

Rozdział 6

Plan działania dla obszaru świdwińsko-kołobrzeskiego

6.1. Wstęp – portret obszaru świdwińsko-kołobrzeskiego

Obszar świdwińsko-łobeski został wybrany do badań pilotażowych jako typowy podobszar związany z problemami opóźnienia urbanizacyjnego i „szoku transformacyjnego”, położony w przeciętnie zaludnionym regionie o rzadkiej sieci osadniczej.

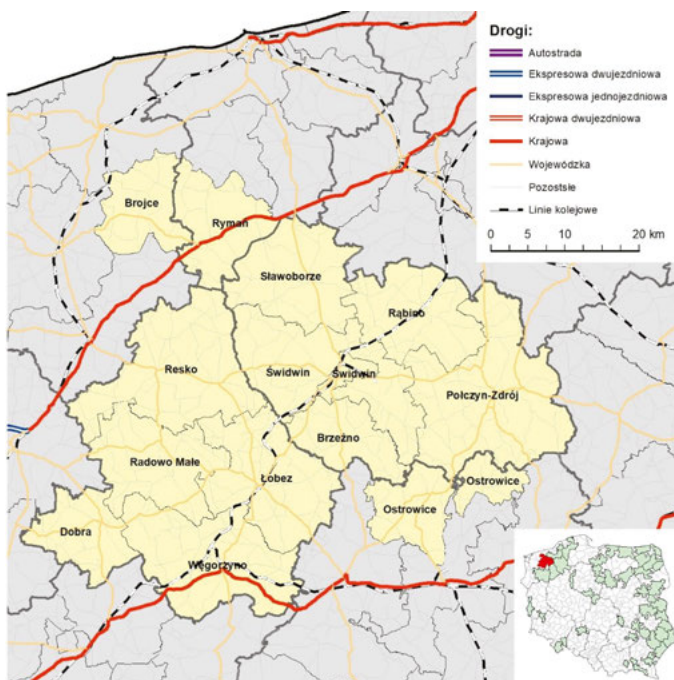
Obszar wsparcia położony jest w centralnej części województwa zachodniopomorskiego. Gminy wchodzące w jego skład należą do czterech powiatów: świdwińskiego (6 gmin), łobeskiego (5), gryfickiego (1), kołobrzeskiego (1) (ryc. 6.1). Obszar Wsparcia zajmuje powierzchnię 2572 km² i w 2017 r. był zamieszkały przez 95,3 tys. osób, co oznacza gęstość zaludnienia na poziomie 37 os./km², a więc 30% średniej krajowej i 50% średniej dla województwa zachodniopomorskiego.

Na obszarze wsparcia zlokalizowanych jest 6 miast, w tym jedyną gminą miejską jest Świdwin. Pozostałe miasta to Połczyn-Zdrój w powiecie świdwińskim oraz Resko, Dobra i Węgorzyno w powiecie łobeskim. 45% ludności badanego obszaru zamieszkuje obszary miejskie (wskaźnik urbanizacji statystycznej). Świdwin, Łobez i Połczyn-Zdrój pełnią funkcje ośrodków lokalnych.

W 2017 r. trzy miasta były zamieszkałe przez ok. 34,2 tys. mieszkańców (15,7 tys. w Świdwinie, 10,3 tys. w Łobzie i 8,2 tys. w Połczynie-Zdroju), łącznie 35,7% mieszkańców Obszaru Wsparcia. Po uwzględnieniu pozostałych trzech gmin miejsko-wiejskich położonych w powiecie świdwińsko-łobeskim (Resko, Dobra, Węgorzyno), odsetek ten wynosi 44% (42,7 tys. mieszkańców). Wszystkie te gminy położone są w powiecie łobeskim. Liczba ludności wynosi w nich, kolejno, 4,2 tys. w Resku, 2,8 tys. w Węgorzynie, 1,4 tys. w Dobrej.

Osadnictwo na badanym obszarze należy określić jako rozproszone. Pod względem gęstości zaludnienia na obszarze wsparcia można wskazać niewielką różnicę pomiędzy powiatem świdwińskim (44 os./km²) a powiatem łobeskim (35 os./km²). W mieście Dobra gęstość zaludnienia wynosi 993 os./km², w mieście Resko 948 os./km², w mieście Łobez 802 os./km². W tych samych gminach na obszarach wiejskich gęstość zaludnienia wynosi w Dobrej 19 os./km², w Resku 14 os./km² i w Łobzie 18 os./km².

Obszar wsparcia cechuje relatywnie wysoki poziom dostępności międzynarodowej, którą ma poprawić ukończenie drogi ekspresowej S6. Planowana autostrada A6 między



Ryc. 6.1. Mapa świdwińsko-kołobrzeskiego obszaru wsparcia

Źródło: opracowanie własne.

Szczecinem a Berlinem ma być częścią międzynarodowej trasy europejskiej E28 prowadzącej z Niemiec na Białoruś. Obszar cechuje niska krajowa dostępność transportowa. Na północy przebiega droga krajowa S6, na południu droga krajowa nr 20. Pozostałe połączenia to drogi wojewódzkie. Niską dostępność transportową ma poprawić uruchomienie transportu kolejowego ze Szczecinem. Przez obszar przebiegają linie kolejowe. Najbliższe lotnisko to port lotniczy Szczecin-Goleniów.

Wybrane wskaźniki obrazujące stan rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru i poszczególnych gmin przedstawiono w tab. 6.1.

6.2. Potencjały i bariery rozwojowe w obszarze świdwińsko-kołobrzeskim

Potencjały rozwojowe

Portret obszaru, przygotowany w ramach diagnozy problemowo-potencjałowej, a także późniejsze pogłębienie tej analizy wskazują raczej na brak, niż występowanie wewnętrznych potencjałów, które stanowiłyby bazę dla rozwoju społeczno-gospodar-

Tabela 6.1. Wybrane wskaźniki charakteryzujące gminy wchodzące w skład obszaru świdwińsko-kołobrzeskiego

	Ludność	Powierzchnia km ²	Gęstość zaludnienia os/km ²	Udział osób w wieku poprodukcyjnym	Saldo rejestrowanych migracji (zameldowań i wymeldowań) (na 1000 mieszk.)	Dochody własne per capita	Podmioty REGON na 1000 mieszk.	Udział bezrobotnych w populacji w wieku produkcyjnym	Udział osób korzystających z pomocy społecznej	Udział ludności korzystającej z kanalizacji (%)	Powierzchnia użytkowa mieszkań per capita	Dzieci w przedszkolach (% dzieci w wieku 3-5 lat)
Ostrowiec	2 512	150	17	18,8	-13,5	1533	91	8,6	18,5	50,2	28,9	61,8
Brojce	3 787	118	32	16,0	-2,6	1112	67	6,6	21,6	32,5	22,1	39,3
Ryman	3 983	146	27	16,6	-11,3	2469	94	3,2	8,5	99,6	23,0	71,6
Świdwin	15 725	22	715	20,2	-2,7	1952	113	6,2	8,8	95,4	24,0	87,5
Brzeźno	2 792	111	25	17,7	-7,9	2433	53	8,8	17,3	63,0	23,6	64,3
Polezyn-Zdrój	15 417	344	45	22,3	-5,6	1909	107	8,6	11,2	78,6	25,2	76,8
Rąbino	3 668	180	20	19,4	-9,5	1334	68	9,4	11,0	90,2	23,4	40,6
Sławoborze	4 090	189	22	17,6	0,7	1745	68	7,4	15,8	98,1	24,4	70,4
Świdwin	5 951	247	24	17,5	-8,4	1476	65	9,5	15,1	54,2	24,1	46,2
Dobra	4 469	116	39	18,7	-7,2	1172	65	9,2	10,7	52,4	21,9	54,5
Łobez	14 134	227	62	21,2	-3,8	2075	103	8,5	6,4	76,5	24,0	68,8
Radowo Małe	3 661	181	20	19,2	-3,0	1323	66	11,6	14,9	54,6	24,4	52,0
Resko	8 076	285	28	20,4	-6,6	1995	96	12,0	9,0	61,5	23,5	59,2
Węgorzyno	7 061	256	28	19,6	-6,1	1533	70	10,2	10,9	39,3	24,3	62,3
Razem cały obszar	95 326	2 572	37	19,8	-5,4	1804	90	8,5	11,1	72,1	24,1	66,2

Źródło: na podstawie danych GUS.

czego. Dotyczy to kształtu sieci osadniczej, zmian demograficznych, rozwoju społeczno-instytucjonalnego oraz przedsiębiorczości mieszkańców.

Poniższy fragment w większym stopniu oddaje opinie lokalnych aktorów, niż odzwierciedla stan obszaru uchwycony dostępnymi wskaźnikami rozwoju.

Potencjał 1: Zasoby naturalne i krajobrazowe

Przegląd dokumentów strategicznych (głównie analizy SWOT) oraz rozmowy z lokalnymi liderami i interesariuszami wskazują, że lokalna społeczność największe nadzieje na rozwój wiąże z walorami przyrodniczymi, np.:

Absolutnie najistotniejsza jest inwestycja w turystykę. (...) Nie mamy wiatraków, nie mamy zepsutego krajobrazu, nie mamy przemysłu, który by emitował ścieki przemysłowe. Generalnie natura. Natura, nieskażone tereny, czyli potrzeby są takie. Uzbrojenie w turystykę, w tym w turystykę rowerową i pieszą. Mamy również tereny do offroadów samochodowych, czyli to jest potrzebne. Dalej mamy wspaniałe jeziora. Jest potrzebna infrastruktura, która pozwoli wykorzystać te zasoby, czyli przystanie, tak myślałem o wyciągu na przykład, narty wodne – w tę stronę. W tę stronę – turystyka, sport, kontakt z naturą (zastępca burmistrza jednej z gmin).

Obszar ten charakteryzuje ciekawa rzeźba terenu, duża gatunkowa różnorodność fauny i flory, znaczna liczba zbiorników wodnych (np. tzw. Szwajcaria Połczyńska), czy dorzecza Parsęty i Regi. Istotna część terenów i obiektów przyrody jest chroniona prawnie (np. Drawski Park Krajobrazowy, rezerваты przyrody, np. Dolina Pięciu Jezior, Torfowisko Toporzyc, Mszar koło Starej Dobrzycy, głązy i drzewa uznane za pomniki przyrody). Mała gęstość zaludnienia i brak przemysłu pozwalają utrzymać niski poziom skażenia środowiska.

Istotne walory przyrodnicze nie są jednak cechą wszystkich gmin, koncentrują się raczej w niewielkiej ich części, poza wymienionymi już terenami można wspomnieć przede wszystkim o gminie Węgorzyno (pow. Łobeski), której niemal 12% powierzchni zajmują obszary chronione, z czego ponad 10% parki krajobrazowe. Podobnego potencjału nie obserwujemy w innych gminach, co podkreślają niektóre dokumenty strategiczne, np. *Lokalna Strategia Rozwoju Centrum Inicjatyw Wiejskich na lata 2014-2020*.

