

Plan Rozwoju Lokalnego



Miasta Darłowo
na lata 2004-2006
(z przedłużonym okresem
programowania do 2013 roku)

Spis treści:

I.	Wstęp.....	3
II.	Cel Narodowego Planu Rozwoju.....	4
III.	Cel Planu Rozwoju Lokalnego w Mieście Darłowo 2004-2006.....	18
IV.	Aktualna sytuacja społeczno-gospodarcza w Mieście Darłowo	19
V.	Plan Rozwoju Lokalnego. Cele. Kierunki. Działania.....	39
VI.	Wdrażanie Planu Rozwoju Lokalnego.....	61
VII.	System monitorowania i ewaluacji Planu w Mieście Darłowo	62
VIII.	Sposoby oceny Planu.....	74
IX.	Podsumowanie. Strategia Promocji Planu Rozwoju Lokalnego.....	75

I. WSTĘP

Plan Rozwoju Lokalnego jest kompleksowym dokumentem określającym strategię społeczno-gospodarczą Miasta Darłowa na lata 2004 – 2006, a także wskazuje planowane działania w latach 2007 – 2013.

Dokument został przygotowany na podstawie następujących dokumentów o charakterze programującym:

- Narodowy Plan Rozwoju
- Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego
- Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego
- Europejska Strategia Rozwoju Gminy Miasto Darłowo
- Wieloletni Plan Inwestycyjny Miasta Darłowa

Konstrukcja Planu Rozwoju Lokalnego, w znaczącym stopniu, opiera się również na dokumentach wpływających z Narodowego Planu Rozwoju, czyli m.in.: Sektorowych Programach Operacyjnych (schemat nr 1).

Plan Rozwoju Lokalnego przedstawia sytuację społeczno-ekonomiczną Gminy, formułuje cele i zawiera opis strategii zmierzającej do osiągnięcia rozwoju społecznego, gospodarczego. Szacuje spodziewane efekty planowanych interwencji i wpływ na przebieg procesów rozwojowych, wskazuje kierunki zaangażowania środków funduszy strukturalnych i środków własnych gminy.

Dokument oparty został na założeniach ujętych w Europejskiej Strategii Rozwoju Gminy Miasta Darłowo, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta oraz wnioskach mieszkańców Miasta przekazywanych w trakcie konsultacji społecznych w maju 2004 roku.

We wnioskach końcowych, służących opracowaniu Planu wzięto również pod uwagę wyniki debat strategicznych organizowanych metodą aktywnego planowania strategicznego, w których brali udział reprezentanci środowisk, społecznych, biznesowych, gospodarczych, samorządowych itp.

Plan Rozwoju Lokalnego 2004-2006 będzie służył jako punkt odniesienia dla działań o charakterze rozwojowym, podejmowanych z zasobów środków własnych, jak również pozwoli określić wysokość interwencji z funduszy unijnych.

II. Cel Narodowego Planu Rozwoju

Cel Narodowego Planu Rozwoju na lata 2004-2006 i strategia jego osiągnięcia, uwzględnia nie tylko horyzont kilku najbliższych lat po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, ale także odnosi się do wyzwań, które będą aktualne i wspólne dla wszystkich krajów UE, także w następnym okresie programowania, tj. co najmniej do roku 2013.

CEL STRATEGICZNY NARODOWEGO PLANU ROZWOJU FORMUŁOWANY Z TEJ PERSPEKTYWY OKREŚLA SIĘ NASTĘPUJĄCO:

CELEM STRATEGICZNYM NARODOWEGO PLANU ROZWOJU JEST ROZWIJANIE KONKURENCYJNEJ GOSPODARKI OPARTEJ NA WIEDZY I PRZEDSIĘBIORCZOŚCI, ZDOLNEJ DO DŁUGOFALOWEGO, HARMONIJNEGO ROZWOJU, ZAPEWNIĄCEJ WZROST ZATRUDNIENIA ORAZ POPRAWĘ SPÓJNOŚCI SPOŁECZNEJ, EKONOMICZNEJ I PRZESTRZENNEJ Z UNIĄ EUROPEJSKĄ NA POZIOMIE REGIONALNYM I KRAJOWYM.

WYKONUJĄC POWYŻSZY CEL POLSKA BĘDZIE DAŻYĆ DO ZAPEWNIENIA WYSOKIEGO POZIOMU OCHRONY ŚRODOWISKA, ZGODNIE Z ZAPISAMI TRAKTATU KONSTITUOWANEGO UNIE EUROPEJSKĄ ORAZ ZOBOWIĄZANIAM I AKCESYJNYMI. REALIZACJA CELU STRATEGICZNEGO ODBYWAĆ SIĘ BĘDZIE POPRZEZ OSIĄGANIE CELÓW CZĄSTKOWYCH, ZDEFINIOWANYCH W ODPOWIEDZI NA WYZWANIA KONKURENCJI GLOBALNEJ, PRZED JAKIMI STOI POLSKA WRAZ Z INNYMI KRAJAMI UE ORAZ Z WNIOSKÓW WYNIKAJĄCYCH Z ANALIZY SŁABYCH I MOCNYCH STRON POLSKIEJ GOSPODARKI A TAKŻE SZANS I ZAGROZEŃ PRZED NIĄ STOJĄCYCH W PIERWSZYCH LATACH CZŁONKOSTWA W UE.

W ŚWIETLE TYCH ZAŁOŻEŃ PRZYJĘTO PIĘĆ PODSTAWOWYCH CELÓW CZĄSTKOWYCH NPR NA LATA 2004-2006:

- wspomaganie osiągnięcia i utrzymania w dłuższym okresie wysokiego wzrostu PKB,
- zwiększanie poziomu zatrudnienia i wykształcenia,
- włączenie Polski w europejskie sieci infrastruktury transportowej i informacyjnej,
- intensyfikacja procesu zwiększenia w strukturze gospodarki udziału sektorów o wysokiej wartości dodanej,

- WSPOMAGANIE UDZIAŁU W PROCESACH ROZWOJOWYCH I MODERNIZACYJNYCH WSZYSTKICH REGIONÓW I GRUP SPOŁECZNYCH W POLSCE.

Cele NPR będą realizowane za pomocą programów i projektów współfinansowanych ze strony instrumentów strukturalnych w ramach Podstaw Wsparcia Wspólnoty i Inicjatyw Wspólnotowych, projektów z udziałem Funduszu Spójności, a także przedsięwzięć i wieloletnich programów rozwojowych finansowanych wyłącznie ze środków krajowych. Do czasu zakończenia realizacji programów Phare, ISPA, oraz SAPARD także te instrumenty pomocy przed-akcesyjnej UE będą miały swój wkład w realizację celów NPR. Istotne znaczenie dla osiągnięcia zamierzonych celów będą też miały, niezbędne do podjęcia działania o charakterze prawnym, fiskalnym i instytucjonalnym.

W ramach NPR, w oparciu o wynegocjowane z Komisją Europejską Podstawy Wsparcia Wspólnoty, realizowane będzie pięć sektorowych programów operacyjnych, jeden zintegrowany program operacyjny rozwoju regionalnego oraz program operacyjny pomocy technicznej.

WYKAZ PROGRAMÓW OPERACYJNYCH WRAZ Z INSTYTUCJAMI ODPOWIEDZIALNYMI ZA ICH PRZYGOTOWANIE

Nazwa Programu	Instytucja przygotowująca program
SPO WZROST KONKURENCYJNOŚCI PRZEDSIĘBIORSTW	MINISTERSTWO GOSPODARKI, PRACY I POLITYKI SPOŁECZNEJ
SPO ROZWÓJ ZASOBÓW LUDZKICH	MINISTERSTWO GOSPODARKI, PRACY I POLITYKI SPOŁECZNEJ
SPO RESTRUKTURYZACJA I MODERNIZACJA SEKTORA ŻYWNOŚCIOWEGO ORAZ ROZWÓJ OBSZARÓW WIEJSKICH	MINISTERSTWO ROLNICTWA I ROZWOJU WSI
SPO RYBOŁÓWSTWO I PRZETWÓRSTWO RYB	MINISTERSTWO ROLNICTWA I ROZWOJU WSI
SPO TRANSPORT - GOSPODARKA MORSKA	MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
ZPORR - ZINTEGROWANY PROGRAM OPERACYJNY ROZWOJU REGIONALNEGO – Rozwój regionalny	MINISTERSTWO GOSPODARKI, PRACY I POLITYKI SPOŁECZNEJ (WE WSPÓŁPRACY Z SAMORZĄDAMI WOJEWÓDZTW)
PROGRAM OPERACYJNY - POMOC TECHNICZNA	MINISTERSTWO GOSPODARKI, PRACY I POLITYKI SPOŁECZNEJ

Struktura i treść programów operacyjnych wynika z celów i strategii ich osiągnięcia określonych w Narodowym Planie Rozwoju. Podział środków strukturalnych zaangażowanych w realizację poszczególnych programów odzwierciedla ich stopień istotności dla budowania podstaw wzrostu konkurencyjności i spójności społecznej, ekonomicznej i przestrzennej z krajami i regionami Unii Europejskiej oraz uwzględnia faktyczne możliwości absorpcyjne.

Program operacyjny – Wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw

Celem głównym programu jest poprawa pozycji konkurencyjnej polskiej gospodarki funkcjonującej w warunkach otwartego rynku. Cel programu będzie osiągnięty poprzez koncentrację środków finansowych kierowanych bezpośrednio do sektora przedsiębiorstw, sektora naukowo-badawczego oraz instytucji otoczenia biznesu (w tym administracji publicznej) na najbardziej efektywne, gwarantujące wzrost innowacyjności produktowej i technologicznej projekty i przedsięwzięcia.

Skuteczna realizacja celu programu jest uwarunkowana w dużej mierze powodzeniem przedsięwzięć o charakterze prawnym i organizacyjnym, wynikających ze strategii gospodarczej rządu. Likwidacja barier dla działalności gospodarczej w powiązaniu ze ściśle ukierunkowaną pomocą publiczną pozwoli, w stosunkowo krótkim czasie, na zdynamizowanie wzrostu gospodarczego, zwiększenie poziomu zatrudnienia w najbardziej efektywnych sektorach przemysłu i usług oraz stworzy podstawy do zwiększania konkurencyjności całej polskiej gospodarki.

Głównymi beneficjentami wsparcia udzielonego w ramach programu będą przedsiębiorcy, instytucje otoczenia biznesu oraz instytucje sfery naukowo-badawczej.

Priorytety realizowane w ramach SPO Wzrost konkurencyjności gospodarki to:

- Rozwój przedsiębiorczości i wzrost innowacyjności z wykorzystaniem instytucji otoczenia biznesu,
- Zwiększanie konkurencyjności produktowej i technologicznej przedsiębiorstw

Program operacyjny – Rozwój zasobów ludzkich

Głównym celem Sektorowego Programu Operacyjnego Rozwój Zasobów Ludzkich jest budowa otwartego, opartego na wiedzy społeczeństwa poprzez zapewnienie warunków do

rozwoju zasobów ludzkich w drodze kształcenia, szkolenia i pracy. Cel ten jest zgodny z celem strategicznym UE przyjętym w 2000 r. podczas szczytu Lizbońskiego Rady Europejskiej, zgodnie z którym UE powinna stać się najbardziej konkurencyjną, dynamiczną i opartą na wiedzy gospodarką światową, zdolną do stałego wzrostu gospodarczego z większą ilością lepszych miejsc pracy i większą spójnością społeczną.

Cel ten ma zostać osiągnięty m.in. poprzez realizację Europejskiej Strategii Zatrudnienia.

Cel generalny SOP RZL realizowany będzie przez cele szczegółowe:

- poprawę zatrudnienia poprzez rozwój jakości zasobów ludzkich,
- rozwój przedsiębiorczości,
- poprawę zdolności adaptacyjnych przedsiębiorstw i ich pracowników do warunków zmieniającego się rynku,
- wzmocnienie polityki równości szans na rynku pracy.

Głównymi beneficjentami wsparcia dostarczonego w ramach usług dla osób będą bezrobotni, zagrożeni bezrobociem, absolwenci, osoby pracujące zainteresowane podwyższeniem swoich kwalifikacji, osoby chcące rozpocząć działalność gospodarczą, pracodawcy (głównie MSP), kobiety, osoby zagrożone wykluczeniem społecznym, w tym osoby niepełnosprawne, młodzież pochodząca z rodzin patologicznych i wypadająca z systemu szkolnego oraz osoby korzystające długotrwale ze świadczeń pomocy społecznej: osoby uzależnione, bezdomni, byli więźniowie, młodzież opuszczająca placówki opiekuńczo-wychowawcze i rodziny zastępcze, osoby długotrwale bezrobotne pozostające bez pracy powyżej 24 miesięcy i uchodźcy.

Beneficjenci pomocy dostarczanej w ramach usług dla systemów to jednostki centralne (w tym Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu), instytucje rynku pracy (publiczne i niepubliczne), samorządy, placówki edukacyjne i szkoleniowe, partnerzy społeczni, w tym organizacje pozarządowe.

Priorytety realizowane w ramach SPO Rozwój zasobów ludzkich to:

- aktywna polityka rynku pracy oraz integracji zawodowej i społecznej,
- rozwój społeczeństwa opartego na wiedzy.

Program operacyjny – Restrukturyzacja i modernizacja sektora żywnościowego oraz rozwój obszarów wiejskich

GLÓWNYMI CELAMI PROGRAMU OPERACYJNEGO JEST POPRAWA KONKURENCYJNOŚCI GOSPODARKI ROLNO-ŻYWNOŚCIOWEJ ORAZ ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ OBSZARÓW WIEJSKICH. AKCESJA POLSKI DO UNII EUROPEJSKIEJ I WŁĄCZENIE SEKTORA ROLNO-ŻYWNOŚCIOWEGO DO JEDNOLITEGO RYNKU ROZSZERZY MOŻLIWOŚCI ZBYTU POLSKICH PRODUKTÓW, LECZ JEDNOCZEŚNIE WZMOCNI KONKURENCJĘ. W ZWIĄZKU Z TYM, W CELU SPROSTANIA KONKURENCJI NA RYNKU WEWNĘTRZNYM NALEŻY WYKORZYSTAĆ ISTNIEJĄCE REZERWY KONKURENCYJNOŚCI LEŻĄCE PO STRONIE POPRAWY EFEKTYWNOŚCI EKONOMICZNEJ (WYKORZYSTANIE ISTNIEJĄCYCH ZASOBÓW PRODUKCYJNYCH) I NOWYCH TECHNOLOGII (INNOWACYJNOŚĆ).

Istotna jest poprawa dochodów w rolnictwie i na wsi oraz ograniczenie bezrobocia ludności wiejskiej. Poprawa dochodów jest możliwa poprzez lepsze wykorzystanie czynników produkcji, modernizację technologii oraz dywersyfikację produkcji rolnej lub podejmowanie działań towarzyszących. W sytuacji słabo rozwiniętego na obszarach wiejskich rynku pracy oraz wysokiej stopy bezrobocia (również ukrytego) niezbędne są uzupełniające działania na rzecz tworzenia nowych miejsc pracy i samozatrudnienia współfinansowanych przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i Europejski Fundusz Społeczny.

Program ma na celu także poprawę bezpieczeństwa i jakości żywności oraz rynkowe ukierunkowanie produkcji. Inwestycje zmierzające do poprawy standardów higienicznych, sanitarnych i jakościowych w produkcji żywności oraz działania mające na celu ochronę środowiska i poprawę dobrostanu zwierząt stanowią priorytetowy obszar niniejszego programu. Zrównoważony rozwój obszarów wiejskich i prawo do zaspokojenia aspiracji rozwojowych obecnej generacji oraz przyszłych pokoleń odnosi się w zasadniczej mierze do aspektów środowiskowych rozwoju gospodarczego. Oznacza to również prowadzenie polityki rozwojowej w sposób zapewniający trwałość struktur społecznych, gospodarczych i kulturowych w długim horyzoncie czasowym.

Zrównoważony rozwój obszarów wiejskich wiąże się z koncepcją wielofunkcyjności, kształtowaniem warunków dla różnorodnej działalności ekonomicznej prowadzonej z poszanowaniem aspektów środowiskowych, rozwoju funkcji społecznych, kulturalnych oraz dbałością o zapewnienie mieszkańcom dobrych warunków życia. Wielofunkcyjny rozwój rolnictwa jest zgodny z oczekiwaniami społecznymi, a zarazem stabilizuje funkcje ekonomiczne gospodarstw.

Odbiorcami pomocy programu operacyjnego będą podmioty prowadzące działalność rolniczą – rolnicy, prowadzący gospodarstwo rolne (osoby fizyczne i prawne), producenci rolni reprezentowani przez zrzeszenia/stowarzyszenia lub władze samorządowe, przedsiębiorcy prowadzący działalność w zakresie przetwórstwa produktów rolnych, spółki wodne, których statutowy cel jest związany z działalnością rolniczą oraz Lasy Państwowe.

