraz gastronomiczny. Mieszkańcy pozytywnie ocenili wskazany sektor. Zebrano łącznie 33% ocen pozytywnych, 48% umiarkowanych, tylko 19% negatywnych. Elementem, który może wymagać poprawy jest jakość i dostępność bazy noclegowej.

1.3.6. Ocena ważności podjęcia działań w wyszczególnionych obszarach

Wykres 19. Ważność działań



Źródło: opracowanie własne

Ostatnim etapem spośród pytań zamkniętych były pytania dotyczące ważności podjęcia działań w zidentyfikowanych obszarach. Uczestnicy badania mogli wybrać odpowiedź spośród trzystopniowej skali: „wysoka”, „średnia” oraz „niska”. Lista składała się z dwudziestu siedmiu pytań.

Respondenci odpowiadając na pytania odnośnie ważności podjęcia działań w zidentyfikowanych obszarach najczęściej wybierali odpowiedź „średnia”. Odpowiedź ta stanowiła 48,8% wszystkich oddanych głosów w pytaniach związanych z ważnością podjęcia działań.

Poniżej została przedstawiona lista działań, które respondenci uważają za najważniejsze:

- poprawa dostępu do usług zdrowotnych – 44,5% odpowiedzi wysoka ważność podjęcia działań,
- rozwój i modernizacja ścieżek rowerowych- poprawa dostępności komunikacyjnej MOF Lęborka – 41,5% odpowiedzi wysoka ważność podjęcia działań,
- modernizacja infrastruktury zdrowotnej – 39,1% odpowiedzi wysoka ważność podjęcia działań,
- rozwój i modernizacja infrastruktury technicznej (sieć ciepłownicza, kanalizacyjna, wodociągowa, zbiorniki retencyjne itd.) – 38,8% odpowiedzi wysoka ważność podjęcia działań,
- rozwój i modernizacja infrastruktury drogowej- poprawa dostępności komunikacyjnej MOF Lęborka – 38,5% odpowiedzi wysoka ważność podjęcia działań,
- zwiększenie efektywności energetycznej MOF Lęborka (termomodernizacja, odnawialne źródła energii itp.) – 38,1% odpowiedzi wysoka ważność podjęcia działań,
- zwiększenie atrakcyjności terenów MOF Lęborka dla inwestorów – 35,5% odpowiedzi wysoka ważność podjęcia działań.

Wszystkie opinie respondentów zostały zaprezentowane w tabeli poniżej.

Tabela 6. Ocena ważności podjęcia działań w wyszczególnionych obszarach w ujęciu ilościowym

Jak Pan/i ocenia ważność podjęcia działań w następujących obszarach?		Skala ocen		
		wysoka	średnia	niska
1.	Rozwój i modernizacja obiektów użyteczności publicznej	16,7%	62,9%	20,4%
2.	Rozwój i modernizacja infrastruktury technicznej (sieć ciepłownicza, kanalizacyjna, wodociągowa, zbiorniki retencyjne itd.)	14,0%	47,2%	38,8%
3.	Rozwój i modernizacja taboru publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF Lęborka	22,1%	51,8%	26,1%
4.	Poprawa dostępności połączeń w ramach publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF Lęborka	23,1%	47,5%	29,4%
5.	Rozwój i modernizacja infrastruktury drogowej – poprawa dostępności komunikacyjnej MOF Lęborka	18,1%	43,5%	38,5%
6.	Rozwój i modernizacja oświetlenia drogowego na terenie MOF Lęborka	22,7%	48,5%	28,8%
7.	Rozwój i modernizacja ścieżek rowerowych – poprawa dostępności komunikacyjnej MOF Lęborka	19,4%	39,1%	41,5%
8.	Modernizacja infrastruktury zdrowotnej	28,4%	32,4%	39,1%

9.	Poprawa dostępu do usług zdrowotnych	29,4%	26,1%	44,5%
10.	Rewitalizacja zdegradowanych przestrzeni publicznych, w tym terenów zielonych oraz nadanie im nowych, społecznych funkcji	16,1%	52,5%	31,4%
11.	Budowa i modernizacja obiektów infrastruktury społecznej (np. boiska, baseny, place zabaw)	18,7%	54,2%	27,1%
12.	Zwiększenie udziału mieszkańców w kulturze, sporcie i rekreacji	22,1%	54,8%	23,1%
13.	Zwiększenie poczucia więzi mieszkańców z regionem	18,7%	59,2%	22,1%
14.	Podniesienie jakości nauczania szkolnego	13,7%	52,8%	33,4%
15.	Dostosowanie oferty edukacyjnej do wymagań rynku pracy	17,7%	50,8%	31,4%
16.	Aktywizacja i wspieranie integracji osób biernych zawodowo i bezrobotnych	25,1%	47,5%	27,4%
17.	Aktywizacja osób wykluczonych i zagrożonych wykluczeniem społecznym (np. osób z niepełnosprawnościami oraz specjalnymi potrzebami)	20,4%	49,8%	29,8%
18.	Wsparcie i rozwój aktywnej turystyki, np. kajaki, turystyka rowerowa	24,7%	50,2%	25,1%
19.	Zachowanie dziedzictwa i krajobrazu kulturowo-przyrodniczego	16,7%	52,5%	30,8%
20.	Promocja MOF Lęborka	25,1%	51,8%	23,1%
21.	Zwiększenie atrakcyjności turystycznej terenu MOF Lęborka, w tym utworzenie całorocznej oferty turystycznej	21,1%	53,5%	25,4%
22.	Zwiększenie atrakcyjności terenów MOF Lęborka dla inwestorów	16,4%	48,2%	35,5%
23.	Zwiększenie świadomości społecznej w zakresie ochrony środowiska	24,4%	42,8%	32,8%
24.	Rozwój i modernizacja infrastruktury z zakresu turystyki wodnej	27,1%	48,8%	24,1%
25.	Zwiększenie efektywności energetycznej MOF Lęborka (termomodernizacja, odnawialne źródła energii itp.)	22,7%	39,1%	38,1%
26.	Promocja przedsiębiorczości, stwarzanie warunków dla jej rozwoju	22,7%	54,2%	23,1%
27.	Włączenie mieszkańców w animację społeczności lokalnych, w tym w prace dot. rewitalizacji przestrzeni publicznych, które zamieszkują	24,4%	54,5%	21,1%

Źródło: opracowanie własne

1.4. Refleksje, uwagi, spostrzeżenia, rekomendacje, pomysły, propozycje projektów, ważne w kontekście opracowywanej Strategii Rozwoju MOF Lębork

Ostatnim elementem ankiety udostępnionej dla mieszkańców był element umożliwiający dodanie przez respondentów uwag związanych ze strategią MOF Lęborka. Dzięki temu mieli możliwość wyrażenia istotnych dla nich zagadnień, które nie zostały ujęte we wcześniejszych elementach ankiety. Łącznie zebrano opinie od 66 respondentów.

Wykres 20. Rekomendacje respondentów



Źródło: opracowanie własne

Z przeprowadzonej analizy wynika, że respondenci badania kładą największy nacisk m.in. na następujące aspekty związane z rozwojem regionu:

- poprawa jakości dróg gminnych – 12 ankietowanych,
- większa ilość terenów zielonych – 11 ankietowanych,
- rozbudowa ścieżek rowerowych – 10 ankietowanych,
- poprawa jakości i dostępności świadczonych usług medycznych – 9 ankietowanych,
- rozbudowa sieci kanalizacyjnej – 7 ankietowanych,
- zwiększenie ilości i częstotliwości połączeń komunikacji publicznej z okolicznych miejscowości do Lęborka – 4 ankietowanych,
- rozszerzenie oferty dla osób starszych – 4 ankietowanych.

1.5. Wnioski z przeprowadzonego badania ankietowego

Zakres informacji, zebranych zarówno za pomocą pytań zamkniętych jak i otwartych, pozwalają na określenie kierunków rozwoju MOF Lęborka, kluczowych z punktu widzenia mieszkańców regionu.