Ponadto nie są to zasoby o takich walorach, które same w sobie stanowiłyby istotny czynnik rozwojowy – bez intensywnej pracy nad ofertą turystyczną, zintegrowaną na poziomie ponadlokalnym (np. próbie przyciągania turystów spędzających urlopy nad Bałtykiem), trudno oczekiwać, by walory te wpływały istotnie na rozwój podobszaru w kolejnych latach. Obecna infrastruktura uzdrowiskowo-turystyczna w umiarkowanym stopniu przyciąga krajowych i zagranicznych turystów, w tym kuracjuszy, którzy korzystają ze źródeł solankowych, wód leczniczych i termalnych w Połczynie-Zdroju.

W gminach obszaru występują obiekty, które mogłyby wpisywać się w ciekawą ofertę turystyczną, np.

- XV-wieczny kościół św. Klary w Dobrej;
- brama kamienna, Kościół Mariacki, czy zamek w Świdwinie (odbudowany po II wojnie światowej);
- Park Zdrojowy w Połczynie.

Obiekty te albo wymagają istotnych nakładów renowacyjnych, albo brakuje kompleksowej oferty turystycznej, w której ich potencjał mógłby zostać wykorzystany. Istnieją również mniejsze elementy infrastruktury sportowej i rekreacyjnej (rowerowa, konna, lotnicza). Atutem jest także położenie na rowerowej trasie Poznań – Kołobrzeg.

Potencjał 2: Położenie geograficzne

Lokalni aktorzy wskazywali także na lokalizację obszaru blisko głównych polskich i międzynarodowych szlaków komunikacyjnych jako potencjał rozwojowy. Za atut można wskazać położenie przy drogach wojewódzkich prowadzących nad morze oraz niewielką odległość do linii kolejowej Berlin – Szczecin – Trójmiasto. Również w strategiach jako mocne strony obszaru zostały wskazane korzystne położenie. Wskaźniki dostępności pokazują jednak, że poza dostępnością międzynarodową, sytuacja w tym zakresie jest niekorzystna. Lokalni interesariusze dostrzegają szanse zwiększenia dostępności obszaru:

Jesteśmy w sumie 10 kilometrów od praktycznie autostrady, która zaraz powstanie. (...) 10 kilometrów – jesteśmy w Płotach, czyli można dojechać wszędzie autostradą czy, czy to tam na zachód... Na wschód gorzej, ale na południe, do centrum Polski – tak, bo się jedzie wtedy czy tam S3 czy S2... Tę A2, A4 można dostać się wszędzie. Sam wczoraj wracałem. To jest moment z Wrocławia w tej chwili. To są takie mocne strony położenia (wójt jednej z gmin).

Dostępność transportową obszaru ma umożliwić oczekiwany rozwój szlaków komunikacyjnych – ukończenie budowy drogi ekspresowej i autostrady A6.

Potencjał 3: Procesy modernizacji rolnictwa

Kolejnym potencjałem rozwojowym, na jaki wskazują lokalni interesariusze z obszaru świdwińsko-łobeskiego jest rozwój produkcji rolnej. W obszarze rozwinięte jest rolnictwo wielkoobszarowe oraz wyspecjalizowane gospodarstwa hodowlane. Obszar bogaty jest także w zasoby drewna i plantacje owoców miękkich. Na terenie obszaru świdwińsko-łobeskiego znajdują się gospodarstwa ekologiczne, stanowiące szansę na rozwój przyjaznej środowisku agroturystyki.

Potencjał 4: Aktywne instytucje publiczne w niektórych sferach

Pozytywnie oceniany jest instytucjonalny sektor pomocy społecznej i bezpieczeństwa. Mieszkańcy jako atut wskazują działalność Powiatowego Centrum Zarządzania Kryzysowego w Świdwinie. Struktura opieki społecznej oceniana jest za

sprawnie działającą i dopasowaną do potrzeb mieszkańców. Obszar oceniany jest jako bezpieczny. Zanotowano spadek liczby przestępstw i pożarów. Mieszkańcy jako atut wskazują *wysoki poziom bezpieczeństwa – aktywna i odpowiednio wyposażona straż, na miejscu szpital i posterunek policji.*

Potencjał 5: Aktywność mieszkańców na poziomie lokalnym

Kolejnym potencjałem obszaru wsparcia są trzeci sektor i oddolna organizacja mieszkańców. W ankietach mieszkańcy wskazują jako atut obszaru „chęć działania”. Wiejskie świetlice współpracują z filiami bibliotecznymi. Na terenie obszaru prowadzą aktywną działalność jednostki Ochotniczej Straży Pożarnej, stowarzyszenia, grupy działań, Uniwersytet Trzeciego Wieku, świetlice wiejskie. Samoorganizacja mieszkańców w kwestiach społecznych jest często podkreślana jako atut. Za potencjał można uznać zaangażowanie społeczne, dużą liczbę społeczników, dobrych ludzi, i siłę społeczności lokalnej. Wydaje się jednak, że aktywność ta ma dominujący charakter lokalno-sąsiedzki, skupiony np. wokół lokalnych świetlic, brakuje natomiast organizacji, które działają w większej skali (np. subregionalnej)

Bariery rozwojowe i działania służące ich przełamaniu

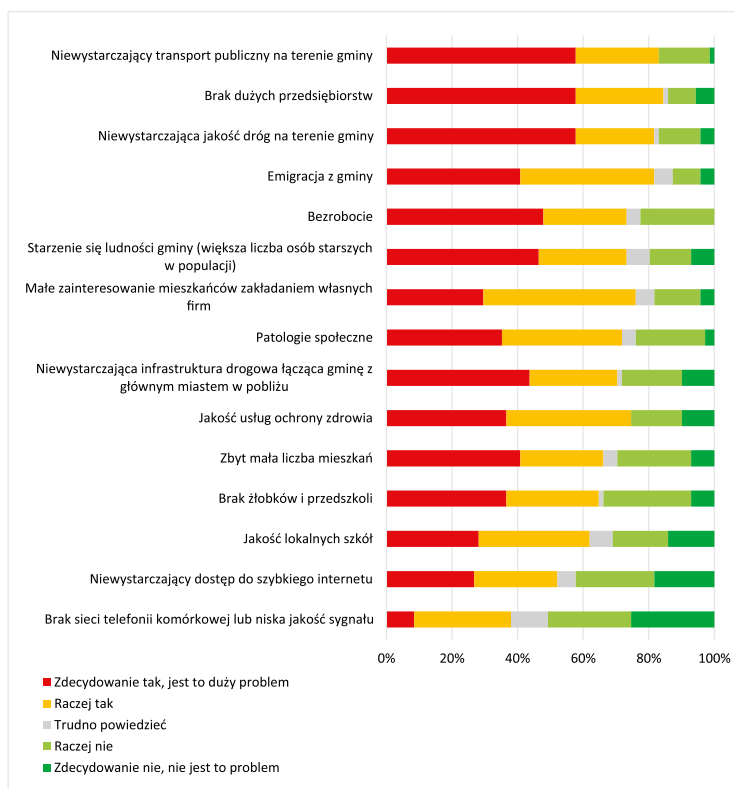
Identyfikacja barier rozwojowych dokonała się przez połączenie wniosków płynących z kilku źródeł. Po pierwsze, dokonano analizy danych statystycznych, głównie wskaźników wybranych w pierwszym etapie projektu. Z analizy tej wyłoniły się następujące bariery:

- problemy demograficzne (migracja i starzejące się społeczeństwo),
- niski poziom dostępności transportowej,
- deficyty kapitału ludzkiego,
- wysoki odsetek osób korzystających z pomocy społecznej,
- niski poziom rozwoju sektora usług turystycznych.

Po drugie, skorzystano z wniosków płynących z ankiety instytucjonalnej oraz ankiety indywidualnej z mieszkańcami. Te źródła wskazały następujące bariery (pełne rozkłady odpowiedzi przedstawiono na ryc. 6.2 i 6.3):

- niski poziom transportu i niewystarczająca jakość dróg,
- emigracja z gminy,
- bezrobocie,
- starzenie się ludności,
- patologie społeczne,
- niska jakość usług ochrony zdrowia,
- niedopasowanie kwalifikacji bezrobotnych do potrzeb miejscowych firm.

Aby stworzyć ostateczną listę kilku kluczowych barier, dokonano również syntezy wniosków z wywiadów przeprowadzonych z przedstawicielami władz gmin wchodzących w skład podobszaru oraz badania fokusowego z elementami warsztatu z przedstawicielami wybranych organizacji/instytucji zaangażowanych w procesy rozwoju



Ryc. 6.2. *Jakie są najważniejsze problemy w Państwa gminie? Opinie mieszkańców*

Źródło: na podstawie badania ankietowego wśród mieszkańców (n=71).

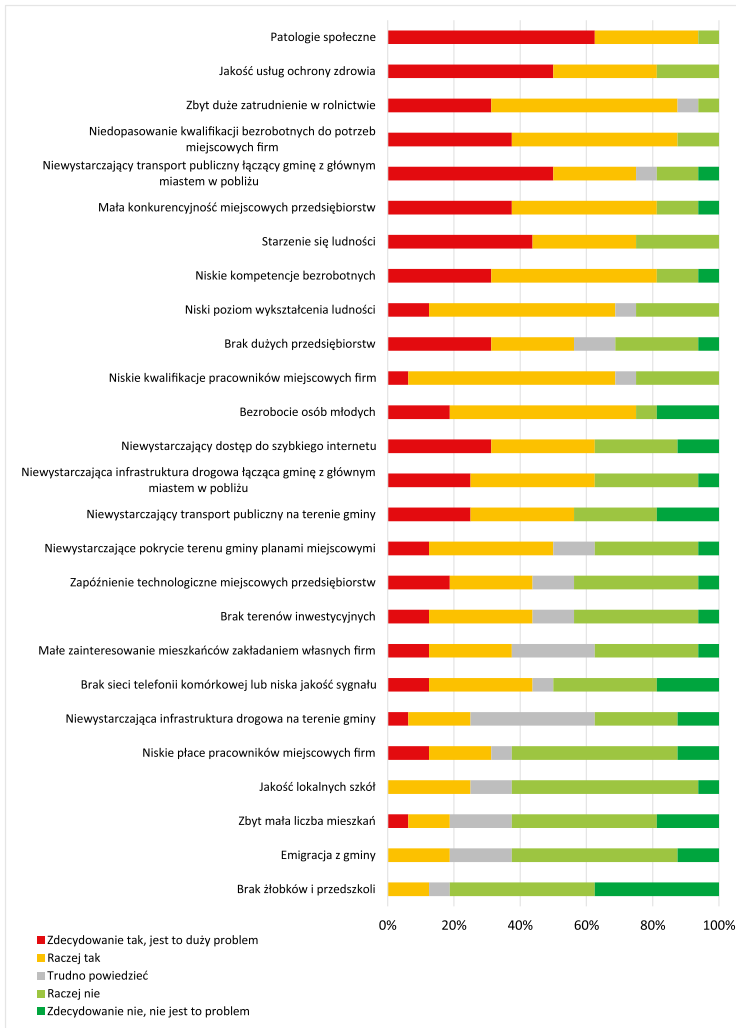
obszaru. Ostatecznie, po selekcji wybrano 4 główne bariery rozwojowe, które bardziej szczegółowo opisano w kolejnym fragmencie planu i do których wybrano działania mające na celu poprawę sytuacji.

Bariera rozwojowa 1: Ograniczona dostępność transportowa i niska jakość transportu publicznego

Na czym polega problem i jaka jest jego skala?