Priorytetami programu są:

- wspieranie zmian i dostosowań w rolnictwie,
- zrównoważony rozwój obszarów wiejskich,
- rozwój i dostosowanie do norm WE przetwórstwa artykułów rolnych

Program operacyjny – Rybołówstwo i przetwórstwo ryb

CELEM STRATEGICZNYM PROGRAMU JEST RACJONALNA GOSPODARKA ZASOBAMI WÓD I POPRAWA EFEKTYWNOŚCI SEKTORA RYBACKIEGO ORAZ PODNIESIENIE KONKURENCYJNOŚCI POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA I PRZETWÓRSTWA RYBNEGO. PRODUKTY RYBOŁÓWSTWA I PRZETWÓRSTWA POWINNY ODPOWIADAĆ ZAPOTRZEBOWANIU RYNKU KRAJOWEGO POD WZGLĘDEM CENY I JAKOŚCI ORAZ POWINNY BYĆ KONKURENCYJNE NA RYNKACH ZAGRANICZNYCH.

Beneficjentami końcowymi pomocy będą przede wszystkim armatorzy statków rybackich, właściciele i dzierżawcy portów, zintegrowane kolektywne grupy właścicieli i rodzin rybackich, rybacy, organizacje rybaków śródlądowych, właściciele gospodarstw rybackich, właściciele zakładów przetwórczych o określonych możliwościach wdrożenia nowych technologii, hurtownicy, detaliści, placówki naukowo-badawcze, uczelnie.

W RAMACH PROGRAMU OPERACYJNEGO RYBOŁÓWSTWO I PRZETWÓRSTWO RYB REALIZOWANE BĘDĄ CZTERY PRIORYTETY:

- DOSTOSOWANIE NAKŁADU POŁOWOWEGO DO ZASOBÓW,
- ODNOWA I MODERNIZACJA FLOTY RYBACKIEJ,
- OCHRONA I ROZWÓJ ZASOBÓW WODNYCH, CHÓW I HODOWLA RYB, RYBACKIE URZĄDZENIA PORTOWE, PRZETWÓRSTWO I RYNEK RYBNY, RYBOŁÓWSTWO ŚRÓDLĄDOWE,
- INNE DZIAŁANIA (SPOŁECZNE, RYNKOWE, INNOWACYJNE).

Program operacyjny – Transport – Gospodarka Morska

GŁÓWNYM CELEM STRATEGICZNYM PROGRAMU JEST ZWIĘKSZENIE SPÓJNOŚCI TRANSPORTOWEJ KRAJU ORAZ POLEPSZENIE DOSTĘPNOŚCI PRZESTRZENNEJ MIAST, OBSZARÓW I REGIONÓW POLSKI W UKŁADZIE UNII EUROPEJSKIEJ.

REALIZACJA TEGO CELU NASTĘPOWAĆ BĘDZIE PRZEZ PRZYŚPIESZENIE PROCESU MODERNIZACJI I ROZBUDOWY INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ, MODERNIZACJĘ GŁÓWNYCH LINII KOLEJOWYCH, ROZBUDOWĘ SIECI DROGOWEJ, POPRAWĘ DOSTĘPU DO PORTÓW MORSKICH WAŻNYCH DLA GOSPODARKI NARODOWEJ ORAZ MODERNIZACJĘ LINII KOLEJOWYCH DLA POPRAWY OBSŁUGI AGLOMERACJI MIEJSKICH.

Działania, które będą podejmowane w tym zakresie, wynikają z głównych celów unijnej polityki przestrzennej, sformułowanych w ESDP (European Spatial Development Perspective), ale także z celów polityki przestrzennej Polski sformułowanych w Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju. Zgodnie z tymi politykami, rozbudowa infrastruktury transportowej Polski powinna z jednej strony uwzględniać policentryczny układ osadniczy kraju, a z drugiej – zapewnić dalszy rozwój tego układu.

Takie działania są bowiem podstawą zaistnienia sprawnego i efektywnego systemu transportowego w układzie krajowym i europejskim. Wysoka dostępność do sieci transportowej (i telekomunikacyjnej) jest warunkiem wstępnym wzmacnianiu konkurencyjności regionów. Jeżeli tego warunku nie uda się spełnić, nie będzie możliwe polepszanie sytuacji społecznej i ekonomicznej obszarów peryferyjnych i zapóźnionych w rozwoju. Co więcej, poziom konkurencyjności kraju będzie coraz niższy w porównaniu z innymi krajami Unii Europejskiej.

Końcowymi beneficjentami pomocy będą: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Urzędy Morskie (w Gdyni, Słupsku i Szczecinie), Zarządy Portów (w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie-Świnoujściu) oraz Służba SAR.

W RAMACH PROGRAMU BĘDĄ REALIZOWANE 2 PRIORYTETY:

- zrównoważony gałęziowo rozwój systemu transportowego,
- bezpieczniejsza infrastruktura drogowa.

Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego

OPIERAJĄC SIĘ NA NARODOWEJ STRATEGII ROZWOJU REGIONALNEGO I INNYCH DOKUMENTACH RZĄDOWYCH STWORZONY ZOSTAŁ PROGRAM ZINTEGROWANY, KTÓREGO CELEM STRATEGICZNYM JEST TWORZENIE WARUNKÓW WZROSTU KONKURENCYJNOŚCI REGIONÓW ORAZ PRZECIWDZIAŁANIE MARGINALIZACJI W TAKI SPOSÓB, ABY SPRZYJAĆ DŁUGOFALOWEMU ROZWOJOWI GOSPODARCEMU KRAJU, JEGO SPÓJNOŚCI EKONOMICZNEJ, SPOŁECZNEJ I TERYTORIALNEJ ORAZ INTEGRACJI Z UNIĄ EUROPEJSKĄ. ZAKŁADA SIĘ, ŻE ZARZĄDZANIE I WDRAŻANIE ZPORR BĘDZIE ODBYWAĆ SIĘ NA MOŻLIWIE NAJNIŻSZYM SZCZEBLU, TAK ABY DECYZJE ODNOŚNIE KONKRETNÝCH PROJEKTÓW REALIZACYJNYCH W NAJWYŻSZYM STOPNIU ODPOWIADAŁY POTRZEBOM I PRIORYTETOM POSZCZEGÓLNYCH REGIONÓW. OBOK ZAKŁADANEGO ZWIĘKSZENIA EFEKTYWNOŚCI WYKORZYSTANIA ŚRODKÓW PODEJŚCIE TAKIE UMOŻLIWI PO ROKU 2006 PRZENIESIENIE ZARZĄDZANIA PROGRAMAMI REGIONALNYMI WSPÓŁFINANSOWANYMI Z FUNDUSZY STRUKTURALNYCH NA POZIOM REGIONALNY. NSRR NA LATA 2001- 2006 ZA GŁÓWNE ZADANIE PRZYJĘŁA ZAPEWNIENIE WARUNKÓW WZROSTU KONKURENCYJNOŚCI REGIONÓW W UKŁADZIE KRAJOWYM I EUROPEJSKIM ORAZ PRZECIWDZIAŁANIE POGŁĘBIANIU SIĘ ZRÓŻNICOWAŃ MIĘDZYREGIONALNYCH. CEL ZPORR JEST ŚCIŚLE POWIĄZANY Z CELEM NSRR, A ZOSTANIE ON OSIĄGNIĘTY POPRZEZ REALIZACJĘ SFORMUŁOWANYCH W TRAKCIE KONSULTACJI W REGIONACH PRIORYTETÓW. USTALONE PRIORYTETY I DZIAŁANIA WYNIKAJĄ Z POTRZEB WOJEWÓDZTW I WPISUJĄ SIĘ W POSZCZEGÓLNE STRATEGIE REGIONALNE.

REALIZOWANE W RAMACH ZPORR PRIORYTETY TO:

- rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów,
- wzmocnienie regionalnej bazy ekonomicznej i zasobów ludzkich,
- rozwój lokalny.

W ZPORR zostały przeznaczone oddzielne środki w wysokości 179 mln. Euro na wsparcie potencjału gospodarczego i rozbudowę kompleksowych systemów komunikacji publicznej w największych w Polsce skupiskach ludności - aglomeracji warszawskiej i górnośląskiej.

Strategia wykorzystania Funduszu Spójności w transporcie

Celem głównym realizowanym w ramach Funduszu Spójności jest zapewnienie spójności kraju i poszczególnych regionów z przestrzenią europejską. Jest on zgodny

z kierunkami polityki transportowej Unii Europejskiej zawartymi w *Białej Księdze* (White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Commission of the European Communities, Brussels).

Zarówno dostępność poszczególnych regionów, jak i położenie tranzytowe kraju, wymagają szybkiej budowy sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu oraz modernizacji głównych linii kolejowych. Tworzy one sieć transeuropejską, opartą o główne korytarze transportowe, wyznaczoną poprzez odcinki sieci TINA. W skład sieci TINA wchodzi: wybrane linie kolejowe, główne drogi, drogi wodne oraz porty: morskie, rzeczne i lotnicze.

Nie wszystkie elementy sieci TINA podlegać będą działaniom w okresie 2004-2006. Wynika to z faktu, że przy ograniczonych środkach działania muszą zostać skoncentrowane na przedsięwzięciach najpilniejszych. Ograniczone zostaną więc one do:

- modernizacji linii kolejowych (z układu TINA),
- budowy autostrad,
- budowy dróg ekspresowych.

Natomiast przebudowa dróg krajowych (zarówno z układu TINA, jak i pozostałych) realizowana będzie w ramach sektorowego programu operacyjnego i współfinansowana z funduszu ERDF.

Główne kierunki strategii wykorzystania Funduszu Spójności w ochronie środowiska

W kontekście wyzwań i strategicznych celów polityki państwa w okresie przystępowania do UE, jak też celów przypisanych Funduszowi Spójności, określonych w rozporządzeniu Rady 1164/94/WE, w latach 2004-2006 środki tego instrumentu będą przeznaczone przede wszystkim na niżej wymienione kierunki interwencji:

- poprawa jakości wód powierzchniowych oraz polepszenie dystrybucji i jakości wody do picia,
- racjonalizacja gospodarki odpadami i ochrona powierzchni ziemi,
- poprawa jakości powietrza.

Finansowanie Narodowego Planu Rozwoju

Łączna suma środków publicznych (fundusze strukturalne, Fundusz Spójności, środki krajowe) zaangażowanych w realizację Narodowego Planu Rozwoju 2004-2006 wyniesie 14891,5 mln euro, z czego 11368,6 mln euro tj. 76,3% całości sumy pochodzić będzie ze środków wspólnotowych. Środki te będą wydatkowane począwszy od roku 2004 do roku 2009, a w przypadku Funduszu Spójności nawet do 2010 r.

W okresie realizacyjnym NPR do roku 2006 będzie trwało wydatkowanie środków pochodzących z programów przedakcesyjnych (Phare, ISPA, SAPARD) a od 2007 r. rozpocznie się realizacja kolejnego programu rozwojowego polityki strukturalnej na lata 2007-2013. Środki te będą wzmacniały pozytywny efekt ekonomiczny i gospodarczy realizacji niniejszego Planu.

Z ogólnej sumy 11368,6 mln euro wkładu Wspólnoty w realizację Narodowego Planu Rozwoju 7635,3 mln euro (67,2%) będzie pochodzić z zasobów funduszy strukturalnych (ERDF, ESF, EAGGF, FIFG). Z tej sumy 7320,7 mln euro zostanie wykorzystane na realizację Podstaw Wsparcia Wspólnoty (programów operacyjnych), natomiast 314,6 mln euro na realizację programów Inicjatyw Wspólnotowych: INTERREG oraz EQUAL. W realizację działań rozwojowych współfinansowanych z funduszy strukturalnych zostanie zaangażowanych 2861,4 mln euro publicznych środków krajowych. Oznacza to, że łączna suma środków publicznych przeznaczonych na realizację programów współfinansowanych z funduszy strukturalnych wyniesie 10496,7 mln euro, a średni poziom współfinansowania ze strony środków wspólnotowych sięgnie 72,7%

W okresie realizacji NPR zostanie zaangażowanych w Polsce na wspieranie działań rozwojowych dodatkowo 3733,3 mln euro ze środków Funduszu Spójności, z czego po 50% zostanie przekazane na projekty transportowe i projekty infrastruktury ochrony środowiska. W realizację projektów współfinansowanych przez Fundusz Spójności zostanie zaangażowanych łącznie ok. 661,5 mln euro z krajowych środków publicznych. Łączna kwota środków publicznych włączonych w realizację projektów Funduszu Spójności osiągnie więc 4394,8 mln euro, a poziom współfinansowania środkami Wspólnoty wyniesie 84,9 %.

Na działania z zakresu ochrony środowiska oprócz środków Funduszu Spójności zaangażowane będą również środki Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, który finansuje w ramach SPO Wzrost Konkurencyjności Gospodarki działanie dotyczące wsparcia dostosowań przedsiębiorstw w tym zakresie (12,6% całości środków UE przeznaczonych na realizację programu) oraz w ramach ZPORR działanie dotyczące infrastruktury ochrony środowiska (ponad 14% całości środków UE przeznaczonych na realizację ZPORR).

Obok środków publicznych w realizacji Narodowego Planu Rozwoju, będą uczestniczyły także środki prywatne. Łączna wartość wkładu podmiotów prywatnych szacowana jest na około 1818,0 mln euro, co podwyższa łączną sumę środków zaangażowanych w realizację NPR do 16709,5 mln euro.

Szacuje się, że zaangażowanie środków UE w realizację celów polityki strukturalnej w Polsce (11368,6 mln euro), w układzie poszczególnych funduszy, ukształtuje się w latach 2004-2006 następująco:

a) fundusze strukturalne łącznie – 67,2 % (7635,3 mln euro)

w tym:

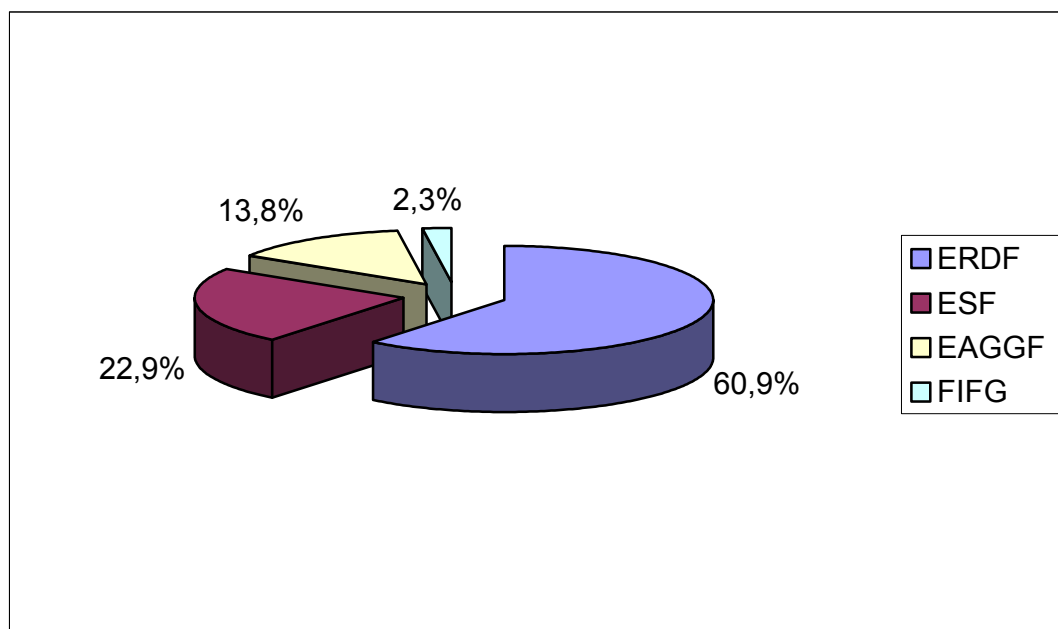
ERDF – 60,9 % (4456,7 mln euro),

ESF – 22,9 % (1630,4 mln euro),

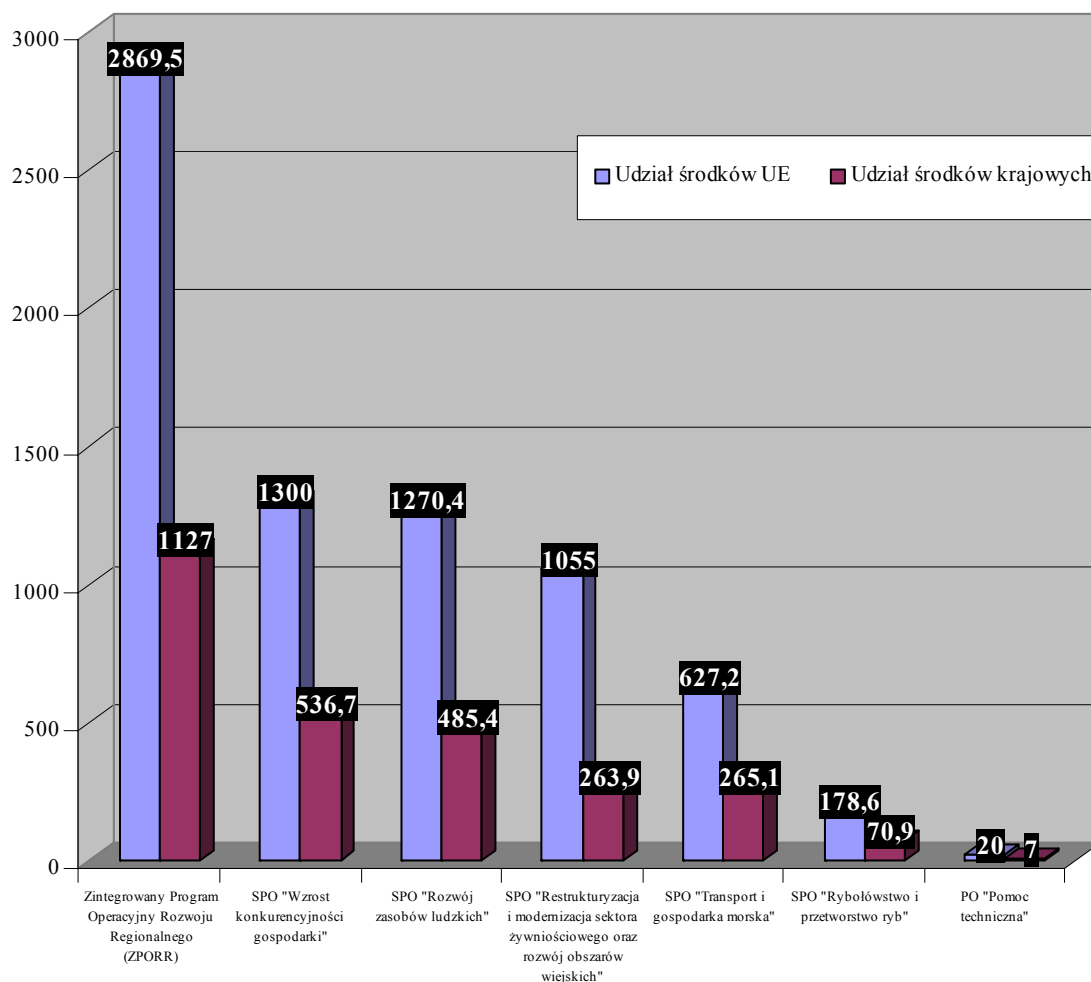
EAGGF – 13,8 % (1005,0 mln euro),

FIFG – 2,3 % (178,6 mln euro),

b) Fundusz Spójności – 32,8 % (3733,3 mln euro).



