 **Słupsk** Słupsk, 29.08.2025 r.

**RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | Temat konsultacj | Aktualizacja Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk – Ustka |
| 2 | Imię i nazwisko inicjatora (jeżeli dotyczy) | Związek ZIT MOF Słupsk - Ustka |
| 3 | Podmiot odpowiedzialny za przeprowadzeniekonsultacji | Wydział Zarządzania Funduszami, Urząd Miejski w Słupsku |
| 4 | Podstawa prawna | Zarządzenie Nr 593/ZF/2025 Prezydenta Miasta Słupska z dnia 8 lipca 2025 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych w przedmiocie aktualizacji Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk – Ustka |
| 5 | Termin | 14 .07.2025 – 05.08.2025 |
| 6 | Przedmiot | pozyskanie od mieszkanek i mieszkańców MOF Słupsk - Ustka uwag i opinii dotyczących projektu aktualizacji Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk - Ustka |
| 7 | Metody | Uwagi i wnioski można było składać w następujących formach: 1. w trakcie jednego protokołowanego spotkania konsultacyjnego, które odbyło się w dniu 17 lipca o godz. 16:00 w Urzędzie Miejskim w Słupsku, Pl. Zwycięstwa 3 w sali 212;
2. w trakcie dyżuru konsultacyjnego, który odbył się w dn. 24 lipca 2025 r. w godzinach 15.30-16.30 w Wydziale Zarządzania Funduszami Urzędu Miejskiego w Słupsku, Pl. Zwycięstwa 1 w pok. 205;
3. na formularzu konsultacyjnym drogą korespondencyjną lub osobiście na jeden z poniższych adresów (decyduje data wpływu do Urzędu):
* Wydział Zarządzania Funduszami Urzędu Miejskiego w Słupsku, Pl. Zwycięstwa 1,
* 76-200 Słupsk;
* Biuro Obsługi Interesantów, Urząd Miasta Ustka, ul. Ks. Kard. St. Wyszyńskiego 3,
* 76-270 Ustka;
* Biuro Obsługi Mieszkańca, Starostwo Powiatowe w Słupsku, ul. Szarych Szeregów 14, 76-200 Słupsk;
* Urząd Gminy Redzikowo, ul. Sportowa 34, 76-200 Słupsk;
* Punkt Obsługi Klienta w Urzędzie Gminy Dębnica Kaszubska, ul. ks. Antoniego Kani 16a, 76-248 Dębnica Kaszubska;
* Urząd Miasta Kobylnica, ul. Główna 20, 76-251 Kobylnica;
* Biuro Obsługi Mieszkańca, Urząd Gminy Damnica, ul. Górna 1, 76-231 Damnica;
* Biuro Obsługi Interesanta, Urząd Gminy Ustka, ul. Dunina 24, 76-270 Ustka.
1. na formularzu konsultacyjnym przesłanym drogą elektroniczną na adres: mofslupsk@um.slupsk.pl .
2. w formie wypełnionej ankiety dostępnej dla poszczególnych jst pod adresami:
* Miasto Słupsk: https://forms.gle/GSPt1XieiVhjwx9P8
* Miasto Ustka: <https://forms.gle/4HNwDh8uad9PThpX9> ;
* Gmina Redzikowo: <https://forms.gle/AF8G4oyYgFpq5fB26> ;
* Gmina Kobylnica: <https://forms.gle/oKvYiVcXo8jmVarx5> ;
* Gmina Ustka: <https://forms.gle/HJeDs6intDyX2XvY9> ;
* Gmina Dębnica Kaszubska: <https://forms.gle/cJwAeYJMetvEWToa9> ;
* Gmina Damnica: <https://forms.gle/UzxmbU4HsKWrUAT19> ;