Na barierę niskiej dostępności transportowej składają się przede wszystkim dwa czynniki. Pierwszy ma charakter infrastrukturalny, drugi organizacyjno-usługowy.

Po pierwsze, chodzi o **bardzo niską jakość istniejących dróg**, zarówno tych gminnych, jak i powiatowych, a także niektórych odcinków dróg wojewódzkich przechodzących przez obszar. Większość strategii opracowanych przez JST z obszaru informuje, że stan dróg i ulic jest niezadowolający, w tym w wielu miejscach niezgodny



Ryc. 6.3. *Jakie są najważniejsze problemy w Państwa gminie?* Opinie przedstawicieli instytucji

Źródło: na podstawie badania ankietowego przedstawicieli instytucji (n=16).

z obowiązującymi przepisami (np. zbyt wąskie nawierzchnie, ograniczona widoczność, nienormalne łuki). Wnioski z przeglądu dokumentów znalazły potwierdzenie w informacjach przekazywanych przez lokalnych interesariuszy w trakcie wywiadów pogłębionych oraz warsztatów. Wskazywano np., że warunki techniczne na niektórych odcinkach dróg uniemożliwiają nawet przeprowadzenie akcji ratunkowej z udziałem wozów straży pożarnej, które nie są w stanie poruszać się po wąskich, nieutwardzonych, nierównych nawierzchniach, zwłaszcza przy niesprzyjających warunkach atmosferycznych. Ponadto w miastach, przez które przechodzą drogi wojewódzkie (np. Świdwin), odczuwalna jest znaczna uciążliwość ruchu tranzytowego dla mieszkańców, w tym istotne zagrożenia dla bezpieczeństwa.

Po drugie, chodzi o **dysfunkcyjny system komunikacji zbiorowej**. W dokumentach strategicznych jednoznacznie wskazuje się, że obecne uwarunkowania prawne transportu zbiorowego generują duże koszty dla gminnych samorządów (np. przewozy szkolne), a uwarunkowania ekonomiczne (fragmentaryzacja usług, tj. działanie wielu małych przewoźników, ciągle zmiany rozkładów wynikające z zamykania nierentownych linii) sprawiają, że transport albo jest niskiej jakości (np. zła jakość taboru, niewielki wybór połączeń), albo wręcz niedostępny, zarówno w wymiarze przestrzennym (np. brak bezpośredniego połączenia z Połczyna-Zdroju do Szczecina), jak i w wymiarze czasowym (niemożliwość skorzystania z transportu zbiorowego w weekendy i dni świąteczne w wielu miejscowościach, zwłaszcza wiejskich). Mimo częściowej poprawy sytuacji w transporcie kolejowym, problemem pozostaje brak skoordynowanej siatki połączeń autobusowych z kursami pociągów. Dostępność kolei ogranicza się więc zasadniczo do miast, w których znajdują się stacje.

Bariera ta ma więc charakter kluczowy i horyzontalny. Jej występowanie powoduje wiele innych ograniczeń rozwojowych. Przede wszystkim niewykorzystany jest potencjał lokalizacyjny obszaru, tzn. jego relatywna bliskość do Berlina (ok. 240 km), Szczecina (ok. 120 km), lotniska w Goleniowie (ok. 70 km), czy też pasa nadmorskich kurortów (ok. 70 km do Kołobrzegu, ok. 90 km do Mielna). Mimo relatywnie niewielkich odległości geograficznych, ze względu na jakość dróg nie rozwijają się tak, jak mogłyby, powiązania funkcjonalne z wymienionymi ośrodkami (np. usługi turystyczne dla osób spędzających urlopy nad Bałtykiem, czy usługi dla odbiorców instytucjonalnych ze Wschodnich Niemiec). Szczególnie jaskrawym przypadkiem jest Połczyn Zdrój, który nie może w pełni wykorzystać swojego potencjału uzdrowiskowego m.in. przez niewielką liczbę stałych połączeń autobusowych z dużymi miastami w Polsce.

Ponadto słabsze są powiązania funkcjonalne wewnątrz obszaru, np. blokowana jest aktywność ekonomiczna i społeczna mieszkańców, zwłaszcza obszarów wiejskich, co m.in. potęguje problemy ze znalezieniem pracowników do otwieranych dużych przedsiębiorstw. Co więcej, wraz ze starzeniem się społeczeństwa problemy komunikacyjne w coraz większym stopniu powodować będą ograniczony dostęp do usług i wykluczenie społeczne osób, które ze względu na wiek lub stan zdrowia nie mogą korzystać z samochodów prywatnych.

Dotychczasowe działania

Problemy w zakresie infrastruktury transportowej i usług nie są wyłącznie dystynktywną cechą obszaru świdwińsko-kołobrzесьkiego. Zagrożenia związane ze słabą dostępnością komunikacyjną wskazywane są jako cecha całego regionu w *Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030*. Ponadto charakter wyzwań w dziedzinie transportu zbiorowego i jakości usług transportowych są takie same, jak w innych układach terytorialnych tego typu w całej Polsce (por. np. publikacje wydawane przez Związek Powiatów Polskich dotyczące tej sfery działań samorządu terytorialnego).

W ostatnich kilkunastu latach samorząd województwa, samorządy powiatowe i gminne zainicjowały kilkadziesiąt inwestycji infrastrukturalnych, których celem była modernizacja dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Finansowanie najważniejszych projektów opierało się na montażu środków własnych gmin i środków dostępnych w ramach programów zewnętrznych, przede wszystkim w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013* oraz *2014-2020*, *Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019*, a także w ostatnim roku – *Rządowego Programu na rzecz Rozwoju oraz Konkurencyjności Regionów* poprzez *Wsparcie Lokalnej Infrastruktury Drogowej*.

Kluczowe znaczenie dla poprawy sytuacji będzie miało zakończenie dwóch projektów realizowanych obecnie przez samorząd wojewódzki, tj.:

- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 151 na odcinku Świdwin – Łobez (podpisanie umowy w 2017 r., planowane zakończenie w roku 2019);
- przebudowa drogi wojewódzkiej 152 na odcinku Świdwin – Połczyn-Zdrój (podpisanie umowy w 2017 r., planowane zakończenie w roku 2019);

Obie te inwestycje łączą największe ośrodki obszaru, tj. Łobez i Świdwin, a także największe uzdrowisko na tym terenie – Połczyn-Zdrój. Z pozostałych inwestycji warto również wskazać projekt związany z budową obwodnicy Łobza łączącą drogi wojewódzkie nr 151 i 148. Znaczenie większości zinventaryzowanych inwestycji ma jednak charakter lokalny i trudno mówić o ich oddziaływaniu na poprawę dostępności wewnętrznej w całym obszarze.

Przedstawiciele samorządów uczestniczący w wywiadach pogłębionych dostrzegają zmiany infrastrukturalne, które dokonały się w ostatnich kilkunastu latach, w dużym stopniu dzięki dostępnemu dofinansowaniu zewnętrznemu. Podkreślają jednak, że potrzeby inwestycyjne są wciąż duże, a większość gmin nie jest w stanie podejmować istotnych projektów wyłącznie z własnych środków. Większość kluczowych inwestycji koncentruje się w miastach (Świdwin, Łobez, Połczyn-Zdrój, Resko, Węgorzyno). Spośród gmin wiejskich wyróżnia się Sławoborze. Aktywność inwestycyjna tej gminy opiera się na umiejętności wykorzystania przez proaktywne władze gminy korzyści płynących z bliskości Świdwina (napływ mieszkańców i firm, co wpływa korzystnie na dochody gminy (dywersyfikacja źródeł uwalniająca od strukturalnych obciążeń sektora rolniczego).

W pozostałych gminach inwestycje możliwe są przede wszystkim w sytuacji uzyskania zewnętrznego wsparcia lub rozłożenia jednolitych funkcjonalnie projektów na kilka mniejszych realizowanych w dłuższej perspektywie czasowej. W konsekwencji, jak wynika z rozmów z włodarzami, nie realizuje się większości potrzebnych inwestycji. Dotyczy to przede wszystkim projektów o znaczeniu strategicznym, istotnie poprawiającym jakość infrastruktury. Realizowane są projekty mniejsze – polegające głównie na koniecznych naprawach, wynikających z potrzeby utrzymania bezpieczeństwa.

Bariera rozwojowa 2: Deficyty kapitału ludzkiego i problemy na rynku pracy

Na czym polega problem i jaka jest jego skala?

Gminy z obszaru zmagają się z dużymi deficytami kapitału ludzkiego. Niemal każda gmina w swojej strategii w ramach analizy SWOT wskazuje na słabe strony w sferze kapitału ludzkiego i związane z nimi problemy na rynku pracy, np.:

- utrzymujące się ujemne saldo migracji (Świdwin), czy ogółem malejąca liczba mieszkańców (Resko);
- niekorzystne zmiany w strukturze wiekowej ludności – starzenie się społeczeństwa (Świdwin, Łobez, Połczyn-Zdrój, Resko);
- duża liczba osób bezrobotnych (w tym osób młodych) bez wykształcenia średniego i bez kwalifikacji zawodowych (Świdwin, Połczyn Zdrój, Resko);
- nierozwiązany problem środowisk popegeerowskich (Łobez);
- niski poziom czytelnictwa (Połczyn-Zdrój);
- słaby poziom przedsiębiorczości mieszkańców (Resko).

Diagnoza widoczna w dokumentach strategicznych JST znajduje potwierdzenie we wnioskach z analiz przeprowadzonych na potrzeby stworzenia portretów statystycznych obszarów zagrożonych marginalizacją.

Po pierwsze, **w całym obszarze zmniejsza się odsetek mieszkańców w wieku 20-34 lata**. W ciągu ostatnich dziesięciu lat udział tej grupy wiekowej w strukturze ludności zmniejszył się w obszarze o ponad 10%, przy czym nieco większy ubytek zaobserwowano w powiecie łobeskim (ok. 12%), niż w powiecie świdwińskim (nieco poniżej 10%)¹⁷. Jednocześnie niemal **co trzecia osoba zarejestrowana jako bezrobotna w Powiatowych Urzędach Pracy w Świdwinie i Łobzie**, a więc obejmujących większość gmin z obszaru wsparcia, **nie ukończyła 30 roku życia**¹⁸. Na podstawie tych danych można sądzić, że główną przyczyną migracji jest chęć poszukiwania lepszych warunków pracy i życia, natomiast osoby młode, które pozostają w obszarze wymagają wsparcia w rozwijaniu kwalifikacji i w poszukiwaniu zatrudnienia.

Istotnym problemem jest też fakt, że **osiągnięcia edukacyjne uczniów szkół z obszaru są relatywnie niskie**. Przeciętne osiągnięcia uczniów w wieku gimnazjalnym są wyraźnie niższe niż średnia krajowa. Wyniki egzaminacyjne najslabszych uczniów są istotnie gorsze w porównaniu do dolnego (pierwszego) decyla w rozkładzie ogólnopolskim. Także najlepsi uczniowie mają relatywnie mniejsze osiągnięcia, niż wynosi górny decyl rozkładu ogólnopolskiego. Wyraźnie niższa od średniej krajowej jest miara edukacyjnej wartości dodanej na etapie gimnazjalnym, co wskazuje na niską jakość procesu kształcenia.