Z zebranych opinii mieszkańców wynika, że w sposób szczególny należy przyrzeć się infrastrukturze pieszo-rowerowej w regionie, co pozwoliłoby zmniejszyć problemy komunikacyjne, a także zwiększyć aktywność rekreacyjną mieszkańców. Wraz z rozbudową ścieżek rowerowych, istotnym elementem jest zwiększenie ilości ścieżek pieszych i drogowych oraz poprawa istniejących, zwłaszcza z punktu widzenia dostosowania infrastruktury do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Jednym z kluczowych aspektów jaki respondenci wymienili w badaniu jest problem związany z dostępnością do usług zdrowotnych. Działania związane z poprawą dostępu do usług zdrowotnych zostały ocenione jako priorytetowe.

Jako jedną z kluczowych możliwości rozwoju regionu respondenci ocenili atrakcyjność turystyczną MOF Lęborka. Jest to wyraźny sygnał dla wprowadzenia do zestawu inicjatyw strategicznych, działań zmierzających do zwiększenia potencjału regionu w tym zakresie, np. poprzez stworzenie kompleksowej, całorocznej oferty turystycznej i kulturalnej regionu. Dobry stan środowiska naturalnego oraz zabytki historyczne na terenie MOF Lęborka są aspektami, które w znacznym stopniu wyróżniają region pod względem atrakcyjności turystycznej.

Mimo, iż mieszkańcy wysoko ocenili obszar kultury, sportu i rekreacji, zidentyfikowano elementy które wymagają zdecydowanej poprawy. Zaobserwowano istotny problem dotyczący dostępności basenu, infrastruktura we wskazanym zakresie jest zdecydowanie niewystarczająca. Mieszkańcy oczekują również rozwoju w zakresie dostosowania infrastruktury sportowo-rekreacyjnej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Środowisko naturalne zostało pozytywnie ocenione, natomiast szczególną uwagę należy zwrócić na poziom wykorzystania i zagospodarowania wód deszczowych. Wśród działań, które należy także rozważyć, jest także poprawa czystości obszarów zalesionych oraz rzek i kąpielisk. Zwiększenie i poprawa jakości terenów zielonych może pozytywnie wpłynąć na zwiększenie aktywności sportowej i rekreacyjnej mieszkańców.

Sytuację gospodarczą i rynku pracy na terenie MOF Lęborka można ocenić pozytywnie pod kątem atrakcyjności inwestycyjnej, natomiast potencjał ten nie jest w pełni wykorzystany. Na podstawie zebranych opinii można stwierdzić, iż istnieją problemy z możliwością uzyskania zatrudnienia. Należy

podjąć działania związane ze wsparciem i promocją przedsiębiorczości w regionie, a także zwiększyć działania w zakresie pozyskania inwestorów.

Powyżej wskazano kluczowe rekomendacje. Materiał należy jednak traktować jako istotne źródło dla podejmowania decyzji strategicznych w zakresie rozwoju MOF Lęborka, po przeprowadzeniu drugiego etapu konsultacji oraz analiz, których ostatecznym efektem powinna być lista priorytetów.

2. Raport z badania ankietowego wśród radnych – diagnoza obszaru transportowego

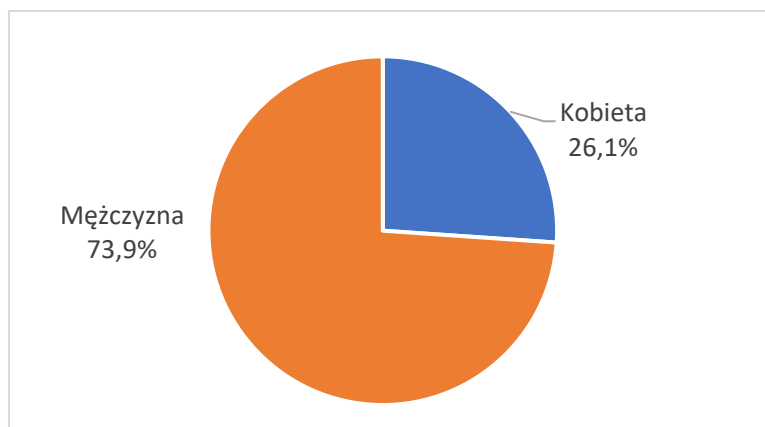
2.1. Cel i metodologia badania

Celem badania było zebranie opinii radnych sołectw, gmin, miast oraz powiatów funkcjonujących na terenie MOF Lęborka. Badanie ankietowe zostało przeprowadzone w celu pogłębienia diagnozy obszaru transportowego.

Badanie zostało przeprowadzone metodą ilościową, w formie ankiety. Grupa badawcza nie była grupą reprezentatywną. W badaniu mógł wziąć udział każdy radny z wyżej wskazanych obszarów. Ankieta została udostępniona w formie elektronicznej (PDF oraz ankieta internetowa) wszystkim jednostkom samorządu terytorialnego, jako podmiotom mającym bezpośredni kontakt z radnymi.

2.2. Respondenci

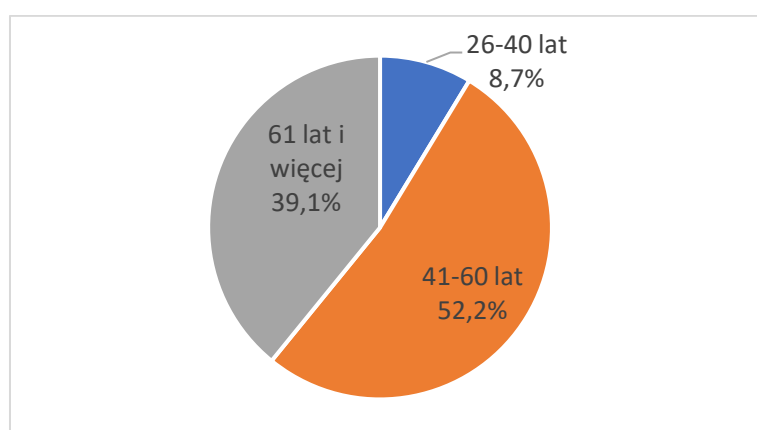
Wykres 21. Płeć



Źródło: opracowanie własne

Łącznie kwestionariusz wypełniło 23 respondentów. 73,9% spośród nich stanowili mężczyźni, a 26,1% kobiety.

Wykres 22. Wiek



Źródło: opracowanie własne

Najszerzej reprezentowaną grupą były osoby w wieku 41-60 lat, która stanowi 52,2% respondentów. Kolejną grupą były osoby powyżej 60 lat, które stanowiły 39,1% badanych. Najmniej liczną grupą były osoby pomiędzy 26, a 40 rokiem życia, które stanowił 8,7% respondentów.

2.3. Analiza odpowiedzi – pytania zamknięte

Kolejnym elementem ankiety były pytania zamknięte. Poproszono w nich o aktualną ocenę sytuacji Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka w obszarze transportowym. Respondenci mieli możliwość ocenienia sytuacji w pięciostopniowej skali. Pytania zostały podzielone na następujące obszary tematyczne:

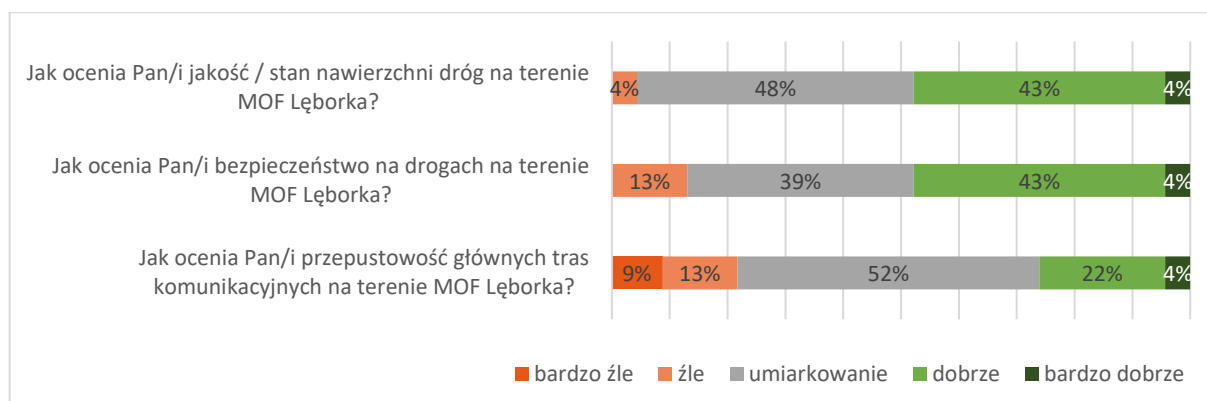
- infrastruktura drogowa,
- ścieżki piesze i rowerowe,
- węzły komunikacyjne i przystanki,
- transport zbiorowy.