Powiat Słupski: <https://forms.gle/9GYQcFkuztzoHVmL7> . |
| 8 | Akcja informacyjna | Dokument do konsultacji oraz link do ankiety zamieszczone zostaną na stronach internetowych samorządów MOF Słupsk – Ustka:* [www.slupsk.pl](http://www.slupsk.pl)
* [www.ustka.pl](http://www.ustka.pl)
* [www.powiat.slupsk.pl](http://www.powiat.slupsk.pl)
* [www.gminaredzikowo.pl](http://www.gminaredzikowo.pl)
* [www.kobylnica.pl](http://www.kobylnica.pl)
* [www.debnicakaszubska.eu](http://www.debnicakaszubska.eu)
* [www.ustka.ug.gov.pl](http://www.ustka.ug.gov.pl)
* [www.damnica.pl](http://www.damnica.pl)

oraz w Biuletynach Informacji Publicznej:* <http://bip.um.slupsk.pl>
* <https://bip.um.ustka.pl>
* <https://bip.powiat.slupsk.pl>
* <http://bip.gminaslupsk.pl>
* <https://bip.kobylnica.pl>
* <http://ug.debnicakaszubska.ibip.pl/public>
* <http://bip.ustka.ug.gov.pl>
* <http://ug.damnica.ibip.pl/public>.

Ponadto informacje na temat konsultacji zostały udostępnione lokalnym mediom za pośrednictwem Rzecznika Prasowego Prezydentki M. Słupska oraz radnym Rady Miejskiej w Słupsku za pośrednictwem Biura Rady. |
| 9 | Planowane dalsze działania związane zkonsultowanym tematem | Naniesienie w Strategii uwzględnionych uwag zgłoszonych w trakcie konsultacji, anastępnie przekazanie dokumentu do dalszych uzgodnień i zaopiniowania przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego. |
| 10 | Liczba osób biorących udział w konsultacjach | Radni Rady Miejskiej: 0Mieszkańcy: 1Przedstawiciele NGO: 0Przedstawiciele mediów: 0Inni: 5Uwagi (liczba formularzy): 2 |

**UWAGI ZGŁOSZONE W TRAKCIE KONSULTACJI**

| **L.p.** | **Rozdział/cześć dokumentu/nr strony/element projektu/którego dotyczy uwaga:** | **Treść uwagi:** | **Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem** **(od zgłaszającego uwagę):** | **Odniesienie** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Mieszkaniec MOF** |
| **1.** | Brak niestety następującej konsekwencji w w/w dokumencie, która dotyczy komunikacji drogowej z portem morskim w Ustce:1) Wprawdzie, ustecki port morski wskazuje się jako „istotny element charakteryzujący MOF S-U” w obszarze MOF-u (patrz Rozdz. I.1, str nr 10), 2) a jednocześnie wskazuje się, że „rozbudowa portu w Ustce – (jest) ważnym elementem rozwoju gospodarczego” całego MOF-u (patrz Rozdz. I.2.2. „Potencjały, problemy, wyzwania rozwojowe obszaru”, str. Nr 28),3) a ponadto w tym strategicznym dokumencie wskazano w „Kierunku działań 11. Wzmocnienie potencjału inwestycyjnego i wspieranie rozwoju przedsiębiorczość”, właśnie „Przebudowę Portu Morskiego Ustka” (patrz Rozdz. „II.2 Przedsięwzięcia zaplanowane do realizacji w ramach strategii ponadlokalnej”, strona nr 49)TO JEDNAK…,4) w „Dostępności komunikacyjnej obszaru” MOF-u, z pozostałymi regionami Pomorza i kraju, brak jest równoległego i koniecznego podkreślenia wpływu lepszej komunikacji drogowej na rozwój portu. Podkreśla się jedynie bardzo ogólnie wzrost z tego tytułu „atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej” całego MOF (patrz Rozdz. I.2.2., str nr 24).5) nadto, BRAKUJE zarówno w celach strategicznych jak i w kierunkach działania, ujęcia w prezentowanym „schemacie interwencji strategicznej zawartej w strategii ponadlokalnej”, także koniecznej poprawy komunikacji drogowej z MORSKI PORTEM W USTCE (patrz Rozdz. „II.1 Logika interwencji ZIT” strony od nr 36 do nr 38). Jako zadanie strategiczne - władze samorządów miasta Ustka i Gminy Ustka, przy ścisłej współpracy Powiatu Słupskiego – wspólnie powinny wykazać inicjatywę opracowania koncepcji przebiegu trasy drogowej przez obszar miasta i Gminy Ustka w kierunku portu. | Bowiem jest działaniem niestety wbrew mieszkańcom miasta Ustki, wskazanie w tym dokumencie (z inicjatywy władz miasta Ustka) takiego przebiegu trasy „Budowy obwodnicy Miasta Ustka wraz z dojazdem do Portu Morskiego w Ustce”, która przebiega przez teren administracyjny miasta „od DK21 poprzez DW203 do Portu Morskiego od strony zachodniej” (Rozdz. „ II.2 Przedsięwzięcia zaplanowane do realizacji w ramach strategii ponadlokalnej”, strona nr 54). Trzeba wiedzieć, że mieszkańcy Ustki zachodniej znają z innych publicznych dokumentów, opracowanych przez władze miasta Ustka, szczegółowy przebieg tej trasy. Ta trasa przebiega przez dwa ciche osiedla domów jednorodzinnych i jednocześnie bardzo blisko największej szkoły podstawowej w Ustce (wraz z terenami sportowymi tej szkoły - boiska). Problem jest tym większy, że nadal pozostaje bez pozytywnego załatwienia Petycja mieszkańców o budowę ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż ul. Koszarowej - na właśnie osiedlowym odcinku przebiegu tej ulicy. Przypomnę fakt, że w dniu 15.02.2024r., w trakcie Konwentu Wójtów i Burmistrzów Powiatu Słupskiego, podjęto uchwałę o modernizacji portu usteckiego w celu rozwoju przedsiębiorstw ulokowanych w słupskiej SSSE. | Wobec powyższego wnoszę o uwzględnienie w Strategii kwestii takiej trasy przebiegu prawdziwej obwodnicy Ustki w kierunku morskiego portu w Ustce, które ominie osiedla domów jednorodzinnych i wielorodzinnych, czyli spokojne osiedla mieszkaniowe Ustki. Dotyczy - Rozdz. „ II.2 Przedsięwzięcia zaplanowane do realizacji w ramach strategii ponadlokalnej”, strona nr 54. | W odpowiedzi na zgłoszoną uwagę dotyczącą propozycji zmiany przebiegu obwodnicy miasta, uprzejmie informuję, że nie ma możliwości jej uwzględnienia.Planowana inwestycja została zaprojektowana na wcześniejszym etapie, a jej przebieg był przedmiotem konsultacji społecznych. Obwodnica jest przedsięwzięciem wpisanym do *Strategii Rozwoju Miasta* oraz w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego i innych dokumentach strategicznych, co oznacza, że działania podejmowane w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) muszą pozostawać w zgodności z tymi dokumentami.Nie ma możliwości wyznaczenia alternatywnego przebiegu obwodnicy, ponieważ:* inwestycja została zaplanowana na terenach miejskich, z uwagi na brak możliwości współpracy z gminą (pomimo starań miasta ) w zakresie poprowadzenia trasy poza granicami administracyjnymi Miasta,
* jednym z głównych celów budowy obwodnicy jest zapewnienie skomunikowania portu w Ustce z drogą krajową nr 21 (m.in w zakresie pozyskania dofinansowania na budowę obwodnicy)– zmiana przebiegu trasy uniemożliwiłaby realizację tego celu,
* kolejnym zadaniem obwodnicy jest skomunikowanie osiedli położonych po zachodniej stronie miasta z DK21, stanowiącą główną drogę dojazdową do Słupska; odsunięcie przebiegu obwodnicy w kierunku południowym wydłużyłoby czas dojazdu,
* inwestycja posiada już opracowaną dokumentację techniczną, która nota bene była przedmiotem konsultacji społecznych a jej realizacja jest ujęta w dokumentach strategicznych i planistycznych miasta, w tym w mpzp.

Jednocześnie należy wskazać, że Burmistrz Miasta podejmował działania oraz kierował apele do władz regionalnych o ujęcie w *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030* oraz w *Regionalnym Programie Strategicznym – Transport* projektu dotyczącego wyznaczenia korytarza transportowego dla przyszłych potrzeb budowy drogi szybkiego ruchu w osi komunikacyjnej **Port Morski w Ustce – Słupsk – Bytów – Chojnice – Bydgoszcz**. Budowa takiej trasy w przyszłości przyczyniłaby się do przejęcia znacznej części ruchu tranzytowego, w tym ruchu pojazdów ciężarowych, co w konsekwencji odciążyłoby planowaną obwodnicę miasta i poprawiłoby funkcjonalność w zakresie obsługi ruchu lokalnego. W związku z powyższym zgłoszona uwaga nie zostaje uwzględniona. |
| **Powiat Słupski** |
| **2.** | II.2 Przedsięwzięcia zaplanowane do realizacji w ramach strategii ponadlokalne.Strona 56. | Korekta/uzupełnienie zapisu zgodnie z propozycją zmian.Wersja aktualna:Nazwa zadania: Poprawa jakości transportu publicznego regionalnego w obsłudze mieszkańców powiatu słupskiego na obszarze MOF S-U.Realizator: Powiat SłupskiOpis przedsięwzięcia: Zadanie obejmuje sukcesywną wymianę taboru autobusowego komunikacji regionalnej na przyjazny środowisku i dostosowany dla niepełnosprawnych tabor autobusowy.Wersja zmieniona:Nazwa zadania: Poprawa jakości transportu publicznego regionalnego w obsłudze mieszkańców powiatu słupskiego na obszarze MOF S-U.Realizator: Powiat SłupskiOpis przedsięwzięcia: Zadanie obejmuje sukcesywną wymianę taboru autobusowego komunikacji regionalnej na przyjazny środowisku i dostosowany dla niepełnosprawnych tabor autobusowy oraz rozwój infrastruktury służącej obsłudze taboru zeroemisyjnego. | Uzupełnienie o komponent infrastrukturalny wynika z potrzeby zapewnienia odpowiednich warunków technicznych do obsługi i eksploatacji nowoczesnego taboru autobusowego o napędzie zeroemisyjnym. Aktualnie prowadzona wymiana pojazdów bez równoległego rozwoju infrastruktury (w tym infrastruktury ładowania) może ograniczyć efektywność i trwałość planowanych działań. Integracja tych dwóch komponentów – taboru i infrastruktury – zapewni spójność działań, zwiększy oddziaływanie na jakość środowiska i efektywność transportu publicznego, a także umożliwi pełne wykorzystanie potencjału niskoemisyjnych technologii w ramach realizacji celów Strategii ZIT MOF Słupsk–Ustka oraz polityki klimatycznej UE. | Uwaga została uwzględniona. Konieczne będzie uwzględnienie zapisu przy aktualizacji strategii ponadlokalnej MOF Słupsk - Ustka |
|  | II.3 Wykaz przedsięwzięć objętych mechanizmem ZIT do realizacji w ramachProgramu FEP 2021-2027PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk – UstkaStrona 70. | Korekta/uzupełnienie zapisu zgodnie z propozycją zmian.Wersja aktualna:Powiat SłupskiBudowa ścieżek rowerowych o charakterze transportowym w przebiegu dróg powiatowych nr 1157G, 1105G, 1130G oraz 1112G, budowa elementów infrastruktury drogowej w postaci ciągów pieszo-rowerowych o nawierzchni bitumicznej. | Wersja zmieniona:Powiat SłupskiBudowa ścieżek rowerowych o charakterze transportowym w przebiegu dróg powiatowych nr 1157G, 1105G, 1130G oraz 1112G, budowa elementów infrastruktury drogowej w postaci ciągów pieszo-rowerowych o nawierzchni bitumicznej.Rozwój infrastruktury na potrzeby zeroemisyjnych pojazdów transportu zbiorowego, w tym infrastruktury ładowania.Uzasadnienie: Jak w punkcie wyżej. | Uwaga została uwzględniona |
|  | Mapa strona 71 | Uaktualnienie mapy o przedsięwzięcie opisane powyżej. | Uaktualnienie w celu zachowania spójności zapisów dokumentu. | Uwaga została uwzględniona |
|  | II.4 Opis przedsięwzięć rozwojowych planowanych do realizacji w ramachFEP 2021-2027Strona 72 | Uwzględnienie kolejnej fiszki (załącznik do niniejszego formularza). | Proponowane przedsięwzięcie odpowiada na rosnące znaczenie transformacji energetycznej w transporcie publicznym oraz na potrzebę dostosowania lokalnej infrastruktury do nowoczesnych, niskoemisyjnych rozwiązań technologicznych. Działania w tym zakresie przyczynią się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza, poprawy jakości życia mieszkańców oraz realizacji celów polityki klimatycznej i środowiskowej Unii Europejskiej. Jednocześnie wpisują się w założenia Strategii ZIT dotyczące zrównoważonej mobilności i poprawy dostępności usług transportowych. Rozbudowa infrastruktury technicznej zwiększy możliwości operacyjne samorządów w zakresie wdrażania ekologicznych środków transportu oraz stworzy warunki do dalszego rozwoju sieci transportu zbiorowego przyjaznego środowisku. | Uwaga została uwzględniona. Ujęcie zaproponowanej fiszki w zaktualizowanej Strategii ZIT będzie jednak uzależnione od decyzji IZ FEP 2021-2027 |

Załącznik do Formularza konsultacyjnego dotyczącego projektu zaktualizowanej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk – Ustka.

|  |
| --- |
| **Przedsięwzięcie realizowane w ramach PR.6. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Słupsk - Ustka** |
| **Tytuł przedsięwzięcia** | **Wzrost atrakcyjności powiatowej komunikacji zbiorowej** |
| Lider oraz partnerzy | Powiat Słupski |
| **Lokalizacja/obszar realizacji**(w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg) | Miasto Słupsk |
| **Efekty przedsięwzięcia** (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) | **Wskaźniki produktu:**Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania (sztuki) - 1 (1 stacja ładowania dla 4 ładowarek dwustanowiskowych)**Wskaźniki rezultatu:**Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO2/rok):wartość bazowa – 400wartość końcowa – 320Ilość energii pobranej ze wspartej infrastruktury paliw alternatywnych (kWh):Wartość bazowa – 0Wartość końcowa - 90 MWh |
| Zakres przedmiotowy | 1. Budowa stacji transformatorowej wraz z liniami kablowymi zasilającymi ładowarki i budynek oraz zakup magazynu energii wraz z rozbudową instalacji fotowoltaicznej (100 kW) i magazyn energii (1000 kWh) i modernizacja infrastruktury elektrycznej – instalacje elektryczne i niskoprądowe.
2. Budowa stacji ładowania dla 4 ładowarek dwustanowiskowych zasilanej energią elektryczną z OZE i magazynu energii.
3. Wymiana rozdzielnicy RG wraz kompensacją mocy biernej oraz przebudowa pomieszczeń rozdzielnicy RG, falowników i magazynu energii wraz z wydzieleniem ppoż. I konieczną klimatyzacją.
 |
| **Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)** | 726 378,93 |
| **Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)** | 617 422,09 |
| **Źródło finansowania** (w przypadku FEP 2021- 2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy) | FEP 2021-2027 - Priorytet 3. Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza (EFRR), cel szczegółowy (viii) wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej |