Strategia KKBOF

*Wyniki warsztatów w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska*

Koszalin, Kołobrzeg, Białogard, Warszawa

Lipiec, 2022 r.

# Analiza problemów KKBOF w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska

Na podstawie przeprowadzonych warsztatów diagnostycznych, badań jakościowych (IDI i FGI), badań ilościowych (badanie PAPI i CAWI) oraz analizy desk research, zostały zidentyfikowane główne problemy KKBOF.

Na potrzeby pracy nad strategią przyjęta została następująca definicja problemu: *nieakceptowana sytuacja uniemożliwiająca utrzymanie pożądanego stanu lub osiągnięcie zamierzonych celów/rezultatów, a także nieakceptowany skutek oddziaływania wewnętrznych lub zewnętrznych czynników rozwojowych.*

*Poniżej prezentowane są zbiorcze wyniki analiz.*

|  |
| --- |
| **Sfera infrastruktury, przestrzeni i środowiska**  |
| **Ochrona przyrody, gospodarka odpadami, stan powietrza atmosferycznego, OZE, obiekty i obszary chronione, zasoby środowiska przyrodniczego, ład przestrzenny.**  |
| 1. Nierównomierny dostęp do zasobów wód podziemnych, występowanie suszy, w tym suszy rolniczej.
 |
| 1. Zły stan wód Jeziora Jamno i jego dopływów, obniżenie lustra wody w jeziorze, nieuregulowana kwestia przepływu wód pomiędzy morzem a jeziorem.
 |
| 1. Zaburzony ład przestrzenny, w tym w pasie nadmorskim. Lokalizacja zabudowy na terenach rolniczych. Ekspansja terenów pod zabudowę, zwłaszcza na terenach chronionych prawnie.

Niedostateczne planowanie ładu przestrzennego na etapie projektowania inwestycji, niedostateczna wiedza przy procesie inwestycyjnym. |
| 1. Niewystarczająca współpraca ponadlokalna w zakresie uzgadniania planów zagospodarowania przestrzennego na stykach granic administracyjnych gmin.
 |
| 1. Zanieczyszczenie środowiska, w tym odpadami pochodzenia rolniczego.
 |
| 1. Występowanie dzikich wysypisk.
 |
| 1. Występowanie nieuregulowanych wysypisk składowisk niebezpiecznych.(kontrowersja)
 |
| 1. Niedostateczna dbałość o zieleń przydrożną przez zarząd dróg, zanieczyszczenia rowów.
 |
| 1. Niedostateczna promocja walorów przyrodniczych i turystycznych.
 |
| 1. Niewykorzystany potencjał przyrodniczy w części gmin.
 |
| 1. Brak współpracy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego oraz organami administracji niezespolonej.
 |
| 1. Dewastacja terenów cennych przyrodniczo przez np. quady.
 |
| 1. Bierna postawa większości mieszkańców w zakresie inicjatyw przyrodniczych.
 |
| 1. Niska świadomość części mieszkańców w zakresie gospodarowania odpadami.
 |
| 1. Niski poziom współpracy z policją i innymi służbami w zakresie działań na rzecz ochrony środowiska.
 |
| 1. Zanieczyszczenie powietrza poprzez ,,Kopciuchy” oraz środki transportu (wysoki poziom niskiej emisji.
 |
| 1. Brak regionalnej lub lokalnej spalarni, brak konkurencji wśród odbiorców, monopol regionalnej instalacji.
 |
| 1. Brak specjalistycznego sprzętu do monitorowania środowiska.
 |
| 1. Słaba baza noclegowa poza pasem nadmorskim.
 |
| 1. Punktowe zrzuty ścieków komunalnych, bytowych i przemysłowych, zanieczyszczenia dopływające do wód ze źródeł rozproszonych (wiejskich, miejskich i przemysłowych; depozyt zanieczyszczeń z atmosfery, małe źródła punktowe).
 |
| 1. Nadmierne nawożenie oraz spływ ścieków z terenów rolniczych.
 |
| **Infrastruktura społeczna, infrastruktura techniczna, infrastruktura telekomunikacyjna, teleinformatyczna, w tym e-usługi, infrastruktura transportowa, komunikacja drogowa, sieć dróg rowerowych, komunikacja transportowa między gminami.** |
| 1. Niewystarczająca liczba i zły stan techniczny (niedostosowanie architektonicznie, cyfrowe i komunikacyjno-informacyjne) części obiektów infrastruktury społecznej i oświatowej.