¹⁷ Źródło: *Bank Danych Lokalnych GUS*.

¹⁸ Źródło: *Struktura i bilans bezrobotnych*, sprawozdanie MRPiPS o runku pracy, dane dla PUP Świdwin i PUP Łobez.

O ile w przypadku migracji, starzenia się społeczeństwa czy problemów rynku pracy lokalni liderzy dostrzegają te problemy, o tyle wydają się nie dostrzegać problemów barier i zagrożeń w obszarze szkolnictwa. W wielu strategiach podkreśla się, że system szkolnictwa jest silną stroną gminy (np. Świdwin, Połczyn-Zdrój), również w wywiadach nie traktowano tego tematu jako problemu czy kwestii, która wymagałaby działania. O szkołach mówiono jedynie w perspektywie nadmiernych obciążeń finansowych, jakie generują zwłaszcza dla najmniejszych gmin. Tylko nieliczne samorządy, np. Łobez, w swoich działaniach strategicznych dostrzegają konieczność zmian, wskazując np. na niedostatecznie rozwinięte kształcenie zawodowe i policealne.

Przedstawiciele lokalnych samorządów podczas rozmów i warsztatów wskazują również inne problemy, np. (a) bierność zawodową osób w wieku produkcyjnym, (b) międzypokoleniowy transfer postaw utrudniających aktywność zawodową, (c) brak atrakcyjnej oferty zachęcającej młodych do pozostania w okolicy. To przekłada się na problemy w sferze gospodarczej, np. trudności ze znalezieniem pracowników przez przedsiębiorców.

Dotychczasowe działania

Podobnie jak w przypadku poprzedniej bariery (dostępność transportowa), również w przypadku kapitału społecznego nie można mówić o wyjątkowej sytuacji obszaru na tle regionu, tj. zagrożenia związane z kryzysem demograficznym oraz bezrobociem wskazywane są jako problem dla całego regionu w *Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030*.

W minionych kilkunastu latach w gminach obszaru świdwińsko-kołobrzesckiego zrealizowano ponad sto projektów, które miały poprawiać sytuację w sferze kapitału ludzkiego. Największe pod względem finansowania projekty realizowane były w ramach *Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki 2007-2013* (tab. 6.2):

Najwięcej środków przeznaczono na projekty z priorytetu dotyczącego zwiększenia udziału w kształceniu i szkoleniu przez całe życie, które realizowane były przez władze samorządowe. Projekty te polegały przede wszystkim na tworzeniu lub rozwoju oferty opieki dla najmłodszych (żłobki, przedszkola), a także tworzeniu programów kształcenia w szkołach publicznych, indywidualizacji kształcenia. Głównym ich celem było wyrównywanie szans rozwojowych dzieci oraz wspieranie rozwoju tzw. kompetencji kluczowych.

Na obecnym etapie brakuje systematycznych dowodów (np. ewaluacji) oceniających skuteczność tych konkretnych projektów realizowanych w obszarze. Wynika to w dużej części z faktu, że dominowało wsparcie dla opieki i kształcenia na najwcześniejszych etapach (np. żłobki i punkty przedszkolne, kształcenie w klasach 1-3). W wywiadach pojawiało się jednak przekonanie, że środki te zostały dobrze wykorzystane przede wszystkim z perspektywy upowszechniania opieki przedszkolnej. W pojedynczych przypadkach wójtowie mniejszych gmin wskazywali wręcz, że ludzie chętniej osiedlają się w ich wioskach wiedząc, że dzieci będą miały blisko żłobek lub

Tabela 6.2. Podsumowanie projektów realizowanych w gminach obszaru świdwińskiego-kołobrzeskiego w ramach POKL 2007-2013

Temat priorytetu	Liczba projektów	Wartość ogółem
Działania na rzecz zwiększenia udziału w kształceniu i szkoleniu przez całe życie	52	25 542 511,05 zł
Ścieżki integracji i powrotu do zatrudnienia dla osób w gorszym położeniu	12	10 028 763,23 zł
Opracowywanie, uruchomienie i wdrożenie reform systemów kształcenia i szkolenia celem zwiększenia zdolności do zatrudnienia	1	1 478 339,55 zł
Wdrażanie aktywnych i prewencyjnych instrumentów rynku pracy	5	1 374 169,80 zł
Rozwiązania na rzecz podniesienia jakości opracowania, monitorowania, ewaluacji polityk i programów	1	1 126 520,00 zł
Działania na rzecz zwiększenia trwałego udziału kobiet w zatrudnieniu oraz ich rozwoju zawodowego	1	571 044,61 zł
Suma	72	40 121 348,24 zł

Źródło: na podstawie *Listy beneficjentów Funduszy Europejskich* (stan na 31.12.2016) (tab. 6.2-6.5).

przedszkole. Trzeba jednak podkreślić, że wskaźniki dotyczące upowszechnienia wychowania przedszkolnego (% dzieci w grupie 2-5 uczęszczających do placówek wychowania przedszkolnego) w gminach obszaru są wciąż niższe, niż średnie wskaźniki w Polsce, zarówno ogółem, jak i w porównaniu do tych samych jednostek (miasta/wsie).

Jeżeli chodzi o trafność tych projektów wyrównujących szanse edukacyjne, to ogólne wnioski z badania ewaluacyjnego podsumowującego wdrażanie POKL w województwie zachodniopomorskim sugerują, że w całym regionie nie wykorzystano tych środków w sposób optymalny, co wynikało chociażby z dofinansowania standardowych działań szkół korzystających ze wsparcia, a nie poszukiwania realnych innowacji i zmiany w sposobie kształcenia uczniów¹⁹.

Inną kwestią jest, w jaki sposób projekty te mogą przyczynić się do zatrzymania odpływu młodych ludzi z okolic. Wydaje się, że bez połączenia tych projektów z szerszymi zmianami, dobrze wykształceni ludzie dalej będą odczuwali silną presję migracyjną do układów terytorialnych dających im szansę na lepsze warunki pracy i życia.

Drugą najliczniejszą i najbardziej kosztowną grupę projektów stanowią te dotyczące integracji i powrotu do zatrudnienia, które realizowane były przez instytucje systemu polityki społecznej, a także podmioty ekonomii społecznej. W tym przypadku również brakuje dowodów naukowych lub ewaluacyjnych na temat skuteczności tych działań.

¹⁹ Centrum Rozwoju Społeczno-Gospodarczego (2013) *Analiza i ocena efektów wsparcia PO KL w województwie zachodniopomorskim*, badanie ewaluacyjne na zamówienie Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Szczecinie.

Działania finansowane ze środków europejskich towarzyszyły działaniom powiatowych urzędów pracy, które oferowały szeroki pakiet wsparcia zarówno dla osób pozostających bez pracy (poradnictwo, rozwój kwalifikacji, świadczenia pieniężne), jak i pracodawców szukających pracowników (wsparcie tworzenia miejsc pracy, zatrudnianie niepełnosprawnych, cudzoziemców, szkolenia).

W coraz większym stopniu oferowane działania wykraczają poza proste, jednorazowe narzędzia (np. pojedyncze szkolenie), a oferowane wsparcie ma charakter kompleksowy. Mimo to w rozmowach z przedstawicielami lokalnych instytucji pojawia się przekonanie, że chociaż te projekty przynoszą skutek, to jednak jest on bardziej widoczny w skali pojedynczych osób, którym udaje się np. wyjść z nałogu i rozpocząć prostą działalność gospodarczą, niż w skali całego lokalnego czy subregionalnego rynku pracy.

Przedstawiciele lokalnych instytucji, w tym również powiatowych urzędów pracy, podczas wywiadów i warsztatów podkreślali, że efektywność działań projektowych skierowanych do bezrobotnych, zwłaszcza do długotrwale bezrobotnych pozostaje w znacznym stopniu ograniczona przez regulacje dotyczące pomocy społecznej, a także przez niski poziom wynagrodzeń oferowanych przez lokalnych przedsiębiorców. Zdaniem interesariuszy oba te czynniki sprawiają, że wielu osobom bardziej opłaca się pozostawać bez pracy i otrzymywać wsparcie (np. w ramach rządowego programu wsparcia rodzin w wychowaniu dzieci, potocznie określanego mianem 500+), niż podejmować pracę, tracąc przy tym często wsparcie, a jednocześnie ponosząc koszty, np. codziennych dojazdów. Respondenci często podkreślali, że bez zmian regulacyjnych związanych z opieką społeczną, nie uda się szersza aktywizacja. Jako przykład podawali najczęściej radykalne zmniejszenie osób chętnych do prac interwencyjnych, które zbiegło się w czasie z wprowadzeniem tzw. programu 500+.

Warto także dostrzec, że wraz z aktualnym okresem programowania 2014-2020, podejmowane są innowacyjne przedsięwzięcia o dużej skali. Sztandarowym przykładem jest projekt *Stworzenie Centrum Popularyzującego Naukę na obszarze Strefy Centralnej w Świdwinie*, o wartości niemal 5 mln zł, w ramach którego powstaną specjalistyczne laboratoria, pokoje doświadczalne, sala konferencyjna itp. W centrum będzie można przeprowadzać eksperymenty; konkursy. Planowana jest współpraca ze szkołami i pracodawcami; pokazy i pikniki naukowe, wystawy – we współpracy z ośrodkami naukowymi, uczelniami i szkołami.

Bariera rozwojowa 3: Starzejące się społeczeństwo

Na czym polega problem i jaka jest jego skala?

Starzenie się społeczeństwa jest problemem ogólnopolskim, widocznym także w obszarze świdwińsko-kołobrzeskim. W skali kraju w latach 2012-2017 udział osób w wieku poprodukcyjnym w ogólnej liczbie ludności zwiększył się z 17,8% do 20,8%. W województwie zachodniopomorskim wzrost wartości tego wskaźnika był jeszcze

większy, z 17,1% w 2012 do 21,2% w 2017 r. Na tym tle sytuacja obszaru świdwińskiego-kołobrzeskiego jest relatywnie dobra, w 2017 r. o udział osób w wieku poprodukcyjnym w ogólnej liczbie ludności w obszarze wyniósł 19,8%, czyli poniżej średniej krajowej i średniej wojewódzkiej. Przy czym obszar był silnie zróżnicowany wewnętrznie – w najlepszej pod tym względem gminie odczyt wskaźnika był na poziomie 16% (Brojce), a w najgorszej osiągnął poziom 22,3% (Połczyn-Zdrój). Niemniej oczekuje się pogorszenia sytuacji w nadchodzących latach. Rosnąca liczba seniorów oraz wzrost ich udziału w populacji stanowiąc będzie wyzwanie dla rynku pracy oraz skutkować będzie nasileniem się problemów społecznych związanych ze starością, jak również zwiększać popyt na specyficzne usługi dla seniorów, zwłaszcza związane ze zdrowiem, opieką, ale także czasem wolnym. W efekcie będzie rosła presja finansowa na budżety samorządów lokalnych.

Dotychczasowe działania

W gminach obszaru prowadzono działania w zakresie starzejącego się społeczeństwa. W dużej mierze były to działania wynikające z obowiązków ustawowych i były realizowane w ramach systemu pomocy społecznej oraz ochrony zdrowia. Działania nie były w systematyczny sposób koordynowane na poziomie obszaru – co wynika z podziału kompetencji instytucji oraz ich zasięgów terytorialnych.

Na podstawie informacji zebranych w ramach wywiadów indywidualnych oraz wywiadów grupowych i warsztatów można dość jednoznacznie wskazać, że o ile lokalni liderzy mają wysoką świadomość problemu starzejącego się społeczeństwa, o tyle w obliczu ograniczonych środków finansowych mają bardzo małe możliwości działania w tym zakresie.

Istotnym obecnie realizowanym działaniem wpisującym się w barierę starzejącego się społeczeństwa jest projekt *Ułatwienie dostępu do przystępnej opieki w powiecie łobeskim i świdwińskim przez budowę Domu Pomocy Społecznej* realizowany przez podmiot prywatny („MED-BIS Jolanta Zagawałko: Zakład Usług Pielęgniarsko-Opiekuńczych). Celem ogólnym Projektu jest zapewnienie dostępu do niedrogich, trwałych oraz wysokiej jakości usług zdrowotnych dla społeczności lokalnej powiatu świdwińskiego i łobeskiego poprzez utworzenie Dziennego Domu Opieki Medycznej w MED-BIS Jolanta Zagawałko Zakład Usług Pielęgniarsko-Opiekuńczych.

Bariera rozwojowa 4: Słabo rozwinięty sektor turystyki

Na czym polega problem i jaka jest jego skala?

Sektor turystyczny w obszarze świdwińskiego-kołobrzeskim wydaje się zbyt słabo rozwinięty w stosunku do istniejącego potencjału. Przykładowo można wskazać na: brak dostępu do części zbiorników wodnych, brak zagospodarowania ich brzegów,

niedoinwestowany park zdrojowy w Połczynie-Zdroju, zaniedbane zabytki bez towarzyszących im usług umożliwiających skapitalizowanie obecności turystów (np. kawiarnie), ograniczona oferta noclegowa.

Dotychczasowe działania

Mimo realizacji licznych inicjatyw wpisujących się w podnoszenie potencjału turystycznego (tab. 6.3-6.5) w obszarze nadal widoczne są deficyty i potrzeby w tym zakresie, w tym zwłaszcza działania koordynujące i integrujące wysiłki podejmowane w wymiarze ponadgminnym.

6.3. Plan działań rozwojowych

Na podstawie konsultacji z lokalnymi liderami i mieszkańcami, ekspertami wyłoniono działania, które w największym stopniu mają szansę ograniczyć bariery rozwojowe obszaru. Są wśród nich propozycje wymagające przede wszystkim aktywności lokalnych społeczności, ale także działania, których interesariusze oczekują od podmiotów na szczeblu regionalnym lub krajowym, gdyż ich przeprowadzenie wykracza poza możliwości instytucjonalne i finansowe gmin i powiatów (tab. 6.6).

Po dyskusjach z interesariuszami spośród 14 zaproponowanych działań wybrano 5, tj:

- 1A: Wsparcie budowy infrastruktury drogowej.
- 1B: Alternatywne modele organizacji i finansowania transportu zbiorowego.
- 2: Rozwijanie nowoczesnych kompetencji wśród młodych wraz ze zwiększaniem szans pozostania na lokalnym rynku.
- 3: Rozwój systemu usług dla seniorów.
- 4: Rozwój turystyki.

W niektórych przypadkach wybrane z interesariuszami działania zostały nieco zmodyfikowane w stosunku do prezentowanych na spotkaniach (np. przez połączenie instrumentów z różnych działań w jedno, jak w przypadku działania 2A, w którym uwzględniono instrumenty z działania 2D i dodatkowe elementy zaproponowane przez interesariuszy). W innych przypadkach (Działania 2 i 3) dokonano syntezy różnych instrumentów w bardziej kompleksowym działaniu. Poniżej prezentujemy szczegółowe opisy wybranych po konsultacjach działań.

Działanie 1a: Wsparcie budowy infrastruktury drogowej

Cele i uwarunkowania

Celem tego działania jest **poprawa dostępności zewnętrznej regionu w wymiarze fizycznym**, tj. ruchu osób i towarów oraz **poprawa sieci komunikacyjnej wewnątrz obszaru świdwińskiego-kołobrzeskiego**. Działanie to powinno być komplementarne

Tabela 6.3. Lista projektów turystycznych dofinansowanych ze środków RPO Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020

Tytuł projektu	Obszar realizacji	Wartość ogółem zł	Dofinansowanie zł	Beneficjent
Dziedzictwo Borków – prace konserwatorskie i restauratorskie zabytków związanych z Rodem Borków w Gminie Resko	Resko	323 3981	3 233 981	Gmina Resko
Rewaloryzacja Wzgórza Rolanda w celu przywrócenia funkcji turystyczno-rekreacyjnej Parku Miejskiego w Łobzie	Łobez	1 248 535	1 247 920	Gmina Łobez
Budowa infrastruktury turystycznej w Parkach Krajobrazowych województwa zachodniopomorskiego w celu zmniejszenia antropopresji – II etap	Województwo zachodniopomorskie	14 074 611	14 074 611	Województwo zachodniopomorskie
Inwentaryzacja przyrodnicza Gminy Łobez	Łobez	222 970	2 22 970	Gmina Łobez
Edukacja w zakresie efektywnego wykorzystania zasobów naturalnych zgodnie z zasadą równoważnego rozwoju na terenie Powiatu świdwińskiego	Powiat świdwiński	93 131	93 131	Powiat świdwiński
Opracowanie inwentaryzacji i waloryzacji przyrodniczej gmin zrzeszonych w Związku Miast i Gmin Dorzecza Parsęty	Związek Miast i Gmin Dorzecza Parsęty	1 151 150	1 151 150	Związek Miast i Gmin Dorzecza Parsęty
Rozbudowa ogólnodostępnej infrastruktury uzdrowiskowej bazującej na zasobach endogenicznych Połczyna-Zdroju	Połczyn-Zdrój	3 009 869	2 997 539	Gmina Połczyn-Zdrój

Tabela 6.4. Lista projektów turystycznych dofinansowanych ze środków RPO Województwa Zachodniopomorskiego 2007-2014

Tytuł projektu	Obszar realizacji	Wartość ogółem	Dofinansowanie	Beneficjent
Budowa, poprawa i promocja infrastruktury turystycznej w 6 Parkach Krajobrazowych woj. zachodniopomorskiego w celu upowszechnienia wiedzy i wspierania zachowań proekologicznych – Etap I.	Węgorzyno	598 345	598 345	Województwo Zachodniopomorskie
Budowa ścieżki edukacji ekologicznej wzdłuż obszaru Natura 2000 „Dorzecze Regi” w Gminie Resko	Resko	1 148 212	938 746	Gmina Resko
Budowa ścieżki edukacji ekologicznej promującej bioróżnorodność zabytkowego parku w Krzecku	Sławoborze	807 792	614 039	Powiat Świdwiński

Tytuł projektu	Obszar realizacji	Wartość ogółem	Dofinansowanie	Beneficjent
Budowa hali widowiskowo-sportowej w Połczynie-Zdroju w celu rozwoju nowych form turystyki aktywnej w mieście uzdrowskim	Połczyn-Zdrój	9 419 309	461 1040	Gmina Połczyn-Zdrój
Poznaj Pomorze Zachodnie. Oznakowanie turystyczne regionu.	Dobra	4 323	4 062	Województwo Zachodniopomorskie
Stworzenie kompleksowej sieci informacji turystycznej narzędziem promocji produktów i atrakcji turystycznych Powiatu Gryfickiego	Brojce	101 665	48 779	Powiat Gryficki
Renowacja Świdwińskiego Ośrodka Kultury wraz z otoczeniem poprzez odtworzenie walorów kulturowych i historycznych	Świdwin - miasto	1 804 454	1 353 340	Gmina Miejska Świdwin
Zachowanie, ochrona i poprawa stanu obiektu zabytkowego w Połczynie-Zdroju poprzez przebudowę, remont i wzmocnienie konstrukcji budynku zamku przy ul. Zamkowej 7	Połczyn-Zdrój	1 421 653	809 611	Gmina Połczyn-Zdrój
Poprawa stanu zagospodarowania przestrzeni publicznej Placu Konstytucji 3 Maja w Świdwinie	Świdwin - miasto	2 530 121	1 265 060	Gmina Miejska Świdwin
Prace konserwatorskie i restauratorskie obiektu uzdrowskiego „Irena” i „Podhale” wraz z zakupem i instalacją urządzeń poprawiających bezpieczeństwo w tych obiektach i w otoczeniu	Połczyn-Zdrój	7 521 163	2 338 188	Uzdrowsko Połczyn Grupa PGU S.A.
Rewitalizacja zabytkowego Parku Zdrojowego w Połczynie-Zdroju	Połczyn-Zdrój	666 837	322 121	Gmina Połczyn-Zdrój

Tabela 6.5. Lista projektów turystycznych dofinansowanych ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

Tytuł projektu	Obszar realizacji	Wartość ogółem	Dofinansowanie	Beneficjent
Rewitalizacja i zagospodarowanie terenów zielonych w mieście Resko	Resko	4 185 323	3 472 106	Gmina Resko
Rewitalizacja Parku Miejskiego w Świdwinie	Miasto Świdwin	6 076 893	5 165 359	Gmina Miejska Świdwin

Tabela 6.6. Działania przedstawione interesariuszom w fazie konsultacyjnej (Działania wskazane przez interesariuszy jako potencjalnie najbardziej efektywne zaznaczono kolorem zielonym)

1. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA			
1a Wsparcie budowy infrastruktury drogowej	1b Alternatywne modele organizacji i finansowania transportu zbiorowego	1c Program wspierający współdzielenia środków transportu przez mieszkańców	
2. KAPITAŁ LUDZKI I RYNEK PRACY			
2a Rozwijanie nowoczesnych kompetencji wśród młodych (np. programowanie, robotyka), wraz ze zwiększeniem szans pozostania na lokalnym rynku	2b Indywidualne wsparcie w podejmowaniu pracy przez osoby długotrwale bezrobotne	2c Rozwój działalności Centrów Integracji Społecznej	2d Samorządowo-biznesowy pakiet pozapłacowych zachęt i bonusów dla pracowników
3. STARZENIE SIĘ SPOŁECZEŃSTWA			
3a Stworzenie nowych Domów Pomocy Społecznej dla seniorów	3b Stworzenie Centrum Senioralnej Opieki	3c Program promowania aktywności seniorów	
4. TURYSTYKA			
4a Powołanie Forum Rozwoju Turystyki	4b Stworzenie programu finansowania inwestycji przedsiębiorstw z sektora turystyki	4c Pakiet wsparcia doradczego i szkoleniowego dla rozwoju działalności turystycznej	4d Wsparcie kluczowych projektów samorządów lokalnych tworzących nowe atrakcje lub poprawiających jakość istniejących atrakcji

Źródło: opracowanie własne.

z projektami inwestycyjnymi realizowanymi na szczeblu regionalnym i centralnym, tak by maksymalnie wykorzystać potencjał nowej lub zmodernizowanej infrastruktury drogowej i kolejowej.