W układzie poszczególnych programów operacyjnych realizujących Podstawy Wsparcia Wspólnoty środki z zasobów funduszy strukturalnych (7320,7 mln euro) zostaną rozdysponowane w następujący sposób:



W układzie dziedzin interwencji funduszy strukturalnych najwięcej środków w ramach NPR (fundusze strukturalne łącznie z Funduszem Spójności) zostanie przeznaczony na realizację projektów i działań modernizacyjnych i rozwojowych w sferze infrastruktury – 55,3%, w tym w szczególności infrastruktury transportowej – 31 %.

W ramach Podstaw Wsparcia Wspólnoty (bez uwzględniania Funduszu Spójności) udział poszczególnych dziedzin interwencji w wydatkach funduszy strukturalnych wynosił będzie:

- 39,2% infrastruktura podstawowa, w tym w szczególności infrastruktura transportowa – 24,0% całości alokacji funduszy strukturalnych,
- 20,9% zasoby ludzkie,
- 36,5% środowisko produkcyjne, w tym 17,8% przemysł i usługi, 15,9% rozwój rolnictwa, obszarów wiejskich i rybołówstwa oraz 2,8% turystyka.

Spodziewane efekty Narodowego Planu Rozwoju 2004-2006

Realizacja przedstawionych powyżej celu strategicznego i celów cząstkowych NPR zmierza do:

- zapewnienia stałego podnoszenia pozycji konkurencyjnej polski,
- stworzenia warunków do poprawy poziomu i jakości życia społeczeństwa,
- stworzenia oferty pracy dla setek tysięcy osób wkraczających dopiero na rynek pracy,
- zapewnienia osłon dla grup społecznych i regionów, które wskutek niedostosowania strukturalnego będą mogły być w mniejszym zakresie beneficjentem zmian strukturalnych, które dokonają się w polskiej gospodarce.

DO NAJWAŻNIEJSZYCH SPODZIEWANYCH EFEKTÓW NARODOWEGO PLANU ROZWOJU 2004-2006 NALEŻY ZALICZYĆ:

- wzrost poziomu pkb na jednego mieszkańca względem średniej UE po rozszerzeniu,
- wzrost udziału przemysłów nowoczesnych technologii w wartości dodanej przemysłu brutto,
- wzrost udziału zatrudnionych w usługach rynkowych,
- spadek stopy bezrobocia oraz spadek zróżnicowania stopy bezrobocia pomiędzy województwami

JAK WSKAZUJE OCENA EFEKTU MAKROEKONOMICZNEGO WPŁYWU ŚRODKÓW STRUKTURALNYCH UE NA GOSPODARKĘ POLSKĄ, PRZEPROWADZONA W OPARCIU MODEL HERMIN, NAJWIĘKSZE EFEKTY CO DO ZMIANY POZIOMU PKB WYSTĘPOWAĆ BĘDĄ W 2007 R., GDZIE W WYNIKU REALIZACJI NPR DODATKOWY WZROST PKB WYNIESIE 3,33 PUNKTU PROCENTOWEGO, NATOMIAST STOPA BEZROBOCIA BĘDZIE NIŻSZA O OKOŁO 2 PUNKTY PROCENTOWE.

W TYM OKRESIE ODNOTOWANO RÓWNIEŻ POTENCJALNY NAJWIĘKSZY WPŁYW NPR NA POZIOM REALNEJ WIELKOŚCI PRODUKCJI W SEKTORZE PRZEMYSŁOWYM, W USŁUGACH

RYNKOWYCH I SEKTORZE USŁUG PUBLICZNYCH. REALIZACJA NPR SPOWODUJE OBNIŻENIE (NAJWIĘKSZE W 2006 R. – O 0,81% PKB) DEFICYTU SEKTORA PUBLICZNEGO. PONADTO NASTĄPI SPADEK ZADŁUŻENIA PUBLICZNEGO O 2,89% PKB ORAZ ZMNIEJSZENIE NADWYŻKI NETTO W HANDLU O 0,96% PKB W 2006 R.

III. Cel Planu Rozwoju Lokalnego Miasta Darłowa 2004-2006

Cel Planu Rozwoju Gminy na lata 2004 – 2006 i strategia jego osiągnięcia uwzględnia nie tylko horyzont najbliższych lat, ale odnosi się do inicjatyw, które będą aktualne w następnym okresie programowania, tj. co najmniej do roku 2013.

Cel strategiczny Planu Rozwoju Gminy formułowany z tej perspektywy określa się następująco:

Celem nadrzędnym działań strategicznych samorządu lokalnego jest rozwój miasta rozumiany jako szybki i wyraźnie odczuwalny dla mieszkańców wzrost szans realizowania celów życiowych w oparciu o własną przedsiębiorczość, talenty, wiedzę i indywidualną aktywność.

Realizacja celu strategicznego odbywać się będzie poprzez osiąganie celów cząstkowych, zdefiniowanych w odpowiedzi na zmiany zachodzące w gospodarce oraz wniosków wynikających z analizy słabych i mocnych stron Miasta, a także szans i zagrożeń przed nią stojących.

W świetle powyższego sformułowano dwa podstawowe cele cząstkowe Programu Rozwoju Miasta na lata 2004 – 2006:

- 1. Budowa i rozbudowa infrastruktury technicznej**
- 2. Budowa i rozbudowa infrastruktury społecznej i turystycznej**

Cele Planu Rozwoju Miasta będą realizowane ze środków własnych Gminy i krajowych. Zakłada się również dokonanie wszelkich starań o pozyskanie środków za pomocą programów i projektów współfinansowanych w ramach środków akcesyjnych oraz wspólnotowych.

IV. Aktualna sytuacja społeczno-gospodarcza w Mieście Darłowo

MIASTO DARŁOWO

SYNTETYCZNA CHARAKTERYSTYKA MIASTA.

Darłowo jest miastem nadmorskim, położonym w zachodniej części Pobreża Słowińskiego na terenie województwa zachodniopomorskiego. Powierzchnia miasta wynosi 20 km². Leży w odległości 21 km od Sławna, 41 km od Koszalina oraz 45 km od Słupska, zamieszkuje je ok. 16 tys. mieszkańców. Miasto o charakterze turystycznym posiada port rybacki i handlowy, mogący przyjmować jednostki o nośności do 1000 BRT.

Historia Darłowa sięga XI wieku, kiedy to u ujścia Wieprzy do Bałtyku powstała drewniano-ziemna warownia „Terra Dirlova” - późniejsza Kasztelania, której mieszkańcy zajmowali się uprawianiem żeglugi, łowieniem i konserwowaniem ryb oraz tkactwem. Od roku 1270 jako Rügenwalde – Darłowo ma już prawa miejskie. Darłowo było wówczas na krótko we władaniu książąt Rugii. Na prawa miejskie Lubeckie Darłowo przeszło w roku 1312. W roku 1352 rozpoczęto budowę warownego zamku, siedziby książąt słupskich. W tym czasie Darłowo za pośrednictwem Kołobrzegu nawiązało współpracę z Hanzą. Rozpoczął się okres rozkwitu miasta i portu. O zamożności jego mieszkańców świadczyła flota rybacka i handlowa. W roku 1412 miasto zostało pełnoprawnym członkiem Hanzy.

W roku 1382r na zamku w Darłowie urodził się Eryk – najstarszy syn Księcia Warcisława VII i Marii Meklemburskiej. W roku 1388 Eryk został wyznaczony przez królową Danii i Norwegii na następcę tronu. W roku 1389 obwołano go królem Norwegii jako Eryka III, zaś w 1397 roku został królem zjednoczonej Skandynawii. Eryk Pomorski znany był nie tylko jako król i budowniczy warownych zamków, ale również po buncie w Danii i jego detronizacji jako „ostatni Wiking Bałtyku” z racji korsarskich napadów na statki skandynawskie. W roku 1449 powrócił do Darłowa i tu zmarł w roku 1459. Jego prochy spoczywają w Darłowie w Kościele Mariackim. Z racji narodzin i miejsca spoczynku Eryka w Darłowie w 1998r radni Rady Miejskiej podjęli decyzję o umieszczeniu w statucie Darłowa zapisu „Królewskie Miasto Darłowo”.

Wiek XVI i XVII to lata zastoju w rozwoju miasta. Powodem złej koniunktury było zniszczenie umocnień portowych przez silne sztormy, pożary oraz wojnę trzydziestoletnią. Liczne epidemie dziesiątkowały mieszkańców Darłowa w pierwszej połowie XVIII wieku.

W latach siedemdziesiątych XIX wieku przebudowano nabrzeża i utworzono port wewnętrzny w Kanale Wieprzy. W 1885 zbudowano latarnię morską. Po rozbudowie i modernizacji w roku 1927 zasięg latarni wynosił 15 mil morskich.

Na początku XX wieku Darłowo liczyło 6 tys. mieszkańców, zaś w chwili wybuchu II wojny światowej 9 tysięcy. Miasto i port zajęła Armia Sowiecka 7 marca 1945. Przejęcie miasta przez polską administrację nastąpiło we wrześniu 1945r. Zabudowa miejska, urządzenia portowe nie poniosły prawie żadnych strat podczas działań wojennych. Uruchomienie portu nastąpiło w roku 1948.

W okresie powojennym nastąpił szczególny wzrost działalności portu i lokalnej gospodarki w kierunku rybołówstwa i usług z nim związanych. Wiodącą rolę odgrywało wówczas przedsiębiorstwo „KUTER”, które było największym pracodawcą w mieście. Wzrastała również rola miasta jako kurortu turystycznego w oparciu o system wypoczynku zorganizowanego. Brak było jednak niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych np. nowoczesnej oczyszczalni ścieków, rozwiązań komunikacyjnych, które po zmianach gospodarczych roku 1989 stały się istotną barierą rozwoju miasta.

Wprowadzenie gospodarki rynkowej bardzo niekorzystnie odbiło się na lokalnych przedsiębiorstwach. Duże zakłady pracy uległy likwidacji włącznie z wiodącym na rynku pracy przedsiębiorstwem KUTER. Nie obronił się również model turystyki uprawiany do lat 80-tych. Miasto stanęło przed bardzo trudnymi problemami bezrobocia i obniżenia przychodów ludności płynących z usług turystycznych.

Od połowy lat 90-tych następuje odpływ najbardziej aktywnych mieszkańców Darłowa do silniejszych ośrodków gospodarczych, co spowodowało nawet bezwzględny spadek liczby mieszkańców.

Koniec lat 90-tych to zintensyfikowany rozwój turystyki w mieście. Miasto efektywnie wykorzystuje swoją nadmorską lokalizację. Znacznie powiększa się liczba prywatnych przedsiębiorstw.

Do dziś, w mieście obserwuje się wzmożone działania w zakresie przygotowania jeszcze lepszej oferty dla przebywających w mieście turystów.

STRUKTURA PRZESTRZENNA I DEMOGRAFICZNA

Miasto Darłowo położone jest u ujścia rzeki Wieprzy w województwie zachodniopomorskim, w powiecie Sławno (od 1 stycznia 1999). Gmina liczy 16 tyś. mieszkańców i ma powierzchnię 20 km kwadratowych. Obszar miejski Darłowa obejmuje trzy obszary zabudowy: obszar śródmiejski (i dwa obszary znajdujące się w odległości około 2,5 km w kierunku morza: Darłówko Wschodnie i Darłówko Zachodnie. W strukturze przestrzennej obszaru śródmiejskiego wyróżnić można :

- rejon centralny, w granicach starych murów warownych na północ od rz. Wieprzy,

- rejon przydworcowy, na południe od rz. Wieprzy,
- rejon mieszkaniowy pomiędzy ul. Chopina a ul. Cmentarna,
- rejon mieszkaniowy pomiędzy ul. Emilii Plater, a ul. O.D. Tynieckiego – Osiedle Bema.

Większość obiektów położonych w wyżej wymienionych rejonach śródmiejskich znajduje się w odległości 500-1000 metrów od centrum miasta, a więc w zasięgu dojścia pieszego.

W gminie znajduje się port morski, przedsiębiorstwa związane z gospodarką morską i przemysłem.

ZEWNĘTRZNE POWIĄZANIA TRANSPORTOWE

POWIĄZANIA DROGOWE

Miasto powiązane jest z układem dróg samochodowych poprzez :

- drogę wojewodzką nr 203 (Koszalin-Ustka) łącząca Darłowo z Ustką (38 km) i Koszalinem (34 km)
- drogę wojewódzką nr 205 (Sławno-Darłowo) łącząca Darłowo z Sławnem(21 km), a dalej poprzez drogę krajową nr 6 (Gdańsk-Szczecin) z Koszalinem (41 km), Słupskiem (27 km) i Gdańskiem-Rebiechowo (137 km) oraz poprzez drogę nr 207 i 21 z Poznaniem (237 km); droga nr 205 jest w bardzo złym stanie technicznym, na długich odcinkach posiada wąską jezdnię bitumiczną z źle utrzymanymi, obniżonymi poboczami,
- drogę powiatową Darłowo-Słowino-Karwice, w stanie technicznym, lepszym niż droga 205; miejscami źle utrzymane, obniżone pobocze gruntowe.

Obecnie, układ uliczny Darłowa nie wiąże się bezpośrednio z układem dróg krajowych. Układ ten wykorzystywany jest do przewozów towarów (samochody ciężarowe) i przewozów osób środkami transportu indywidualnego (samochody osobowe) i zbiorowego (autobusy).

Darłowo jest siedzibą Placówki Terenowej Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Koszalinie. W powiązaniach zewnętrznych, linie PKS łączą Darłowo przede wszystkim z Koszalinem, Sławnem i Słupskiem, a także z Dąbkami, Jeżycami i Postominem. Najdłuższe kursy wykonywane są do Szczecina oraz Warszawy, Wrocławia i Legnicy (tylko w sezonie letnim).

POWIĄZANIA KOLEJOWE

Pociągi pasażerskie nie jeżdżą do Darłowa od 1991 roku, wstrzymany został także ruch towarowy. Powodem tego był to kiepski stan torowiska. W czerwcu 2002 roku ze środków skarbu państwa, wyremontowano całą - 20-kilometrową - trasę. Sławno - Darłowo. Koszt remontu wyniósł 15 milionów złotych.

Istnieją poważne zamierzenia by w czerwcu 2005 r. na linii tej pojawił się autobus szynowy.

POWIĄZANIA WODNE

Miasto jest portem rybackim i handlowym. W porcie mogą zawijać statki o wyporności do 1000 BRT, długości 75m. i zanurzeniu do 4 m. Port dostępny jest także dla jachtów i łodzi motorowych. Poprzez rzekę Wieprzę miasto powiązane jest ze Sławnem i Miastkiem (powiązanie o znaczeniu turystycznym).

Wszyscy żeglarze, odwiedzający port mogą skorzystać z kontenera sanitarnego, umiejscowionego za mostem, po wschodniej stronie Portu Darłowo. W kontenerze mieści się toaleta, prysznic i kuchnia. Można tam również skorzystać z energii elektrycznej i słodkiej wody.