(np. żłobków, przedszkoli, DDS plus mieszkań wytchnieniowych, świetlic, klubów osiedlowych, TBS-ów, cmentarzy). |
| 1. Niewystarczająca infrastruktura do zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych.
 |
| 1. Słaba dostępność budownictwa mieszkaniowego, w tym komunalnego (również w pasie nadmorskim).
 |
| 1. Zły stan istniejącej technicznej infrastruktury linowej i punktowej: drogowej, wodnej, kanalizacyjnej, oświetleniowej, deszczowej, elektroenergetycznej, gazowej, telekomunikacyjnej itp.
 |
| 1. Występowanie białych plam w zakresie infrastruktury linowej i punktowej: drogowej, wodnej, kanalizacyjnej, oświetleniowej, deszczowej, elektroenergetycznej, gazowej, telekomunikacyjnej itp.
 |
| 1. Niewystarczający stan i ilość infrastruktury turystycznej na terenie KKBOF.
 |
| 1. Zdegradowana infrastruktura portów i przystani.
 |
| 1. Zły stan linii kolejowych i obiektów infrastruktury kolejowej.
 |
| 1. Niewystarczająca liczba miejsc postojowych i parkingowych.
 |
| 1. Niewystarczająca i niespójna infrastruktura w zakresie sieci dróg rowerowych i szlaków turystycznych.
 |
| 1. Niewystarczająca komunikacja publiczna w zakresie obsługi mniejszych miejscowości.
 |
| 1. Utrudniona komunikacja transportowa między miastami w obszarze KKBOF (transport, dojazdy do szkół).
 |
| 1. Brak skomunikowania obszarów wiejskich z centrami/miastami.
 |
| 1. Niewystarczająca infrastruktura przystankowa na wsiach.
 |
| 1. Bariery architektoniczne w przestrzeni publicznej.
 |
| 1. Niewystarczająca liczba małej infrastrukturze rekreacyjnej i sportowej w części obszaru KKBOF.
 |
| 1. Niedoinwestowana infrastruktura krytyczna.
 |
| **Ruch i infrastruktura transportu samochodowego (parkingi P&R) w centrach miast obszaru KKBOF, zrównoważona mobilność miejska, struktury zarządzania mobilnością, sposoby przemieszczania się po terenach miejskich, inteligentne systemy zarządzania ruchem.** |
| 1. Niska świadomość społeczna z korzyści wynikających z przemieszczania się transportem publicznym.
 |
| 1. Niska atrakcyjność i konkurencyjność transportu publicznego względem transportu indywidualnego.
 |
| 1. Brak lub niewystarczający dostęp do transportu publicznego na części obszaru KKBOF.
 |
| 1. Niewystarczające środki na transport publiczny ( Słabe strony)
 |
| 1. Brak działań w kierunku uspokojenia ruchu w centrach miast.
 |
| 1. Brak kompleksowych rozwiązań ITS, w tym brak wspólnego zarządzania mobilnością i ITS, brak inteligentnych przystanków autobusowych (tablic świetlnych, ładowarek usb, biletomatów, aplikacji), brak inteligentnych parkingów.
 |
| 1. Brak rozwiązań systemowych w zakresie integracji transportu publicznego. Niewystraczająca współpracy JST w zakresie organizacji transportu publicznego.
 |
| 1. Niski poziom rozwoju transportu ekologicznego i infrastruktury na obszarze KKBOF.
 |
| 1. Słaba przepustowość komunikacyjna infrastruktury drogowej oraz wysokie natężenie ruchu w centrach, w miastach - korki, zatory oraz w pasie nadmorskim w sezonie letnim.
 |

*Źródło: opracowanie własne*

# Czynniki rozwojowe KKBOF w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska

Na podstawie przeprowadzonych analiz zidentyfikowane czynniki sprzyjające: mocne strony KKBOF i szanse w otoczeniu KKBOF oraz niesprzyjające: słabości KKBOF i zagrożenia w otoczeniu KKBOF w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska. Identyfikacja dokonana została odrębnie dla czynników rozwojowych wewnętrznych (mocne strony i słabości), odnoszących się do KKBOF, (na które podmioty samorządowe KKBOF w dużym stopniu mogą wpływać) oraz czynników rozwojowych zewnętrznych (szanse i zagrożenia) odnoszących się do otoczenia KKBOF, (na które podmioty samorządowe KKBOF nie mogą wpływać lub mogą wpływać tylko w bardzo ograniczonym stopniu).