Kluczowe jest podejmowanie takich inwestycji, które poprawią dostępność regionu do przebiegu realizowanych dróg ekspresowych S6 i S11:

- np. przez modernizację i rozbudowę drogi wojewódzkiej 152 na odcinku Płoty – Resko – Świdwin;
- modernizację i rozbudowę drogi wojewódzkiej 162 umożliwiającej dojazd do Kołobrzegu i w konsekwencji pasa miejscowości nadmorskich znajdujących się w zasięgu S11.

W efekcie należy oczekiwać zmniejszenia czasów przejazdu między obszarem świdwińsko-kołobrzeskim a kluczowymi punktami regionu, tj. ze Szczecinem i lotniskiem w Goleniowie, a także miejscowościami przyciągającymi duży ruch turystyczny na wybrzeżu. Można także zakładać, że inwestycje te poprawią dostępność do Berlina.

Inwestycje takie poprawiłyby też lokalną sytuację, przede wszystkim na odcinku Płoty – Resko – Starogard (relatywnie wysokie i rosnące obciążenie dobowe, związane m.in. z działaniem dużych podmiotów gospodarczych), ale też miały szansę poprawić sytuację komunikacyjną Połczyzna-Zdroju, jako potencjalnego centrum rozwoju usług turystycznych w obszarze (zwłaszcza w kontekście przyjazdów turystów zza granicy). Takie silniejsze osadzenie w sieci powiązań infrastrukturalnych powinno wykreować korzystniejsze warunki do prowadzenia działalności gospodarczej, a także zwiększyć dostępność części usług wyższego rzędu i przez to przyczynić się do podniesienia jakości życia na analizowanym terenie.

Wyzwaniem pozostaje również budowanie silniejszego połączenia obszaru z Polską Centralną, w tym ze stolicą. Zgodnie z planami dopiero w przyszłym roku Zarząd Województwa wystąpi o decyzję środowiskową dla projektów budowy drogi ekspresowej S10, która mogłaby poprawić sytuację w zakresie transportu drogowego. Jednak na obecnym etapie szybsze korzyści dla obszaru można osiągnąć przez inwestycje łączące z wymienionymi wcześniej drogami.

Narzędzia/instrumenty

Do realizacji tego celu można zaproponować następujące instrumenty:

- a) Celowy program inwestycyjny lub oś priorytetowa na rzecz obszarów zagrożonych marginalizacją, ewentualnie obligatoryjne uwzględnienie podobszaru zagrożonego marginalizacją w planach transportowych województwa zachodniopomorskiego (np. przez przyznawanie dodatkowych „punktów” za obsługę podobszaru przy tworzeniu rankingów potrzeb inwestycyjnych).

Analiza planu inwestycji transportowych dla województwa zachodniopomorskiego wskazuje jednak, że wobec skali wyzwań i potrzebnych inwestycji, jakie planowane i realizowane są w województwie, do uwzględnienia tych projektów niezbędne byłoby wsparcie krajowe dla budowy dróg wojewódzkich, które ze względu na brak środków nie znalazły się w planach inwestycyjnych samorządu.

- b) Modyfikacja programów wsparcia modernizacji dróg gminnych zarządzanych przez wojewodę – zwiększenie poziomu dofinansowania, ale obwarowanie dodatkowych środków większą liczbą warunków funkcjonalnych dla inwestycji.

Wspieranie modernizacji dróg gminnych wskazane byłoby przede wszystkim przy spełnieniu warunku, że lokalne działania przyczyniają się do poprawy połączeń funkcjonalnych w całym obszarze. Procesy depopulacyjne, jakie zachodzą, wymagają jednoznacznego opowiedzenia się za koncentracją działań i szukaniem efektów synergii, a nie rozpraszaniem środków na dużą liczbę małych lokalnych inwestycji, które w określonej perspektywie będą służyć coraz mniejszej liczbie mieszkańców.

Wskazane byłoby więc zwiększanie poziomu dofinansowania do inwestycji w drogi gminne, ale pod określonymi warunkami, np. przygotowania i realizacji projektów modernizacji sąsiadujących ze sobą odcinków dróg w różnych gminach, czy też powiązanie planowanych inwestycji z tymi zgłaszanymi jednocześnie przez powiaty

w ramach dofinansowania dróg powiatowych. Wówczas przy zachowaniu tego samego poziomu dofinansowania realizowanych byłoby mniej projektów, ale większa byłaby komplementarność wsparcia.

Główni aktorzy i zasoby

W realizację tego działania i ww. instrumentów powinny być zaangażowane przede wszystkim jednostki samorządu terytorialnego. Ze względu na potrzebę koordynacji działań oraz specyfikę wielopoziomowego systemu zarządzania siecią drogową konieczne będzie zaangażowanie samorządów szczebla wojewódzkiego i powiatowego. Odpowiednie rozplanowanie lokalnych połączeń z projektowaną trasą DK6 (planowaną S6) będzie wymagało współpracy także z GDDKiA, tak by aktywnie uczestniczyć w wyborze najkorzystniejszego wariantu przebiegu tras oraz lokalizacji węzłów.

Skala zasobów niezbędnych do realizacji instrumentów dotyczących inwestycji w drogi wojewódzkie jest duża: będzie to działanie kosztowne, wymagające znacznych środków finansowych. Koszt budowy infrastruktury transportowej na poziomie gminnym również przekracza zwykle możliwości budżetów lokalnych samorządów, stąd znaczenie pozyskiwania funduszy zewnętrznych – np. z RPO lub *Rządowego Programu na rzecz Rozwoju oraz Konkurencyjności Regionów poprzez Wsparcie Lokalnej Infrastruktury Drogowej*.

Dla powodzenia inwestycji ważne są także kompetencje urzędników. Większość jednostek samorządu (zwłaszcza powiatów i gmin miejskich) ma relatywnie duże doświadczenie w prowadzeniu inwestycji drogowych, więc ten aspekt nie powinien stanowić istotnej bariery.

Działanie 1b: Wdrożenie alternatywnego modelu organizacji i finansowania transportu zbiorowego

Cele i uwarunkowania

Celem działania jest **poprawa dostępności i jakości transportu zbiorowego** w Obszarze Świdwińsko-Kołobrzeskim. Na poziomie bardziej szczegółowym działanie ma prowadzić do:

- powstania większej liczby połączeń transportu zbiorowego (z jednoczesnym uelastycznieniem warunków organizacyjnych);
- zmniejszenia obciążeń finansowych i organizacyjnych, jakie nałożone są na mniejsze gminy w związku z realizacją zadań w obszarze transportu.

Pod względem dostępu do transportu zbiorowego sytuacja obszaru świdwińsko-kołobrzeskiego jest charakterystyczna dla regionów o znacznym rozproszeniu sieci osadniczej i niskiej jakości dróg. Z jednej strony mieszkańcy mają utrudniony dostęp do miejsc pracy, nauki i usług, z drugiej, koszt utrzymania ewentualnych połączeń jest dla przewoźników autobusowych zbyt wysoki i sprawia, że połączenia te są nierentowne dla

firm transportowych. Niewystarczający dostęp do transportu zbiorowego stanowi poważny deficyt obszaru świdwińsko-kołobrzeskiego, wpływający niekorzystnie na jakość życia mieszkańców i perspektywy rozwojowe. Ograniczony dostęp do transportu zbiorowego jest także sprzężony z innymi barierami rozwojowymi, w tym przede wszystkim z niekorzystnymi tendencjami demograficznymi. Mamy do czynienia ze zjawiskiem błędnego koła, w którym brak możliwości dojazdu wpływa na odpływ ludności, a depopulacja powoduje zamykanie kolejnych połączeń transportowych.

Narzędzia/instrumenty zmiany

W ramach działania należy rozważyć kilka różnych instrumentów, przy czym w zależności od lokalnego kontekstu i uwarunkowań mogą one być wdrażane alternatywnie lub komplementarnie.

- a) **Stworzenie międzysamorządowego zarządu transportu zbiorowego.** W skład takiego podmiotu powinny wejść władze gmin, powiatów, samorządu województwa, zaś do współpracy powinno się zaprosić przedstawicieli rządu w regionie (województwa).

To działanie powinno być pierwszym krokiem na drodze do przeniesienia działań związanych z zarządzaniem transportem z poziomu lokalnego na poziom subregionalny. Jest to działanie, które wymaga wsparcia ze strony rządu, zwłaszcza w odniesieniu do regulacji prawnych. Działania tego typu zapisane są w *Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* (s. 316-317).

W ramach tego działania powinno powstać jedno obszarowe centrum zarządzania ofertą i ruchem, jeden system zarządzania taborami i infrastrukturą, jeden system współpracy z prywatnymi przewoźnikami.

Do zmian organizacyjnych można zaliczyć również:

- a) **dążenie do pełnej integracji komunikacji szkolnej z publiczną**, np. przez rozszerzenie modelu realizowanego przez PKS Gryfice w niektórych gminach sąsiadujących z obszarem;
- b) **lepsze powiązanie komunikacji kolejowej z autobusową**, np. przez inwestycje prowadzące do silniejszego zintegrowania występujących w obszarze stacji kolejowych z przystankami autobusów (przede wszystkim w Świdwinie i Łobzie);
- c) **rozbudowanie oferty połączeń z ich jednoczesnym uelastyczeniem** – postulowane jest wprowadzanie tzw. połączeń wirtualnych, czy też połączeń na życzenie, tj. takich, które są realizowane tylko w sytuacji, gdy wcześniej odpowiednia liczba pasażerów zadeklaruje chęć skorzystania z usługi (zaadaptowanie modeli z Francji i Norwegii, które z sukcesem stosują takie rozwiązania na terenach wiejskich) – jest to odpowiedź na wysokie koszty połączeń, które realizowane codziennie według sztywnych rozkładów generują straty, ale mogłyby okazać się rentowne, gdyby przewoźnicy nie musieli codziennie realizować kursów, nawet gdy nie ma pasażerów;
- d) **uelastyczenie mapy przystanków, wprowadzenie nowoczesnych, elastycznych rozwiązań, takich jak komunikacja typu *point to point***, np. przez odbieranie osób o specjalnych potrzebach komunikacyjnych (np. starszych) spod

ich domów. W tym przypadku narzędzie odpowiada na problem niedopasowania sieci przystanków do rozproszonych osadniczo terenów podlegających depopulacji. Ponadto działanie to powinno być połączone z funkcjonowaniem wsparcia dla seniorów i działania podmiotów ekonomii społecznej świadczących usługi aktywizacyjne dla lokalnej społeczności.

W przypadku działań związanych z rozwojem transportu publicznego możliwe jest powiązanie ich z innymi działaniami planu, aby osiągać lepszą efektywność zasobową (np. finansowanie części połączeń wykorzystywanych głównie przez osoby starsze w ramach finansowania rozwoju systemu usług dla seniorów).

Główni aktorzy (odpowiedzialność za proces) i źródła finansowania

Jak już wskazano, działania wymagają współpracy na poziomie międzysamorządowym, z silnym wsparciem i konsekwentnymi działaniami, przede wszystkim legislacyjnymi, ze strony rządu.

Zanim zmiany prawne w pełni umożliwią organizację transportu na poziomie subregionalnym, w pierwszym etapie podmiotem wdrażającym instrument może być nowo utworzony związek gmin i powiatów lub spółka transportowa powołana przez wszystkie zainteresowane podmioty.