W sezonie letnim większość turystów korzysta z regularnych połączeń Żeglugi Gdańskiej: - Darłowo - Nexø. Rozkład rejsów przedstawia tabela poniżej.

DARŁOWO - NEXO - DARŁOWO

WAŻNY W TERMINIE 28.06.2004 - 31.08.2004

ms OPAL

WTOREK, ŚRODA, CZWARTEK

	odjazd		przyjazd
DARŁOWO	06:30	NEXO	11:30
NEXO	17:30	DARŁOWO	22:30

WAŻNY W TERMINIE 01.07.2004 - 31.08.2004

DSC DELFIN IV

PONIEDZIAŁEK

	odjazd		przyjazd
DARŁOWO	08:00	NEXO	10:00
NEXO	18:15	DARŁOWO	20:15

DSC DELFIN IV

PIĄTEK

	odjazd		przyjazd
DARŁOWO	06:30 R	NEXO	08:30 R
NEXO	09:00 R	DARŁOWO	11:00 R

DARŁOWO	11:30	NEXØ	13:30
NEXØ	15:30 R	DARŁOWO	17:30 R
DARŁOWO	18:00 R	NEXØ	20:00 R
NEXØ	20:30	DARŁOWO	22:30

POWIĄZANIA LOTNICZE

Na terenie gminy wiejskiej Darłowo (w pobliżu wsi Bobolin, ok. 3 km od miasta Darłowo) znajduje się lotnisko wojskowe, które w szczególnych przypadkach jest udostępniane na potrzeby cywilne. W przyszłości, może ono stanowić dodatkowy atut w użytkowania mariny przez gości z Niemiec i Skandynawii.

INFRASTRUKTURA DROGOWA

UKŁAD ULIC

W układzie ulicznym Darłowa wyróżnić można następujące ulice układu podstawowego:

- Adama Mickiewicza (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 203),
- Gen. Józefa Sowińskiego (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 203),
- Stanisława Wyspiańskiego (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 203),
- Aleja Wojska Polskiego (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 203),
- Marii Curie - Skłodowskiej (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 203),
- Ojca Damiana Tynieckiego (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 203),
- Leśna (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 205),
- Podzamcze (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 205)
- Morska (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 205),
- Conrada (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 205, Darłówko Wsch.)
- Stefana Żeromskiego,
- Św. Gertrudy,
- Fryderyka Chopina,
- Lotników Morskich (Darłówko Zach.),
- Zwycięstwa (Darłówko Zach.),
- Władysława IV (Darłówko Zach.),
- odcinek ul. Kąpielowej stanowiący dojazd do mostu (Darłówko Wsch.) i dalej do ul. Władysława IV (Darłówko Zach.).

Powyższe ulice są ulicami zbiorczymi o jednej jezdni dwukierunkowej (Z1/2). Pozostałe ulice stanowią układ lokalny. W śródmiejskiej strefie, w układzie ulic lokalnych funkcjonują odcinki ulic jednokierunkowych oraz odcinek wyłączony z ruchu samochodowego (z

wyjątkiem samochodów dostawczych) na ul. Powstańców Warszawskich (od Placu Tadeusza Kościuszki do ul. 1-go Maja).

Na funkcjonowanie układu ulicznego miasta wpływ ma lokalizacja i stan techniczny przepraw mostowych. Obecnie eksploatowane są następujące mosty drogowe:

- ul. Marii Curie - Skłodowskiej nad rzeką Wieprzą,
- ul. Marii Curie – Skłodowskiej nad Kanałem Młyńskim
- Aleja Wojska Polskiego – Powstańców Warszawskich nad rz. Wieprza (tylko dla pieszych i samochodów dostawczych)
- ul. Stefana Żeromskiego nad kanałem,
- ul. Długa nad kanałem,
- ul. Lotników Morskich (Darłówko), nad rz. Grabowa
- ul. Sportowa-Portowa nad rz. Wieprzą (kładka dla pieszych),
- ul. Kąpielowa-Władysława IV (Darłówko) nad rz. Wieprzą (tylko dla pieszych i samochodów specjalnych).

Tak więc obecnie na ul. Marii Curie - Skłodowskiej funkcjonuje jedyna, ogólnodostępna dla ruchu samochodowego przeprawa przez rz., Wieprzę i Kanał Młyński.

Łączna długość ulic będących w ciągu dróg wojewódzkich wynosi około 12 km, a pozostałych ulic około 40 km, w tym około 18 km dróg gruntowych (43%). Do końca 1998 roku drogi krajowe i drogi wojewódzkie w mieście pozostawały pod zarządem DODP - Zarząd Dróg w Koszalinie (Załącznik nr 2). Obecnie drogi wojewódzkie są w zarządzie Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzki w Koszalinie.

Skrzyżowania ulic układu podstawowego są skrzyżowaniami zwykłymi, kilka skrzyżowań jest częściowo skanalizowanych (o poszerzonych wlotach). W układzie ulicznym Darłowa nie występują:

- skrzyżowania z sygnalizacją świetlną
- specjalne urządzenia dla ruchu rowerowego.

Niektóre ze skrzyżowań układu podstawowego wymagają korekt geometrycznych, a w konsekwencji zmian w oznakowaniu pionowym i poziomym (np. skrzyżowanie Marii Curie - Skłodowskiej - Ojca Damiana Tynieckiego – Św. Gertrudy - Powstańców Warszawskich - Okrężna, skrzyżowanie Marii Curie - Skłodowskiej – Fryderyka Chopina - Podzamcze), niezależnie od kierunków rozbudowy układu ulicznego miasta. Konieczność ta będzie się nasilała w miarę wzrostu natężeń ruchu, zwłaszcza w sezonie letnim. Niezbędne zmiany mogą być określone jedynie poprzez wykonane szczegółowych analiz natężeń i bezpieczeństwa ruchu w ramach odpowiednich projektów koncepcyjnych i budowlanych.

Generalnie, organizację ruchu w Śródmieściu (oznakowanie pionowe) należy uznać za poprawną, jednakże zauważalna jest tendencja do przeznakowywania lokalnych układów ulic (jest to powszechna w Polsce praktyka, rezygnuje się z ogólnych zasad

m. in. „ zasady pierwszeństwa z prawej ”). Poprzez wprowadzenie wielu jednokierunkowych odcinków ulic zwiększono liczbę miejsc postojowych na jezdniach wąskich uliczek. Jednak z uwagi na wzrastający ruch i znaczne różnice w ruchu sezonowym i pozasezonowych do Śródmieścia, może zachodzić konieczność wprowadzenia większych, sezonowych ograniczeń dostępności do Śródmieścia.

PARKOWANIE

Problem rozbieżności pomiędzy potrzebami i możliwościami parkowania w Darłowie jest zróżnicowany w zależności od pory roku, miejsca i funkcji obszaru miasta oraz rodzaju parkowania.

W przypadku parkowania nocnego w miejscu zamieszkania deficyt miejsc postojowych o obszarach mieszkaniowych wynika z:

- w ciągu całego roku, ze zbyt małego wskaźnika miejsc parkingowych przyjmowanego w latach budowy osiedli mieszkaniowych (Osiedle Bema czy osiedle przy ul. Królowej Jadwigi); zalecany obecnie wskaźnik to jedno miejsce postojowe na mieszkanie plus jedno miejsce na dziesięć mieszkań dla gości,
- w sezonie z obecności gości na kwaterach, dla których dodatkowo potrzebne jest np. na wspomnianych osiedlach około 200 miejsc postojowych.

Obecnie w obszarach o przeważającej funkcji mieszkaniowej parkowanie odbywa się w zatokach parkingowych przy zabudowie wielorodzinnej, natomiast przy zabudowie jednorodzinnej na jezdniach lokalnych (parkowanie przykrawężnikowe) o ile parkowanie nie odbywa się w obrębie posesji.

Inaczej problem ten przedstawia się w strefie śródmiejskiej miasta. Tam potrzeby parkingowe wynikają zarówno z funkcji mieszkaniowej (parkowanie nocne) jak i handlowo-usługowej i biurowej (administracyjnej). W tej strefie pracuje prawie połowa mieszkańców Darłowa. Przyjmowane warunki parkowania uzależnione są od zróżnicowanej dla różnych użytkowników dostępności do tego obszaru. Przy zachowaniu nieograniczonej dostępności do Śródmieścia, liczba niezbędnych miejsc postojowych wynikać będzie z bilansu określonego przy założeniu

- 0,7-1,0 miejsce postojowe na mieszkanie,
- 1 miejsce postojowe na 15-20 m² powierzchni usług.

Obecnie w obszarze śródmiejskim wyróżnić można:

- parkingi dla 365 samochodów osobowych, w tym strzeżone dla ponad 160 pojazdów,
- zatoki parkingowe dla 320 samochodów osobowych,
- parkowanie przykrawężnikowe na odcinkach jezdni lokalnych, jednokierunkowych o dopuszczonym postoju pojazdów,

Generalnie można stwierdzić, że w obszarze śródmiejskim liczba i lokalizacja ogólnodostępnych miejsc parkingowych nie odpowiada potrzebom sezonowego ruchu turystycznego, natomiast jest wystarczająca poza sezonem.

W obszarze o rozwiniętej funkcji rekreacyjnej w Darłówniku wyróżnić można:

- parkingi dla 400 samochodów osobowych, w tym strzeżone dla 215 pojazdów,
- zatoki parkingowe dla 230 samochodów osobowych,
- parkowanie przykrawężnikowe na odcinkach jezdni lokalnych o dopuszczonym postoju pojazdów,
- parkingi zakładowe i hotelowe.

Odczuwalny deficyt miejsc występuje w słoneczne dni weekendowe w lecie, kiedy to zwiększa się liczba gości tylko na pobyt dzienny.

NATĘŻENIE RUCHU

Położenie miasta w strefie przybrzeżnej i wynikające z niego funkcje powodują, że w charakterystykach ruchu drogowego wyraźnie zaznacza się wpływ ruchu sezonowego, a jednocześnie z racji swego położenia w układzie transportowym, znikomy udział ruchu tranzytowego przez gminę. Jedyny, istotny dla rozważań uciążliwości, ruch tranzytowy przez obszar miasta występuje na kierunku Ustka-Koszalin.

MIEJSKI TRANSPORT ZBIOROWY

Miejski transport zbiorowy w Darłowie stanowią:

- linie autobusowe PKS
- prywatne linie autobusowe

Placówka Terenowa PKS z siedzibą w Darłowie dysponuje 39 autobusami (Autosan, Jelcz, Iveco). W sezonie letnim (czerwiec – sierpień) prowadzi kursy dalekobieżne (pow. 150 km m.in. do Warszawy i Poznania). Realizuje również ważne dla obsługi transportowej miasta połączenie z Darłównikiem (dziennie maksymalnie 5 - 7 kursów – obsługiwanych również przez 2 busy należące do PKS Darłowo).

Uzupełnieniem linii PKS są prywatne przedsiębiorstwa świadczące przewóz osób – 5 linii. Obsługują one połączenie z Darłównikiem.

MIEJSKIE STRUKTURY ZARZĄDZANIA DROGAMI

W strukturach administracyjnych miasta, problematyka utrzymania i rozwoju transportu w mieście leży w kompetencjach dwóch referatów:

- Referatu Gospodarki Komunalnej i Mieszaniowej ze stanowiskiem Inspektora ds. Drogownictwa,
- Referatu Gospodarki Nieruchomościami, Planowania i Inwestycji.

Jak dotąd, referaty nie dysponują komputerowymi bazami danych o:

- stanie technicznym ulic i urządzeń drogowych,
- natężeniach ruchu drogowego,
- lokalizacji i rodzajach wypadków drogowych.

SYTUACJA PRZEDSIĘBIORSTW O STRATEGICZNYM ZNACZENIU DLA GMINY

ZARZĄD PORTU MORSKIEGO

Zarząd Portu Morskiego Darłowo został powołany uchwałą Rady Miejskiej w Darłowie z dnia 28 października 1999r. Uprawnienia właścicielskie gminy stworzą perspektywy dalszego rozwoju regionu.

Oddziaływanie portu na gospodarkę jest złożone i wielokierunkowe, ale za dwie zasadnicze kwestie związane z funkcjonowaniem portu uznano: **funkcję strategiczną państwa**, związaną z celami polityki oraz **funkcję gospodarczą** wynikającą z oddziaływania portu na wiele dziedzin gospodarki (funkcja miastotwórcza, regionotwórcza i regionalna oraz funkcja transportowa, handlowa i przemysłowa).

Pierwszy Zarząd Spółki powołano Uchwałą Zarządu Miasta z dnia 20 grudnia 1999r. Zgromadzenie Wspólników uchwałą z dnia 21 stycznia 2000r. zgodnie z postanowieniem Aktu Założycielskiego Spółki ustaliło pierwszy skład Rady Nadzorczej. Siedzibę zarządu Portu jest miasto Darłowo. Od dnia 2 listopada 2000r. Zarządu Portu ma swoją siedzibę w budynku latarni morskiej, dzierżawiąc pomieszczenie od Urzędu Morskiego w Słupsku.

Przedmiotem działania Spółki Zarząd Portu Morskiego Darłowo jest:

- zarządzanie gruntami i infrastrukturą portową,
- prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu,
- budowa, rozbudowa, utrzymywanie i modernizacja infrastruktury portowej,
- pozyskiwanie gruntów na potrzeby rozwoju portu,
- świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej,
- zapewnienie odbioru i unieszkodliwiania odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków.

Zarządzanie portem.

Od samego początku Zarząd Portu uczestniczył w pracach dotyczących budowy

i finansowania inwestycji budowy terminala odpraw granicznych. 12 maja 2001r. miało miejsce uroczyste otwarcie terminala odpraw granicznych. Darłowo zostało wpisane na listę przejść granicznych o nieograniczonym ruchu pasażerskim. W sezonie 2001r. w rejsach o charakterze międzynarodowym uczestniczyło 2465 osób.

W dniach od 25 czerwca 2002r. do 31 sierpnia 2002r. rejsy na Bornholm stały się przedmiotem zainteresowania 5653 pasażerów.

Przewidziana w planie finansowym inwestycja zmierzająca do kapitalnego remontu nabrzeża postojowego w basenie zimowym została zakończona 9 lipca 2001r. Pomost przestał stwarzać zagrożenie dla rybaków i zwiedzających. Przechodzące z rozbiórki drewno zostało przekazane podopiecznym Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej. Remont nabrzeża został poprzedzony ekspertyzą hydrotechniczną. Inwestycja została wykonana zgodnie z obowiązującymi normami.

Zarząd Portu Darłowo dokonał *renowacji sieci energetycznej w porcie Darłowo*, która objęła wymianę szaf energetycznych, usadowienie szafek energetycznych dla kutrów rybackich oraz odnowienie okablowania.

Rozpoczęto także prace zmierzające do uporządkowania instalacji elektrycznej po stronie zachodniej na Nabrzeżu Słupskim, Koszalińskim, Rybackim i Warsztatowym. Rybakom mającym miejsca postojowe w Darłówie Zarząd Portu zaistalował skrzynki energetyczne, które zostały oddane im do dyspozycji.

Źródłami przychodów Zarządu Portu są :

- opłaty tonażowe wnoszone przez jednostki pływające za korzystanie z toru wodnego,
- opłaty przystaniowe za korzystanie z nabrzeży administrowanych przez Zarząd Portu,
- opłaty pasażerskie wnoszone przez podmioty prowadzące działalność przewozową,
- opłaty za dzierżawę terenów związanych ze skupem i przetwórstwem ryb, świadczeniem działalności handlowej, usług parkingowych.

Port Darłowo jest portem rybacko – handlowym o łącznej długości nabrzeży wynoszącej 5749 mb.

Ramowy plan rozwoju Portu Darłowo.

1. Utrzymanie i modernizacja infrastruktury portowej.
2. Pozyskiwanie gruntów na rzecz rozwoju portu.

3. Aktywacja działalności przeładunkowej w porcie.
4. Wspieranie działań środowisk rybackich na rzecz ochrony lokalnego rynku pracy.
5. Uruchomienie międzynarodowych przewozów pasażerskich.
6. Aktywacja turystyki jachtowej.
7. Działanie na rzecz aktywacji rynku pracy poprzez tworzenie warunków wieloletniej dzierżawy.
8. Działania na rzecz utworzenia giełdy rybnej.
9. Informacje środowisk rybackich o stanie negocjacji przedakcesyjnych z Unią Europejską.
10. Pozyskiwanie środków z funduszy pomocowych UE.
11. Współpraca z administracją morską w rozbudowie infrastruktury portowej do czasu przekazania gruntów przez Ministra Skarbu Państwa.

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO ENERGETYKI CIEPLNEJ

Spółka powstała w wyniku przekształcenia Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej w jednoosobową Spółkę Skarbu Gminy, zgodnie z uchwałą Rady Miejskiej w Darłowie Nr XXXVIII/404/94 z dnia 17.03.1994 w sprawie wyboru organizacyjno prawnej formy działalności przez PEC Darłowo oraz przekształcenia tego przedsiębiorstwa w jednoosobową Spółkę Gminy.