Poniższa analiza SWOT obejmuje:

* Mocne strony KKBOF, tj. uwarunkowania wewnętrzne (endogeniczne), czyli elementy rzeczywistości mających pozytywny charakter z punktu widzenia jego przyszłego rozwoju.
* Słabe strony KKBOF tj. uwarunkowań wewnętrznych o negatywnym charakterze.
* Szanse, tj. uwarunkowania zewnętrzne (egzogeniczne) sprzyjające rozwojowi. Jako szanse uwzględnione zostały te zagadnienia, których źródła leżą poza obszarem KKBOF lub poza zakresem kompetencji władz publicznych działających na jego obszarze.
* Zagrożenia, tj. uwarunkowania zewnętrzne (egzogeniczne) niesprzyjające rozwojowi. Jako zagrożenia uwzględnione zostały te zagadnienia, których źródła leżą poza obszarem KKBOF lub poza zakresem kompetencji władz publicznych działających na jego obszarze..

|  |  |
| --- | --- |
| **Mocne strony KKBOF**  | **Słabe strony KKBOF** |
| * Dobrze rozwinięta sieć DPS w powiecie koszalińskim.
 | * Niewystarczające inwestycje w małą retencję.
 |
| * Dobrze rozwinięta sieć szkół.
 | * Brak gruntów pod parkingi (niewystarczająca ilość).
 |
| * Lokalnie dobrze rozwinięta sieć dróg rowerowych.
 | * Niewystarczająca komunikacja pomiędzy gminami a miastem Koszalin.
 |
| * Silna infrastruktura (budynki) uczelni i szkół wyższych.
 | * Obszary wykluczone transportowo w KKBOF, w tym niedostosowana sieć linii kolejowej do potrzeb użytkowników.
 |
| * Zwięzłość obszaru KKBOF
 | * Zbyt mała liczba sieci wysokiego napięcia.
 |
| * Funkcjonowanie punktów selektywnego zbioru odpadów na obszarze KKBOF.
 | * Nadmierna wycinka lasów i drzew w pasach drogowych (starodrzewia).
 |
| * Brak uciążliwego przemysłu.
 | * Brak dbałości o renowację zabytków i starych budynków, duża liczba niszczejących obiektów zabytkowych w prywatnych rękach
 |
| * Realizacja programów rolno-środowiskowych.
 | * Brak dotrzymywania obowiązku segregacji przez firmy. (powiat koszaliński).
 |
| * Sprzyjające warunki klimatyczne dla realizacji inwestycji OZE.
 | * Występowanie niskiej emisji.
 |
| * Skuteczne pozyskiwanie środków zewnętrznych przez samorządy.
 | * Duża ilość niewłaściwie stosowanych nawozów.
 |
| * Kształtowanie polityki środowiskowej celem ustanawiania nowych form ochrony przyrody.
 | * Brak nowoczesnych instalacji do przetwarzania odpadów, brak recyklerów oraz brak podmiotów odbierających odpady rolnicze.
 |
| * Zadbane już istniejące walory przyrodnicze, parki skwery, cieki wodne oraz zagospodarowywanie coraz to nowych walorów przyrodniczych.
 | * Brak świadomości części mieszkańców o segregacji. Spalanie śmieci przez część mieszkańców.
 |
| * Możliwość adaptacji lub zagospodarowania posiadanych nieruchomości.
 | * Przewlekłość postepowań administracyjnych w samorządach.
 |
| * Lokalizacja (w pobliżu pasa nadmorskiego, terenów zielonych, duże miasta)
 | * Niewystarczająca oferta komunikacyjna (m.in. brak carsharing).
 |
| * Duża liczba przystanków komunikacji publicznej.
 | * Niedostosowane taryfy w komunikacji publicznej do potrzeb odbiorców (wysokie koszty, brak biletów minutowych).
 |
| * Partnerstwo ZIT - przychylność władz.
 | * Niedostateczne środki finansowe na istniejące inwestycje i jej rozwój, w tym utrzymanie dróg i inwestycje drogowe, rozwój połączeń rowerowych
 |
| * Posiadanie Portu Kołobrzeskiego.
 | * Nadmierna kongestia, zwłaszcza w sezonie wakacyjnym.
 |
| * Różnorodność środków transportu (statki, kolej, drogowy, rower miejski).
 | * Brak jednego zarządcy dróg na obszarze KKBOF
 |
| * Sprawny i rozwinięty system roweru miejskiego Koszalin, Kołobrzeg, Tychowo
 | * Wysokie koszty realizacji efektywnych projektów środowiskowych oraz wysokie koszty inwestycyjne w OZE.
 |
| * Rozwijająca się sieć dróg rowerowych na obszarze KKBOF
 | * Niedostateczna edukacja ekologiczna części mieszkańców.
 |
| * Wysoka atrakcyjność obszaru KKBOF - wysoki potencjał inwestycyjny, w tym pod instalacje OZE.
 | * Zmniejszająca się powierzchnia biologicznie czynnej.
 |
| * Korzystna lokalizacja względem dróg ekspresowych S6 i S11 (trasa Gdańsk-Szczecin; Poznań-morze)
 | * Niski priorytet ochrony środowiska w budżetach gmin.
 |
| * Bardzo duży potencjał turystyczny i przyrodniczy w tym obszary chronione.
 | * Niedostateczna komunikacja pomiędzy obszarami atrakcyjnymi przyrodniczo.
 |
| * Silna działalność Związku Gmin Dorzecza Parsęty.
 | * Niedostateczne możliwości kogeneracji sieci energetycznych.
 |
| * Brak dróg szybkiego ruchu co wpływa na ochronę środowiska.
 | * Niski poziom wiedzy części mieszkańców w zakresie nowoczesnych technologii środowiskowych.
 |
| * Atrakcyjna lokalizacja względem morza.
 | * Brak miejsc dla młodzieży (skateparków, pumprtucków).
 |
| * Sprawne połączenia z nowymi sieciami drogowymi – drogami S-11, S-6.
 | * Brak połączeń z S6 i S11 (powiat białogardzki).
 |
| * Mocny tabor autobusowy w miastach.
 | * Białe plamy w zakresie dróg rowerowych na obszarze KKBOF.
 |
| * Dobrze wyposażona baza sportowa w regionie.
 | * Niska atrakcyjność regionu białogardzkiego (złe położenie geograficzne - wykluczenie komunikacyjne i gospodarcze)
 |
|  | * Brak zielono-niebieskiej infrastruktury.
 |
|  | * Niedostateczna inwentaryzacja i ocena stanu technicznego sieci i obiektów sieciowych
 |
|  | * Brak utożsamiania się mieszkańców z regionem.
 |
|  | * Występowanie dzikich wysypisk
 |
|  | * Rozproszenie wielu mniejszych miejscowości na obszarze KKBOF
 |
| **Szanse w otoczeniu KKBOF** | **Zagrożenia w otoczeniu KKBOF** |
| * Budowa dróg ekspresowych.
 | * Degradacja statusu dróg (z wojewódzkich na powiatowe), w tym w związku z budową dróg ekspresowych
 |
| * Międzynarodowe trasy rowerowe.
 | * Skomplikowane procedury prawa dotyczące środowiska oraz wysokie koszty inwestycji w instalacje OZE.
 |
| * Rozwój infrastruktury wojskowej.
 | * Brak przepisów prawa w zakresie rozwoju mobilności.
 |
| * Edukacja -pro mobilna, transportowa.
 | * Rosnące ceny surowców energetycznych
 |
| * Połączenia kolejowe z dobrą lokalizacją dworców w miastach.
 | * Niespójność przepisów prawa w zakresie ochrony środowiska.
 |
| * Rozwój turystyki oraz potencjał do rozwoju agroturystyki.
 | * Zmniejszenie zasobów środowiska przyrodniczego.
 |
| * Ukształtowanie terenu (teren nizinny)
 | * Liberalizacja przepisów dotyczących wycinki krzewów i drzew.
 |
| * Rozwój technologii, w tym Internetu.
 | * Zwiększona liczba turystów.
 |
| * Popularyzacja wykorzystywania odnawialnych źródeł energii.
 | * Biurokracja na poziomie .
 |
| * Zewnętrzne środki finansowe, w tym z UE, m.in. na inwestycje środowiskowe.
 | * Niewystarczające możliwości pozyskania środków zewnętrznych (brak odpowiednich programów, niskie dofinansowanie, brak zewnętrznych źródeł finansowania lasów komunalnych, brak zewnętrznego finansowania infrastruktury drogowej).
 |
| * Ruch turystyczny z Niemiec.
 | * Brak przepisów prawnych dotyczących mikromobilności.
 |
| * Wysoki priorytet ochrony środowiska w UE, sprzyjająca polityka UE na zielone inwestycje
 | * Utrudnienia w rozmowach z PKP.
 |
|  | * Uznaniowość przepisów w zakresie ochrony przyrody.
 |
|  | * Krótkie terminy z punktu widzenia gmin na złożenie wniosków konkursowych.
 |
|  | * Zmienność przepisów w zakresie gospodarowania odpadami.
 |
|  | * Niekorzystne lokalizacje infrastruktury do przetwarzania odpadów.
 |
|  | * Brak konkurencyjności firm w zakresie odbioru odpadów.
 |

*Źródło: opracowanie własne*

# Cel, kierunki działań oraz wiązki projektów Strategii KKBOF w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska

|  |
| --- |
| **Cel strategiczny w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska**1. **Wysoki stopień integracji przestrzennej i zachowania zasobów naturalnych obszaru KKBOF.**
 |
| * 1. Utrzymanie w dobrym stanie zasobów naturalnych i walorów przyrodniczych obszaru KKBOF.
 | * + 1. Racjonalizowanie gospodarki odpadami w zakresie odbioru, przetwarzania i składowania odpadów, w tym tworzenie warunków rozwojowych dla podmiotów przetwarzających odpady.
		2. Inwestycje w odnawialne źródła energii.
		3. Sporządzanie i aktualizacja dokumentów planistycznych z uwzględnieniem rozszerzonych konsultacji społecznych.
		4. Wsparcie przedsiębiorców w zakresie realizacji programów i działań proekologicznych.
		5. Wspieranie działań na rzecz redukcji niskiej(do wyjaśnienia z gwiazdką) emisji
		6. Rewitalizacja zbiorników i cieków wodnych, w tym jeziora Jamno.
		7. Utrzymanie istniejących i tworzenie nowych terenów zieleni.
		8. Ograniczenie ruchu samochodowego w obrębie terenów cennych przyrodniczo - realizacja ciągów pieszo-rowerowych.
		9. Tworzenie nowych form ochrony przyrody.
		10. Utrzymanie dziedzictwa przyrodniczego.
		11. Racjonalne gospodarowanie zasobami wodnymi.
		12. Realizacja działań na rzecz utrzymania bioróżnorodności.
		13. Likwidacja dzikich wysypisk i miejsc składowania odpadów niebezpiecznych.
		14. Usuwanie roślin inwazyjnych będących zagrożeniem dla zwierząt i ludzi.
		15. Zminimalizowanie/usunięcie wyrobów zawierających azbest.
		16. Budowa regionalnego zakładu termicznego przetwarzania odpadów.
 |
| * 1. Ochrona gruntów rolnych.
 | * + 1. Edukacja społeczeństwa w zakresie ochrony gruntów rolnych.
		2. Konsultacje społeczne w zakresie ochrony gruntów rolnych.
		3. Prowadzenie właściwej gospodarki melioracyujnej na terenach rolniczych.
 |
| * 1. Podniesienie świadomości ekologicznej mieszkańców.
 | * + 1. Edukacja ekologiczna mieszkańców.
		2. Doposażenie w sprzęt do monitorowania środowiska.
		3. Promocja systemu obiegu zamkniętego wody.
		4. Egzekwowanie właściwej segregacji odpadów komunalnych wśród gospodarstw domowych (kontrole terenowe i kary administracyjne).
 |
| * 1. Uporządkowanie ładu przestrzennego - zwiększenie dostępności, atrakcyjności i przyjazności przestrzeni publicznej.
 | * + 1. Promowanie dobrych praktyk w zakresie realizacji inwestycji.
		2. Opracowanie jednolitych standardów wizualizacji inwestycji publicznych.
		3. Wzmocnienie wymiany informacji i uzgadniania w temacie realizowanych inwestycji pomiędzy JST.
 |
| * 1. Dązenie do wdrożenia systemu gospodarki o obiegu zamkniętym.
 | * + 1. Rozwój niebiesko-zielonej infrastruktury.
		2. Budowa kompostowni regionalnej.
		3. Modernizacja energetyczna obiektów użyteczności publicznej.
 |
| * 1. Utrzymanie i udostępnienie terenów cennych przyrodniczo.
 | * + 1. Renaturyzacja i utrzymanie zbiorników wodnych.
		2. Urządzenie terenów atrakcyjnych przyrodniczo.
		3. Promocja terenów cennych przyrodniczo.
		4. Zwiększenie stopnia zagospodarowania akwenów wodnych (jeziora, rzeki).
 |
| **Cel strategiczny w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska**1. **Rozwinięta infrastruktura obszaru dla potrzeb społecznych i gospodarczych.**
 |
| **Kierunki działań Strategii KKBOF** | **Wiązki projektów w kierunkach działań** |
| * 1. Poprawa bezpieczeństwa w ramach zarządzania kryzysowego (infrastruktura krytyczna).
 | * + 1. Budowa i rozbudowa i modernizacja infrastruktury krytycznej.
 |
| * 1. Współpraca w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego.
 | * + 1. Działania edukacyjne i promocyjne w zakresie współpracy PPP.
 |
| * 1. Rozwój infrastruktury sieciowej.
 | * + 1. Budowa i modernizacja sieci elektroenergetycznych (w tym sieci niskiego napięcia) i gazowych.
		2. Tworzenie inteligentych systemów oświetleniowych.
		3. Budowa i modernizacja sieci kanalizacji deszczowej.
		4. Inwestycje w zakresie retencji.
		5. Budowa sieci telekomunikacyjnych i teletechnicznych zwiększenie dostępu do sieci internetu szerokopasmowego.
		6. Budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury wodociągowej i kanalizacji ściekowej.
 |
| * 1. Rozwój infrastruktury społecznej.
 | * + 1. Budowa mieszkań komunalnych oraz mieszkań na wynajem (tzw. mieszkania dla rozwoju).
		2. Budowa, rozbudowa i modernizacja obiektów użyteczności publicznej.
		3. Budowa, rozbudowa i modernizacja żłobków/adaptacja istniejących obiektów na potrzeby żłobków.
		4. Budowa, rozbudowa przedszkoli/adaptacja istniejących obiektów na potrzeby przedszkoli.
		5. Budowa, rozbudowa i modernizacja placówek oświatowych.
		6. Budowa, rozbudowa i modernizacja obiektów ochrony zdrowia.
		7. Budowa, rozbudowa i modernizacja miejsc opieki dla seniorów (DDS,DPS).
		8. Dostosowanie obiektów użyteczności publicznej do potrzeb osób niepełnosprawnych (bariery architektoniczne, cyfrowe, informacyjno-komunikacyjne).
		9. Uproszczenie procedur związanych z obsługą programów urzędu (szkolenia z obsługi e-urząd, hotspoty w miastach i na obszarach wiejskich).
		10. Poprawa dostępności infrastruktury okołoturystycznej, w szczególności toalet publicznych.
 |
| * 1. Poprawa infrastruktury drogowej i śródlądowej i jej dostępności.
 | * + 1. Budowa, przebudowa, remonty i modernizacja dróg rowerowych.
		2. Budowa, przebudowa remonty i modernizacja dróg lokalnych (gminnych i powiatowych).
		3. Budowa i przebudowa, remonty i modernizacja ciągów pieszych i pieszo-rowerowych.
		4. Budowa parkingów i miejsc postojowych.
		5. Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich drogowych (w tym wiaduktów, mostów, przepustów, itp).
		6. Budowa centrów przesiadkowych oraz wypożyczalniami indywidualnego sprzętu komunikacyjnego (mikromobilność- hulajnogi, rowery, aplikacja).
		7. Budowa infrastruktury transportowej ponadlokalnej (rozwój połączeń z drogami ekspresowymi).
		8. Opracowanie zintegrowanego systemu inwestycji transportowych w KKBOF (zakupy autobusów, elektronicznych tabliczek rozkładowych,itp).
		9. Rozwój infrastruktury transportu śródlądowego.