Finansowanie tego rodzaju projektu powinno pochodzić z kilku źródeł. Po pierwsze, ze środków własnych gmin (przeznaczanych dotychczas na transport), ze środków pochodzących z działalności komercyjnej (sprzedaż biletów), ale również z dofinansowania uzyskiwanego w ramach różnych programów publicznych, np. poświęconych aktywizacji zawodowej i reintegracji społecznej (świadczenie usług dla osób otrzymujących wsparcie w ramach tych programów).

Należy także dążyć do otwierania się na nowe źródła pozyskiwania środków. W niektórych państwach usługi transportowe zaczynają świadczyć przedsiębiorstwa pocztowe (np. w Szwajcarii). Należałoby rozważyć, w jakim stopniu możliwe byłoby wykorzystanie takiej hybrydowej formy (np. busy przewożące mieszkańców jednocześnie rozwożące paczki do punktów odbioru). Innym źródłem finansowania powinna być współpraca z lokalnymi przedsiębiorcami, którzy mogliby dofinansować transport dla swoich pracowników.

Działanie 2: Rozwijanie nowoczesnych kompetencji wśród młodych wraz ze zwiększaniem szans ich pozostania na lokalnym rynku

Cele i uwarunkowania

Działanie ma dwa cele. Po pierwsze, **poprawa kompetencji i kwalifikacji zawodowych młodych ludzi w obszarze, przede wszystkim w dziedzinach STEM (Nauka – Technologia – Inżynieria – Matematyka), a także umiejętności pracy projektowej, kreatywności i zdolności do rozwiązywania problemów.**

Po drugie, celem jest **poprawa możliwości pozostawania wykształconych młodych osób w gminach obszaru i podejmowanie przez nich pracy w lokalnych firmach lub instytucjach**. Jest to dlatego ważne, że samo wykształcenie osób nie gwarantuje poprawy jakości kapitału ludzkiego w obszarze, gdyż osoby te z dużym prawdopodobieństwem opuszczą obszar, aby wykorzystać swoje kwalifikacje gdzie indziej, jeżeli zmianom na poziomie indywidualnym nie będą towarzyszyć działania strukturalne.

Narzędzia/instrumenty zmiany

W zakresie rozwoju kompetencji działanie powinno być realizowane z wykorzystaniem następujących narzędzi:

- a) **Powołanie obszarowego zespołu koordynacyjnego** ds. nowoczesnego kształcenia dzieci i młodzieży w szkołach podstawowych oraz kształcenia specjalistycznego i zawodowego w szkołach ponadpodstawowych. Obecnie realizowanych jest wiele różnych projektów, jednak trudno wykazać ich komplementarność, dodatkowo zasoby wydają się być przez to wykorzystywane mało efektywnie. Kluczowe będzie tutaj znalezienie synergii z realizowanymi dużymi projektami w ramach kontraktu dla tzw. Strefy Centralnej, poświęconymi poprawie szkolnictwa zawodowego.
- b) **Identyfikacja i określenie kilku kluczowych ścieżek kształcenia** – w przypadku młodszych dzieci ścieżki powinny być bardziej ogólne, w przypadku kształcenia specjalistycznego i zawodowego powinny być ściśle powiązane z lokalnymi zasobami, np. możliwością wykorzystania w działających w obszarze przedsiębiorstwach i z wykorzystaniem istniejących w obszarze zasobów technologicznych szkół.
- c) **Szkolenia metodyczne dla nauczycieli z obszaru** poprawiające ich wiedzę i umiejętności do prowadzenia zajęć i korzystania z różnych zasobów dydaktycznych; stworzenie tzw. huba liderów edukacyjnych nowych technologii – grona wybranych pedagogów świadczących usługi dla szkół w całym obszarze (optymalizacja kosztów).
- d) **Zakup i wyposażenie mobilnego laboratorium**, tj. busa wyposażonego w przenośne zestawy umożliwiające prowadzenie w szkołach podstawowych lekcji eksperymentalnych, projektowych, doświadczalnych pokazujących możliwości wykorzystania technologii w codziennym życiu, rolnictwie, lokalnych firmach.
- e) **Indywidualne doradztwo dotyczące diagnozy kompetencji i zdefiniowania celów rozwojowych**, a następnie zajęcia wyrównawcze ukierunkowane na przedmioty matematyczne, przyrodnicze i techniczne dla uczniów szkół ponadpodstawowych.
- f) **Cykl konkursowy dla zespołów szkolnych pn. Technologia zmienia moją okolicę** polegający na realizacji uczniowskich prototypów rozwiązań technologicznych, które mogłyby rozwiązać konkretny problem z ich najbliższej okolicy albo wesprzeć rozwój lokalnej instytucji publicznej, organizacji pozarządowej lub przedsiębiorstwa.

W zakresie zachęcania młodych do pozostawania w obszarze i stwarzania im warunków do ciekawej, dobrze płatnej pracy:

- **zaoferowanie na preferencyjnych warunkach infrastruktury ICT dla firm mogących świadczyć usługi zdalne oraz start-up'ów zakładanych w obszarze** – wykorzystanie wcześniejszych inwestycji podejmowanych w Łobzie i Świdwinie, np. w ramach rozwoju podstrefy Kostrzyńsko-Słubickiej SSE, inwestycji kontraktu terytorialnego (w ramach projektu strefy aktywności biznesowej w Świdwinie);
- **przeprowadzenie badania identyfikującego możliwości wprowadzania innowacji w lokalnych przedsiębiorstwach przez zatrudnienie młodych ludzi z obszaru** – program polegałby na wsparciu doradczym dla przedsiębiorstw z obszaru, które prowadziłyby do określenia, w jaki sposób przedsiębiorstwa mogą wprowadzać innowacje w swojej działalności, z jednoczesnym zatrudnieniem młodych ludzi z obszaru; każdy taki projekt zakładałby przygotowanie planu wdrożenia dla przedsiębiorstwa oraz docelowo – dofinansowanie części niezbędnych nakładów inwestycyjnych (np. zakupu sprzętu, oprogramowania), a także na początku – wsparcia w utrzymaniu nowego stanowiska pracy;
- **zainicjowanie programu zachęt dla młodych ludzi podejmujących pracę w gminach obszaru, np. bonu remontowego na wyposażenie mieszkania po sprowadzeniu się i podjęciu pracy; pakiecie darmowych bonusów (np. biletów do parku wodnego).**

Główni aktorzy (odpowiedzialność za proces) i źródła finansowania

Głównymi aktorami będą samorzady, w tym jako organy prowadzące szkół zaangażowanych w projekt. Ponadto w program powinny być zaangażowane podmioty, które działają w tym obszarze, tj. przede wszystkim powstające w Świdwinie centrum popularyzacji nauki czy też jednostki odpowiedzialne za promowanie lokowania przedsiębiorstw w SSE w Łobzie i strefie aktywności w Świdwinie. Do udziału w programie powinni być także zaproszeni lokalni przedsiębiorcy, przy czym ważne jest, aby akces do programu mogły zgłaszać różnego rodzaju podmioty, w tym np. gospodarstwa rolne czy też podmioty turystyki uzdrowiskowej. Wartością dodaną będzie zaangażowanie zewnętrznych interesariuszy, przede wszystkim jednostek naukowo-badawczych z regionu, np. Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technicznego.

Źródłem finansowania będą aktualne i przyszłe programy związane z rozwojem kompetencji cyfrowych i budowaniem innowacyjnej gospodarki. Dodatkowo należy rozważyć utworzenie specjalnego funduszu centralnego wspierającego zachęty do osiedlania się w największych ośrodkach obszarów zmarginalizowanych. Fundusz taki mógłby generować zachęty do osadzania się młodych w ośrodkach subregionalnych (Świdwin, Łobez, Połczyn).

W przypadku wsparcia dla stanowisk pracy w przedsiębiorstwach (powiązanych z wdrażaniem innowacyjnych rozwiązań) można rozważyć instrumenty zwrotne, tzn. wsparcie dla przedsiębiorców na wdrożenie innowacji powiązanej z zatrudnieniem

młodego pracownika z obszaru byłoby częściowo lub całkowicie zwracane po określonym okresie próbnym, w jakim można by określić, czy innowacja ta przyczyniła się do poprawy sytuacji konkurencyjnej przedsiębiorstwa.

Działanie 3: Rozwój systemu usług dla seniorów

Cele i uwarunkowania

Proces starzenia się społeczeństwa będzie w coraz większym stopniu dotyczyć obszaru świdwińsko-kołobrzeskiego. Większa liczba osób w podeszłym wieku i zwiększenie udziału tej grupy wiekowej w populacji powodować będzie coraz większy popyt na specyficzne usługi dla seniorów, nasilenie problemów społecznych związanych ze starością, a także wzrost presji finansowej na budżety samorządów lokalnych. Wobec tego, coraz istotniejsze będzie zapewnienie sprawnego i efektywnego systemu usług senioralnych, oferującego możliwie najwyższą jakość usług, przy kontrolowaniu ich kosztów.

Cele działania to:

- zapewnienie odpowiedniej dostępności usług dla seniorów,
- zapewnienie wysokiej jakości usług dla seniorów,
- poprawa stanu zdrowia fizycznego i psychicznego seniorów,
- zapewnienie efektywności systemu usług dla seniorów w skali całego obszaru,
- stworzenie nowych miejsc pracy w sektorze srebrnej gospodarki.

Narzędzia/instrumenty zmiany

W ramach działania *Rozwój systemu usług dla seniorów* proponowane są następujące instrumenty:

- a) **Stworzenie nowych Domów Pomocy Społecznej dla seniorów.** W ramach działania proponuje się rozbudowę systemu Domów Pomocy Społecznej dla seniorów oferujących pobyt stały dla najbardziej potrzebujących seniorów. W celu optymalizacji organizacyjnej i kosztowej ośrodki te powinny mieć charakter ponadlokalny. Ponadto należy koncentrować je w ośrodkach o największym potencjalnie ludnościowym oraz w miejscach dysponujących odpowiednią infrastrukturą i zasobami ludzkimi (np. miejscowościach, w których działają szpitale). Nowe Domy Pomocy Społecznej dla seniorów powinny powstać w specjalnie zaprojektowanych budynkach zapewniających maksymalny komfort dla osób z niepełnosprawnościami oraz efektywnych w eksploatacji (projekt w technologii pasywnej, pompy ciepła, panele słoneczne, itp.). W najbliższych latach w obszarze powinny powstać 2-3 placówki tego rodzaju.
- b) **Stworzenie Centrum Opieki Senioralnej.** Działanie polega na stworzeniu nowej instytucji świadczącej usługi dla seniorów obejmującej swym zasięgiem cały obszar świdwińsko-kołobrzeski. Koncentracja działań w jednym centrum

pozwole poprawić jakość i efektywność usług, a także wprowadzić usługi, które obecnie nie są na obszarze dostępne. Działanie Centrum Opieki Senioralnej (COS) powinno obejmować:

- stworzenie i koordynację systemu transportu dla seniorów (jako usługa dodatkowa, poza regularnym transportem publicznym, przeznaczona dla seniorów z niepełnosprawnościami uniemożliwiającymi lub utrudniającymi korzystanie z własnych środków transportu oraz z regularnego transportu publicznego);
- stworzenie i koordynacja systemu pomocy mobilnej (pielęgniarki i opiekuni dojeżdżający do miejsc stałego zamieszkania seniorów);
- stworzenie systemu pomocy zdalnej (wsparcie telefoniczne i internetowe);
- działania stymulujące budowanie środowiskowych sieci samopomocy sąsiedzkiej;
- stymulowanie dostosowywania oferty lokalnych instytucji i przedsiębiorstw do potrzeb osób starszych (informacja, szkolenie, identyfikacja i rozpowszechnianie dobrych praktyk).