Obszarem działalności Spółki jest Miasto Darłowo.

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO GOSPODARKI KOMUNALNEJ

Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej – bardzo ważna ze względu na pełnione funkcje w mieście firma. Prowadzi całość gospodarki związanej z właściwym funkcjonowaniem organizmu miejskiego. Świadczy usługi wywozu nieczystości stałych i płynnych, sprzątania ulic, gospodarki wodno ściekowej, administracji cmentarza oraz usług pogrzebowych.

Przedsiębiorstwo wykonuje również obsługę komunalną sąsiednich gmin i miejscowości np. Dąbki, Dąbkowice, Kowalewice czy gmina Darłowo.

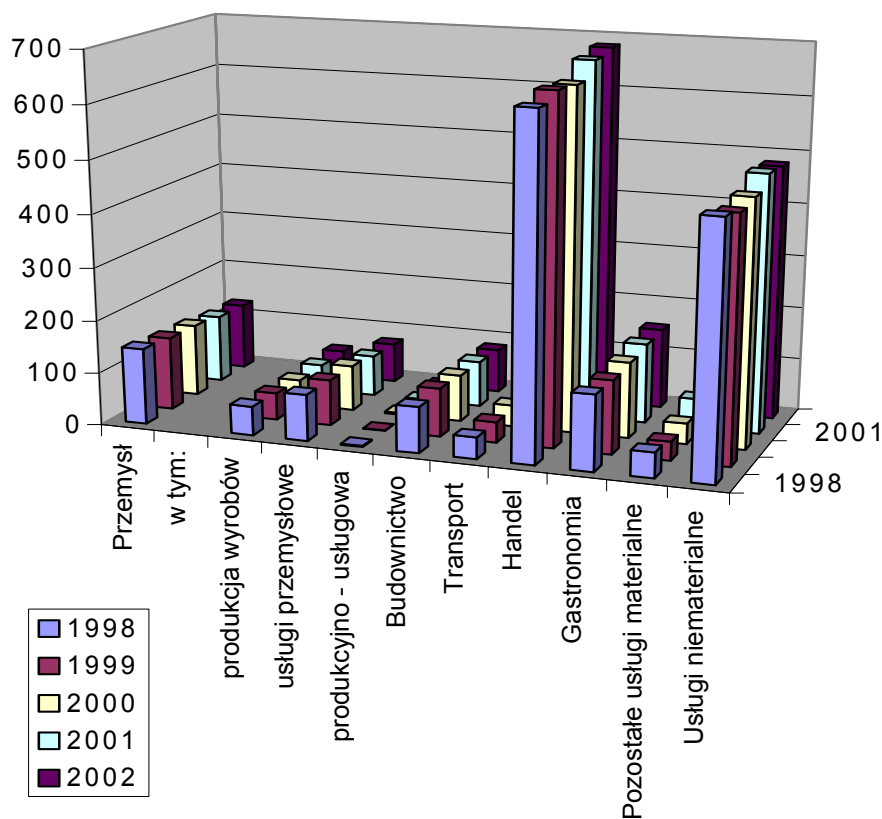
SEKTOR PRYWATNY

Zarejestrowani przedsiębiorcy.

Sektor działalności gospodarczej znajduje się poza bezpośrednią sferą oddziaływania Miasta. Nie oznacza to jednak, że pozostaje on poza sferą zainteresowań władz miejskich. Poziom lokalnej gospodarki rzutuje na stan kasy miejskiej, m.in. poprzez wpływy z podatków, zaś stan kasy miejskiej decyduje o poziomie i strukturze wydatków

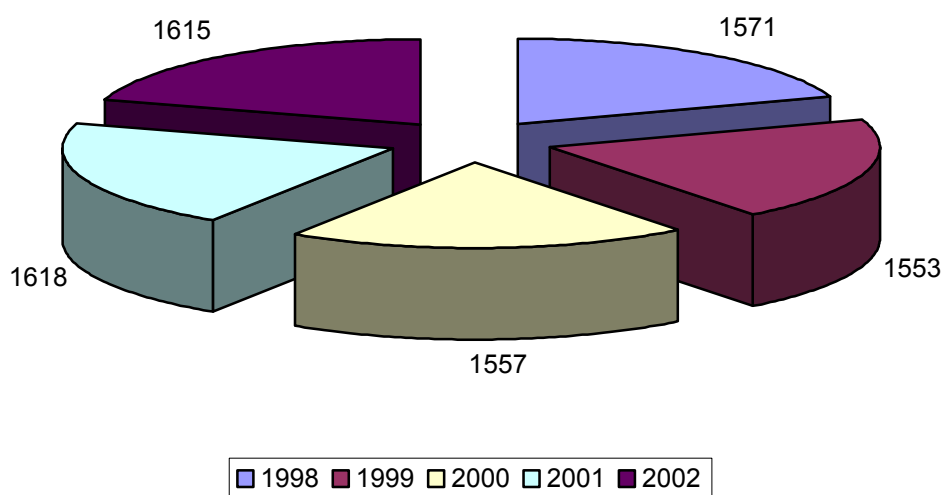
komunalnych. Poziom lokalnego rozwoju gospodarczego jest jednym z ważniejszych czynników integrujących mieszkańców z miastem i środowiskiem lokalnym oraz wpływa na poziom atrakcyjności inwestycyjnej miasta.

Zestawienie ewidencji działalności gospodarczej w latach 1998 - 2002.



Z powyższego wykresu wynika, iż w rozpatrywanym okresie w Darłowie dominowali przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą w zakresie handlu, usług niematerialnych (usługi związane z turystyką i wypoczynkiem, ubezpieczeniowe, kosmetyczne, fotograficzne, wypożyczalnie sprzętu, prowadzenie parkingów itp.), gastronomii. W ograniczonym zakresie prowadzona była działalność przemysłowa, a w znikomym produkcyjno usługowa.

Ogólna liczba figurujących w ewidencji działalności gospodarczej.



Ilość przedsiębiorców zarejestrowanych w ewidencji działalności gospodarczej oscylowała pomiędzy 1571 w roku 1998, a 1615 w roku 2002. Wymienione liczby nie oznaczają, że wszyscy przedsiębiorcy ujęci w ewidencji rzeczywiście prowadzą działalność. Większość z przedsiębiorców funkcjonuje głównie w okresie sezonu turystycznego, ograniczonego w naszym przypadku do miesięcy letnich. W związku z powyższym istotnym problemem jest poprawa atrakcyjności Miasta, rozszerzenie oferty turystycznej itp.. Przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą w zakresie handlu (detalu) i gastronomii uzyskiwali zezwolenia na handel alkoholem w granicach limitów określonych uchwałami Rady Miejskiej Nr VII/47/94 z dnia 27 października 1994r. i Nr XXXVII/346/2001 z dnia 29 sierpnia 2001r.

Zezwolenia wydawane na sprzedaż napojów alkoholowych w latach 1998 - 2002.

	1998	1999	2000	2001	2002
Detal	limit 40				
piwo	37	34	35	37	39
wino	29	26	29	31	33
wódka	26	25	28	29	30
zezwolenia cofnięte				1	1
Gastronomia	limit 55				
piwo	72	80	80	71	70
wino	48	49	47	40	37
wódka	20	22	19	12	21
Zezwolenia cofnięte	1				

M E L D U N E Ko zaewidencjonowanych przedsiębiorcach
stan na dzień 31 grudnia 2003 r.

		Ogółem stan na	w tym NOWO POWSTAŁE od 01-01.03 31.12.03	Wykreślenie w okresie od 01.01.2003 31.12.2003	Zmiany w okresie od 01.01.2003 31.12.2003
1	2	3	4	5	6
Ogółem (03+04+05)	01	1624	157	199	216
Przemysł – razem (03+04+05)	02	121	10	16	4
- produkcja wyr.	03	46	5	8	2
- Usł. Przemysłowe	04	74	5	8	2
- Prod. usługowe	05	1	0	0	0
Budownictwo	06	87	12	12	15
Transport	07	35	2	1	3
Handel	08	680	68	84	19
Gastronomia	09	153	19	23	10
Pozostałe usługi materialne	10	53	5	13	11
Usługi niematerialne	11	495	41	50	19
Pozostałe zmiany	12	x	x	x	135

RYNEK PRACY

SYTUACJA NA RYNKU PRACY JEST POCHODNĄ STANU LOKALNEJ GOSPODARKI. DEGRESYWNE TENDENCJE W ROZWOJU SEKTORA PRZEMYSŁU I USŁUG NEGATYWNIE ODBIŁY SIĘ NA POZIOMIE BEZROBOCIA.

W kwietniu 2004 roku stopa bezrobocia osiągnęła poziom 38%, co jest wartością wysoką w porównaniu ze średnią województwa zachodniopomorskiego 28,2 %. Na koniec kwietnia 2004 roku zarejestrowanych było 2231 osób bezrobotnych. W stosunku do końca 2003 roku poziom bezrobocia zmniejszył się o 83 osoby, tj.3,6%. W populacji 2231 osób, 54,3% stanowiły kobiety. W badanym okręgu, pracę podjęły 103 osoby, w tym pracę

sezonową 94 osoby. Zarejestrowano 80 osób, w tym po raz pierwszy 10 osób. W kolejnych miesiącach następuje spadek bezrobotnych, w związku z podjęciem pracy sezonowej; w miesiącu maju 80 osób podjęło pracę.

STRUKTURA BEZROBOCIA

Struktura wiekowa

L.p.	Grupa wiekowa	Ilość osób bezrobotnych	W tym kobiet
1.	Do 24 lat	429	196
2.	25-34	569	335
3.	35-44	525	312
4.	45-54	613	322
5.	Od 54 lat	95	46

Struktura wykształcenia osób bezrobotnych

L.p.	Wykształcenie	Ilość osób bezrobotnych	W tym kobiet
1.	Wyższe	68	45
2.	Policealne	423	271
3.	Średnie ogólnokształcące	214	171
4.	Zawodowe	729	289
5.	Podstawowe	797	435

Struktura bezrobocia wg. stażu pracy

L.p.	Wysokość stażu	Ilość osób bezrobotnych	W tym kobiet
1.	Do 1 roku	236	167
2.	1-5 lat	521	253
3.	5-10	335	194
4.	10-20	479	286
5.	20-30	345	152
6.	30 i więcej	23	1
7.	Bez stażu	292	158

Niepokojącym zjawiskiem jest stały przyrost liczby bezrobotnych. Inne z tendencji lokalnego rynku pracy to charakterystyczne dla Darłowa jako miejscowości turystycznej, zmiany poziomu bezrobocia w związku z sezonem turystycznym. W miesiącach maj, czerwiec następuje znaczny spadek nowych rejestracji bezrobotnych na okres wakacji,

natomiast w miesiącach wrzesień, październik następuje silny wzrost rejestracji osób bezrobotnych.

Analiza SWOT

Źródła mocnych i słabych stron turystyki w Darłowie

Mocne strony

Położenie

- atrakcyjne walory turystyczne: plaża, morze, względnie dużo terenów zielonych, w pobliżu jeziora Kopań i Bukowo. Lokalizacja bezwzględnie w jednym z najatrakcyjniejszych terenów turystycznych w Polsce.
- w okolicy nie ma dużych miast czy ośrodków przemysłowych zanieczyszczających środowisko. Sąsiedztwo dużych aglomeracji jest często czynnikiem zniechęcającym do wakacyjnych wyjazdów turystycznych
- dostępność komunikacyjna: port, lotnisko, linia kolejowa (obecnie nieczynna), połączenie drogowe – niedaleko drogi nr 6
- warunki naturalne sprzyjające wypoczynkowi – dobry klimat, nasłonecznienie,

Dziedzictwo kulturowe Darłowa

- dobrze zachowany średniowieczny układ miejski z zauważalnym procesem renowacji zabytkowej zabudowy.
- interesujące zabytki stanowiące o atrakcyjności miasta. Miasto bardzo umiejętnie buduje wizerunek grodu królewskiego opartego na legendzie i historii króla Eryka.
- aktywność mieszkańców wykorzystujących możliwości istniejące w sektorze turystyki. Informacje na temat zatrudnienia mieszkańców w sezonie letnim są dowodem na autentyczne zaangażowanie Darłowian w rozwój lokalnej turystyki i postrzeganie jej jako głównego źródła zasobności miasta.

Współpraca z jednostką wojskową

- Istnienie zaplecza technicznego jednostki (zwłaszcza lotniska) może być znaczącym czynnikiem rozwoju turystyki.

Słabe strony

Położenie

- trudności komunikacyjne z dojazdem do miasta – w praktyce wykorzystywany tylko transport samochodowy
- tereny administrowane przez Urząd Morski i tereny wojskowe utrudniają swobodne wykorzystywanie części terenów (pas techniczny Urzędu Morskiego oraz tereny wojskowe położone bezpośrednio przy najatrakcyjniejszych turystycznie terenach uniemożliwiają ich pełne wykorzystanie)

Sezonowość

- duży napływ turystów w sezonie letnim, a ich brak w okresie jesienno-zimowym

Słaba infrastruktura turystyczna

- mała ilość parkingów, sanitariatów
- zły stan obiektów historycznych
- słaba baza usługowa, w tym nie najlepszy stan gastronomii i nieuporządkowany handel

Szanse:

Przygotowanie i wypromowanie oferty turystycznej

- konstrukcja oferty, która wpłynie na przedłużenie sezonu turystycznego, usystematyzowanie działań i ich koordynacja.
- stworzenie zróżnicowanej oferty imprez skierowanych do różnych grup turystów (np. park rozrywki – dla dzieci i młodzieży, koncerty – dla osób w średnim wieku)

Utworzenie na wybranych obszarach miasta „sektorów rozrywkowych”

- park rozrywki, usytuowanie w taki sposób , by nie zakłócał wypoczynku turystom, którzy wybrali spokojniejszy sposób wypoczynku
- odpowiednie zagospodarowanie Darłówka – np. stworzenie w jego centrum sektora rozrywki,
- modernizacja bazy noclegowej oraz wykorzystywanych turystycznie zasobów – prowadzona przez władze miasta, jak i pozostałych właścicieli
- zaprowadzenie ładu przestrzennego w mieście – zagospodarowanie przestrzeni uwzględniające funkcje turystyczne Miasta (urozmaicenie form zagospodarowania terenów rekreacyjnych) oraz zlikwidowanie rażących tymczasowych punktów handlowych

- uzgodnienie warunków wykorzystywania rekreacyjnego odpowiednich terenów wojskowych i Urzędu Morskiego

Wykorzystanie turystycznych możliwości rozwoju portu

- plany koncepcje budowy „mariny” na Pomorzu Zachodnim
- wykorzystanie warunków do rozwoju lecznictwa klimatyczno -balneologicznego oraz zweryfikowanie koncepcji lecznictwa uzdrowiskowo – sanatoryjnego
- podjęcie (przez Urząd Morski lub Miasto wspólnie z nim) działań mających na celu zatrzymanie abrazji plaży(szczególnie plaży wschodniej)
- wykorzystanie programów i funduszy pomocowych

Zagrożenia:

Położenie

- silna konkurencja okolicznych ośrodków turystycznych
- układ komunikacyjny powodujący trudności z dojazdem i wyjazdem z miasta oraz poruszaniem się na jego terenie
- podjęcie ostatecznej decyzji o likwidacji linii kolejowej

Brak dostatecznych nakładów na zachowanie walorów turystycznych Darłowa

- zmniejszanie się (zjawisko abrazyjne) plaży wschodniej, której utrzymanie leży w gestii Urzędu Morskiego
- podnoszenie się poziomu wód morskich i zmniejszanie się plaż

ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

Atuty infrastruktury technicznej miasta

Podstawowym atutem istniejącej infrastruktury technicznej jest istnienie w obszarze miasta infrastruktury transportu drogowego, kolejowego i wodnego, w pobliżu granic miasta także transportu lotniczego. Jest to typowy system transportowy miasta portowego, mający potencjalnie duże możliwości dla prowadzenia transportu wiązanego, przeładunku towarów i alternatywnej obsługi ruchu pasażerskiego.

W zakresie przestrzennego ukształtowania układu drogowo-ulicznego, korzystnymi jego cechami są:

- spójny, historycznie ukształtowany układ uliczny śródmieścia miasta; układ taki umożliwiający pełną kontrolę dostępności do tego obszaru i sprzyja wyodrębnieniu stref ograniczonego ruchu samochodowego,
- stosunkowo duże, przestrzenne możliwości rozwoju układu ulicznego poza centralnym obszarem śródmieścia, a także układu parkingowego w bliskiej odległości dojścia pieszego do miejsc koncentracji handlu i usług w Śródmieściu oraz plaż.

Słabe strony infrastruktury technicznej

Podstawowym mankamentem infrastruktury drogowej jest jej zły stan techniczny i nadal postępująca degradacja. W przypadku dróg samochodowych, zły stan nawierzchni dróg zamiejskich powoduje utrudnienia w powiązaniach z układem dróg krajowych (droga nr 6). W układzie ulicznym Darłowa, wiele elementów tego układu jest niedostosowanych do potrzeb ruchu w sezonie letnim i bezpieczeństwa ruchu pieszych (nieodpowiednia geometria głównych skrzyżowań, brak urządzeń dla ruchu pieszego i rowerowego). Niektóre osiedla mieszkaniowe mają za małą pojemność parkingową.