 |
| * 1. Rozwój infrastruktury rowerowej i transportu indywidualnego zeroemisyjnego ( z wyłączeniem aut).
 | * + 1. Budowa i rozwój systemu roweru ponadgminnego i transportu indywidualnego zeroemisyjnego.
		2. Stworzenie spójnego systemu komunikacji regionalnej dla obszaru funkcjonalnego.
		3. Budowa zintegrowanych systemów dróg rowerowych oraz  infrastruktury (wiaty, przystanki, bike&ride, aplikacje, hulajnogi, wypożyczalnie rowerów).
		4. Uspójnienie planów inwestycyjnych JST w zakresie budowy infrastruktury rowerowej.
 |
| **Cel strategiczny w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska**1. **Zrównoważona mobilność mieszkańców i użytkowników obszaru KKBOF.**
 |
| * 1. Realizacja porozumień międzygminnych.
 | * + 1. Utworzenie jednego organizatora transportu dla całego obszaru.
		2. Działania na rzecz zmiany norm prawnych, ustawowych w celu stworzenia przejrzystego modelu zarządzania transportem w KKBOF.
		3. Rozwój przewozu transportem publicznym rowerów, wózków z osprzętem, itp.
		4. Integracja taryfy biletowej na całym obszarze KKBOF.
		5. Opracowanie zintegrowanego planu działań na obszarze KKBOF w zakresie transportu publicznego.
 |
| * 1. Rozwój i promocja mobilności.
 | * + 1. Realizacja kampanii edukacyjnych i promocyjnych w zakresie mobilności.
		2. Opracowanie i wdrożenie aplikacji mobilnej (punkty wymieniane na bilety).
		3. Szkolenia dla pracowników organizatora transportu.
		4. Uwzględnienie potrzeb mobilności osób niepełnosprawnych w całym obszarze KKBOF.
		5. Wypracowanie systemu zachęt do korzystania z transportu publicznego.
		6. Opracowanie systemu informacji pasażerskiej dla całego obszaru KKBOF w formie elektronicznej i infrastruktury w terenie.
		7. Opracowanie i cykliczna aktuazliacja mapy szlaków turystycznych i transportu publicznego dla zintegrowanego KKBOF.
		8. Rozwój alternatywnych form transportu ,,Autobusu na telefon”, Rozwój car sharingu, MaaS.
 |
| * 1. Poprawa i ujednolicenie bezpieczeństwa na obszarze KKBOF.
 | * + 1. Tworzenie bezkolizyjnych, bezpiecznych i nowoczesnych przejść dla pieszych, (dostosowane do grup społecznych).
		2. Likwidacja blokad komunikacyjnych.
		3. Rozwój systemu monitoringu wizyjnego.
 |
| * 1. Rozwój transportu ekologicznego.
 | * + 1. Wdrożenie systemu zachęt i preferencji dla ekologicznych środków transportu.
		2. Rozwój taboru komunikacji miejskiej, zakup taboru zeroemisyjnego na potrzeby usług społecznych, komunalnych i publicznych (samochody, busy elektryczne, stacje ładowania elektryków, motorki elektryczne).
		3. Modernizacja zaplecza infrastruktury technicznej taboru
 |
| * 1. Utworzenie zintegrowanego, inteligentnego systemu zarządzania transportem.
 | * + 1. Wdrożenie mobilnej karty (np. miejskiej).
		2. Synchronizacja rozkładów jazdy.
		3. Montaże czujników o liczbie miejsc dostępnych.
		4. Budowa parkingów buforowych wraz z infrastrukturą obsługi.
		5. Wdrażanie aplikacji parkingowych (informacje o dostępności miejsc parkingowych).
		6. Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych.
 |

*Źródło: opracowanie własne*