Tabela 7. Ocena obszaru „Infrastruktura drogowa” MOF Lęborka w ujęciu ilościowym

Infrastruktura drogowa		Skala ocen				
		bardzo dobrze	dobrze	umiarkowanie	źle	bardzo źle
1.	Jak ocenia Pan/i jakość / stan nawierzchni dróg na terenie MOF Lęborka?	1	10	11	1	0
2.	Jak ocenia Pan/i bezpieczeństwo na drogach na terenie MOF Lęborka?	1	10	9	3	0
3.	Jak ocenia Pan/i przepustowość głównych tras komunikacyjnych na terenie MOF Lęborka?	1	5	12	3	2

Źródło: opracowanie własne

Wykres 23. Infrastruktura drogowa



Źródło: opracowanie własne

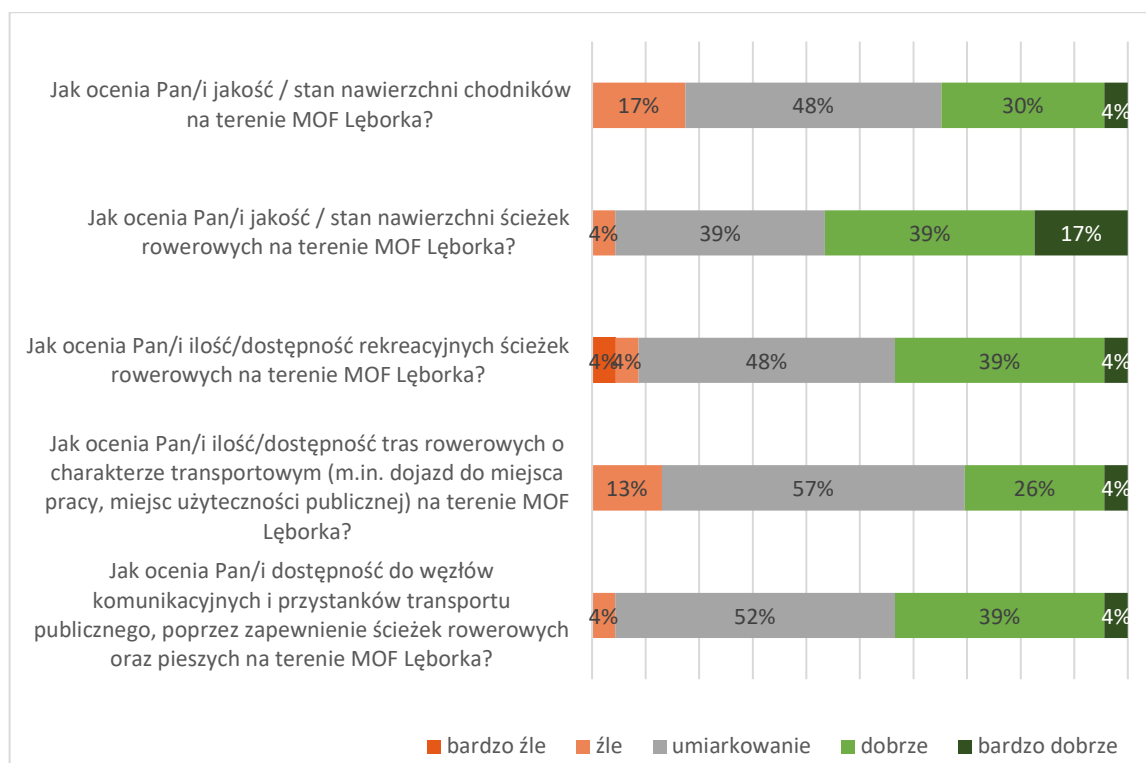
Pytania z zakresu infrastruktury drogowej szczegółowo pozwoliły ocenić jakość, bezpieczeństwo oraz przepustowość dróg na terenie MOF Lęborka. Spośród trzech wskazanych aspektów, ankietowani najgorzej ocenili przepustowość głównych tras komunikacyjnych, tj. 22% badanych wskazało ocenę źle lub bardzo źle. Pozostałe dwa aspekty zostały pozytywnie ocenione, tj. przynajmniej czterech na dziesięciu ankietowanych wskazało ocenę dobrze lub bardzo dobrze.

Tabela 8. Ocena obszaru „Ścieżki piesze i rowerowe” MOF Lęborka w ujęciu ilościowym

Ścieżki piesze i rowerowe		Skala ocen				
		bardzo dobrze	dobrze	umiarkowanie	źle	bardzo źle
1.	Jak ocenia Pan/i jakość / stan nawierzchni chodników na terenie MOF Lęborka?	1	7	11	4	0
2.	Jak ocenia Pan/i jakość / stan nawierzchni ścieżek rowerowych na terenie MOF Lęborka?	4	9	9	1	0
3.	Jak ocenia Pan/i ilość/dostępność rekreacyjnych ścieżek rowerowych na terenie MOF Lęborka?	1	9	11	1	1
4.	Jak ocenia Pan/i ilość/dostępność tras rowerowych o charakterze transportowym (m.in. dojazd do miejsca pracy, miejsc użyteczności publicznej) na terenie MOF Lęborka?	1	6	13	3	0
5.	Jak ocenia Pan/i dostępność do węzłów komunikacyjnych i przystanków transportu publicznego, poprzez zapewnienie ścieżek rowerowych oraz pieszych na terenie MOF Lęborka?	1	9	12	1	0

Źródło: opracowanie własne

Wykres 24. Ścieżki piesze i rowerowe



Źródło: opracowanie własne

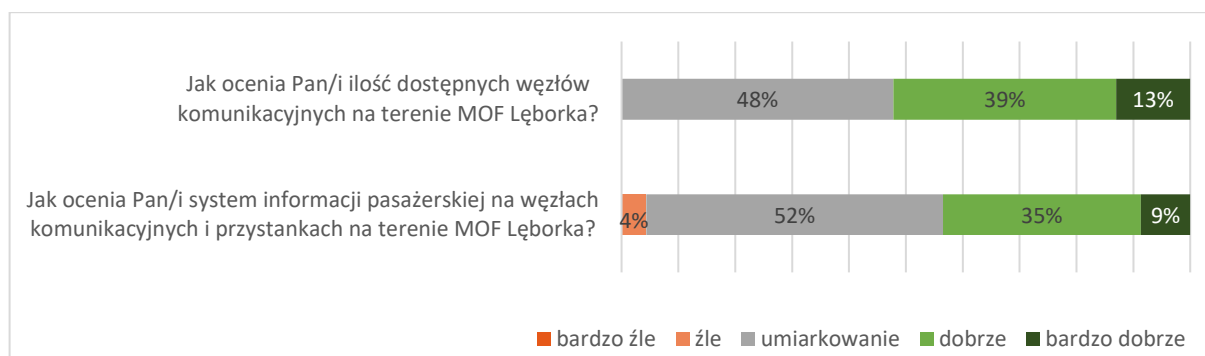
Pytania z zakresu ścieżek pieszych i rowerowych pozwoliły na dokonanie szczegółowej oceny wskazanego podobszaru. Ankietowani pozytywnie ocenili podobszar, tj. 41,7% pozytywnych. Na uwagę zasługują dwa aspekty, tj. stan nawierzchni chodników oraz ilość oraz dostępność tras rowerowych o charakterze transportowym. Wskazane dwa aspekty zostały najgorzej ocenione przez respondentów.

Tabela 9. Ocena obszaru „Węzły komunikacyjne i przystanki” MOF Lęborka w ujęciu ilościowym

Węzły komunikacyjne i przystanki		Skala ocen				
		bardzo dobrze	dobrze	umiarkowanie	źle	bardzo źle
1.	Jak ocenia Pan/i ilość dostępnych węzłów komunikacyjnych na terenie MOF Lęborka?	3	9	11	0	0
2.	Jak ocenia Pan/i system informacji pasażerskiej na węzłach komunikacyjnych i przystankach na terenie MOF Lęborka?	2	8	12	1	0

Źródło: opracowanie własne

Wykres 25. Węzły komunikacyjne i przystanki



Źródło: opracowanie własne

Ankietowani pozytywnie ocenili ilość dostępnych węzłów komunikacyjnych oraz system informacji pasażerskiej funkcjonujący na węzłach oraz przystankach. Minimalnie czterech na dziesięciu badanych oceniło wskazany aspekt pozytywnie.

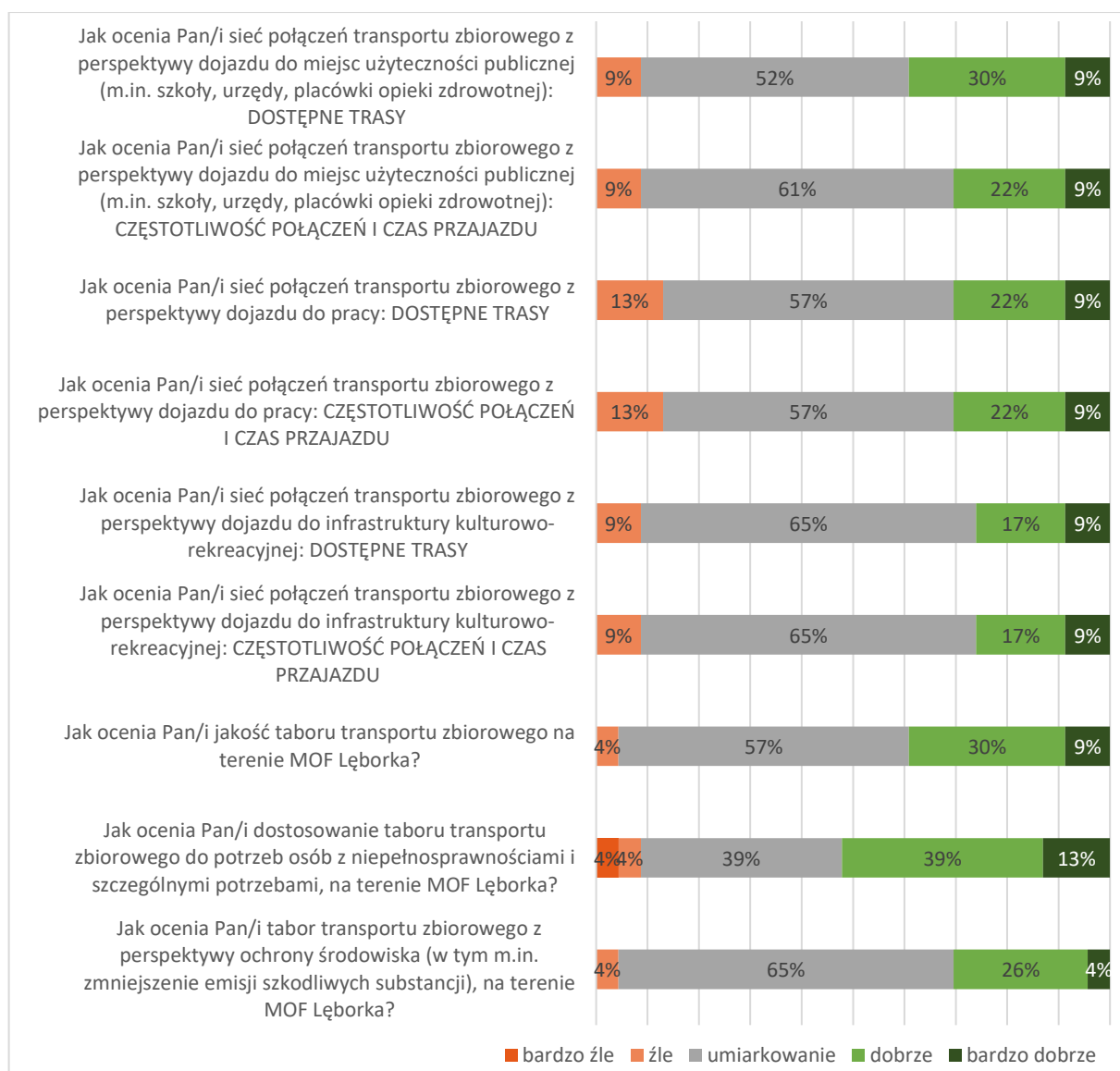
Tabela 10. Ocena obszaru „Transport zbiorowy” MOF Lęborka w ujęciu ilościowym

Transport zbiorowy		Skala ocen				
		bardzo dobrze	dobrze	umiarkowanie	źle	bardzo źle
1.	Jak ocenia Pan/i sieć połączeń transportu zbiorowego z perspektywy dojazdu do miejsc użyteczności publicznej (m.in. szkoły, urzędy, placówki opieki zdrowotnej): DOSTĘPNE TRASY	2	7	12	2	0
2.	Jak ocenia Pan/i sieć połączeń transportu zbiorowego z perspektywy dojazdu do miejsc użyteczności publicznej (m.in. szkoły, urzędy, placówki opieki zdrowotnej): CZĘSTOTLIWOŚĆ POŁĄCZEŃ I CZAS PRZAJAZDU	2	5	14	2	0
3.	Jak ocenia Pan/i sieć połączeń transportu zbiorowego z perspektywy dojazdu do pracy: DOSTĘPNE TRASY	2	5	13	3	0
4.	Jak ocenia Pan/i sieć połączeń transportu zbiorowego z perspektywy dojazdu do pracy: CZĘSTOTLIWOŚĆ POŁĄCZEŃ I CZAS PRZAJAZDU	2	5	13	3	0
5.	Jak ocenia Pan/i sieć połączeń transportu zbiorowego z perspektywy dojazdu do infrastruktury kulturowo-rekreacyjnej: DOSTĘPNE TRASY	2	4	15	2	0
6.	Jak ocenia Pan/i sieć połączeń transportu zbiorowego z perspektywy dojazdu do infrastruktury kulturowo-rekreacyjnej: CZĘSTOTLIWOŚĆ POŁĄCZEŃ I CZAS PRZAJAZDU	2	4	15	2	0

7.	Jak ocenia Pan/i jakość taboru transportu zbiorowego na terenie MOF Lęborka?	2	7	13	1	0
8.	Jak ocenia Pan/i dostosowanie taboru transportu zbiorowego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i szczególnymi potrzebami, na terenie MOF Lęborka?	3	9	9	1	1
9.	Jak ocenia Pan/i tabor transportu zbiorowego z perspektywy ochrony środowiska (w tym m.in. zmniejszenie emisji szkodliwych substancji), na terenie MOF Lęborka?	1	6	15	1	0

Źródło: opracowanie własne

Wykres 26 – Transport zbiorowy



Źródło: opracowanie własne

Ostatnim podobszarem, który został poddany dokładnej analizie jest transport zbiorowy. Należy zaznaczyć iż wskazany obszar został pozytywnie oceniony przez badanych, tj. 33,8% stanowiły odpowiedzi „dobrze” lub „bardzo dobrze”.

Minimalnie co dziewiąty badany negatywnie ocenił sieć połączeń z perspektywy dojazdu do pracy w wymiarze częstotliwości połączeń oraz czasu dojazdu.

2.4. Analiza odpowiedzi – pytania otwarte

Przygotowana ankieta składała się z pytań zamkniętych oraz otwartych. Ankietowanych poproszono o wyrażenie opinii na temat pięciu wskazanych obszarów, tj.:

- trasy drogowe wymagające remontu lub budowy w celu poprawy dostępności komunikacyjnej transportu indywidualnego i zbiorowego na terenie MOF Lęborka (np. dojazd do węzłów komunikacyjnych),
- trasy rowerowe oraz pieszko-rowerowe wymagające remontu lub budowy w celu poprawy dostępności komunikacyjnej na terenie MOF Lęborka,
- węzły komunikacyjne wymagające remontu lub budowy w celu poprawy dostępności komunikacyjnej na terenie MOF Lęborka,
- działania mające na celu poprawę transportu zbiorowego na terenie MOF Lęborka pod kątem sieci połączeń (trasy i częstotliwość połączeń),
- działania z zakresu transportu zbiorowego, mające na celu zmniejszenie emisji szkodliwych substancji na terenie MOF Lęborka pod kątem sieci połączeń.

Oprócz wskazanych obszarów respondenci mieli możliwość przekazać swoje pozostałe refleksje, uwagi, spostrzeżenia, rekomendacje, pomysły z zakresu transportu, ważne w kontekście opracowywanej Strategii Rozwoju MOF Lęborka i jej przyszłej realizacji w latach 2022-2030.

Tabela 11. Trasy drogowe wymagające remontu lub budowy w celu poprawy dostępności komunikacyjnej transportu indywidualnego i zbiorowego na terenie MOF Lęborka

Lp. Trasy drogowe wymagające remontu lub budowy w celu poprawy dostępności komunikacyjnej transportu indywidualnego i zbiorowego na terenie MOF Lęborka (np. dojazd do węzłów komunikacyjnych):	
1	Nowa wieś
2	Osiedla mieszkaniowe zachodniej części Lęborka z ul. Spółdzielczej do ul. Sportowej
3	Witków - Chrzanowo
4	Puzyce - Witków - Mierzynko
5	Łęczyce - Świetlino
6	Lębork, ul. Gdańska - trasa S6
7	ul. Traugutta - ul. Gliniana (Lębork)

Źródło: opracowanie własne

Wskazane powyżej trasy w głównej mierze dotyczą tras związanych z Lęborkiem, miastem wiodącym w MOF Lębork.

Tabela 12. Trasy rowerowe oraz pieszo-rowerowe wymagające remontu lub budowy w celu poprawy dostępności komunikacyjnej na terenie MOF Lęborka

Lp. Trasy rowerowe oraz pieszo-rowerowe wymagające remontu lub budowy w celu poprawy dostępności komunikacyjnej na terenie MOF Lęborka:	
1	ul. Staromiejska
2	Al. Niepodległości, ul. Wojska Polskiego, Al. Wolności, A. Krajowej
3	Wicko
4	Aleja Wolności
5	Połączenie ścieżką rowerową ronda przy Kupcu z nowym rondem przy tartaku – uzupełnienie brakującego fragmentu w ciągu Armii WP
6	Budowa ścieżki rowerowej w ul. Wojska Polskiego, ul. Mireckiego do ul. Topolowej
7	Lepsze oznaczenie fragmentu chodnika wzdłuż ul. niepodległości - np. jaka jego część jest wyznaczona dla rowerów
8	Lębork Alej Wolności, Wojska Polskiego, Niepodległości, Czołgistów
9	ul. Kossaka bis (W. Stwosza - łączna)
10	Nowa Wieś Lęborska - Brzeźno Lęborskie - Łebień - Garczegorze
11	Połączenie rowerowe Łęczycze - Lębork
12	Budowa ścieżki rowerowej w ciągu Al. Wolności do ul. Kossaka
13	Mosty - Łęczycze - Boże Pole WLK - Strzebielino

Źródło: opracowanie własne

Na podstawie uzyskanych opinii, należy stwierdzić, iż ścieżki piesze i pieszo-rowerowe stanowią istotny element infrastruktury transportowej MOF Lęborka. Ankietowani wskazali aż 13 tras, które wymagają budowy lub remontu.

Tabela 13. Trasy rowerowe oraz pieszo-rowerowe wymagające remontu lub budowy w celu poprawy dostępności komunikacyjnej na terenie MOF Lęborka

Lp. Węzły komunikacyjne wymagające remontu lub budowy w celu poprawy dostępności komunikacyjnej na terenie MOF Lęborka:	
1	Wicko
2	Nowe, funkcjonalne wiaty przystankowe na końcowych przystankach linii komunikacyjnych
3	Węzeł komunikacyjny przy stacjach kolejowych: Godętowo, Bożepole Wielkie, Strzebielino, Mosty
4	Węzeł komunikacyjny w Łęczycach

Źródło: opracowanie własne

Wskazane węzły komunikacyjne dotyczą obszarów poza miastem wiodącym jakim jest Lębork.

Tabela 14. Działania mające na celu poprawę transportu zbiorowego na terenie MOF Lęborka pod kątem sieci połączeń

Lp. Działania mające na celu poprawę transportu zbiorowego na terenie MOF Lębork pod kątem sieci połączeń (trasy i częstotliwość połączeń):	
1	Elektryfikacja linii Lębork- Łeba
2	Mniejsze autobusy i większa częstotliwość połączeń. Parametry nowobudowanych dróg nie są dostosowane do istniejącego taboru autobusowego, toteż nie planuje się rozwoju sieci autobusowej w mieście, ze względu na zbyt małe promienie skrętu.
3	Łeba-Lębork
4	Dostosować komunikację miejską do lekcji w szkołach
5	Projektowanie nowych dróg na nowych osiedlach uwzględniając konieczność przejazdu autobusu
6	Uruchomienie połączeń SKM od stacji Nowa Wieś Lęborska oraz zwiększenie liczby autobusów ZKM
7	Połączenie autobusowe komunikacji miejskiej MZK Lębork - linia do Kłębowa NW wydłużyć do Brzeźna Lęborskiego.
8	Stworzenie połączeń podmiejskich o miejscowości przyległe do miasta

Źródło: opracowanie własne

Respondenci zaobserwowali istotny problem dotyczący transportu zbiorowego na terenie MOF Lęborka, którym jest zbyt mała częstotliwość kursów transportu zbiorowego pomiędzy Lęborkiem a pozostałymi miejscowościami.

Tabela 15. Działania z zakresu transportu zbiorowego, mające na celu zmniejszenie emisji szkodliwych substancji na terenie MOF Lęborka pod kątem sieci połączeń

Lp. Działania z zakresu transportu zbiorowego, mające na celu zmniejszenie emisji szkodliwych substancji na terenie MOF Lębork:	
1	Łeba - Lębork
2	Zakup nowego taboru niskoemisyjnego
3	Zakup autobusów elektrycznych
4	Wymiana autobusów MZK Lębork na nieemisyjne (np. elektryczne)

Źródło: opracowanie własne

Spośród wszystkich opinii na temat działań z zakresu transportu zbiorowego, mających na celu zmniejszenie emisji szkodliwych substancji, należy wyszczególnić jedną, tj. rozwój sieci autobusów elektrycznych na terenie MOF Lęborka.

Tabela 16. Refleksje, uwagi, spostrzeżenia, rekomendacje, pomysły z zakresu transportu ważne w kontekście opracowywanej Strategii Rozwoju MOF Lęborka i jej przyszłej realizacji w latach 2022-2030

Lp. Refleksje, uwagi, spostrzeżenia, rekomendacje, pomysły z zakresu transportu ważne w kontekście opracowywanej Strategii Rozwoju MOF Lębork:	
1	Wiadukt nad S6 w okolicy węzła Małoszyce
2	Przebudowa Ronda Solidarności, tworzenie lewoskrętów i prawo skrętów na skrzyżowaniach
3	Mała ilość połączeń po sezonie na trasie Łeba - Lębork
4	Należy tak ustawić trasy i częstotliwość transportu, aby jak najmniej dopłacać do nierentownych linii. Linie nierentowne zlikwidować. Zakupić nowy tabor autobusowy. Inwestować w „zielone” przystanki.
5	Uspokojenie ruchu w centrum; wprowadzenie ulic jednokierunkowych w centrum; płatna strefa parkowania w Lęborku - centrum; projektowanie nowych ulic w porozumieniu w ZKM (szerokość ulic dla swobodnego ruchu autobusów).
6	Połączenia kolejowe
7	Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów w mieście, co łączy się z koniecznością zakupu 1-2 pojazdów. W istniejących rozkładach są zbyt duże przerwy w kursach autobusów
8	Budowa węzłów komunikacyjnych przy dworcach PKP, budowa ścieżek rowerowych, remonty dróg powiatowych

Źródło: opracowanie własne

2.5. Wnioski z przeprowadzonego badania ankietowego

Zakres informacji, zebranych zarówno za pomocą pytań zamkniętych jak i otwartych, pozwala na określenie kierunków rozwoju w zakresie transportu MOF Lęborka.

Z zebranych opinii wynika, że w sposób szczególny należy poprawić przepustowość głównych tras komunikacyjnych, w tym m.in. poprzez poprawę połączeń drogowych pomiędzy Lęborkiem oraz Łebą, a także pozostałymi miejscowościami ościennymi Lęborka. Z transportowego punktu widzenia, istotny element stanowi także połączenie drogowe do drogi krajowej nr 6.

Osiągnięcie poprawy w zakresie przepustowości głównych tras można dokonać także poprzez rozwój rowerowych ścieżek transportowych, których brakuje na terenie MOF Lęborka. Należy zauważyć, iż budowa poszczególnych tras pieszo-rowerowych stanowi najistotniejszy czynnik rozwoju transportu, który wskazali respondenci (najwięcej zaproponowanych tras).

Wraz z rozwojem infrastruktury drogowej, pieszej oraz rowerowej, należy przywrócić dostępność usługom transportu zbiorowego. Zbyt mała częstotliwość kursów transportu zbiorowego pomiędzy Lęborkiem, a pozostałymi miejscowościami, stanowi istotny problem. Rozwój transportu zbiorowego powinien być połączony z rozwojem taboru, który będzie spełniał oczekiwania mieszkańców w zakresie ochrony środowiska. Zgodnie z opiniami ankietowanych, działania powinny być ukierunkowane na rozwój sieci autobusów elektrycznych na terenie MOF Lęborka.

Powyżej wskazano kluczowe rekomendacje. Materiał należy jednak traktować jako istotne źródło dla podejmowania decyzji strategicznych w zakresie rozwoju MOF Lęborka, po przeprowadzeniu drugiego etapu konsultacji oraz analiz, których ostatecznym efektem powinna być lista priorytetów.

3. Raport z aktualizacji Strategii ZIT dla MOF Lęborka 2030.

3.1. Przedmiot przeprowadzonych konsultacji społecznych

Przedmiotem konsultacji społecznych był projekt aktualizacji dokumentu strategicznego pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030”, opracowany w związku z wdrażaniem instrumentu ZIT w ramach Funduszy Europejskich dla Pomorza 2021–2027.

Celem konsultacji było zebranie opinii, uwag oraz propozycji mieszkańców i interesariuszy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka dotyczących przede wszystkim zmiany alokacji oraz zakresu planowanych działań.

3.2. Przebieg, daty i formy przeprowadzenia konsultacji społecznych

Konsultacje społeczne przeprowadzono w terminie od 26 listopada 2025 r. do 16 grudnia 2025 r.

W tym okresie projekt dokumentu „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030” był udostępniony do publicznego wglądu na stronach internetowych partnerów oraz obserwatorów Związku ZIT.

W dniu 11 grudnia 2025 r. odbyło się otwarte spotkanie konsultacyjne skierowane do mieszkańców MOF Lęborka. Podczas spotkania zaprezentowano zaktualizowane zapisy Strategii oraz umożliwiono zgłaszanie uwag, postulatów i propozycji zmian.

Uwagi do projektu Strategii można było zgłaszać:

- ustnie w trakcie spotkania konsultacyjnego,
- pisemnie na formularzach dostępnych w siedzibie Urzędu Miejskiego w Lęborku,
- w formie pisemnej za pośrednictwem poczty tradycyjnej na adres:
Urząd Miejski w Lęborku, ul. Armii Krajowej 14, 84-300 Lębork,
- drogą elektroniczną na adres e-mail: strategia.zit@um.lebork.pl.

Wszystkie zgłoszone uwagi zostały zarejestrowane i poddane analizie pod kątem zasadności ich uwzględnienia, w szczególności w odniesieniu do uwarunkowań społecznych, prawnych, finansowych oraz zgodności z zakresem interwencji instrumentu ZIT.

3.3 Opinie i uwagi zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych oraz sposób ich rozpatrzenia

W toku konsultacji społecznych zgłoszono uwagi dotyczące różnych obszarów tematycznych objętych Strategią. Z uwagi na ich charakter zostały one pogrupowane tematycznie i przeanalizowane w sposób zbiorczy przez Zespół Roboczy Związku ZIT MOF Lęborka.

3.3.1. Ochrona zdrowia, w tym zdrowie psychiczne

Zgłoszono uwagę wskazującą na potrzebę wzmocnienia działań w zakresie ochrony zdrowia psychicznego mieszkańców MOF Lęborka, w szczególności poprzez rozwój działań profilaktycznych, informacyjnych oraz wykorzystanie narzędzi cyfrowych wspierających dobrostan psychiczny i jakość życia mieszkańców.

Sposób rozpatrzenia uwag:

Uwaga nie została uwzględniona ponieważ rozwój infrastruktury ochrony zdrowia o charakterze systemowym pozostaje poza bezpośrednim zakresem interwencji możliwym do realizacji w ramach instrumentu ZIT.

3.3.2. Oferta turystyczna, gastronomiczna oraz dziedzictwo kulinarne

Zgłoszono uwagę dotyczącą braku bezpośredniego wsparcia dla branży gastronomicznej oraz potrzeby silniejszej promocji lokalnych produktów i dziedzictwa kulinarnego, w tym potencjału lokalnych hodowli ryb i inicjatyw o charakterze wydarzeń tematycznych.

Sposób rozpatrzenia uwag:

Uwaga nie została uwzględniona. Strategia ZIT nie przewiduje dedykowanych interwencji sektorowych dla branży gastronomicznej.

3.3.3. Komunikacja, promocja i działania informacyjne

Zgłoszono uwagę dotyczącą potrzeby wyraźniejszego ujęcia działań z zakresu komunikacji i promocji, w tym budowy spójnego przekazu informacyjnego dotyczącego oferty kulturalnej, turystycznej i społecznej MOF Lęborka.

Sposób rozpatrzenia uwag:

Uwaga została uwzględniona. W Strategii dopisano zapis odnoszący się do wspólnych działań informacyjnych i promocyjnych.

3.3.4. Gospodarka wodno-kanalizacyjna i ochrona wód

Zgłoszono uwagę dotyczącą konieczności uwzględnienia zagadnień związanych ze stanem wód, funkcjonowaniem oczyszczalni ścieków oraz zgodnością planowanych działań z aktualnymi regulacjami prawa Unii Europejskiej.

Sposób rozpatrzenia uwag:

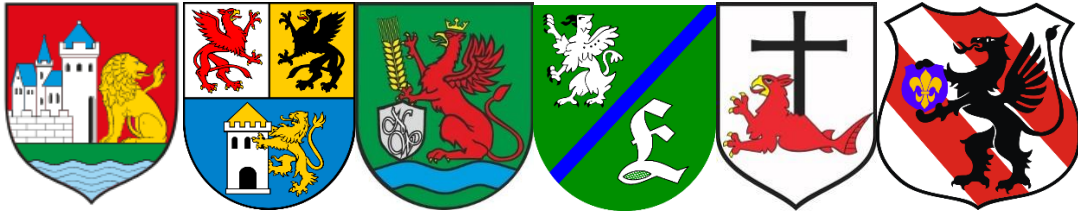
Uwaga została uwzględniona w zakresie możliwym do realizacji w ramach Strategii ZIT. W dokumencie podkreślono znaczenie działań z zakresu ochrony środowiska i gospodarki wodno-kanalizacyjnej, z zachowaniem zgodności z obowiązującymi regulacjami prawnymi oraz dokumentami strategicznymi wyższego rzędu.

3.3.5 Dot. przedsięwzięcia – zielone przystanki

Zgłoszono uwagę dotyczącą zadania pn. „Zielone przystanki komunikacji miejskiej na obszarze MOF Lęborka” aby zainstalować monitoring przy każdym z zielonych przystanków z obawy przed niszczeniem czy kradzieżą roślin.