Główną przyczyną tego stanu rzeczy są zbyt małe środki finansowe na utrzymanie i rozwój infrastruktury drogowej. Możliwości budżetu miasta nie są wystarczające dla uruchomienia inwestycji o znaczeniu strategicznym dla miasta. Jednakże w sytuacji pojawiania się wielu problemów transportowych na terenie miasta, za słabą stronę należy uznać:

- niedostosowanie miejskich struktur zarządzania ruchem do pojawiających się problemów transportowych w mieście (brak dostatecznego wsparcia ze strony profesjonalnej kadry z zakresu inżynierii ruchu w celu poszukiwania niskonakładowych, doraźnych rozwiązań),
- brak odpowiedniego przygotowania dokumentacji projektowej w zakresie realnego rozwoju układu ulicznego miasta, etapowania tego rozwoju, niezbędnych środków prawnych i finansowych, efektywności przedsięwzięć; posiadanie takich opracowań warunkuje starania się o zewnętrzne środki finansowe.

Potencjalne okazje i możliwości rozwoju infrastruktury technicznej

Do potencjalnych okazji stwarzających szanse rozwoju infrastruktury transportowej miasta zaliczyć należy:

- pozyskiwanie inwestorów gospodarczych uczestniczących także w rozbudowie (modernizacji) elementów sieci drogowej i parkingów; pozyskiwanie takie powinno być wspólnym przedsięwzięciem miasta i zainteresowanego inwestora publicznego lub prywatnego,

- podejmowanie wspólnych działań przez gminy sąsiadujące z sobą lub większa aktywność w strukturach powiatowych; współdziałanie takie w zakresie modernizacji dróg, uruchomienia autobusu szynowego itp. pozwala lepiej uzasadnić podejmowane działania i rozłożyć koszty,
- rozwój funkcji portowych i zakładów produkcyjnych wykorzystujących kolej do przewozów towarowych
- udział w przyszłych, ogólnopolskich grantach i dotacjach celowych np. w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- korzystanie ze środków zagranicznych, także w celu wsparcia motoryzacyjnej edukacji administracji i grup mieszkańców
- pojawianie się innych form wspierania lokalnych inicjatyw

Zagrożenia prawidłowego rozwoju infrastruktury technicznej

Istnieje wiele czynników wewnętrznych i zewnętrznych, które w odniesieniu do infrastruktury transportowej mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla jej funkcjonowania i rozwoju. Do zagrożeń tych zaliczyć należy:

- pogarszanie się jakości powiązań transportowych Darłowa z krajem i regionem poprzez dalsze ograniczanie funkcjonowania komunikacji autobusowej, likwidację linii kolejowej, dekapitalizację dróg dojazdowych do drogi krajowej nr 6,
- niedostateczna kontrola rynku przewozów pasażerskich, która może spowodować upadek linii PKS obsługujących Darłowo,
- brak odpowiedniego wsparcia merytorycznego i finansowego ze strony administracji powiatowej i wojewódzkiej,
- mała własna aktywność w pozyskiwaniu środków pozabudżetowych i zagranicznych,
- brak skuteczności w realizacji polityki transportowej miasta; realizacja polityki nastawionej na osiągnięcia celów ekologicznych i bezpieczeństwo ruchu drogowego jest zadaniem trudnym, mogącym powodować konflikty społeczne.

V. Plan Rozwoju Lokalnego. Cel. Kierunki. Działania

CEL

Celem nadrzędnym działań strategicznych samorządu lokalnego jest rozwój miasta rozumiany jako szybki i wyraźnie odczuwalny dla mieszkańców wzrost szans realizowania celów życiowych w oparciu o własną przedsiębiorczość, talenty, wiedzę i indywidualną aktywność.

^

KIERUNKI

**Budowa i rozbudowa infrastruktury technicznej
Budowa i rozbudowa infrastruktury społecznej i turystycznej**

^

DZIAŁANIA

Budowa i rozbudowa infrastruktury technicznej, społecznej oraz turystycznej

Budowa i rozbudowa projektowanej i istniejącej infrastruktury technicznej społecznej oraz turystycznej stanowi jeden z najważniejszych elementów szeroko pojętego rozwoju Miasta. W ramach Planu Rozwoju Lokalnego Miasta Darłowa, programuje się następujące działania, zmierzające do kompleksowego rozwiązania istniejących problemów:

Działanie 1 – obejmować będzie budowę i rozbudowę infrastruktury technicznej w zakresie systemów komunikacyjnych dróg gminnych oraz miejskich z całością infrastruktury okołodrogowej.

Działanie 2: obejmować będzie budowę i rozbudowę infrastruktury technicznej w zakresie kompleksowego skanalizowania Gminy.

Działanie 3: obejmować będzie budowę i rozbudowę szeroko pojętej infrastruktury społecznej, sportowej oraz turystycznej.

Oczekiwane efekty. Wzrost konkurencyjności naszej Gminy. Polepszony zostanie dostęp przedsiębiorców i mieszkańców Gminy do infrastruktury technicznej, społecznej i turystycznej. Zwiększona zostanie atrakcyjność inwestycyjna i turystyczna Gminy. Podniesiony zostanie standard życia mieszkańców, szczególnie na obszarach Darłówka. Realizacja celu wpłynie na poprawę jakości środowiska.

Finansowanie. Na realizację celu planuje się środki własne i krajowe oraz pochodzące ze środków wspólnotowych w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego. W okresie realizacji Planu Rozwoju Gminy będą także realizowane inwestycje współfinansowane z zasobów Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego oraz ze środków innych programów, których celem jest współfinansowanie zadań tego typu.

Zadania inwestycyjne Miasta Darłowo 2004-2013

Wieloletni Plan Inwestycyjny

Zadanie inwestycyjne	Prognozowany termin realizacji	Szacunkowy koszt realizacji (w PLN)	Jednostka odpowiedzialna za realizację	Prognozowane finansowanie	Wymogi formalno-prawne
DROGI (2004 – 2006)					
BUDOWA CIĄGU KOMUNIKACYJNEGO PO WSCHODNIEJ STRONIE MIASTA DARŁOWO budowa drogi na odcinku od ul. O. D. Tynieckiego w Darłowie do ul. Słowiańskiej w Darłówwku	2004 - 2006	4 500 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Budowa turystycznego układu komunikacyjnego we wschodniej części Darłówwka budowa ulic: Północnej, Jagiellońskiej, Piastowskiej	2004 - 2006	3 500 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Przebudowa ulicy Powstańców Warszawskich oraz Placu T. Kościuszki w zabytkowym układzie urbanistycznym miasta	2005 - 2006	2 500 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe

Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Darłowa 2004 - 2006

Zadanie inwestycyjne	Prognozowany termin realizacji	Szacunkowy koszt realizacji (w PLN)	Jednostka odpowiedzialna za realizację	Prognozowane finansowanie	Wymogi formalno-prawne
Budowa ulicy Marynarskiej odcinek od ul. Jachtowej do ul. Nowoprojektowanej	2004 - 2006	390 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
BUDOWA ULICY BOSMAŃSKIEJ odcinek od ul. Jachtowej do ul. Nowoprojektowanej	2004 - 2006	390 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
BUDOWA ULICY NOWOPROJEKTOWANEJ ŁĄCZĄCEJ UL. ZWYCIĘSTWA Z ULICĄ MARYNARSKĄ WRAZ Z ŁĄCZNIKIEM POMIĘDZY UL. MARYNARSKĄ I ADMIRALSKĄ	2004 - 2006	350 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
BUDOWA ULICY ADMIRALSKIEJ	2005 - 2006	600 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe

Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Darłowa 2004 - 2006

Zadanie inwestycyjne	Prognozowany termin realizacji	Szacunkowy koszt realizacji (w PLN)	Jednostka odpowiedzialna za realizację	Prognozowane finansowanie	Wymogi formalno-prawne
BUDOWA ULICY SŁOWACKIEGO	2005 - 2006	340 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Budowa ulicy Spokojnej	2005 - 2006	260 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego,	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
BUDOWA ULICY KOPERNIKA	2005 - 2006	320 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego,	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
REMONT I POSADOWIENIE MOSTU ZWODZONEGO	2006-2007	665.000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego,	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
DROGI 2007-2013					
Budowa ulicy Przemysłowej	2007 - 2008	420 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego,	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe

Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Darłowa 2004 - 2006

Zadanie inwestycyjne	Prognozowany termin realizacji	Szacunkowy koszt realizacji (w PLN)	Jednostka odpowiedzialna za realizację	Prognozowane finansowanie	Wymogi formalno-prawne
Budowa ulicy Pomorskiej odcinek od ul. Kaszubskiej do ul. Wilków morskich	2007 - 2008	450 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego,	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Budowa chodników w ulicach: - Pułaskiego - Emilii Plater	2007 - 2008	70 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Budowa ulicy Hubala	2007 - 2008	280 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Budowa ulicy Roweckiego	2009 - 2010	110 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Budowa ulicy Maczka	2010 - 2012	150 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe

Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Darłowa 2004 - 2006

Zadanie inwestycyjne	Prognozowany termin realizacji	Szacunkowy koszt realizacji (w PLN)	Jednostka odpowiedzialna za realizację	Prognozowane finansowanie	Wymogi formalno-prawne
Budowa ulicy Flisackiej	2007 - 2008	150 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Budowa ulicy Fiodorowa	2007 - 2008	200 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Budowa ulicy Dulewicza	2008 – 2010	300 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Budowa ulicy Fałata	2008 - 2010	200 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Budowa ulicy Dygasińskiego	2008 - 2010	320 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe

Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Darłowa 2004 - 2006

Zadanie inwestycyjne	Prognozowany termin realizacji	Szacunkowy koszt realizacji (w PLN)	Jednostka odpowiedzialna za realizację	Prognozowane finansowanie	Wymogi formalno-prawne
Budowa ulicy Kossaka	2010 - 2012	200 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Budowa ulicy Matejki	2010 - 2012	200 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Budowa ulicy Reymonta	2008 - 2010	700 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Budowa ulicy Reja	2010 - 2012	400 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Budowa ulicy Kurpińskiego	2008 - 2010	500 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe

Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Darłowa 2004 - 2006

Zadanie inwestycyjne	Prognozowany termin realizacji	Szacunkowy koszt realizacji (w PLN)	Jednostka odpowiedzialna za realizację	Prognozowane finansowanie	Wymogi formalno-prawne
Budowa ulicy Ogińskiego	2010 - 2012	85 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Budowa ulicy Żeleńskiego	2010 - 2012	70 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
KANALIZACJA (2005-2012)					
Budowa kanalizacji deszczowej i sanitarnej w ulicach: Polnej, Wiejskiej, Słonecznej, Szarych Szeregów	2007 - 2008	500 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego. Ew. Austriackiego Banku Komunalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
WODOCIĄGI 2005-2006					
Wymiana sieci wodociągowej, 225 mb PE110, przyłącza PE32; ul. Portowa	2006	75.000,00	Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej sp. z o. o. w Darłowie	środki własne + środki z budżetu państwa Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe

Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Darłowa 2004 - 2006

Zadanie inwestycyjne	Prognozowany termin realizacji	Szacunkowy koszt realizacji (w PLN)	Jednostka odpowiedzialna za realizację	Prognozowane finansowanie	Wymogi formalno-prawne
Wymiana sieci wodociągowej, PE110; ul. Jagiellońska, Północna, Bałtycka	2005	230.000,00	Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej sp. z o. o. w Darłowie	środki własne + środki z budżetu państwa Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Wymiana sieci wodociągowej, 350 mb PE110, przyłącza PE32; ul. Okrężna	2005	89.000,00	Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej sp. z o. o. w Darłowie	środki własne + środki z budżetu państwa Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Rozbudowa sieci wodociągowej, 170 mb PE110; ul. Dorszowa	2006	35.000,00	Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej sp. z o. o. w Darłowie	środki własne + środki z budżetu państwa Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Rozbudowa sieci wodociągowej, 130 mb PE110; ul. Nowowiejskiego	2006	27.000,00	Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej sp. z o. o. w Darłowie	środki własne + środki z budżetu państwa Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Rozbudowa sieci wodociągowej, 70 mb PE110; ul. Gdyńska	2006	16.200,00	Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej sp. z o. o. w Darłowie	środki własne + środki z budżetu państwa Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe

Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Darłowa 2004 - 2006

Zadanie inwestycyjne	Prognozowany termin realizacji	Szacunkowy koszt realizacji (w PLN)	Jednostka odpowiedzialna za realizację	Prognozowane finansowanie	Wymogi formalno-prawne
Budowa sieci wodociągowej, 160 mb PE110; ul. Wczasowa	2005	55.000,00	Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej sp. z o. o. w Darłowie	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
Przebudowa sieci wodociągowej, 480 mb PE110; ul. Słowackiego - Mickiewicza	2006	106,400,00	Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej sp. z o. o. w Darłowie	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, Ocena Wpływu Oddziaływania na Środowisko – zabezpieczenie finansowe
INFRASTRUKTURA EDUKACYJNA, SPOŁECZNA I TURYSTYCZNA (2004-2006) (2007-2013)					
Budowa hali widowiskowo - sportowej	2005 - 2006	7 000 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, zabezpieczenie finansowe

Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Darłowa 2004 - 2006

Zadanie inwestycyjne	Prognozowany termin realizacji	Szacunkowy koszt realizacji (w PLN)	Jednostka odpowiedzialna za realizację	Prognozowane finansowanie	Wymogi formalno-prawne
BUDOWA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH	2004 - 2006	2 000 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, zabezpieczenie finansowe
PRZEBUDOWA OTOCZENIA ZAMKU KSIĄŻĄT POMORSKICH W ZABYTKOWYM UKŁADZIE URBANISTYCZNYM MIASTA UL. KRÓTKA, PODZAMCZE, MARIII CURIE - SKŁODOWSKIEJ	2004-2006	800.000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, zabezpieczenie finansowe
Budowa kortów tenisowych	2007 - 2008	400 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, zabezpieczenie finansowe
Budowa promenady spacerowej po wschodniej i po zachodniej stronie Darłówka	2007 - 2008	3 000 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, zabezpieczenie finansowe

Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Darłowa 2004 - 2006

Zadanie inwestycyjne	Prognozowany termin realizacji	Szacunkowy koszt realizacji (w PLN)	Jednostka odpowiedzialna za realizację	Prognozowane finansowanie	Wymogi formalno-prawne
BUDOWA AMFITEATRU	2007 - 2008	2 500 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, zabezpieczenie finansowe
BUDOWA BOISK NA OSIEDLU BEMA	2007 - 2008	100 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, zabezpieczenie finansowe
BUDOWA BOISK OSIEDLOWYCH WRAZ Z ZAGOSPODAROWANIEM MIEJSKICH TERENÓW ZIELONYCH	2005 - 2006	300.000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, zabezpieczenie finansowe
Budowa nowego cmentarza przy ul. Fryderyka Chopina - kontynuacja	2004 - 2006	1 100 000,00	Urząd Miejski	środki własne + Europejski Fundusz Społeczny	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, zabezpieczenie finansowe
Przebudowa istniejących obiektów dydaktycznych – Miejskie Gimnazjum w Darłowie (wymiana CO, ocieplenie budynku, nowa kotłownia, nowe okna)	2005 - 2006	600 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, zabezpieczenie finansowe

Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Darłowa 2004 - 2006

Zadanie inwestycyjne	Prognozowany termin realizacji	Szacunkowy koszt realizacji (w PLN)	Jednostka odpowiedzialna za realizację	Prognozowane finansowanie	Wymogi formalno-prawne
PRZEBUDOWA ISTNIEJĄCYCH obiektów dydaktycznych -Szkoła Podstawowa Nr 3 w Darłowie (wymiana CO, ocieplenie budynku, nowa kotłownia, nowe okna)	2007 - 2008	800 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, zabezpieczenie finansowe
PRZEBUDOWA istniejących obiektów dydaktycznych – Zespół Szkół w Darłowie, ul. Chopina 4 (wymiana CO, ocieplenie budynku, nowa kotłownia, nowe okna)	2009 - 2010	600 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, zabezpieczenie finansowe
Przebudowa istniejących obiektów dydaktycznych – Zespół Szkół w Darłowie, ul. Zwycięstwa 1 (nowe okna, ocieplenie)	2011 - 2012	500 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, zabezpieczenie finansowe

Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Darłowa 2004 - 2006

Zadanie inwestycyjne	Prognozowany termin realizacji	Szacunkowy koszt realizacji (w PLN)	Jednostka odpowiedzialna za realizację	Prognozowane finansowanie	Wymogi formalno-prawne
PRZEBUDOWA ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW DYDAKTYCZNYCH-PRZEDSZKOLE NR 3 (wymiana CO, ocieplenie budynku, nowa kotłownia, nowe okna)	2005 - 2006	400 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, zabezpieczenie finansowe
PRZEBUDOWA ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW DYDAKTYCZNYCH-PRZEDSZKOLE NR 1 (wymiana CO, ocieplenie budynku, nowa kotłownia, nowe okna)	2007-2008	300 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium wykonalności, zabezpieczenie finansowe
Przebudowa istniejących obiektów dydaktycznych – PRZEDSZKOLE NR 2 (wymiana CO, ocieplenie budynku, nowa kotłownia, nowe okna)	2009 - 2010	300 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, zabezpieczenie finansowe
GOSPODARKA ODPADAMI (2004-2006) (2007-2013)					
Budowa zakładu segregacji odpadów komunalnych	2005 - 2007	10 000 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, zabezpieczenie finansowe

Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Darłowa 2004 - 2006

Zadanie inwestycyjne	Prognozowany termin realizacji	Szacunkowy koszt realizacji (w PLN)	Jednostka odpowiedzialna za realizację	Prognozowane finansowanie	Wymogi formalno-prawne
Rekultywacja istniejącego składowiska odpadów	2005 - 2012	1 000 000,00	Urząd Miejski	środki własne + środki z budżetu państwa + Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	Dokumentacja techniczna, pozwolenie na budowę, Studium Wykonalności, zabezpieczenie finansowe

Powiązanie celów z działaniami przeznaczonymi do realizacji w ramach ZPORR oraz wskaźniki osiągnięcia rezultatów.