Program promowania aktywności seniorów. Działanie zakłada stworzenie kompleksowego systemu wsparcia aktywności seniorów i podnoszenia ich kompetencji. Założeniem działania jest profilaktyka. Aktywni ruchowo i intelektualnie seniorzy, dobrze odnajdujący się w świecie współczesnych mediów i technologii, będą dłużej zachowywać samodzielność i prościej będzie zapewnić niektóre usługi (np. w zakresie telemedycyny). Działanie powinno obejmować:

- szkolenia w zakresie korzystania z komputera, smartfona, Internetu, usług *on-line*,
- szkolenia w zakresie bezpieczeństwa w życiu codziennym (unikanie szkodliwych ofert marketingowych, oszustów, manipulacji),
- szkolenia w zakresie profilaktyki zdrowotnej i zdrowego stylu życia,
- działania aktywizująco-integracyjne,
- działania kształtujące poprawne nawyki żywieniowe,
- uniwersytety trzeciego wieku,
- zajęcia ruchowo-sportowe.

Główni aktorzy (odpowiedzialność za proces) i źródła finansowania

Realizacja wszystkich trzech instrumentów działania *Rozwój systemu usług dla seniorów* wymaga współdziałania wielu lokalnych aktorów oraz wsparcia regionalnego i centralnego. Przede wszystkim konieczne jest zaangażowanie samorządów gmin i miast z obszaru, oraz samorządów powiatowych. Ponadto w działania muszą być włączone gminne ośrodki pomocy społecznej oraz powiatowe centra pomocy rodzinie. Władze samorządowe powinny odgrywać rolę sprawczą, zapewniać zasoby oraz monitorować realizację działania. Natomiast lokale instytucje pomocy społecznej będą dostarczycielami wiedzy dotyczącej szczegółowych potrzeb i możliwości, a także będą odbiorcami i częściami wykonawcami poszczególnych inicjatyw.

Władze regionalne i centralne powinny stymulować realizację działania oraz współpracę między lokalnymi aktorami poprzez zapewnienie odpowiednich źródeł finansowania i dofinansowania poszczególnych elementów działania. W szczególności źródłami finansowania mogą być programy w ramach Europejskiego Funduszu

Społecznego, a także przyszłych kontraktów terytorialnych. W przypadku władz regionalnych pożądane byłoby uwzględnienie działania *Rozwój systemu usług dla seniorów* w pakiecie interwencji w ramach *Specjalnej strefy włączenia*.

Działanie 4: Rozwój turystyki

Cele i uwarunkowania

Obszar świdwińsko-kołobrzeski dysponuje pewnym potencjałem turystycznym. Stopień wykorzystania tego potencjału nie jest jednak zadowalający. Celem proponowanego działania jest zatem wzmocnienie potencjału turystycznego obszaru oraz stworzenie mechanizmów umożliwiających jego gospodarcze wykorzystanie. Zakres podejmowanych działań powinien uwzględniać położenie obszaru w pobliżu kluczowych atrakcji turystycznych, zwłaszcza wybrzeża Morza Bałtyckiego oraz szlaku kajakowego Drawy. Rozwój potencjału turystycznego obszaru może stanowić element dywersyfikacji oferty turystycznej woj. pomorskiego oraz działań nakierowanych na wydłużenie sezonu turystycznego.

Cele działania to:

- poprawa jakości i rozwój oferty turystycznej obszaru, w tym turystyki zdrowotnej,
- stworzenie nowych i wsparcie rozwoju istniejących przedsiębiorstw działających w obszarze turystyki,
- rozwój zasobów ludzkich branży turystycznej,
- zapewnienie efektywnej koordynacji działań w zakresie rozwoju turystyki w obszarze,
- zwiększenie liczby turystów, także zagranicznych (w tym turystów uzdrowiskowych).

Narzędzia/instrumenty zmiany

W ramach działania „rozwój turystyki” proponowane są następujące instrumenty:

- a) **Powołanie Forum Rozwoju Turystyki.** Forum będzie ułatwiać koordynowanie tworzenia i promocji oferty turystycznej całego obszaru. Ponadto forum powinno animować współpracę w zakresie turystyki między obszarem świdwińsko-kołobrzeskim a otaczającymi go terenami (w tym także z już działającym w woj. zachodniopomorskim inicjatywami koordynującymi działania w zakresie rozwoju turystyki). W prace forum powinni być zaangażowani wszyscy kluczowi aktorzy rozwoju turystyki, a zwłaszcza przedstawiciele władz lokalnych, przedsiębiorstw turystycznych, instytucji kultury, oraz społeczności lokalnej (np. z lokalnych grup działania). Forum mogłoby mieć formę organizacyjną stowarzyszenia, powołanego przez grupę inicjatywną złożoną przede wszystkim z przedstawicieli samorządów. Samo stowarzyszenie powinno mieć bardzo otwarty charakter, i stwarzać możliwości różnego poziomu zaangażowania

w jego prace. Forum powinno dysponować budżetem na realizację wybranych kluczowych działań, m.in.:

- opracowanie wspólnej strategii (planu działań) rozwoju turystyki w obszarze świdwińskiego-kołobrzesckiego);
 - wspólne działania promocyjne;
 - stworzenie strony internetowej z ofertą turystyczną obszaru;
 - organizowanie szkoleń podnoszących kwalifikacje pracowników instytucji i przedsiębiorstw działających w obszarze turystyki;
 - integrowanie środowiska działającego na rzecz rozwoju turystyki w regionie.
- Pierwszy budżet forum powinien pochodzić z rządowego funduszu przeznaczonego dla obszarów narażonych na trwałą marginalizację. Następnie zadanie finansowania działalności forum powinno być stopniowo przejmowane przez członków stowarzyszenia.
- b) **Stworzenie programu finansowania inwestycji przedsiębiorstw prywatnych działających w obszarze turystyki.** W szczególności wspierane byłyby projekty rozwoju i poprawy jakości oferty, w tym tworzenia nowych produktów turystycznych (tj. oferty wykraczającej poza usługi noclegowe i gastronomiczne). Program powinien obejmować wachlarz zróżnicowanych instrumentów finansowych, od dotacji, poprzez preferencyjne kredyty, a także poręczenia kredytowe. Ponadto część funduszy powinna zostać przeznaczona na wsparcie powstawania nowych przedsiębiorstw (fundusz załączkowy). Program powinien być zainicjowany i finansowany w ramach rządowego funduszu przeznaczonego dla obszarów narażonych na trwałą marginalizację. Program powinien być realizowany w porozumieniu między władzami centralnymi, regionalnymi oraz samorządami lokalnymi z obszaru wsparcia.
- c) **Pakiet wsparcia doradczego i szkoleniowego w zakresie rozwoju działalności turystycznej.** Adresatami tego wsparcia byłyby przede wszystkim samorządy lokalne oraz przedsiębiorstwa, ale także instytucje kultury czy organizacje społeczne. Wsparcie powinno być kompleksowe i dostosowane do potrzeb tych różnych grup. W przypadku samorządów kluczowe może być zindywidualizowane doradztwo o charakterze strategicznym. Z kolei w przypadku przedsiębiorstw szczególnie istotne może być podnoszenie konkretnych kompetencji pracowników (np. w zakresie marketingu i komunikacji pomagającej docierać do potencjalnych klientów, szkolenia językowe, itp.). Oprócz doradztwa i szkoleń szytych na miarę potrzeb nawet wąskich grup odbiorców, należy rozważyć uruchomienie cyklu szkoleniowego (np. w formie studiów podyplomowych) skierowanego dla grupy kluczowych aktorów rozwoju turystyki w regionie i nakierowanego na podniesienie ogólnej wiedzy i kompetencji w zakresie funkcjonowania współczesnej turystyki, stymulowania rozwoju branży turystycznej, oraz sposobów wykorzystywania turystyki jako narzędzia rozwoju lokalnego. Ponadto w ramach pakietu szkoleniowo-doradczego warto zaplanować wizyty studyjne krajowe i zagraniczne umożliwiające poznanie dobrych praktyk w zakresie rozwoju turystyki, tworzenia produktów turystycznych, budowania sieci współpracy aktorów lokalnych, itp.
- d) **Wsparcie kluczowych projektów samorządów lokalnych tworzących nowe atrakcje lub poprawiających jakość istniejących atrakcji.** W ramach tego

instrumentu powinno zostać sfinansowanych lub dofinansowanych kilka wybranych kluczowych projektów infrastrukturalnych z największym potencjałem poprawy atrakcyjności turystycznej poszczególnych gmin obszaru. Szczególnie priorytetowo powinny być traktowane projekty mogące mieć oddziaływanie ponadlokalne (tzn. stanowiące powód do odwiedzin dla turystów przebywających dłużej na terenie innej gminy). Taki charakter mogą mieć przede wszystkim obiekty zabytkowe, instytucje kultury, atrakcje przyrodnicze. Dobrym przykładem może być Park Zdrojowy w Połczynie Zdroju (i cały historyczny układ urbanistyczno-architektoniczny tej miejscowości) – w tym przypadku poprawa stanu Parku jest relatywnie prostym działaniem, ale o potencjalnie dużej sile oddziaływania w skali ponadlokalnej. Inne przykłady to: stworzenie infrastruktury umożliwiającej korzystanie z jezior na terenie gminy Węgorzyno (pomosty, altany, plaże, zieleń, itp.) czy rozbudowa sieci międzygminnych dróg rowerowych fizycznie oddzielonych od dróg przeznaczonych dla samochodów.

Główni aktorzy (odpowiedzialność za proces) i źródła finansowania

Realizacja działania wymaga współpracy podmiotów publicznych oraz prywatnych. Kluczową rolę mają władze samorządowe gmin, miast i powiatów z obszaru. Powinny stymulować realizację działania oraz zapewniać odpowiednie do tego ramy organizacyjne i strategiczne (odpowiednie zapisy w dokumentach strategicznych i planistycznych). Jednak sukces działania w dużej mierze zależeć będzie od aktywności i zaangażowania sektora prywatnego. Dlatego też jedną z kluczowych inicjatyw w ramach działania jest stworzenie forum rozwoju turystyki. Ta platforma współpracy powinna wykorzystywać doświadczenia oraz potencjał już obecnie funkcjonujących inicjatyw współpracy w zakresie turystyk, obejmujących niektóre gminy obszaru, takich jak np. Lokalna Organizacja Turystyczna Powiatu Łobeskiego, Związek Miast i Gmin Dorzecza Parsęty czy lokalne grupy działania.

Rolą władz regionalnych i centralnych jest zapewnienie dostępu do środków finansowych niezbędnych do dofinansowania planowanych inicjatyw. Środki finansowe powinny pochodzić z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (np. w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego) oraz uzupełniająco z Europejskiego Funduszu Społecznego (w komponencie szkoleniowym).