Sposób rozpatrzenia uwag:

W ramach Programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021–2027 wydatki związane z instalacją monitoringu stanowią koszt niekwalifikowalny. Jednocześnie planuje się poszukiwanie innych źródeł finansowania umożliwiających realizację monitoringu przy zielonych przystankach.



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030

Załącznik nr 2 Oczekiwania w zakresie mobilności i komunikacji (RPT)

Lębork, marzec 2026 r.

W ramach prac nad Strategią ZIT dla MOF Łęborka przeanalizowano, zgodnie z wytycznymi, oczekiwania wobec powiatów i gmin, określone w Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji (RPT).

W poniższych tabelach odniesiono się do oczekiwań z perspektywy możliwości i celowości ich zastosowania w ramach planowania transportu w MOF, które będą realizowane zgodnie z możliwościami budżetowymi i organizacyjnymi poszczególnych partnerów MOF.

Tabela 1. Odniesienie do oczekiwań ujętych w RPT dla Celu 1, priorytetu 1.1 i 1.2

Cel Szczegółowy 1. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ ZBIOROWA I AKTYWNA

Priorytet 1.1. ZINTEGROWANY SYSTEM INFRASTRUKTURY TRANSPORTU ZBIOROWEGO I MOBILNOŚCI AKTYWNEJ

Działanie 1.1.1. Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury kolejowej dla regionalnego transportu zbiorowego

Działanie 1.1.2. Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury miejskiego transportu zbiorowego

Działanie 1.1.3. Budowa i przebudowa węzłów integracyjnych i przystanków

Priorytet 1.2. WYSOKA JAKOŚĆ USŁUG MOBILNOŚCI PASAŻERSKIEJ

Działanie 1.2.1. Zakup i modernizacja taboru do organizacji regionalnych i metropolitalnych przewozów kolejowych

Działanie 1.2.2. Zakup taboru do organizacji regionalnych i wewnątrzpowsiatowych przewozów drogowych i szynowych innych niż kolej

Działanie 1.2.4. Zwiększenie atrakcyjności oferty transportu zbiorowego

Oczekiwania wobec:		Uwzględnione [TAK/ NIE z uzasadnieniem]
Samorządu powiatowego	Współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez samorząd województwa we współpracy z jst	TAK
	Dopasowanie połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego autobusowego o charakterze lokalnym do organizacji przewozów kolejowych (linie i połączenia dowozowe)	TAK
	Wdrożenie systemu transportu zamawianego obsługującego linie dowozowe o węzłów integracyjnych i ośrodków powiatowych	TAK
	Prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat	TAK
	Sporządzenie, konsekwentna realizacja i monitoring <i>Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot</i> oraz pozostałych Miejskich Obszarów Funkcjonalnych lub dokumentów równoważnych	TAK

**Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łęborka
2030**

Samorządów gminnych	Współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez samorząd województwa we współpracy z jst	TAK
	Dopasowanie połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze lokalnym (autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego) do organizacji przewozów kolejowych (linie i połączenia dowozowe)	TAK
	Tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego w miastach	TAK
	Prowadzenie polityki parkingowej moderującej popyt na indywidualny transport samochodowy	TAK
	Wykonywanie ocen wpływu planowanych funkcji na potrzeby transportowe (wprowadzenie do praktyki planistycznej i projektowej, konieczności wykonywania ocen wpływu planowanych funkcji (inwestycji) na zapotrzebowanie na transport i opracowania zasad (koncepcji) racjonalnej obsługi transportowej analizowanego obszaru)	TAK
	Przeprowadzenie kompleksowej analizy stanu technicznego, bezpieczeństwa oraz potrzeb w zakresie wyposażenia przystanków publicznego transportu zbiorowego innych niż kolejowych	TAK
	Sporządzenie, konsekwentna realizacja i monitoring <i>Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot</i> oraz pozostałych Miejskich Obszarów Funkcjonalnych lub dokumentów równoważnych	TAK (Przekazanie danych do OMGGS (Gminy z MOF Łęborka na prawach obserwatora)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych samorządu powiatowego oraz samorządów gmin MOF Łęborka, 04.2023 r.

Tabela 2. Odniesienie do oczekiwań ujętych w RPT dla Celu 1, priorytetu 1.1

Priorytet 1.1.

ZINTEGROWANY SYSTEM INFRASTRUKTURY TRANSPORTU ZBIOROWEGO I MOBILNOŚCI AKTYWNEJ

Działanie 1.1.5. Budowa rozbudowa infrastruktury transportu rowerowego i UTO

Oczekiwania wobec:		Uwzględnione [TAK/ NIE z uzasadnieniem]
Samorządu powiatowego	Upowszechnienie praktyki tworzenia planów i koncepcji strategicznych w skali powiatowej, dedykowanych bezpośrednio mobilności rowerowej (opartych o rozpoznanie kluczowych potrzeb oraz priorytetów realizacyjnych infrastruktury systemu transportu rowerowego), poprzedzających projekty i działania wykonawcze	TAK
	Organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych	TAK
	Uwzględnianie potrzeb transportu rowerowego w projektowaniu i realizacji inwestycji w ciągu dróg powiatowych	TAK
	Utworzenie stanowiska powiatowego oficera pieszego i rowerowego, koordynującego działania w zakresie polityki pieszej i rowerowej, w tym inwestycji pieszych i rowerowych	TAK
Samorządów gminnych	Podjęcie systemowych działań promocyjnych i edukacyjnych, skierowanych do uczestników ruchu, mających na celu wskazanie korzyści płynących z wykorzystania roweru jako codziennego środka transportu	TAK
	Organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych	TAK
	Wyznaczanie tras rowerowych o charakterze transportowym w planowaniu zagospodarowania przestrzennego gmin w zgodności z planami i koncepcjami strategicznymi w skali powiatowej i regionalnej	TAK
	Uwzględnianie potrzeb transportu rowerowego w projektowaniu i realizacji inwestycji w ciągu dróg gminnych	TAK
	Promocja mobilności aktywnej (pieszej, rowerowej, UTO)	TAK

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych samorządu powiatowego oraz samorządów gmin MOF Łęborka, 04.2023 r.

Tabela 3. Odniesienie do oczekiwań ujętych w RPT dla Celu 2, priorytetu 2.1

Cel Szczegółowy 2. ZRÓWNOWAŻONA SIĘĆ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ

Priorytet 2.1. SPÓJNY I DOSTĘPNY SYSTEM INFRASTRUKTURY DROGOWEJ

Działanie 2.1.1. Przebudowa i rozbudowa dróg publicznych powiązanych z węzłami sieci TEN-T

Działanie 2.1.2. Budowa nowych odcinków dróg łączących węzły drogowe w sieci TEN-T

Oczekiwanie wobec:		Uwzględnione [TAK/ NIE z uzasadnieniem]
Samorządu powiatowego	przebudowa drogi powiatowej dowiązującej do projektowanych i budowanych węzłów drogowych w ciągu drogi ekspresowej nr S6: DP 1325G (DK nr 6 – Dziecholino - Małoszyce – Łębork)	TAK
	zaliczenie do dróg powiatowych wybranych odcinków DK 6 po wybudowaniu drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Słupsk) - tj. odcinków: → węzeł „Leśnice” - Łębork – węzeł „Strzebielino”	TAK

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych samorządu powiatowego oraz samorządów gmin MOF Łęborka, 04.2023 r.

Tabela 4. Odniesienie do oczekiwań ujętych w RPT dla Celu 2, priorytetu 2.2

Cel Szczegółowy 2. ZRÓWNOWAŻONA SIĘĆ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ

Priorytet 2.2. BEZPIECZEŃSTWO I SPRAWNOŚĆ RUCHU DROGOWEGO

Działanie 2.2.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych dróg

Oczekiwanie wobec:		Uwzględnione [TAK/ NIE z uzasadnieniem]
Samorządu powiatowego	Obniżenie kategorii wybranych dróg wojewódzkich do kategorii dróg powiatowych, zgodnie z <i>Planem rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021 – 2030+</i>	TAK
	Promocja bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym w ramach programów BRD (np. Gambit Pomorski, programy miejskie)	TAK
Samorządów gminnych	Obniżenie kategorii wybranych dróg wojewódzkich do kategorii dróg gminnych, zgodnie z <i>Planem rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021 – 2030+</i>	NIE – brak planu (prócz procesów inwestycyjnych dot. obwodnicy wschodniej Łęborka)
	Promocja bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym w ramach programów BRD (Gambit Pomorski, programy miejskie)	TAK
	Realizacja działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez m.in. wdrażanie stref uspokajania ruchu, poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów	TAK

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych samorządu powiatowego oraz samorządów gmin MOF Łęborka, 04.2023 r.

Tabela 5. Odniesienie do oczekiwań ujętych w RPT dla Celu 1, priorytetu 1.2 oraz Celu 2, priorytetu 2.2

Cel Szczegółowy 1. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ ZBIOROWA I AKTYWNA

Priorytet 1.2. WYSOKA JAKOŚĆ USŁUG MOBILNOŚCI PASAŻERSKIEJ

Działanie 1.2.5. Wdrażanie Inteligentnych Systemów Transportowych w transporcie zbiorowym

Cel Szczegółowy 2. ZRÓWNOWAŻONA SIEĆ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ

Priorytet 2.2. BEZPIECZEŃSTWO I SPRAWNOŚĆ RUCHU DROGOWEGO

Działanie 2.2.3. Wdrażanie Inteligentnych Systemów Transportowych w ruchu drogowym

Oczekiwania wobec:		Uwzględnione [TAK/ NIE z uzasadnieniem]
Samorządu powiatowego	Zaangażowanie jst w zakresie współfinansowania inwestycji w zakresie ITS	NIE – brak środków
	Udział w sporządzeniu i aktualizacji Transportowego Modelu Symulacyjnego dla Województwa Pomorskiego w celu spójnego prognozowania obciążenia układu drogowego i koordynacji działań na drogach	TAK
	Współudział w pozyskiwaniu, gromadzeniu i przetwarzaniu danych o mobilności, w tym w czasie rzeczywistym (np. typu BIG DATA)	TAK
Samorządów gminnych	Zaangażowanie jst w zakresie współfinansowania inwestycji w zakresie ITS	NIE – brak środków, potrzeba realizacji podstawowych funkcji
	Udział w sporządzeniu i aktualizacji Transportowego Modelu Symulacyjnego dla Województwa Pomorskiego w celu spójnego prognozowania obciążenia układu drogowego i koordynacji działań na drogach	TAK
	Współudział w pozyskiwaniu, gromadzeniu i przetwarzaniu danych o mobilności, w tym w czasie rzeczywistym (np. typu BIG DATA)	TAK

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych samorządu powiatowego oraz samorządów gmin MOF Łęborka, 04.2023 r.

Tabela 6. Odniesienie do oczekiwań ujętych w RPT dla Celu 2, priorytetu 2.2

Cel Szczegółowy 2. ZRÓWNOWAŻONA SIEĆ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ

Priorytet 2.2. BEZPIECZEŃSTWO I SPRAWNOŚĆ RUCHU DROGOWEGO

Działanie 2.2.4. Rozbudowa ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych

Oczekiwania wobec:		Uwzględnione [TAK/ NIE z uzasadnieniem]
Samorządu powiatowego	Sporządzanie planów elektromobilności dla powiatów/miejskich obszarów funkcjonalnych	TAK
Samorządów gminnych	Zabezpieczenie rezerw terenowych pod rozwój funkcji gospodarczych, w tym lokalizację infrastruktury paliw alternatywnych przy projektowanych węzłach drogowych na sieci TEN-T	TAK
	Wprowadzanie stref czystego transportu na podstawie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych	NIE – brak środków

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych samorządu powiatowego oraz samorządów gmin MOF Łęborka, 04.2023 r.

Uzasadnienie

a/ Stan istniejący

„Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030” została przyjęta przez jednostki samorządu terytorialnego wchodzące w skład MOF Lęborka jako dokument stanowiący podstawę realizacji instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w perspektywie finansowej Unii Europejskiej 2021–2027, na podstawie następujących uchwał:

- Uchwała Nr II/11/2024 Rady Gminy Łęczyce z dnia 03.06.2024 r. w sprawie przyjęcia dokumentu pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030”.
- Uchwała Nr IV/39/24 Rady Gminy Nowa Wieś Lęborska z dnia 17.06.2024 r. w sprawie przyjęcia dokumentu pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030”.
- Uchwała Nr III/24/2024 Rady Gminy Wicko z dnia 25.06.2024 r. w sprawie przyjęcia dokumentu pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030”.
- Uchwała Nr III/22/2024 Rady Miejskiej w Łebie z dnia 25.06.2024 r. w sprawie przyjęcia dokumentu pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030”.
- Uchwała Nr III-25/2024 Rady Miejskiej w Lęborku z dnia 26.06.2024 r. w sprawie przyjęcia dokumentu pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030”.
- Uchwała Nr IV/14/2024 Rady Powiatu Lęborskiego z dnia 26.06.2024 r. w sprawie przyjęcia dokumentu pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka 2030”.

Dokument określa cele strategiczne, kierunki działań oraz listę przedsięwzięć planowanych do realizacji w ramach ZIT wraz z planem finansowym.

W toku wdrażania Strategii, w związku z analizą aktualnych potrzeb rozwojowych obszaru funkcjonalnego oraz uwarunkowań finansowych i konkursowych w ramach programów operacyjnych, zaistniała konieczność aktualizacji dokumentu.

b/ Potrzeby i cel podjęcia uchwały

W ramach aktualizacji dokonuje się:

1. Przesunięcia części alokacji środków finansowych z obszaru efektywności energetycznej na działania w zakresie mobilności miejskiej, co jest uzasadnione:

- rosnącą potrzebą poprawy dostępności transportowej,
- koniecznością ograniczania emisji zanieczyszczeń poprzez rozwój zrównoważonego transportu,
- większą gotowością projektową przedsięwzięć z zakresu mobilności.

2. Rozszerzenia listy przedsięwzięć strategicznych o nowe projekty, które:

- odpowiadają na zidentyfikowane potrzeby rozwojowe obszaru,
- wpisują się w cele Strategii oraz dokumenty programowe szczebla regionalnego i krajowego,
- wzmacniają zintegrowany charakter działań podejmowanych w ramach MOF Lęborka.

Wprowadzane zmiany nie powodują modyfikacji celów strategicznych ani wizji rozwoju obszaru, lecz stanowią dostosowanie narzędzi realizacyjnych do aktualnych uwarunkowań wdrożeniowych.

Aktualizacja Strategii ma na celu zapewnienie sprawnej i efektywnej realizacji instrumentu ZIT oraz pełnego wykorzystania dostępnej alokacji środków w perspektywie finansowej 2021–2027.

c/ Różnice między dotychczasowym a projektowanym stanem

Projektowana aktualizacja obejmuje:

- zmianę struktury finansowej Strategii poprzez przesunięcie części środków z obszaru efektywności energetycznej na mobilność miejską

- uzupełnienie listy przedsięwzięć o nowe projekty,
- aktualizację wskaźników poszczególnych przedsięwzięć.

Zmiany te mają charakter merytoryczno-finansowy i nie wpływają na podstawowe założenia strategiczne dokumentu.

d/ Przewidywane skutki społeczne i gospodarcze

Wprowadzone zmiany przyczynią się do podniesienia jakości życia mieszkańców MOF Lęborka oraz wzmocnienia potencjału rozwojowego obszaru.

e/ Skutki finansowe związane z wejściem w życie uchwały

Uchwała nie powoduje zwiększenia ogólnej alokacji środków finansowych przewidzianych w Strategii, lecz wprowadza zmianę ich struktury oraz aktualizuje listę przedsięwzięć.

f/ ☐ Źródła finansowania

Realizacja Strategii, w tym nowych przedsięwzięć będzie finansowana ze środków funduszy europejskich w ramach instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, środków własnych jednostek samorządu terytorialnego oraz innych dostępnych źródeł finansowania.

W związku z powyższym podjęcie uchwały jest zasadne.