Wszystkie zadania przyjęte do realizacji w ramach ZPORR objęte zostaną monitoringiem rzeczowym, który dostarczy danych obrazujących postęp we wdrażaniu programu oraz umożliwi ocenę jego wykonania.

Projekty jednostkowe, wskazane w powyższym zestawieniu, mają integralny związek z kompleksowym rozwiązaniem problemów Miasta Darłowa z zakresu budowy, rozbudowy oraz przebudowy infrastruktury technicznej, społecznej oraz turystycznej.

Wskaźniki obrazujące postęp we wdrażaniu oraz rezultaty tych działań są podzielone.

Dla wymienionych w Planie Rozwoju Lokalnego zadań, w ramach przynależności do poszczególnych priorytetów i działań ZPORR, określone zostały następujące wskaźniki monitoringu:

Nazwa wskaźnika do monitorowania	Wskaźnik
Poziom bezrobocia w gminie	%
Ilość stworzonych miejsc pracy	szt.
Zatrudnienie w rolnictwie do całkowitego zatrudnienia	%
Drogi	Km
Chodniki	Km
Poziom zanieczyszczeń	Cm3
Współczynnik wykorzystania oczyszczalni	%
Liczba oddanych przyłączy	szt.
Liczba uruchomionych oczyszczalni socjalno bytowych	szt.
Liczba kilometrów dróg utwardzonych do ogółu dróg gminnych	%
Liczba kilometrów nowych dróg	km
Liczba kilometrów ciągów pieszych	km
Liczba gospodarstw agroturystycznych	szt.
Liczba km odnowionych lub wytyczonych szlaków turystycznych	km

VI. WDRAŻANIE PLANU ROZWOJU GMINY

Finansowanie

Realizacja Planu Rozwoju Lokalnego Gminy uzależniona jest od wysokości pozyskanych środków zarówno krajowych jak i z funduszy strukturalnych. Biorąc pod uwagę prognozę dopuszczalnej wysokości zobowiązań w poszczególnych latach i wysokość środków jakie mogą być wydatkowane bezpośrednio z budżetu, możliwości finansowe Gminy wskazują, że na realizację przyjętych celów zabezpieczą 25% wkładu w stosunku do uzyskanych środków wspólnotowych.

Zakłada się również, że nie wykonanie wszystkich zadań w latach 2004-2006 powoduje przesunięcie ich realizacji na lata następne.

Zarządzanie

Funkcję Instytucji Zarządzającej i koordynującej realizację Planu Rozwoju Lokalnego Gminy będzie pełnił specjalnie powołany zespół pracowników. Zakres zadań Instytucji Zarządzającej obejmuje m.in.:

- zapewnienia zgodności realizacji Planu z poszczególnymi dokumentami programowymi wyższego rzędu, w tym w szczególności w zakresie zamówień publicznych, zasad konkurencji, ochrony środowiska, jak też zagwarantowanie przestrzegania zasad zawierania kontraktów publicznych,
- zbieranie danych statystycznych i finansowych na temat postępów wdrażania oraz przebiegu realizacji projektów w ramach Planu,
- zapewnienie przygotowania i wdrożenia planu działań w zakresie informacji i promocji Planu,
- przygotowanie rocznych planów na temat wdrażania Planu,
- zbieranie informacji do rocznego raportu o nieprawidłowościach,
- dokonanie oceny po zakończeniu realizacji Planu.

Instytucja wdrażająca Plan Rozwoju Lokalnego Gminy

Urząd Gminy jako instytucja wdrażająca Plan odpowiedzialny jest za:

- opracowanie i składanie wniosków,
- kontrolę formalną składanych wniosków, ich zgodności z procedurami i zapisami w Planie,
- zapewnienie informowania o współfinansowaniu przez UE realizowanych projektów.

VII. System monitorowania i ewaluacji Planu w Mieście Darłowo.

Instytucja Zarządzająca współpracuje z Burmistrzem, Zastępcą Burmistrza, Sekretarzem i Skarbnikiem, których główną rolą będzie monitorowanie i ewaluacja przebiegu realizacji zadań zawartych w Planie. W celu najbardziej efektywnego przeprowadzania obiektywnego procesu ewaluacji Instytucja Zarządzająca każdorazowo wybierać będzie najbardziej skuteczne narzędzie oceny. Zalecanymi narzędziami ewaluacji przeprowadzanej w systemie półrocznym i rocznym, jak również dostosowanymi do okresu programowania poszczególnych zewnętrznych źródeł finansowania zadań, w rozwoju lokalnym gmin o charakterze miejsko są¹:

- ewaluacja ex-ante
- ewaluacja ex-post
- Analiza kosztów i korzyści
- Analiza kosztów i efektywności

Poniżej zaprezentowano wybrany katalog narzędzi służących ewaluacji przyjętych programów.

Typologia narzędzi monitorowania i ewaluacji projektów współfinansowanych z bezzwrotnej pomocy zagranicznej w kontekście Miasta Darłowo:

- Czym jest ocena (ewaluacja)?
- Standardy oceny (ewaluacji)
- Kontrola-monitoring-ocena (ewaluacja)
- Cel prowadzenia oceny (ewaluacji)
- Rodzaje oceny(ewaluacji)
- Przeprowadzenie oceny (ewaluacji)

Metody ewaluacyjne stosowane w fazie strukturyzacji

1. Analiza SWOT

2. Matryca logiczna

3. Metaplan

4. Mapa oddziaływania

Metody ewaluacyjne stosowane w fazie obserwacji

- 1. Wywiady**
- 2. Kwestionariusze**
- 3. Zogniskowane wywiady grupowe**
- 4. Studia przypadków**
- 5. Obserwacja uczestnicząca (bycie uczestnikiem)**
- 6. Dane z systemu monitoringu**

Metody ewaluacyjne stosowane w fazie analizy

- 1 Grupy porównawcze**
- 2. Systemy informacji geograficznej**
- 3. Modele makroekonomiczne**
- 4. Metody statystyczne**
- 5. Analiza shift-share**

Metody ewaluacyjne stosowane w fazie oceniania efektów

- 1. Panel ekspertów**
- 2. Analiza wielokryteriowa**
- 3. Benchmarking**
- 4. Analiza kosztów i korzyści**
- 5. Analiza kosztów i efektywności**

- Kryteria wskaźników wykorzystywanych przy opracowywaniu, a następnie monitorowaniu programu lub projektu

Czym jest ocena (ewaluacja)?

przez ocenę (ewaluację) polityki, programu lub projektu należy rozumieć określenie wartości polityki, programu lub projektu w odniesieniu do wcześniej zdefiniowanych kryteriów i w oparciu o odpowiednie informacje.

Po pierwsze,

instytucja oceniająca ma odpowiedzieć na pytanie czy program (projekt) okazał się sukcesem czy też porażką.

Po drugie,

niezbędne jest przedstawienie przez instytucję zamawiającą odpowiednich kryteriów, precyzujących zakres przedmiotowy, przestrzenny i czasowy oceny (ewaluacji).

¹ Proponowane narzędzia ewaluacji nie wykluczają zastosowanie innych technik przytoczonych w tekście.

Po trzecie,

niezbędne są informacje zebrane przez zespół oceniający, które po analizie będą stanowić podstawę do określenia wartości programu (projektu).

Standardy oceny (ewaluacji)

- **użyteczność** (ang. utility) - celem oceny (ewaluacji) ma być dostarczenie zamawiającemu praktycznych informacji na temat ocenianego programu; informacje te winny okazać się użyteczne z punktu widzenia instytucji zamawiających ocenę (ewaluację), np. przy wdrażaniu kolejnej generacji programów;
- **wykonalność** (ang. feasibility) - każda ocena (ewaluacja) musi być oparta na praktycznych procedurach realizacyjnych, uwzględniających ograniczenia czasowe, finansowe lub polityczne procesu ewaluacyjnego; musi być ona elastyczna w stosunku do potrzeb poszczególnych aktorów procesu oraz dostarczać wartościowych informacji za rozsądną cenę;
- **poprawność** (ang. propriety) - każda ocena (ewaluacja) musi być przeprowadzona w sposób zgodny z prawem, gwarantujący przestrzeganie standardów etycznych, uwzględniający dobro osób zaangażowanych w ocenę (ewaluację) oraz tych, których dotyczą jej wyniki. Kryterium poprawności dotyczy także profesjonalizmu podmiotów wykonujących ocenę (ewaluację) oraz wyników oceny (ewaluacji);
- **stosowność** (ang. accuracy) - przy przeprowadzaniu oceny (ewaluacji) winny być brane pod uwagę wyłącznie te informacje i czynniki, które mają znaczenie przy szacowaniu efektów programu, a zatem pozwalają na sformułowanie wiarygodnych wniosków.

Kontrola-monitoring-ocena (ewaluacja)

Kontrola to działania mające na celu porównanie istniejącego stanu z postulowanym z punktu widzenia prawa, ustalenie nieprawidłowości oraz przekazanie wyników w formie wniosków i zaleceń do uprawnionego organu. kontrolerzy badają najczęściej pewien wycinek danego programu.

Monitorowanie można zdefiniować jako proces systematycznego zbierania i analizowania ilościowych i jakościowych informacji na temat wdrażanych projektów i całego programu w aspekcie finansowym i rzeczowym, mający na celu zapewnienie zgodności realizacji projektów i programu z wcześniej zatwierdzonymi założeniami i celami. Monitoring obejmuje cały program (monitoring finansowy, monitoring rzeczowy),

Monitoring jest procesem ciągłym, odbywającym się przez cały okres wdrażania programu (projektu). Celem monitorowania jest bieżące wykrywanie potencjalnych nieprawidłowości i ich korygowanie. (np. dlaczego nie stworzono 300 nowych miejsc pracy, tak jak zostało to założone w dokumentach programowych?).

Ocena (ewaluacja) może dotyczyć zarówno całego programu lub wyłącznie wybranego zagadnienia związanego z ocenianym programem.

Cel prowadzenia oceny (ewaluacji)

- zapis regulacji prawnych (w funduszach strukturalnych - rozporządzenie 1260/99, w kontraktach wojewódzkich - rozporządzenie w sprawie programu wsparcia), które zobowiązują instytucję odpowiedzialną za dany program do przeprowadzenia procedury ewaluacyjnej.
- Zasadniczym celem oceny (ewaluacji) jest stałe ulepszanie skuteczności i efektywności interwencji publicznej, rozumiane nie tylko w kategoriach pozytywnych efektów społecznych lub gospodarczych związanych bezpośrednio z danym programem, lecz także zwiększania przejrzystości i promowania działań podejmowanych przez władze publiczne.

cele prowadzenia oceny (ewaluacji)

A. Kontrola nad działaniem władz publicznych oraz zwiększanie przejrzystości tych działań.

B. Zwiększanie skuteczności i efektywności projektów i programów podejmowanych przez sektor publiczny;

C. Kształtowanie kierunków i priorytetów działalności sektora publicznego;

D. Poznawanie mechanizmów programów i projektów.

- **Rodzaje oceny (ewaluacji)**

(1) klasyfikacja oceny (ewaluacji) ze względu na termin jej przeprowadzenia,

(2) klasyfikacja oparta na przedmiocie oceny (ewaluacji)

(3) klasyfikacja według celu jej przeprowadzenia.

strukturalnych na sektor małych i średnich przedsiębiorstw.
(3) ocena (ewaluacja) według celów jej prowadzenia.

- Cel poznawczy - głównym celem oceny (ewaluacji) w takim podejściu jest zwiększenie wiedzy zamawiającego oraz zainteresowanych partnerów na temat zasad działania programu lub projektu, poznanie wewnętrznych i zewnętrznych mechanizmów działających w programach, uzyskanie informacji dotyczącej efektów programu, jego sukcesów i niepowodzeń itp. Wiedza uzyskana w trakcie oceny (ewaluacji) poznawczej ma pomóc w wypracowywaniu polityki i programów w danej dziedzinie. Ocena (ewaluacja), której głównym celem jest cel poznawczy jest także wykorzystywana w badaniach naukowych prowadzonych w dziedzinie, której dotyczy program będący przedmiotem oceny (ewaluacji);
- Cel instrumentalny - głównym celem oceny (ewaluacji) w podejściu instrumentalnym jest wykorzystanie jej wyników i rezultatów do podejmowania decyzji związanych z realizowanymi programami. Cel instrumentalny wyraża się w dwojakiego rodzaju podejściu do oceny (ewaluacji). Przeprowadzenie oceny (ewaluacji)

Pracę zespołu ewaluacyjnego można podzielić na cztery etapy:

- A. Strukturyzacja - etap ten nie zawsze występuje przy realizacji zadania ewaluacyjnego. Jeśli cele oceny (ewaluacji) są zdefiniowane w precyzyjny i jednoznaczny sposób, członkowie zespołu ewaluacyjnego mogą od razu przystąpić do drugiego etapu realizacji oceny - obserwacji. Jeśli jednak zakres zadań jest niejasny lub pewne kwestie związane z ocenianym programem wymagają sprecyzowania, w początkowej fazie realizacji zadania ewaluacyjnego, konieczne jest między innymi określenie (ewaluacja ex-ante) lub przywrócenie logicznej struktury ocenianego programu.
- B. Obserwacja - na etapie tym dokonuje się określenia zakresu przedmiotowego i podmiotowego badań (np. z jakimi osobami należy przeprowadzić wywiad i na jaki temat) i na tej podstawie przystępuje do zbierania danych i faktów związanych z ocenianym programem.
- C. Analiza - po zebraniu odpowiednich danych zespół ewaluacyjny wykorzystuje odpowiednie techniki w celu interpretacji danych, ich porównania oraz szacowania efektów programu.

D. Ocenianie (ang. judgement) - w ostatnim etapie ewaluacji dokonuje się oceny efektów programu w stosunku do określonych kryteriów (pytań ewaluacyjnych) oraz formułuje się syntetyczne wnioski i rekomendacje. Na tym etapie procesu ewaluacyjnego eksperci winni stwierdzić faktyczną jakość ocenianego programu. W fazie oceniania określa się przykładowo, czy stworzoną w ramach ocenianego programu liczbę miejsc pracy należy uznać za sukces programu czy też biorąc pod uwagę różne czynniki, mogła być ona znacznie wyższa.

W każdej z przedstawionej powyżej kolejnych faz oceny (ewaluacji) możliwe jest zastosowanie różnych metod ewaluacyjnych.

Metody ewaluacyjne stosowane w fazie strukturyzacji

Analiza SWOT

Nazwa metody jest akronimem pochodzącym od angielskich słów: Strength (silna strona), Weakness (słaba strona), Opportunity (szansa) oraz Threat (zagrożenie).

Głównym celem metody w przypadku programów o charakterze społeczno-gospodarczym jest diagnoza czynników wpływających na rozwój danego państwa (regionu) lub sektora i na tej podstawie opracowanie strategii najkorzystniejszej z punktu widzenia przyszłego rozwoju.

Przykładowa analiza SWOT

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none">- Wysoki poziom wykształcenia mieszkańców- Dobrze rozwinięta sieć komunikacyjna- Silny sektor małych i średnich przedsiębiorstw	<ul style="list-style-type: none">- Wysoka stopa bezrobocia- Duże zaniedbania w zakresie infrastruktury ochrony środowiska- Mała ilość dużych firm
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none">- Zainteresowanie inwestorów regionem- Korzystne dla regionu zmiany podatkowe	<ul style="list-style-type: none">- Nieuwzględnienie regionu w programie budowy autostrad- Wysokie oprocentowanie kredytów inwestycyjnych

Matryca logiczna

Metoda matrycy logicznej opiera się na identyfikacji oczekiwanych efektów projektu (programu) na poziomie produktu, rezultatu, oddziaływania szczegółowego oraz oddziaływania szerszego i przyporządkowaniu każdemu z tych poziomów wskaźników osiągnięć, dokumentów weryfikujących te wskaźniki oraz założeń warunkujących osiągnięcie celów.

Wkład (ang. input): oznacza zasoby zaangażowane przez beneficjenta w trakcie wdrażania danego programu lub projektu.

Produkt (ang. output): oznacza konkretne przedsięwzięcia zrealizowane w ramach danego programu lub projektu. Produkty mierzone są w jednostkach fizycznych lub finansowych (np. długość zbudowanej drogi, ilość MSP, które uzyskały pomoc doradczą, ilość przeprowadzonych szkoleń).

Rezultat (ang. result): oznacza bezpośrednie i natychmiastowe efekty programu lub projektu (skrócenie czasu podróży, zmniejszenie zanieczyszczeń przedostających się do środowiska, liczba nowych stanowisk pracy, liczba przeszkolonych osób) lub finansowych (wielkość zainwestowanego kapitału prywatnego, zmniejszenie kosztów transportu, obniżenie cen połączeń telefonicznych itp.)

Oddziaływanie (ang. impact): odnosi się do konsekwencji danego programu lub projektu, wykraczających poza natychmiastowe efekty dla bezpośrednich beneficjentów. Przykładami wskaźników mogą być np. wielkość natężenia ruchu na drodze w rok po oddaniu jej do użytku, ilość nowych miejsc pracy stworzonych 12 miesięcy po zakończeniu programu wsparcia MSP w przedsiębiorstwach korzystających ze wsparcia, liczba uczestników szkoleń dla bezrobotnych, którzy znaleźli zatrudnienie w jakiś czas po zakończeniu programu.

Wykres 4 Matryca logiczna

Cel	Wskaźniki osiągnięć	Źródła informacji	Założenia
Cel szerszy			
Cel szczegółowy			
Rezultaty			
Produkty			
Wkład (finansowy, ludzki)			

Strzałki na rysunku pokazują sposób czytania matrycy.

Metaplan

Moderator zadaje uczestnikom spotkania wcześniej przygotowane pytania i umiejętnie kierując dyskusją stara się uzyskać od zaproszonych gości ich opinie na poruszane kwestie.

Mapa oddziaływania

Podobnie jak w przypadku metaplanu, do udziału w tym etapie oceny (ewaluacji) zaprasza się grupę osób zaangażowanych w przygotowanie lub realizację programu. W przeciwieństwie do metaplanu, którą to metodę można zastosować w trakcie jednej sesji, mapa oddziaływania wymaga odbycia kilku spotkań.

Wskaźniki wykorzystywane przy opracowywaniu, a następnie monitorowaniu programu lub projektu winny spełniać określone warunki.

1. Trafności - wskaźnik winien być dostosowany do charakteru priorytetu (działania, projektu) oraz oczekiwanych efektów związanych z jego realizacją
2. Mierzalności - każdy wskaźnik winien być wyrażony w wartościach liczbowych, co umożliwia jego weryfikację po zakończeniu wdrażania
3. Wiarygodności - wskaźnik winien być zdefiniowany w taki sposób, aby jego ewentualna weryfikacja nie nastroczała trudności

4. Dostępności - wskaźnik powinien być łatwy do uzyskania

Metody ewaluacyjne stosowane w fazie analizy

Zjawisko deadweight polega na tym, iż zmierzone efekty realizowanego programu lub projektu zostałyby osiągnięte nawet wówczas, gdyby na danym obszarze lub w danym sektorze nie był realizowany program lub projekt będący przedmiotem ewaluacji. Aby ocenić wielkość efektu deadweight należy stworzyć sytuację, jaka zaistniałaby, gdyby program nie był realizowany i porównać ją z sytuacją, w której program jest wdrażany.

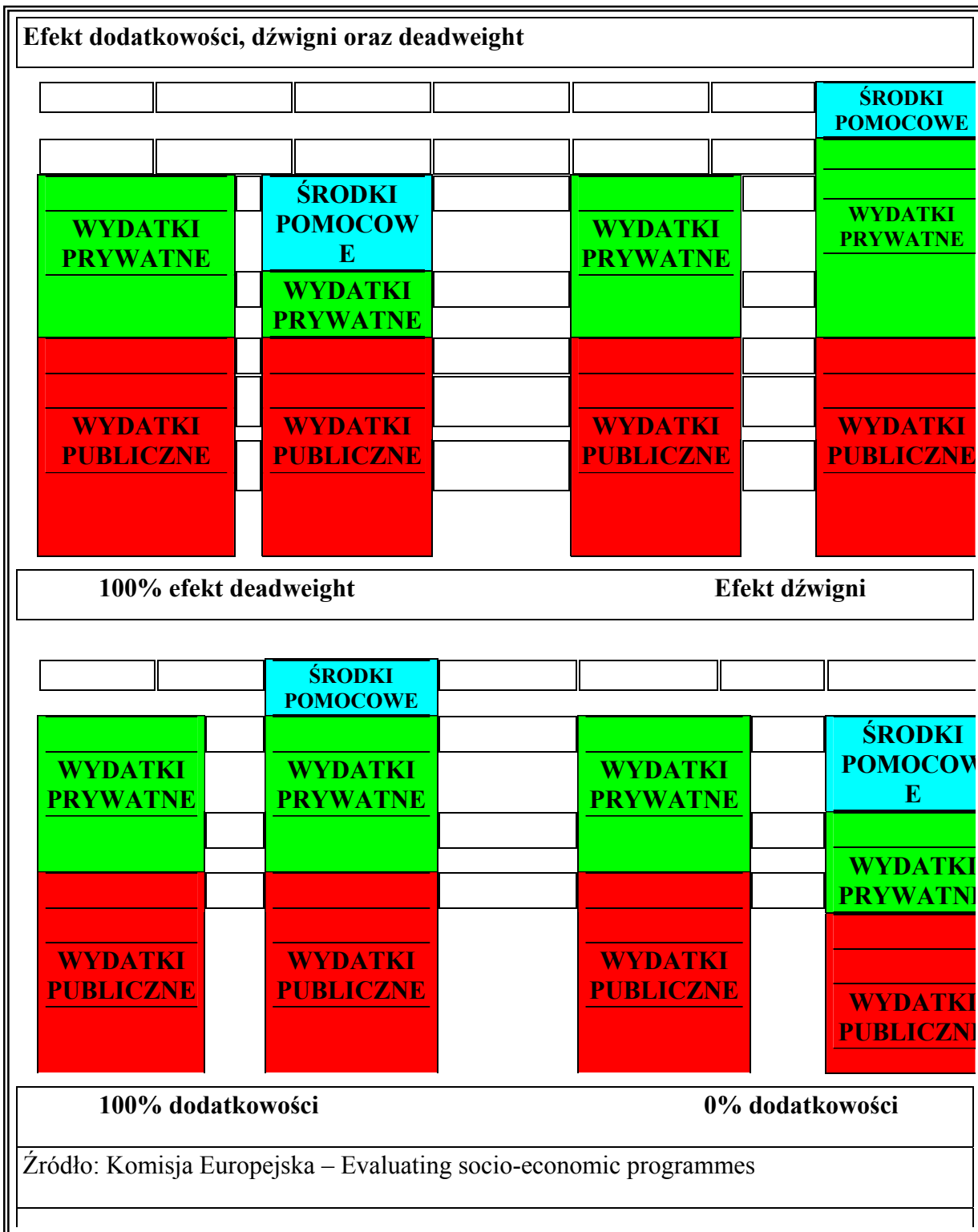
Małe przedsiębiorstwo otrzymuje środki na sfinansowanie inwestycji. W jej wyniku utworzone zostają nowe miejsca pracy, wzrasta sprzedaż przedsiębiorstwa, poprawia się jego pozycja konkurencyjna. Dane te, stanowią efekty brutto projektu.

Okazuje się jednak (np. w wyniku wywiadu przeprowadzonego z przedsiębiorcą), iż dany projekt zostałby zrealizowany przez firmę, nawet wówczas gdyby nie została mu udzielona pomoc z programu.

Efekt netto projektu jest zatem zerowy, gdyż identyczne efekty zostałyby osiągnięte bez wsparcia zewnętrznego. Środki z programu powinny zostać zatem przeznaczone na finansowanie projektów, które bez takiego wsparcia nie zostałyby zrealizowane.

Efekt deadweight jest ściśle związany z zasadą dodatkowości,

Zasada dodatkowości oznacza, iż środki publiczne (fundusze strukturalne) przekazywane w ramach danego programu nie zastępują dostępnych środków krajowych, lecz stanowią ich uzupełnienie, a zatem zwiększają całkowitą pulę dostępną na finansowanie danego typu działań.



Efekt substytucji (ang. substitution effect) polega na tym, iż beneficjenci programu lub projektu stają się bardziej konkurencyjni w stosunku do tych podmiotów działających na terenie obszaru objętego programem, które nie były beneficjentami pomocy

Dotyczy to zwłaszcza działań związanych z rozwojem zasobów ludzkich. Przykładowo, na danym terenie jest realizowany program wsparcia dla absolwentów. Jego głównym instrumentem są różnego typu zachęty i ułatwienia dla pracodawców zatrudniających absolwentów. Efekt substytucji wystąpi wówczas, gdy pracodawca w miejsce dotychczas zatrudnionej osoby przyjmie do pracy absolwenta. Efekt brutto programu wynosi jedno nowe miejsce pracy dla absolwenta, efekt netto - zero nowych miejsc pracy (absolwent został zatrudniony kosztem osoby, która utraciła pracę).

Efekt zastępowania (ang. displacement effect) występuje wówczas, gdy pozytywne efekty wynikające z realizowanego programu i osiągnięte na obszarze objętym pomocą są związane z negatywnymi efektami występującymi na obszarze nie kwalifikującym się do wsparcia.

Przykładowo, jeśli w regionie wdrażany był program wsparcia dla małych i średnich przedsiębiorstw, może nastąpić proces przenoszenia się przedsiębiorstw z regionu sąsiedniego na obszar, gdzie dostępna jest pomoc. Od liczby nowych miejsc pracy stworzonych w regionie korzystającym ze wsparcia (efekt brutto) odejmuje się miejsca pracy utracone w regionach sąsiednich, w związku z przenoszeniem się firm do regionu stwarzającego dzięki zastosowanym instrumentom pomocowym lepsze warunki rozwoju.

VIII. Sposoby oceny Planu

Skuteczność planu poddawana będzie bieżącej ocenie. Sprawowana będzie przez Instytucję Zarządzającą za pomocą wskaźników postępu realizacji i oceny skuteczności wdrażanych projektów określonych w poszczególnych programach operacyjnych i w wytycznych opracowanych przez Ministerstwo Gospodarki, Pracy i polityki Społecznej pt. „Wytyczne do tworzenia wskaźników monitoringu programów, priorytetów, działań i projektów oraz lista podstawowych wskaźników monitorowania w poszczególnych obszarach interwencji funduszy strukturalnych.

Informacja i promocja

Instytucja Zarządzająca zapewnia środki informacyjne i promocyjne w zakresie udzielonej pomocy z funduszy strukturalnych. Wykorzystywane środki informacyjne i promocyjne będą miały na celu przede wszystkim informowanie potencjalnych i faktycznych odbiorców pomocy o możliwościach wsparcia ze strony UE oraz informowanie opinii publicznej o zakresie i wymiarze pomocy unijnej dla poszczególnych projektów i rezultatach tych działań. Instytucja Zarządzająca obowiązana jest przestrzegać zasady wynikające z Rozporządzenia Komisji 1145/2003 i z zawartych umów.

Informowanie i promocja odbywać się będzie poprzez organizowanie szkoleń i konferencji na temat możliwości pozyskania środków unijnych. W prasie lokalnej i regionalnej, w telewizji i radiu regionalnym oraz w Internecie podawane będą systematycznie informacje na temat zaangażowania finansowego UE w realizację projektów oraz stanie zaawansowania realizacji zadań i ich efektów w ramach Planu.

IX. Podsumowanie

Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Darłowa jest jednym z podstawowych narzędzi programujących szeroko pojęty rozwój gminy; wytycza on i szczegółowo wskazuje kierunki rozwoju, jak również poszczególne działania podejmowane na rzecz Miasta.

PRL dla Gminy Darłowo spełnia również funkcję informacyjną, poprzez realizację Strategia informacyjnej

Zadaniem strategii informacyjnej jest:

- zapewnienie powszechnego dostępu do informacji o możliwościach uzyskania wsparcia w ramach funduszy strukturalnych dla wszystkich grup docelowych na terenie Gminy,
- zapewnienie czytelnej informacji o kryteriach oceny i wyboru projektów oraz obowiązujących w tym zakresie procedurach,
- zapewnienie bieżącego informowania opinii publicznej o zakresie i wymiarze pomocy wspólnotowej dla poszczególnych projektów i rezultatach działań na poziomie Gminy,
- zapewnienie współpracy z instytucjami zaangażowanymi w monitorowanie i realizowanie Planu Rozwoju Lokalnego w zakresie działań informacyjnych i promocyjnych poprzez wymianę informacji i wspólne przedsięwzięcia,
- inicjowanie dodatkowych działań promocyjnych o zasięgu lokalnym,
- wykorzystanie nowoczesnych technologii, takich jak Internet, poczta elektroniczna, elektroniczna archiwizacja dokumentów, w celu usprawnienia komunikacji pomiędzy podmiotami uczestniczącymi w realizacji Planu Rozwoju Lokalnego.

Grupy docelowe odbiorców

Działania podejmowane w ramach Planu Rozwoju Lokalnego będą uwzględniały specyficzne potrzeby wymienionych grup docelowych, jeśli chodzi o zakres informacji oraz użyte instrumenty w celu osiągnięcia maksymalnej skuteczności.

Opinia publiczna – powszechna wiedza na temat działań związanych z wdrażaniem oraz wykorzystaniem środków Unii Europejskiej służyć będzie prezentacji korzyści płynących z członkostwa we Wspólnocie, budowaniu pozytywnego wizerunku podmiotów zaangażowanych w proces wdrażania pomocy, jak również przyczyni się do poparcia dla inwestycji, których bezpośrednim beneficjentem będzie społeczność lokalna Gminy.

Beneficjenci - to osoby, instytucje lub grupy społeczne bezpośrednio korzystające z wdrażanej pomocy. Będą to:

- jednostki samorządu terytorialnego szczebla gminnego,

- podmioty będące jednostkami podległymi samorządowi gminnemu bądź realizujące zadania jednostki samorządu gminnego,
- podmioty gospodarcze,
- organizacje zrzeszające przedsiębiorców,
- jednostki edukacyjne,
- organizacje pozarządowe,
- inne organizacje społeczne.

Kształowanie wizerunku Planu Rozwoju Lokalnego

Wykorzystanie pomocy w ramach funduszy strukturalnych płynących z Unii Europejskiej uzależnione jest od poziomu świadomości w zakresie istnienia oraz możliwości pozyskania środków dla jednostek samorządu terytorialnego. W tym celu istnieje realna potrzeba konsekwentnego kształtowania pozytywnego wizerunku Planu Rozwoju Lokalnego.

Instrumenty strategii informacyjnej

Realizacji polityki informacyjnej służyć mają następujące instrumenty:

- konferencje, seminaria, wykłady, warsztaty, prezentacje – propagujące informacje o możliwościach wykorzystania środków unijnych i rezultatach wsparcia UE oraz usystematyzowania wiedzy;
- wizytacje projektów, ekspozycje projektów – mogą stanowić skuteczne metody prezentacji osiągnięć w zakresie realizacji inicjatyw z wykorzystaniem środków Unii Europejskiej;
- informowanie o projektach oraz ich promocja przez beneficjentów – należy zadbać o przekazanie odpowiedniej wiedzy beneficjentom z terenu Gminy, którzy będą odpowiedzialni za spełnienie wymogów w tym zakresie;
- serwisy internetowe – będą szybkim i ogólnodostępnym źródłem informacji dla potencjalnych beneficjentów i instytucji o aktualnych możliwościach skorzystania z pakietu pomocowego, zaś dla opinii publicznej stanowią kompleksowe źródło informacji o osiągnięciach Planu Rozwoju Lokalnego i wsparciu ze strony Unii Europejskiej dla Gminy;
- publikacje, broszury informacyjne, ulotki, reklamy, plakaty, materiały audio-wizualne – ułatwiają w atrakcyjnej, przystępnej formie przybliżyć wiedzę na temat dostępnej pomocy Unii Europejskiej, możliwości jej uzyskania, roli instytucji w zarządzaniu pomocą oraz roli Unii Europejskiej w tym procesie;

- współpraca z mediami – działania wykorzystujące współpracę z prasą, radiem, telewizją o zasięgu lokalnym i regionalnym będą kluczowym elementem przy realizacji Planu Rozwoju Lokalnego w szczególności w odniesieniu do opinii publicznej. Działania podejmowane za pośrednictwem mediów będą miały formę artykułów i relacji prasowych, audycji radiowych i telewizyjnych, reklam i ogłoszeń.
- Wszelka informacja o zasadach i procedurach związanych z wykorzystaniem funduszy strukturalnych powinna być przekazana w zwięzły i przystępny sposób.

Źródła:

1. Europejska Strategia Rozwoju Gminy Miasto Darłowo
2. Narodowy Plan Rozwoju (tekst końcowy)
3. Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego
4. Uzupełnienia do Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego