

**Lokalny Program
Rewitalizacji Obszarów
Miejskich
i Powojkowych**



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

Wprowadzenie

1. Problematyka Rewitalizacji w kontekście wejścia Polski do Unii Europejskiej

Zarysowanie strategii rewitalizacji, wymaga uświadomienia sobie czym jest degradacja obszaru zurbanizowanego i jakie przyczyny prowadzą do takiego kryzysu obszaru miejskiego.

Trzeba następnie odpowiedzieć na pytanie, czym jest sam proces rewitalizacji, na czym polega, jakie posiada reguły gry, na jakie bariery i przeszkody może napotkać. Na zachodzie, procesy rewitalizacji realizowane są systemowo od początku lat 70-tych, w oparciu o stworzone specjalnie w tym celu systemy prawne oraz instrumenty planistyczne, organizacyjne i finansowe. W Polsce brak nie tylko praktycznych doświadczeń w dziedzinie przygotowywania i prowadzenia systemowych procesów rewitalizacji, ale również nie stworzona dla nich dotąd odpowiednich systemów prawnych i instrumentów realizacyjnych. Wejście Polski w obszar gospodarki rynkowej, powoduje zmusza do nowego spojrzenia na procesy rozwoju i rewitalizacji miast, gdyż polityczne, społeczne i gospodarcze uwarunkowania dla nich, upodobniają się do zachodnioeuropejskich. Istotne dla właściwej oceny problemów degradacji obszarów miejskich i ich rewitalizacji jest rozumienie miasta i jego poszczególnych obszarów jako kompleksowych struktur przestrzenno-funkcjonalnych uwikłanych w konkretne mechanizmy ekonomiczne, urbanistyczne, prawne, kulturowe i społeczne. Z tej racji zarówno proces degradacji miasta, jak i działania skierowane na jego rewitalizację, mają charakter kompleksowy¹.

1.1. Czym jest degradacja obszaru miejskiego, jakie są jej przyczyny i co warunkuje sukces rewitalizacji?

Proces degradacji obszarów zurbanizowanych wynika zarówno z zaniechania bieżących remontów i odnowy infrastruktury, skutkujących postępującą dekapitalizacją przestrzeni i substancji, jak i braku dostosowania struktur przestrzennych oraz ich funkcji do nowych zmieniających się w czasie potrzeb. Obszary zdegradowane zamieszkują często grupy społeczności lokalnej ekonomicznie słabe, co obciąża obszary zdegradowane trudną

¹ Zob. A. Billert, *Strategia rewitalizacji*, Żary-Berlin 2002.

problematyką socjalną.

Procesy degradacji odbierają gruntowi i lokalizacji wartość i atrakcyjność. Tym samym uniemożliwiają lub ograniczają możliwości samoregeneracji, tj. zdolność generowania pieniądza potrzebnego na realizację odnowy.

Zabudowa przestaje być źródłem dochodu i staje się balastem dla "ubożającego" pod jej ciężarem gruntu. Uruchomienie inwestycji staje się niemożliwe. Jeżeli dodatkowo istnieją ograniczenia samego statusu własności gruntu i nieruchomości - np. ograniczenia w wysokości czynszu, doboru lokatorów, czy wpis do rejestru zabytków - wówczas ekonomiczny proces samoregeneracji przestrzeni, jej funkcji i substancji a tym samym zdolność gruntu do generowania pieniądza, zostają ostatecznie zablokowane.

Blokada wspomnianych wyżej mechanizmów i unieruchomienie procesów samoregeneracyjnych przestrzeni miast, nastąpiły w Polsce w systemie komunistycznym. Powstała skutkiem tego tzw. "luka remontowa".

Zjawisko degradacji obszarów miejskich w krajach zachodnich przebiegało w znacznie mniejszym stopniu niż na wschodzie i ograniczało się do tych obszarów starej zabudowy, które nie były dla inwestorów konkurencyjne w stosunku do innych, np. zniszczonych wojną centrów miast, i podmiejskich obszarów niezabudowanych. Dopiero wyczerpanie się tych potencjałów skierowało uwagę prywatnego sektora inwestycyjnego i sektora publicznego na zdegradowane obszary miast i uruchomiło w latach 70 - 80-tych procesy rewitalizacji. W Polsce było podobnie z tą różnicą, że inwestorem rezygnującym z inwestycji na starych obszarach zabudowy i przenoszącym punkt ciężkości na tereny niezabudowane, było państwo ².

Z ekonomicznego punktu widzenia, otwarcie obszaru zdegradowanego na działania inwestycyjne nastąpić może tylko wówczas, kiedy uda się usunąć jego "negatywnie przekształconą" (zdegradowaną) materię przestrzenną, a więc uwolnić grunt od balastu, blokującego jego zdolność generowania pieniądza.

W wypadku zamiaru zachowania "balastowej" struktury przestrzennej i jej zdekapitalizowanej substancji, inwestycje są możliwe tylko wtedy, kiedy konieczne na ich "naprawę" nakłady finansowe zagwarantują odpowiedni zysk. Innymi słowy, kiedy za pomocą "naprawy" a nie prostszej i tańszej w realizacji nowej zabudowy, uda się odtworzyć

² Op. cit.

generującą pieniądź funkcję gruntu. Rynek finansowy, dostarczający środki inwestycyjne, musi być przekonany o tym, że trudne przedsięwzięcie "naprawy", przyniesie efekt umożliwiający zwrot udzielonego awansem kredytu.

Dla rynku finansowego, wiarygodność inwestycji rewitalizacyjnej zależy w dużej mierze od jej kontekstu przestrzennego. Inwestycje kompleksowe, szczególnie te, realizowane na terenach niezabudowanych i pozbawionych "balastu" degradacji, przynoszą wysoką opłacalność, gdyż gwarantują wysoki walor lokalizacyjny. Zmieniają one pozytywnie większy obszar w stosunkowo krótkim czasie i tym samym gwarantują sukces mających tam miejsce pojedynczych realizacji. Inwestycje realizowane w dużych odstępach czasu, realizowane w kontekście zdegradowanej przestrzeni, są dla rynku finansowego i inwestorów obciążone wysokim ryzykiem. Ryzyko to wzrasta jeszcze w sytuacji nie istnienia realistycznych planów przestrzennych, precyzyjnie określających docelowy kształt i dystrybucję funkcji na danym obszarze. Ryzyko to spada, gdy istnieje gwarancja, że zdegradowany teren jest objęty precyzyjnym planem, a jego rozwój będzie wspierany kompleksowym i wiarygodnym planem rewitalizacji sektora publicznego. Zmniejszenie ryzyka jest szczególnie istotne wtedy, gdy rewitalizacja ma być realizowana przez wielu małych i średnich inwestorów.

Dla rynku kapitałowego i inwestorów istnieje jeszcze jeden problem utrudniający inwestowanie na terenach zdegradowanych. Inwestycje nowe, na gruntach "dziewiczych", realizowane są na nowych, racjonalnych i funkcjonalnie skonstruowanych podziałach gruntu. Gwarantuje to ich wysoką wartość i ekonomicznie korzystną zabudowę. Inaczej jest na terenach zdegradowanych, a szczególnie tam, gdzie jednym z deficytów przestrzennych jest niekorzystny i chaotyczny podział własnościowy gruntu. Redukuje to w niezwykle istotny sposób atrakcyjność inwestycyjną terenu, gdyż dyskwalifikuje jego wartość lokalizacji i zdolność generowania pieniądza.

Widzimy więc, że degradacja obszarów miejskich nie jest ani wydarzeniem losowym, ani wynikiem złej woli. Jest konsekwencją określonych mechanizmów ekonomicznych, a o możliwości rewitalizacji decyduje rachunek ekonomiczny. Dla inwestycji na obszarach zdegradowanych istnieje wysoki stopień ryzyka finansowego. Dlatego też procesy rewitalizacji wymagają szczególnie intensywnego działania w kierunku jego zmniejszenia drogą tworzenia redukujących go warunków ramowych.

1.2. Czym jest rewitalizacja miasta?

Rewitalizacja odnosi się do kompleksowego procesu odnowy obszaru zurbanizowanego, którego przestrzeń, funkcje i substancja uległy procesowi strukturalnej degradacji, wywołującej stan kryzysowy, uniemożliwiający lub znacznie utrudniający prawidłowy rozwój ekonomiczny i społeczny tego obszaru jak i zrównoważony rozwój całego miasta.

Rewitalizacja jest więc odpowiedzią na stan kryzysowy obszaru miejskiego i obejmuje zespół kompleksowych działań, koordynowanych i zarządzanych przez sektor publiczny (gminę), opartych na aktywnej współpracy organów i instytucji polityczno-administracyjnych oraz podmiotów społecznych.

Proces rewitalizacji rozpoczyna się działaniami przygotowawczymi. Mają one na celu stwierdzenie zakresu i przyczyn stanu kryzysowego oraz ustalenie sposobów jego usunięcia.

W ramach działań przygotowawczych ustala się, jaki obszar objęty jest zjawiskami kryzysowymi, stwierdza i analizuje istniejące tam deficyty, sporządza i uzgadnia plan ich usunięcia, wykonując jednocześnie plan przestrzenny dla rewitalizacji, ukazujący sposób realizacji programu. W ramach programu dokonuje się również ramowej kalkulacji kosztów rewitalizacji, ocenia przypuszczalny czas jej realizacji, ocenia się szanse i bariery dla realizacji programu. Oceny wymagają skutki społeczno-ekonomiczne realizacji programu dla rozwoju miasta i dla sytuacji społeczności lokalnej. W wypadku spodziewanych w tym względzie uciążliwości, opracowuje się system koniecznych osłon socjalnych.

Zakończenie przygotowania rewitalizacji pozwala gminie na podjęcie uchwały - uchwały o podjęciu realizacji programu rewitalizacji.

Podjęciu uchwały może towarzyszyć powołanie odpowiednich struktur i form organizacyjnych służących skutecznej realizacji programu rewitalizacji.

W procesie rewitalizacji obejmującym przygotowanie i realizację programu rewitalizacji uczestniczą dwa zasadnicze podmioty:

- *Sektor publiczny - zarządza procesem (bezpośrednio, wzgl. posługuje się pełnomocnikiem) i realizuje niektóre zadania rewitalizacyjne (prace porządkowe, inwestycje w zakresie zadań publicznych),*

- *Sektory prywatne - partycypują w uzgodnieniach i dyskusjach nad planem oraz realizują zadania inwestycyjne na obszarze własności prywatnej.*

1.3. Jak pogodzić ekonomię i sprawy społeczne w procesie rewitalizacji?

Ekonomiczne uwarunkowania inwestowania, na obszarach zdegradowanych, prowadzą do konfliktu między koniecznością osiągnięcia zysku, a uwzględnieniem interesów społecznych.

Wynika on z faktu, że zamieszkujące obszary zdegradowane słabe ekonomicznie grupy ludności, nie są w stanie po realizacji inwestycji rewitalizacyjnych, zapewnić drogą opłat czynszowych, zwrot zainwestowanych kapitałów. Tym samym będą zmuszone do opuszczenia dotąd zamieszkiwane obszarów. Zjawisko to dotyczy też może wynajemców powierzchni użytkowych. Zapobiec temu można jedynie drogą szczególnej interwencji sektora publicznego.

Chcąc zagwarantować mieszkańcom terenów zdegradowanych prawo do powrotu na warunkach niskich czynszów, sektor publiczny musi ponieść koszty odpowiadające różnicy między faktycznym nakładem inwestorów prywatnych a niewystarczającym ich odzyskiem (niski czynsz). Musi on albo subwencjonować koszty inwestycji, albo płacić znaczne dodatki mieszkaniowe. W krajach zachodnich, stosowane w tym celu subwencje, pochłaniały w latach 70-90-tych większość środków wspierających, skierowanych na rewitalizację.

Obecnie nie jest to już możliwe ani na zachodzie ani w Polsce.

Należy więc przyjąć, że w ramach procesów rewitalizacji nie da się w pełni zapobiec migracji ludności z odnawianych terenów do innych, tańszych obszarów mieszkalnych. Akceptacja społeczna takich procesów zależna będzie od tego, na jaką skalę będą one następować, jak i od jakości alternatywnych obszarów mieszkalnych.

Wywołane rewitalizacją migracje słabszych ekonomicznie grup mieszkańców, przenoszą problemy socjalne z obszarów zdegradowanych na inne obszary miasta. Z tej też racji konieczne jest działanie dwupoziomowe. Równocześnie z rewitalizacją, w ramach której następować będą procesy "gentryfikacji" (poprawy struktury społecznej), konieczne jest uruchamianie projektów społeczno-ekonomicznych na innych obszarach miasta. Taką możliwość dają Plany Strukturalne Unii Europejskiej.

1.4. Jak planować i przygotowywać procesy rewitalizacji?

W odróżnieniu od realizacji nowych inwestycji na terenach niezabudowanych za pomocą planu miejscowego, na terenach, których odnowa realizowana ma być metodą "rewitalizacji zachowawczo-adaptacyjnej", plany miejscowe nie stanowią skutecznego narzędzia zarządzania. Plan miejscowy jest aktem prawnym, określającym nowy ład przestrzenny.

Definiuje nową zabudowę i funkcję na "dziewiczym" terenie i nie jest skierowany na kompleksowe procesy przekształcania i adaptacji istniejących, zdegradowanych przestrzeni miejskich. Plan miejscowy nie jest też w stanie wywołać efektu inwestycyjnego dla obszaru zdegradowanego.

Dlatego też, dla przygotowywania i realizacji procesów rewitalizacji wypracowano w Europie specjalne plany przestrzenne. Plany miejscowe sporządzano dla obszarów rewitalizacji dopiero po zakończeniu procesu rewitalizacji, dla uzyskania prawnego zabezpieczenia jego rezultatów.

Plany rewitalizacyjne jako wynik zmian w dziedzinie instrumentów prawa, praktyki planistycznej oraz zarządzania przestrzenią w gminach i struktur organizacyjnych lat 70-tych, stanowiły zbiorowe dzieło planistów, gminy i mieszkańców. Prezentowały w obrazowy, szczegółowy i zrozumiały docelową formę dystrybucję funkcji, podziałów katastralno-własnościowych gruntu, zabudowę parceli, kształt publicznych i prywatnych obszarów niezabudowanych, systemy transportu i parkowania. Ukazywały nowy porządek przestrzenny dla obszaru zdegradowanego.

Przygotowaniu takiego programu towarzyszyć winna intensywna dyskusja publiczna oraz żywe akcje informacyjne. Samo wyłożenie już gotowego programu nie wystarcza.

Poprzez uchwalenie programu i spójnego planu przestrzennego dla rewitalizacji, daje gmina wyraz woli kompleksowej rewitalizacji zdegradowanego obszaru i gotowość jego koordynacji i wspierania konkretnymi działaniami. Fakt ten stanowi istotny sygnał dla rynków kapitałowych, gdyż tworzy dobre warunki ramowe dla sensownego i kompleksowego ruchu inwestycyjnego, co zwiększa bezpieczeństwo zainwestowanych tam środków i gwarantuje wiarygodność przyszłych kredytobiorców.

Innym ważnym instrumentem dla rewitalizacji jest w krajach europejskich "umowa inwestorska". Gminy nie sprzedają tam istotnych dla rozwoju miasta gruntów systemem przetargów (ceny ustala z reguły miejski rzeczoznawca), ale zawierają z inwestorami "umowy inwestorskie". Określają one zakres i charakter inwestycji i obowiązki obu stron do czasu jej realizacji. Umowa inwestorska jest integralnie związana z umową kupna-sprzedaży. Nie wywiązanie się z umowy przez inwestora powoduje zwrot gruntu do gminy.

1.5. Bariery planowania i prawa

Opisana już i stworzona na zachodzie "nowa kultura planowania i zarządzania przestrzenią" w dziedzinie rewitalizacji miast, nie została w Polsce jak dotąd ani zauważona, ani tym bardziej zintegrowana i dostosowana do polskich warunków. Aktualna polska Ustawa o zagospodarowaniu i planowaniu przestrzennym, nie daje gminom praktycznie żadnych instrumentów dla przygotowywania i zarządzania procesami rewitalizacji miast.

Kompleksowy charakter procesu rewitalizacji, obejmujący problem przestrzeni miejskiej i jej funkcji, ochrony dóbr kultury, kwestii społecznych oraz jej cel usuwania zjawisk degradacji przestrzeni utrudniającej a nawet uniemożliwiającej rozwój społeczno-ekonomiczny miasta i jego społeczności, nadał rewitalizacji na zachodzie status realizacji interesu publicznego. Tym czasem w polskim prawie, odnowa, czy rewitalizacja miast nie należy - jak dotąd - do zakresu zadań publicznych gminy i nie jest traktowana jako realizacja interesu publicznego.

Znacznym deficytem jest brak w prawie polskim modelu "umowy inwestorskiej". Po sprzedaniu gruntu inwestorowi, gminy polskie mają niewielki wpływ na przebieg i realizację inwestycji.

Generalnie nie istnieją w prawie polskim skuteczne instrumenty zarządzania rozwojem przestrzennym i rewitalizacją. Mankament ten, stawia w tej dziedzinie polskie prawodawstwo na etapie prawa zachodnioeuropejskiego lat 50-tych ubiegłego stulecia, czyli okres, w którym realizacja owego budownictwa, a nie rewitalizacja, stanowiła główne zadanie kształtowania przestrzeni miast.

Ograniczenie instrumentów planistyczno-prawnych do planu miejscowego oraz brak regulacji dla rewitalizacji, preferuje w szczególności sposób działania inwestycyjne prywatnych developerów, realizujących je na terenach dotychczas niezabudowanych. Jednym ze

skutków tego stanu rzeczy jest koncentracja istniejących kapitałów prywatnych na obszarze nowego budownictwa poza obszarami zdegradowanymi. Stanowi to istotną przeszkodę dla rewitalizacji i zmniejsza jej szanse powodzenia.

1.5.1. Bariery ekonomiczne dla rewitalizacji

Jakie bariery tworzy wadliwa gospodarka gruntami?

Towar sprzedaje się na targu i w sklepie nie martwiąc się tym co kupujący z nim uczyni - ważne że za niego zapłacił. Grunt miejski nie jest zwykłym towarem, jest publicznym dobrem ekonomicznym zdolnym generować tak pieniądze jak i kształt przestrzenny miasta. Dlatego też, polityka gruntowa i procesy prywatyzacji nieruchomości w mieście nie mogą być traktowane jako wyprzedaż towaru dla powiększenia kasy miejskiej. Raz źle sprzedany grunt czy nieruchomość, tj. sprzedany bez umiejętnego zabezpieczenia tkwiących w nim potencjałów ekonomicznych i miastotwórczych, staje się czynnikiem degradacji miasta, wzgl. hamuje jego prawidłowy rozwój. Inteligentna polityka gruntowa na obszarach zurbanizowanych i zdegradowanych, jest jednym z podstawowych instrumentów rewitalizacji i rozwoju miast oraz jednym z najważniejszych elementów systemu zarządzania przestrzenią. Grunty gminne to potencjał, którego kapitało- i miastotwórcze funkcje muszą zostać niezwykle troskliwie zabezpieczone. Również grunty prywatne i ich udział w procesie rewitalizacji, winny być przedmiotem gminnej troski i to szczególnie wówczas, gdy ich właściciele w swej naiwności, niewiedzy ekonomicznej, czy krótkowzroczności, traktują je tylko jako przedmiot użytkowy, albo jako instrument do realizacji egoistycznych interesów prywatnych, sprzecznych z interesem publicznym ³.

Dlaczego regulacja czynszów stanowi barierę dla rewitalizacji?

W wyniku wprowadzenia regulacji czynszów, obszar starego budownictwa, będący w posiadaniu indywidualnych podmiotów prywatnych, pozbawiono zdolności generowania środków finansowych koniecznych dla rewitalizacji (zdolności kredytowej), na skutek zablokowania możliwości odzyskiwania nakładów inwestycyjnych na remonty. Tak ograniczona własność, traci wartość dla rynku kapitałowego. W ten sposób nie stanowi ona

³ Op. cit.

potencjału ekonomicznego dla procesów rewitalizacji.

Dlaczego prywatyzacja mieszkań i utworzenia wspólnot mieszkaniowych stanowi barierę dla rewitalizacji?

Prywatyzacja mieszkań i stworzenie wspólnot mieszkaniowych tam, gdzie objęło to nie wyremontowaną substancję starego budownictwa, stworzyła struktury własnościowe pozbawione praktycznie zdolności kredytowych. Indywidualne podmioty prywatne znajdują się w sytuacji właścicieli zdekapitalizowanych domków jednorodzinnych. Fundusze remontowe nie pozwalają na finansowanie koniecznych w większości wypadków remontów kapitałnych nieruchomości. Mieszana własność gminna i prywatna paraliżuje organizacyjnie możliwości remontowe. Tworzenie w ramach procesów prywatyzacji parceli na obrysie budynków doprowadziło do degradacji wartości gruntu poprzez odcięcie budynków od ich zapleczy a odcięte od budynków tereny pozostające przy gminach, stały się kompletnie bezwartościowe.

Prywatyzacja szop i garaży (również na ich obrysie), doprowadziła do chaotyizacji przestrzeni i struktury gruntów, degradując zarówno ich wartość ekonomiczną, jak i wartości lokalizacyjne ich otoczenia.

W ten sposób, niska z istoty rzeczy wartość gruntów na obszarach zdegradowanych, uległa dalszej degradacji.

Z powyższych powodów ani własność wspólnot mieszkaniowych, ani wiele gruntów powstałych w wyniku prywatyzacji komunalnych zasobów mieszkaniowych nie stanowią potencjałów ekonomicznych dla rewitalizacji.

Dlaczego "własność" spółdzielcza stanowi barierę dla rewitalizacji?

Obszar ten pozbawiony jest generalnie zdolności generowania środków na remonty, gdyż z racji braku własności gruntowej, budynki spółdzielni mieszkaniowych nie stanowią zabezpieczenia kredytowego. Z tej racji "własność" spółdzielcza nie może uczestniczyć w procesie rewitalizacji.

Dlaczego własność komunalna powierzchni mieszkaniowych stanowi barierę dla rewitalizacji?

Gminy z natury rzeczy nie powinny posiadać własności wymagającej nakładów inwestycyjnych, których odzyskanie wymaga działalności typowej dla sektora prywatnego (właściciela nieruchomości) i nie służącej celom publicznym. Dodatkowo, z uwagi na ograniczenia wysokości czynszu, ewentualne nakłady inwestycyjne musiałyby być pokrywane ze środków budżetowych. Już tylko z uwagi na stan budżetów gminnych, sytuacja taka jest problematyczna.

Z tej też racji, własność komunalna zasobów mieszkaniowych nie posiada zdolności do generowania środków finansowych na remonty i nie może skutecznie uczestniczyć w procesach rewitalizacji.

1.6. Jak pokonać bariery rewitalizacji?

Jak pokonać bariery prawa i planowania?

Polskie instrumenty prawne nie przewidują koniecznych dla rewitalizacji planów i procedur. Jak długo nie zostaną one wprowadzone, należy plan i plan przestrzenny rewitalizacji sporządzać i uchylać jako zmianę Studium. W ten sposób plan przestrzenny rewitalizacji stanowić będzie podstawę dla wyprowadzania z niego koniecznych planów miejscowych i udzielania warunków zabudowy, przewidzianych procedurą w sytuacji nie istnienia planu miejscowego. Pomimo nie istnienia ustawy rewitalizacyjnej, mogą gminy podejmować uchwały o przygotowywaniu i realizacji planów rewitalizacji. Jest to konieczne, w wypadku stawiania wniosków o środki pomocowe z Funduszy Strukturalnych w celu wspierania zadań rewitalizacyjnych.

Jak uruchomić ekonomiczny i miastotwórczy potencjał własności komunalnej dla rewitalizacji i usprawnić gospodarkę gruntami?

Posiadanie zasobów mieszkaniowych przez gminy stawia je w mało komfortowej sytuacji "biednego kamienicznika", który nie jest w stanie inwestować na obszarze własnych zasobów mieszkaniowych. Gmina nie może bowiem odzyskiwać zainwestowanych kapitałów drogą rynkowego czynszu, a finansowanie remontów mieszkań bez odzyskiwania nakładów prowadziłoby na dłuższą metę do katastrofy budżetowej.

Dla uzyskania zdolności generowania środków finansowych na cele rewitalizacji przez własność komunalną ich odzyskiwania, jak i generalnie dla osiągnięcia skutecznej kapitalizacji mienia komunalnego, winna gmina założyć Spółkę gminną dla rozwoju i rewitalizacji miasta z.o.o - 100%-wą własność gminy. Zadania Spółki obejmować winny:

- Przejęcie na własność i gospodarzenie gminnymi zasobami mieszkaniowymi oraz realizowanie remontów tych zasobów w ramach Planów rewitalizacji (Spółka jest **prywatnym** właścicielem zasobów mieszkaniowych),*
- Przejęcie gminnych terenów rozwojowych i wymagających restrukturyzacji w celu ich przygotowania dla prywatyzacji i zabezpieczenia koniecznych tam inwestycji (samych inwestycji Spółka z reguły nie będzie realizować),*
- Przygotowywanie i koordynacja Planów rewitalizacji i realizacja w imieniu gminy jej zadań publicznych w ramach tych Planów.*

Spółka z o.o. posiada zdolność kredytową, będzie więc mogła obciążać swój nieodpłatnie przekazany jej przez gminę majątek gruntowy zobowiązaniami kredytowymi, a posiadane przez nią i wygospodarowane środki, kierować na pokrycie kosztów swego działania, na cele rozwoju i rewitalizacji, oraz komplementowanie środków pomocowych.

W ten sposób stanowi Spółka - jako "przedłużenie" gminy - instrument zarządzania polityką gruntową, inwestycyjną i rewitalizacyjną.

Dokonyje koniecznych scaleń lub podziałów gruntu, tworząc struktury sprzyjające inwestycjom, dokonuje koniecznych prac porządkowych (np. rozbiórek i oczyszczania terenu, tworzenia infrastruktury), co przynosi wzrost wartości gruntu, kierowany na

refinansowanie koniecznych nakładów. Spółka kapitalizuje własność gminną, kierując ją na rozwój miasta, a nie na potrzeby budżetowe i wydatki nie inwestycyjne.

*Konstrukcja Spółek nadaje się także do realizacji remontów budynków. Może to czynić jako **prywatny właściciel**, wyposażony w własność znacznego obszaru mieszkalnictwa.*

Łączy cechy spółki gminnej - jednostki politycznie zależnej od gminy - ze statusem prywatnego właściciela budynków posiadającego zdolność kredytową. Zajmując się zarządzaniem zasobami mieszkaniowymi, posiada know-how, istotny dla realizacji zadań związanych z problemami lokatorów (organizowanie koniecznych przeprowadzek, i mieszkań zastępczych, zamiany mieszkań, doradztwa lokatorom itp.). Jej obszar działań integruje cały szereg pól istotnych dla przygotowania, organizacji i koordynacji procesu rewitalizacji i łączy je z aktywnościami w zakresie inwestycji w budownictwie mieszkaniowym. W władaniu Spółki znajdują się też obszary, na terenie których konieczne jest prowadzenie działań, niezbędnych dla ich prywatyzacji w celach inwestycyjnych.

Przekształcenie własności komunalnej w Spółkę z.o.o., otwiera drogę do skutecznej realizacji Planów rewitalizacji, zwłaszcza w perspektywie uwolnienia czynszów w roku 2005.

SPIS TREŚCI

<i>Wstęp</i>	2
I. OBSZAR, PODSTAWY OPRACOWANIA I CZAS REALIZACJI LOKALNEGO PROGRAMU REWITALIZACJI	15
II. CHARAKTERYSTYKA OBECNEJ SYTUACJI W MIEŚCIE	20
A. Analiza SWOT	46
III. NAWIĄZANIE DO STRATEGICZNYCH DOKUMENTÓW DOTYCZĄCYCH ROZWOJU PRZESTRZENNO-SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO MIASTA I REGIONU ORAZ INYMI PLANAMI I DZIAŁANAMI W ZPORR	52
IV. PODOKRESY PROGRAMOWANIA	54
V. ZASIĘG TERYTORIALNY REWITALIZOWANEGO OBSZARU I UZASADNIENIE	55
VI. PLANOWANE DZIAŁANIA W LATACH 2004 – 2006 I W LATACH 2007 - 2013 NA OBSZARZE REWITALIZOWANYM	59
1. Planowane działania w latach 2004 – 2006	59
2. Planowane działania w latach 2007 – 2013	59
VII. PLAN FINANSOWY REALIZACJI REWITALIZACJI NA LATA 2004 – 2006	60
VIII. OCZEKIWANE WSKAŹNIKI OSIĄGNIĘCIA	61
IX. SYSTEM WDRAŻANIA	67
X. SPOSOBY MONITOROWANIA, EWALUACJI, AKTUALIZACJI I KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ	68
1. System monitorowania, oceny i aktualizacji programu rewitalizacji	68
2. Sposoby komunikacji społecznej	82
XI. EFEKTY PROGRAMU	104
<i>Źródła</i>	105

I. OBSZAR, PODSTAWY OPRACOWANIA I CZAS REALIZACJI LOKALNEGO PROGRAMU REWITALIZACJI

Lokalny Program Rewitalizacji opracowany został w związku z wymogiem jego posiadania i załączenia do wniosków o dofinansowanie realizacji projektów z funduszy strukturalnych w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego Priorytet 3 - "Rozwój Lokalny", działanie 3.3. "Rewitalizacja obszarów miejskich, przemysłowych i powojennych." Działanie 3.3. składa się z dwóch poddziałań:

- poddziałanie 3.3.1 - dotyczy rewitalizacji obszarów miejskich,
- poddziałanie 3.3.2 - dotyczy rewitalizacji obszarów przemysłowych i powojennych.

Realizacja programu rewitalizacji w zdegradowanych dzielnicach miasta ma umożliwić:

- tworzenie warunków lokalowych i infrastrukturalnych do rozwoju małej i średniej przedsiębiorczości, działalności kulturalnej i edukacyjnej, w tym mających za zadanie podniesienie kwalifikacji mieszkańców zagrożonych wykluczeniem społecznym,
- poprawę estetyki przestrzeni miejskiej,
- porządkowanie „starej tkanki” urbanistycznej poprzez odpowiednie zabudowanie pustych przestrzeni w harmonii z otoczeniem,
- renowację zabudowy budynków, w tym: obiektów infrastruktury społecznej oraz budynków wartości architektonicznej i znaczeniu historycznym oraz ich adaptacja na cele gospodarcze, społeczne i kulturalne,
- poprawę funkcjonalności struktury ruchu kołowego, ruchu pieszego i estetyki przestrzeni publicznych,
- przebudowę i remonty publicznej infrastruktury związanej z rozwojem funkcji turystycznych, rekreacyjnych, kulturalnych i sportowych połączonych z działalnością gospodarczą.

Program Rewitalizacji Miasta, jako dokument planistyczny dotyczy Gminy Miasta Darłowo. Przy jego przygotowaniu zaangażowani byli lokalni przedstawiciele wszystkich sektorów z terenu gminy, które chcą i będą korzystać ze środków strukturalnych.

Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Darłowa 2004 - 2006

W trakcie prac nad programem specjalnie powołany w tym celu zespół pracowników Urzędu Miejskiego w Darłowie zorganizował spotkanie konsultacyjne dotyczące założeń programu rewitalizacji.

29 grudnia 2004 roku przedstawiciele wspólnot mieszkaniowych, dyrektorzy szkół i przedszkoli, reprezentanci darłowskiej spółdzielni mieszkaniowej „Bałtyk”, komendant Komisariatu Policji w Darłowie, przedstawiciele lokalnych stowarzyszeń oraz mieszkańcy miasta uczestniczyli w dyskusji dotyczącej programu rewitalizacji miasta Darłowo.

W spotkaniu czynnie uczestniczyli także radni Rady Miejskiej w Darłowie oraz Burmistrz Miasta.

Jednym z najczęściej poruszanych tematów był tzw. obszar poddawany rewitalizacji w mieście a także proponowane rozwiązania poszczególnych problemów.

Liczne wnioski doprowadziły do ostatecznej formy programu.

Lokalny Program Rewitalizacji opracowany został przez horyzontalny zespół pracowników Urzędu Miejskiego w Darłowie do spraw rewitalizacji. W skład tego zespołu wchodził kierownicy poszczególnych referatów urzędu, zainteresowani przygotowaniem programu. Zespół ten będzie pełnił funkcję Instytucji Zarządzającej oraz uczestniczył w monitorowaniu realizacji Lokalnego Programu Rewitalizacji.

Przy jego opracowaniu uwzględniono ustalenia:

1. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Darłowa,
2. Europejskiej Strategii Rozwoju Miasta Darłowa,
3. Planu Rozwoju Lokalnego Miasta Darłowa
4. Wieloletniego Planu Inwestycyjnego Miasta Darłowa

Obszar proponowany do rewitalizacji zawiera się w dwóch zespołach architektonicznych:

a. Obszar nr 1, czyli historyczne i zabytkowym centrum Miasta Darłowa, posiadające zwartą substancję architektoniczną wymagającą uporządkowania. Obszar miasta wyznaczony do wdrożenia programu rewitalizacji mieści się w obrębie następujących ulic:

1. od północy:
 - Traugutta
 - Zielona
2. od wschodu:
 - Okrężna
 - M. Curie-Skłodowskiej

3. od południa:

- M. Curie-Skłodowskiej

4. od zachodu:

- Bogusława X
- Kowalska
- Krótka
- Ścienna

Obejmuje on również tereny tzw. „wyspy łososiowej”

oraz

b. Obszar nr 2, czyli obszar powojenny, w postaci zwartego kompleksu nieruchomości służącej do celów wczesnoszkolnych (przedszkole), zawierającego się pomiędzy ulicami:

- Królowej Jadwigi
- Henryka Wieniawskiego

c. Obszar nr 3, czyli obszar zabudowany budynkami wielorodzinnymi - „wielka płyta”.

Wyznaczony do wdrożenia programu obszar rewitalizacji mieści się w obrębie następujących ulic:

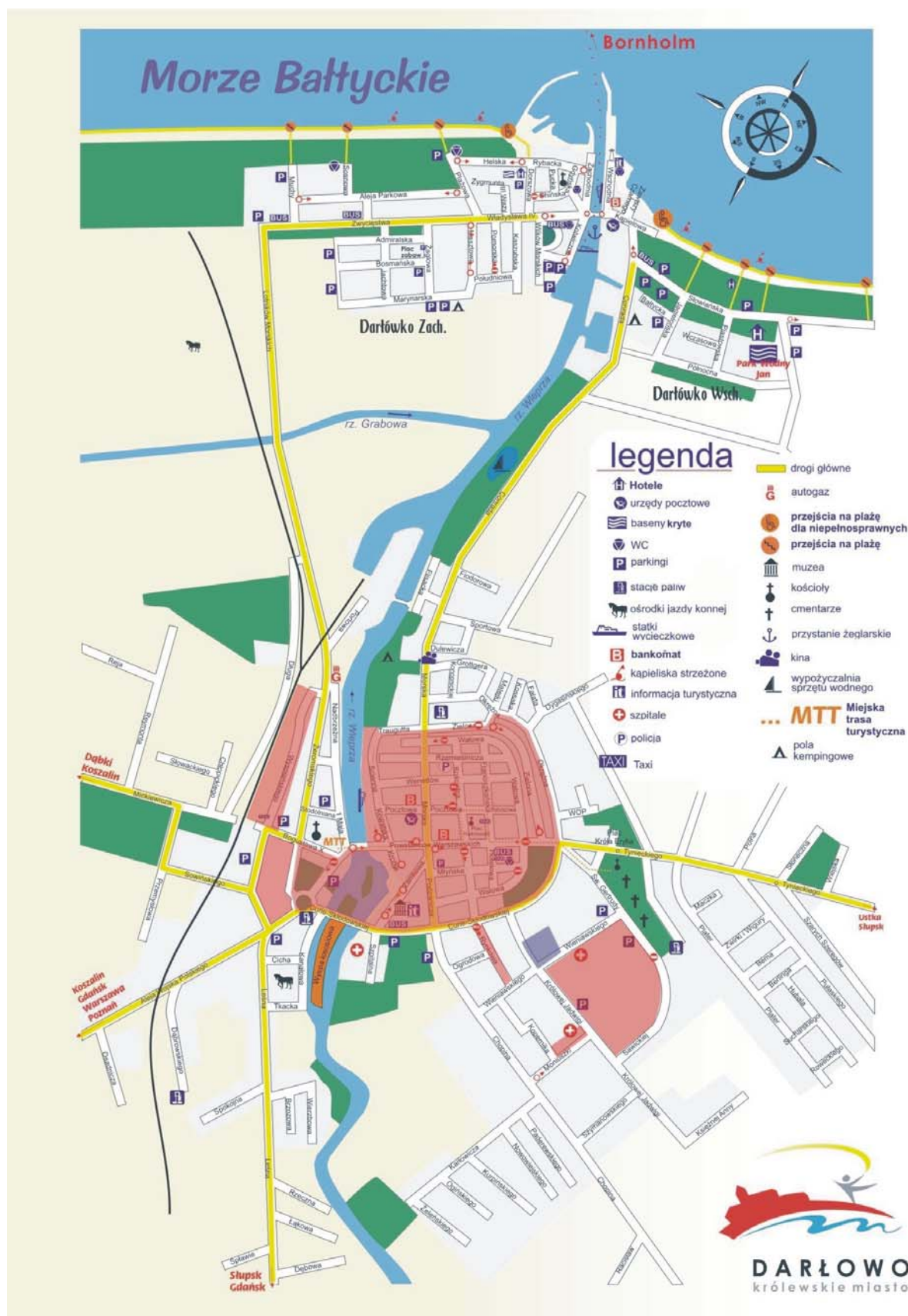
OSIEDLE KRÓLOWEJ JADWIGI – ograniczone ulicami:

- Henryka Wieniawskiego
- Hanki Sawickiej
- Królowej Jadwigi
- Księżnej Anny
- Moniuszki
- Rynkowej

OSIEDLE STANISŁAWA WYSPIAŃSKIEGO – ograniczone ulicami:

- Stanisława Wyspiańskiego
- Wojska Polskiego
- Stefana Żeromskiego
- Bogusława X
- Długa

Obrys architektoniczny obszaru rewitalizowanego, przedstawia poniższy plan:



Lokalny Program Rewitalizacji zawiera:

- zadania dofinansowywane ze środków strukturalnych UE, a realizowane przez gminę oraz inne podmioty lokalne: przedsiębiorstwa i organizacje społeczne,
- opisy projektów: terminy ich realizacji, planowane środki finansowe, wskaźniki osiągnięcia celów, opis procedury i kryteriów ustalania kolejności realizacji zadań.

Lokalny Program Rewitalizacji opracowano na lata 2004 – 2006 z przedłużonym okresem programowania do roku 2013.

II. CHARAKTERYSTYKA OBECNEJ SYTUACJI W MIEŚCIE

GMINA MIASTO DARŁOWO

SYNTETYCZNA CHARAKTERYSTYKA MIASTA

Darłowo jest miastem nadmorskim, położonym w zachodniej części Pobrzeża 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 szczególnie 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.

W mieście obserwuje się wzmożone działania w zakresie przygotowania bogatej oferty dla turystów krajowych i zagranicznych.

W lipcu 2004 r, według tygodnika „Polityka” miasto Darłowo zajęło 2 miejsce w rankingu polskich kąpielisk morskich, otrzymując jednocześnie tytuł **odkrycia sezonu 2004.**

STRUKTURA PRZESTRZENNA I DEMOGRAFICZNA

Miasto Darłowo położone jest u ujścia rzeki Wieprzy w województwie zachodnio-pomorskim, w powiecie Sławno (od 1 stycznia 1999). Gmina liczy 16 tys. 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. Fryderyka Chopina a ul. Świętej Gertrudy,
- 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 wojewodzką 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, Sławmem 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 przyszłości 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 Sławmem 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 – Nexo .

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 użytkowaniu 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, Darłówek Wsch.)
- Stefana Żeromskiego,
- Św. Gertrudy,
- Fryderyka Chopina,
- Lotników Morskich (Darłówek Zach.),
- Zwycięstwa (Darłówek Zach.),
- Władysława IV (Darłówek Zach.),
- odcinek ul. Kąpielowej stanowiący dojazd do mostu (Darłówek Wsch.) i dalej do ul. Władysława IV (Darłówek 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. 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).

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%). 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 pozasezonowym 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 Darłównie 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 Darłówkiem (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 Darłówkiem.

MIEJSKIE STRUKTURY ZARZĄDZANIA DROGAMI

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

- Referatu Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej 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

OPIS SPÓŁEK MIEJSKICH

I. ZARZĄD PORTU DARŁOWO

Status prawny

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

Kapitał zakładowy Spółki wynosi 4.424.000,00 (cztery miliony czterysta dwadzieścia cztery tysiące) złotych i dzieli się na 4.424 (cztery tysiące czterysta dwadzieścia cztery) równe i niepodzielne udziały po 1.000,00 (tysiąc) złotych każdy.

Utrzymanie i modernizacja infrastruktury portowej

Pojęcie utrzymania i modernizacji infrastruktury portowej związane jest w sposób ścisły z podjęciem przez Miasto Darłowo inicjatywy utworzenia podmiotu zarządzającego, która to inicjatywa została określona w ustawie z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich.

Komunalny podmiot Zarząd Portu Morskiego Darłowo został powołany uchwałą Rady Miejskiej w Darłowie z dnia 28 października 1999r. Podjęcie uchwały stanowiło realizację jednego z elementów *Europejskiej Strategii Rozwoju Gminy Darłowo*. Realizowane na poziomie samorządowym inicjatywy, których założeniem była komunalizacja terenów portowych, były przesłankami wyrażenia zgody przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 24 lutego 2000 roku na wszczęcie przez Urząd Morski w Słupsku postępowania dotyczącego wygaszania trwałego zarządu w odniesieniu do nieruchomości Skarbu Państwa położonych w granicach portu Darłowo. Uprawnienia właścicielskie gminy pozwolą na osiągnięcie nie tylko equilibrium formalno – prawnego, ale przede wszystkim stworzą perspektywy dalszego rozwoju regionu.

Miasto Darłowo dostrzega szansę impulsu ekonomicznego w działaniu komunalnego podmiotu zarządzającego oraz w następujących aspektach specyficznych dla portu morskiego:

- przestrzennym, wynikającym z usytuowania w miejscu zetknięcia lądu z morzem;
- rzeczowym, dotyczącym wyposażenia w czynniki produkcji usług portowych;
- funkcjonalnym, wynikającym ze specyficznej produkcji portu związanej z dwoma poprzednimi aspektami.

Oddziaływanie portu na gospodarkę jest złożone i wielokierunkowe, ale za dwie zasadnicze kwestie związane z funkcjonowaniem portu uznano: funkcję strategiczną

państwa, związaną z celami jego polityki oraz funkcję gospodarczą, wynikającą z oddziaływania portu na wiele dziedzin gospodarki; czy to w sferze mikro – czy też makroekonomicznej. Funkcje gospodarcze portu rozpatruje się w oparciu o kryteria przestrzenne i przedmiotowe. Kryterium przestrzenne charakteryzuje się funkcją miastotwórczą, regionotwórczą i regionalną. Natomiast przy zastosowaniu kryterium przedmiotowego wyodrębnia się funkcję transportową, handlową oraz przemysłową.

Powyższe wskazania były przesłankami podejmowania starań mających na celu ustanowienie komunalnego podmiotu zarządzającego, którego zakres i przedmiot działania określony jest ustawą, decydującą również o kierunku wydatkowanych środków finansowych.

Reasumując należy stwierdzić, że wskazana delegacja ustawowa umożliwiła realizację inicjatywy samorządowej poprzez powołanie podmiotu zarządzającego portem legitymującego się następującymi cechami:

- posiadającego zdefiniowane dochody;
- posiadającego zdefiniowane kierunki wydatków;
- będącego jednostką organizacyjną wyspecjalizowaną w zarządzaniu portem;
- nie posiadającego ustawowo określonej osobowości prawnej;
- mogącego stanowić i pobierać opłaty portowe.

Jedną z fundamentalnych zasad funkcjonowania gminy jest zaspakajanie zbiorowych potrzeb jej mieszkańców. Takie generalne założenie znajduje potwierdzenie w ustawie o samorządzie terytorialnym (art. 6 ustawy gminnej). Również jedynie ustawowe wyłącznie mogłoby ograniczyć tę zasadę. Ustawa o samorządzie gminnym wskazuje na obowiązki gminy o charakterze obowiązkowym oraz nieobowiązkowym; jednak ich wyliczenie nie jest enumeratywne. Zadania te mogą być uzupełniane przez wskazywane w innych ustawach oraz ustalane przez właściwe organy gmin. Ustawa o portach i przystaniach morskich nie wskazuje bezpośrednio na to, że zarządzanie portem jest zadaniem własnym gminy. Faktem oczywistym jest, iż zarządzanie portem nie mogło zostać wpisane do ustawy gminnej jako zadanie własne gminy, gdyż dotyczyć ono może jedynie gmin, na terenie których znajdują się porty i przystanie morskie. Art. 23 ust. 1 ustawy o portach i przystaniach morskich stanowi, że to właśnie gmina decyduje o formie organizacyjno – prawnej podmiotu zarządzającego portem. Jest to o tyle oczywiste, iż gmina powołuje podmiot, który będzie zarządzał gruntami znajdującymi się na jej obszarze. Jednak nie ma tu obowiązku obligacyjnego, gdyż z art. 25 ustawy o portach i przystaniach morskich wynika, że w przypadku nie powołania komunalnego podmiotu zarządzającego

portem, zarządzanie należy do dyrektora właściwego urzędu morskiego. Koniunkcją powyższych przesłanek jest wniosek, że zarządzanie portem należy do zadań własnych gminy o charakterze nieobowiązkowym.

Przedmiotem działania Spółki Zarząd Portu Morskiego Darłowo jest:

- 1) zarządzanie gruntami i infrastrukturą portową,
- 2) prognozowanie, Planowanie i planowanie rozwoju portu,
- 3) budowa, rozbudowa, utrzymywanie i modernizacja infrastruktury portowej,
- 4) pozyskiwanie gruntów na potrzeby rozwoju portu,
- 5) świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej.
- 6) zapewnienie odbioru i unieszkodliwiania odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków.

Pozyskiwanie gruntów na rzecz rozwoju portu

Dotychczasowa działalność Spółki Zarząd Portu Morskiego Darłowo ogniskowała się wokół pozyskiwania gruntów na potrzeby rozwoju portu, przygotowań do świadczenia usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej.

Realizując politykę utrzymywania nabrzeży portowych we władaniu komunalnego podmiotu zarządzającego Spółka nabyła od syndyka 28 marca 2002r. działki gruntu nabrzeża dorszowego I wykonując w trybie art. 4 ustawy o portach i przystaniach morskich prawo pierwokupu nabrzeża za łączną kwotę 140.000,00 zł.

Wobec kontynuowania wyprzedaży nabrzeży przez syndyków masy upadłości, dnia 1 października 2002r. Zarząd Portu nabył w trybie prawa pierwokupu nabrzeże dorszowe II o długości 255,00 mb za łączną sumę 160.000,00 zł.

BURMISTRZ MIASTA DARŁOWO ORAZ ZARZĄD PORTU MORSKIEGO DARŁOWO STOJĄ NA STANOWISKU, ŻE NALEŻY ZACHOWAĆ PRZYNAJMNIEJ STRATEGICZNE NIERUCHOMOŚCI W PORCIE DLA ADMINISTROWANIA PRZEZ KOMUNALNY PODMIOT ZARZĄDZAJĄCY.

Tymczasem decyzje administracyjne podejmowane przez naczelne organy administracji państwowej ograniczają starania oraz inicjatywy samorządowe mające na celu uczynienie portu w Darłowie bardziej atrakcyjnym i silniejszym ekonomicznie. Powoływanie się na argument, że nieruchomości będące we władaniu Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa nie mogą być przekazane gminie, stanowią przejaw jednokierunkowej i zawężającej interpretacji prawnej ustawy o gospodarowaniu nieruchomościami rolnymi Skarbu Państwa. Uniemożliwienie na tej podstawie nieodpłatnego przekazania Gminie Darłowo gruntów o łącznej powierzchni ponad 44

ha godzi w samą ideę komunalizacji i wspieranie działań samorządowych mających na celu zaspakajanie zbiorowych potrzeb swoich mieszkańców.

Za takie właśnie zadanie należy uznać inicjatywę samorządu darłowskiego, który ustanowił komunalny podmiot zarządzający portem i wszczął procedurę uwłaszczeniową, wskazaną w ustawie o portach i przystaniach morskich. Dlatego też zarządzenie portem należy uznać za zadanie własne gminy, które legitymuje Agencję Własności Rolnej Skarbu Państwa do nieodpłatnego przekazania nieruchomości na rzecz gminy. Brak konsensusu w tej sprawie powoduje, że obiektywne korzyści gospodarcze związane z nieodpłatnym przekazaniem nieruchomości, zostaną zniweczone przez prowadzone postępowania z zakresu materialnego i procesowego prawa administracyjnego.

W związku z powyższym samorząd darłowski będzie podejmował starania, aby komunalny podmiot zarządzający mógł administrować terenami wskazanymi w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 grudnia 1998 roku w sprawie ustalenia granicy od strony lądu portu morskiego w Darłowie.

Aktywizacja działalności przeładunkowej w porcie

Mając na uwadze interesy szeroko pojętej gospodarki morskiej oraz konieczność spełnienia przesłanek formalnych związanych z akcesją Polski do Unii Europejskiej, Zarząd Portu Morskiego Darłowo opracował projekt *Portowego planu zagospodarowania odpadów ze statków dla portu Darłowo*.

Niniejsze opracowanie zawiera elementy unormowań z zakresu międzynarodowego prawa publicznego oraz prawa krajowego, a w szczególności takich aktów prawnych, jak:

- Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992r. (Dz. U. Nr 28, poz. 346, 347, rok 2000),
- Ustawa z dnia 16 marca 1995r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. Nr 47, poz. 243).

Na podstawie uregulowań wskazanych powyżej aktów normatywnych oraz ustawy z dnia 12 września 2002r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. z dnia 7 października 2002r.); podmiot zarządzający portem został zobowiązany do opracowania portowego planu zagospodarowania odpadów ze statków.

Opracowany Plan został pozytywnie zaopiniowany przez Urząd Morski w Słupsku, a następnie zatwierdzony przez Starostę Sławieńskiego.

W oparciu o wskazany *Portowy plan zagospodarowania odpadów ze statków dla portu Darłowo*, będą czynione przez podmiot zarządzający starania charakterze kilkukierunkowym.

Wobec dostosowania wymogów zaplecza sanitarnego do standardów unijnych, podmiot zarządzający postara się zainteresować swoją ofertą inwestorów zarówno krajowych, jak i zagranicznych.

Z uzyskanych zysków i środków pomocowych Unii Europejskiej wykona się renowację nabrzeży portu handlowego, która umożliwi zwiększenie siły nacisku na nabrzeżach $>1,5$ t/m².

Będzie prowadzić się negocjacje z przedsiębiorstwami mającymi swe siedziby w porcie handlowym tak, by ich zaplecze było mobilne gospodarczo, a nie służyło jedynie magazynowaniu towarów.

Wspieranie działań środowisk rybackich na rzecz ochrony lokalnego rynku pracy

Zarząd Portu Morskiego w związku z zakresem swej działalności działa uznając interesy wszystkich podmiotów wszystkich działających na terenie portu.

Aby w pełni realizować powyższą zasadę z inicjatywy Burmistrza Miasta Darłowo oraz Dyrektora Zarządu Portu Morskiego Darłowo powołano Radę Interessantów Portu Darłowo.

Art. 5. Statutu Rady stanowi, iż celem jej utworzenia jest:

- a) inicjowanie, rozwijanie i propagowanie działań sprzyjających rozwojowi portu Darłowo, a także rozwojowi na jego terenach przedsiębiorczości i aktywności gospodarczej,
- b) tworzenie warunków do harmonijnego rozwoju podmiotów działających w obszarze portu i na rzecz portu,
- c) działanie na rzecz prawidłowej koegzystencji portu, gospodarki komunalnej gminy oraz interesantów portu Darłowo.

W ten sposób urzeczywistniono zapis art. 11 ustawy o portach i przystaniach morskich, zawierający delegację do utworzenia organu doradczego dla podmiotu zarządzającego portem.

Zgodnie ze swoim kompetencjami Zarząd Portu Morskiego Darłowo będzie stanowił prawo miejscowe, w tym opłaty portowe, mając na uwadze interesy własne oraz zasady współżycia społecznego.

Umożliwi to sprawne funkcjonowanie Spółki, a z drugiej strony pozwoli inwestować dochody podmiotów prowadzących działalność na terenie portu w jego funkcjonowanie, co z pewnością będzie sprzyjało rozwojowi, a z drugiej strony wstrzyma dekapitalizację majątku.

Zarząd Portu Morskiego Darłowo będzie czynnie współpracował z organami samorządowymi kreującymi politykę społeczną oraz zajmującymi się ochroną socjalno-prawną pracowników oraz bezrobotnych.

Uruchomienie międzynarodowych przewozów pasażerskich (współfinansowanie terminala odpraw granicznych)

Od samego początku, już w fazie projektowania, Zarząd Portu Morskiego Darłowo uczestniczył w pracach dotyczących budowy i finansowania inwestycji budowy terminala odpraw granicznych. W tym celu spisane zostało stosowne porozumienie *Budowa morskiego przejścia granicznego w Darłowie* z Urzędem Morskim w Słupsku. 12 maja 2001r. miało miejsce uroczyste otwarcie terminala odpraw granicznych. Wyposażenie budynku spełnia wymagania Komendy Głównej Straży Granicznej i Głównego Urzędu Celnego. 5 lipca 2001 r. uprawomocniło się rozporządzenie Rady Ministrów w *sprawie ustalenia morskich i stałych lotniczych przejść granicznych oraz rodzaju ruchu, dozwolonego przez te przejścia*. Na podstawie tego aktu prawnego Darłowo zostało wpisane na listę przejść granicznych o nieograniczonym ruchu pasażerskim. W sezonie 2001r. w rejsach o charakterze międzynarodowym uczestniczyło 2465 osób. Zgodnie z podejmowanymi staraniami i promocją międzynarodowej żeglugi pasażerskiej Zarząd Portu Darłowo w sposób istotny zwiększył ilość pasażerów korzystających z tejże formy wypoczynku w Darłowie. W 2002 i 2003 roku rejsy na Bornholm stały się przedmiotem zainteresowania ponad 10.000 pasażerów.

Zarząd Portu Morskiego Darłowo podejmie zintensyfikowane działania o charakterze promocyjno-marketingowym, które będą implikować skutek w postaci jeszcze większego zainteresowania międzynarodowym i krajowym ruchem pasażerskim. Dotyczy to zwłaszcza współpracy z przewoźnikiem lub przewoźnikami, którzy będą obsługiwać terminal pasażerski w Darłowie. W perspektywie naszej akcesji do Unii Europejskiej, poprzez realizację postanowień Traktatu z Schengen, Darłowo jako port międzynarodowy winno zyskiwać na swoim znaczeniu.

Aktywizacja turystyki jachtowej (budowa pomieszczenia socjalnego dla żeglarzy)

Mając na uwadze coraz to większe zainteresowanie odwiedzających port turystyką jachtową, należy stworzyć odpowiednie zaplecze sanitarne. Winno ono zawierać wszelkie niezbędne składniki, które będą decydować o jak najbardziej komfortowym korzystaniu z portu.

Z inicjatywy i środków Zarządu Portu Morskiego Darłowo w dniu 4 lipca 2003 roku na nabrzeżu usteckim została oddana do użytku przystań żeglarska. Uroczyste otwarcie minimariny zostało połączone z obchodami z okazji dnia *Tych, którzy nie powrócili z morza*.

Uroczyste obchody *Tych, którzy nie powrócili z morza* zostaną wpisane do stałych dni o charakterze podniosłym, które będą obchodzone przez Zarząd Portu Morskiego Darłowo.

W skład przystani wchodzi zaplecze sanitarne, wzdłuż całego nabrzeża zamontowano skrzynki energetyczne umożliwiające całodobowe korzystanie z energii elektrycznej w porcie. O pojawieniu się możliwości korzystania z zaplecza sanitarnego w Darłowie, Zarząd Portu Morskiego Darłowo poinformował drogą internetową porty skandynawskie oraz porty Morza Północnego, a wpływające jachty otrzymują odpowiednią informację w trzech językach.

Łącznie w sezonie letnim 2004 port w Darłowie odwiedziło ok. 250 jachtów, tj. o 50% więcej w stosunku do sezonu ubiegłego.

Podmiot zarządzający zamierza rozbudować istniejące zaplecze w kompleks, który znajdując się wzdłuż reprezentacyjnego nabrzeża usteckiego, będzie łączył się w ciąg spacerowy do nabrzeża pilotowego.

Cały czas będzie prowadzić się starania dotyczące możliwości wykorzystania istniejących zasobów infrastruktury portowej do realizacji inwestycji przystani jachtowej, która stała się przedmiotem opracowania w ramach projektu Suportnet.

Planuje się wydanie przed sezonem letnim folderu informującego o możliwości korzystania z portu Darłowo, który będzie informował turystów polskich, zagranicznych o możliwościach spędzania wolnego czasu w Darłowie.

Wskazany folder będzie rozbudowany o ofertę inwestycyjną stworzoną dla potencjalnych inwestorów, którą Zarząd Portu Morskiego Darłowo skieruje do podmiotów prowadzących działalność związaną z szeroko pojętą gospodarką morską.

Działanie na rzecz aktywizacji rynku pracy poprzez tworzenie warunków wieloletniej dzierżawy

Istotnym elementem funkcjonowania komunalnego podmiotu zarządzającego jest aktywne uczestnictwo w decyzjach podejmowanych przez naczelne i centralne organy administracji morskiej. Wiąże się to z kontynuowaniem uczestnictwa w posiedzeniach:

- Komisji Infrastruktury Sejmu RP,
- Komisji Nadzwyczajnej zajmującej się pakietem ustaw dot. rządowego Planu *Przedsiębiorczość – Rozwój – Praca*,
- Komisji Skarbu Państwa Sejmu RP,
- Zespołu ds. Planu INTERREG III B dla Regionu Morza Bałtyckiego.

W ramach podejmowanych tam prac Zarząd Portu Morskiego Darłowo sugeruje zmiany w zakresie przedmiotowym regulacji ustawowej, dotyczące m. in. czasokresu wykonywania określonych czynności prawnych. Najistotniejszym zadaniem jest tu z pewnością wydłużenie czasu możliwości skorzystania z prawa pierwokupu przez podmiot zarządzający i Skarb Państwa do 6 miesięcy, a nie jak jest obecnie do 4 miesięcy. Zsumowanie łącznie daje 12 miesięcy, czyli jeden bazowy okres rozrachunkowy. Zarząd Portu Morskiego Darłowo jako jedyny skorzystał z wskazanego w ustawie prawa pierwokupu, czyniąc to nawet dwukrotnie. Jednak skumulowanie sprzedaży przez syndyków w porcie Darłowo, spowodowało konieczność zaciągnięcia przez Spółkę kredytów komercyjnych na zakup nabrzeży.

W tym aspekcie znaczenie ma również norma prawna zawarta art. 3 pkt 2, gdzie wskazuje się na okres możliwości oddania w użytkowanie, jako 10 lat. Słusznym wydają się stworzenie możliwości oddawania w używanie w ograniczone prawo rzeczowe na okres dłuższy, bez konieczności uzyskiwania zgody Ministra Skarbu Państwa. Okres amortyzacji inwestycji mających miejsce w portach morskich jest rozłożony w czasie, w związku z czym stworzenie niezbędnego biznes planu inwestycji w oparciu o kwotę finalną, w większości przypadków dotyczy dłuższego okresu.

Podejmowanie inicjatyw w ramach prac wskazanych organów pozwoli uwydatnić stanowisko samorządu darłowskiego w sprawach o podstawowym znaczeniu dla Miasta.

Działanie na rzecz utworzenia Lokalnego Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb

Wobec ogłoszenia przez Departament Rybołówstwa Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi realizacji Planu LCPSR wszystkie porty w Polsce zgłosiły chęć akcesji w realizacji inwestycji. Samorząd darłowski przedstawił kilka alternatywnych lokalizacji, gdzie po przeprowadzonych wizytacjach przedstawicieli Komisji Europejskiej, punktem docelowym został wybrany teren dotychczas dzierżawiony przez SPRM „Ławica”.

Konieczność zaistnienia lokalnych centrów związana jest w sposób ścisły z uchwalaniem ustawy o organizacji rynku rybnego oraz zmianie ustawy o rybołówstwie morskim (Dz.U. 02.181.1514). Po przeprowadzeniu ostatecznej selekcji portów spełniających wymagania Ministerstwa Rolnictwa postanowiono, iż LCPSR powstaną jedynie w takich portach jak: Darłowo, Hel, Władysławowo, Ustka i Kołobrzeg. Osobami odpowiedzialnymi za realizację inwestycji ze strony administracji rządowej są: Pan Andrzej Piekarski – Dyrektor Departamentu Rybołówstwa, Pan Leszek Dybiec – doradca Ministra w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi oraz Pan Jose Parajua – przedstawiciel Komisji Europejskiej. W okresie przygotowawczym wskazanym osobom Burmistrz Miasta Darłowo i

Dyrektor Zarządu Portu Morskiego Darłowo dostarczyli informacje dotyczące: aktualnych podkładów geodezyjnych budynków przeznaczonych na LCPSR, opinii geotechnicznej odnośnie badań gruntowych, planu zagospodarowania terenu, warunków technicznych dotyczących kanalizacji i wodociągów, lokalizacji oczyszczalni ścieków, ilości źródeł zasilania, medium ogrzewania, nietypowych przyłączy, statusu dojazdu pożarowego.

W odpowiedzi na podejmowane starania Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi potwierdziło, iż miasto Darłowo będzie beneficjentem wsadu inwestycyjnego zawierającego zakup i dostawę: opakowań – skrzyń na ryby w liczbie 1000 szt., pojemników służących do przechowywania i transportu ryb i lodu typu big-box w liczbie 2 szt., europalet do przewożenia opakowań – skrzyń na ryby w liczbie 70 szt., myjni opakowań – skrzyń na ryby – 1 szt., wytwornic lodu łuskowego – 2 szt. wraz z silosem do jego przechowywania – 1 szt., agregatów do utrzymania obniżonej temperatury w hali operacyjnej – 1 kpl., agregatów do utrzymania temp. topniejącego lodu w komorze 0°C – 1 szt., elektrycznych wózków widłowych do transportu zewnętrznego – 2 szt. i wewnętrznego palet z rybami w liczbie 1 szt., stanowiska do ładowania akumulatorów – 1 kpl., mebli biurowych, wagi elektronicznej – 1 szt., urządzeń kontroli weterynaryjnej – 1 kpl., sprzętu IT – 1 kpl. wg specyfikacji.

Wobec powyższego 16 kwietnia br. Komisja Europejska zdecydowała o ostatecznym zaakceptowaniu fiszki Projektu, dzięki której możliwe jest rozpoczęcie procedury przetargowej gwarantującej uzyskanie usług i dostaw o wymaganej jakości. Charakter inwestycji LCPSR decyduje o złożoności finansowania i realizacji. Miasto Darłowo, które będzie beneficjentem środków unijnych, zobowiązane jest dostarczyć teren, na którym zaistnieje Lokalne Centrum jak również obiekt, który będzie nadawał się do prac adaptacyjnych. Środki finansowe na adaptację obiektu wskazanego przez Miasto Darłowo będą pochodzić z dotacji celowej Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej. Pozostałe środki finansowe i wkład rzeczowy pochodzić będą z grantu realizowanego przez Departament Rybołówstwa MRiRW. Po zakończeniu inwestycji obiekt zostanie przekazany Miastu Darłowo, które przekaże go w zarządzanie odpowiedniej jednostce organizacyjnej o charakterze publicznym lub też utworzonej organizacji darłowskich rybaków.

Prace adaptacyjne mają zostać zakończone do końca marca 2004r.

W pierwszym okresie nie będzie obowiązku zdawania ryby do Lokalnego Centrum, jednak docelowo ma ono przekształcić się w giełdę rybną, która będzie zarządzana przez publiczny podmiot, który albo będzie powiązany z Zarządem Portu Morskiego Darłowo, albo będzie przez podmiot zarządzający wspierany.

Informowanie środowisk rybackich o stanie negocjacji przedakcesyjnych z UE

Mając na uwadze złożoność procesów związanych z akcesją Polski do Unii Europejskiej, Zarząd Portu Morskiego Darłowo na bieżąco informuje wszystkich armatorów o wszelkich danych publikowanych przez Komisję Europejską lub też polskie organy władne w przedmiocie sprawy.

Wraz z prowadzoną korespondencją przedstawia informacje o istniejących mechanizmach pomocy unijnej dla armatorów i przetwórców ryb. Informację taką otrzymuje również Prezydium Rady Interesantów Portu.

Zarząd Spółki utrzymuje stały kontakt z Przewodniczącym Rady Interesantów Portu, który w razie pojawienia się spraw o istotnym znaczeniu dla portu zapraszany jest indywidualnie lub też z całym prezydium na posiedzenia Rady Nadzorczej Zarządu Portu Morskiego Darłowo.

Pozyskiwanie środków z funduszy pomocowych UE

Komunalny Zarząd Portu Darłowo – zwłaszcza w perspektywie przyjęcia naszego kraju do Unii Europejskiej – widzi szanse rozwoju portu i dodatkowe źródło inwestycji w ścisłej współpracy z portami podobnej wielkości w krajach Wspólnoty. Polska jest zobowiązana przyjąć całość założeń *acquis communautaire* obowiązującego na terenie Unii Europejskiej; gdzie wspieranie formalne i ekonomiczne małych portów jest nierozłącznym elementem rozwoju gospodarczego poszczególnych krajów członkowskich. Mamy nadzieję, że taka praktyka stanie się również obowiązującym zwyczajem w Polsce.

Zarząd Spółki jest stałym członkiem Zespołu ds. Planu INTERREG III B dla Regionu Morza Bałtyckiego.

Wobec kończącego się okresu przejściowego przed wstąpieniem Polski do Wspólnoty Europejskiej, Zarząd Portu Morskiego Darłowo, przygotowuje się do skorzystania ze środków pomocowych, które zostaną uruchomione w 2004 roku.

O poinformowanie w zakresie możliwości skorzystania ze środków unijnych, Zarząd Portu Morskiego Darłowo zwrócił się do instytucji samorządowych, rządowych, pozarządowych i europejskich.

Współpraca z administracją morską w rozbudowie infrastruktury portowej do czasu przekazania gruntów przez Ministra Skarbu Państwa

Elementem niezmiennie ważnym dla sprawnego realizowania zagadnień związanych z gospodarką morską jest współpraca samorządu i organów administracji morskiej. Uchwalenie ustawy o portach i przystaniach morskich stworzyło gminom możliwość formalnego zaistnienia w skomplikowanych procedurach zarządzania infrastrukturą portową. Brak wielu przepisów wykonawczych ustawy oraz niedoprecyzowanie niektórych norm spowodowało, że doszło do licznych sporów kompetencyjnych, natomiast z drugiej strony zagadnienia wzbudzające wątpliwości były odpierane przez obie strony. Jednak decydującą w tejże kwestii okazała się jak zwykle dobra wola obu stron. Przykładem takiego stanu rzeczy jest współdziałanie administracji morskiej (Urzędu Morskiego w Słupsku) i Zarządu Portu Morskiego Darłowo.

Owa współpraca winna być realizowana na wszystkich szczeblach samorządu i administracji morskiej. Tylko takie postawienie sprawy może kształtować stabilny rozwój portu w Darłowie.

Po licznych staraniach podejmowanych przez Spółkę i władze miejskie dobiegł końca proces komunalizacyjny nieruchomości portowych, stosownie do art. 3 ustawy o portach i przystaniach morskich. 14 sierpnia i 20 sierpnia 2003 roku Minister Skarbu Państwa i Minister Infrastruktury podjęli decyzje, na podstawie których do Spółki będzie mogło być wniesione prawo użytkowania wieczystego nieruchomości portowych o łącznej powierzchni – blisko 26 ha.

Burmistrz Miasta Darłowo i Dyrektor Zarządu Portu Darłowo będą podejmowali starania dla pozyskania kolejnych nieruchomości umożliwiających rozwój portu.

Plany rozwojowe Spółki

Stałym elementem rozwijającej się obecnie gospodarki jest przepływ nowoczesnych technologii, które z kolei związane są w sposób ścisły z postępującymi procesami globalizacji. Jedynie intensywne zmiany, które pozwalają nadążyć za rozwojem cywilizacyjnym, mogą zapewnić wymierne korzyści ekonomiczne. W warunkach globalizacji rynki się integrują, a więc ich rozmiary się poszerzają. Większy rynek jest lepszym miejscem do krzepienia postępu technologicznego i redukcji kosztów wytwarzania dzięki skali korzyści.

W związku z zachodzącymi procesami w skali mikro i makroekonomicznej Zarząd Spółki przystąpi do opracowania koncepcji, która będzie uwzględniać wskazane procesy.

W opracowaniu uwzględniono się możliwości restrukturyzacji Spółki w oparciu o różne warianty modernizacji i restrukturyzacji Spółki oraz systemu zarządzania.

II. 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 r. w sprawie wyboru organizacyjno prawnej formy działalności przez PEC Darłowo oraz przekształcenia tego przedsiębiorstwa w jednoosobową Spółkę Gminy.

Status prawny

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością;

CEL DZIAŁALNOŚCI

Spółka zajmuje się wytwarzaniem i dystrybucją pary wodnej i gorącej wody (CO – Centralne Ogrzewanie, CWU – Ciepła Woda Użytkowa);

ODBIORCY

Obszarem działalności spółki jest miasto Darłowo;

Główni odbiorcy ciepła według mocy zamówionej:

- | | |
|--|-----------|
| • Spółdzielnia Mieszkaniowa Bałtyk | 3,424 MW |
| • Zespół wspólnot mieszkaniowych (wojsko) | 1,648 MW |
| • Wspólnoty mieszkaniowe MZBK | 0,875 MW |
| • pozostali (Urząd Miejski, Gimnazjum, MPGK, GS, Urząd Pracy oraz odbiorcy indywidualni) | 0,9172 MW |
| • razem: | 6,642 MW |

Moc zainstalowana - 8,15 MW – wykorzystywana 84 %

PRACOWNICY

- LICZBA PRACOWNIKÓW NA DZIEŃ 1 STYCZNIA 2005 ROKU - 110 OSÓB;
- LICZBA ETATÓW NA DZIEŃ 1 STYCZNIA 2005 ROKU - 10,25 W TYM 2 CZŁONKÓW ZARZĄDU;

IŁOŚĆ SPRZEDANEGO CIEPŁA

Ogólnie – do końca listopada 2004 – 45000 KJ
2003 – 57142 KJ
2002 – 60807 KJ
2001 – 66770 KJ

III. MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO GOSPODARKI KOMUNALNEJ

Status prawny

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością;

CEL DZIAŁALNOŚCI

- Pobór i uzdatnianie wody;
- Działalność usługowa w zakresie rozprowadzania wody;
- Wywóz śmieci i odpadów;
- Unieszkodliwianie odpadów;
- Usługi sanitarne i pokrewne;
- Odprowadzanie ścieków;
- Pogrzeby i działalność pokrewna;
- Działalność usługowa związana z zagospodarowaniem terenów zieleni;

ODBIORCY

Zakres działalności spółki obejmuje tereny gminy miasta Darłowo; obsługa komunalna prowadzona jest również na terenie sąsiednich gmin i miejscowości takich jak: Dąbki, Dąbkowice, Kowalewice czy gmina Darłowo.

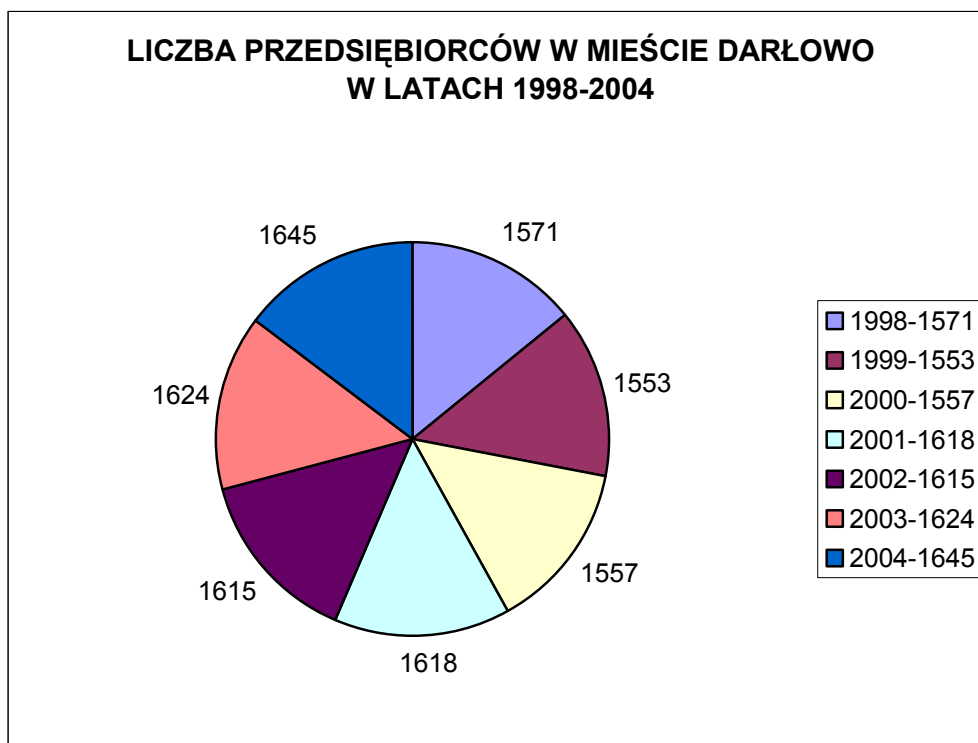
PRACOWNICY

- Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej zatrudnia 81 osób w tym:
Zakład Kanalizacyjny - 11osób,
Zakład Oczyszczania i Estetyzacji Miasta -19
Gospodarstwo Transportowo Sprzętowe - 13
Pracowników umysłowych - 27

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.



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.

Ilość przedsiębiorców zarejestrowanych w ewidencji działalności gospodarczej oscylowała pomiędzy 1571 w roku 1998, a 1645 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.

RODZAJE WYKONYWANYCH DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZYCH W ROKU 2003

		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
O g ó ł e m (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

RODZAJE WYKONYWANYCH DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZYCH W ROKU 2004

	Kod Branży	Ogółem stan na 20.12.04	w tym NOWO POWSTAŁE od 01-01.04 do 20.12.04 ogółem
1	2	3	4
O g ó ł e m	x	1645	203
Produkcja wyrobów	3	50	x
Usługi przemysłowe	4	71	x
Produkcyjno- Usługowe	5	1	x
Budownictwo	6	84	x
Usługi Transportowe	7	33	x
Handel	8	678	x
Gastronomia	9	142	x
Pozostałe usługi materialne	10	52	x
Usługi niematerialne	11	531	x

RYNEK PRACY

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.

STRUKTURA BEZROBOCIA W MIEŚCIE DARŁOWO
według wieku, poziomu wykształcenia
i stażu pracy
Grudzień 2004

Struktura wiekowa

L.p.	Grupa wiekowa	Ilość osób bezrobotnych	W tym kobiet
1.	15-17 lat	0	0
2.	18-24 lat	473	242
3.	25-34 lat	560	338
4.	35-44 lat	494	308
5.	45-54 lat	671	371
6.	55-59 lat	100	55
7.	60-64 lat	15	0

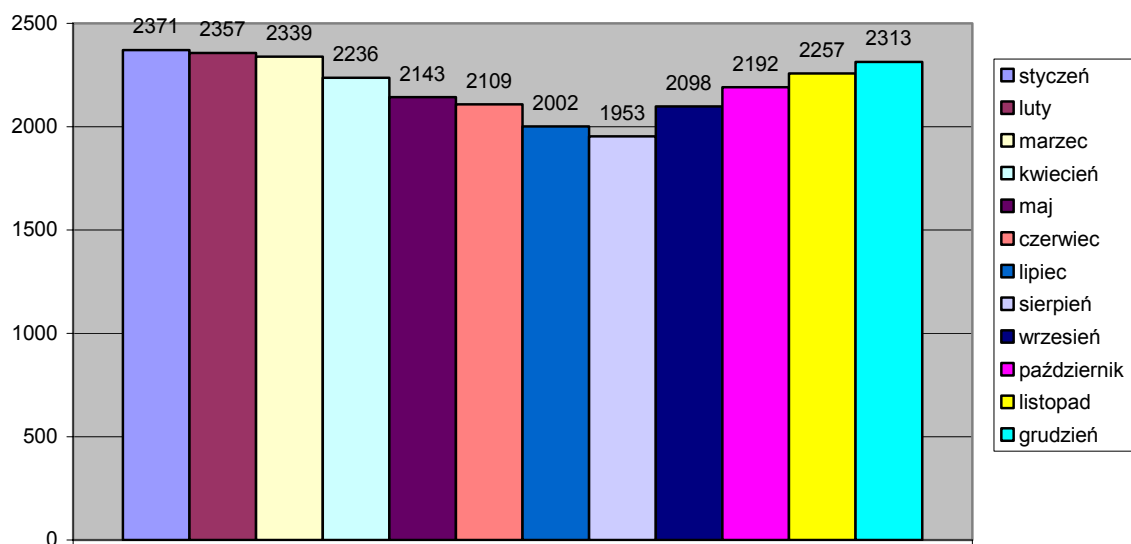
Struktura wykształcenia osób bezrobotnych

L.p.	Wykształcenie	Ilość osób bezrobotnych	W tym kobiet
1.	Wyższe	78	57
2.	polic. i śr. zaw.	463	303
3.	śr. ogólnokształc.	278	234
4.	zasadnicze zawodowe	720	286
5.	gimnazj. i poniżej	774	434

Struktura bezrobocia wg stażu pracy

L.p.	Wysokość stażu	Ilość osób bezrobotnych	W tym kobiet
1.	Do 1 roku	263	186
2.	1-5 lat	530	275
3.	5-10	338	203
4.	10-20	496	303
5.	20-30	352	161
6.	30 i więcej	30	2
7.	Bez stażu	304	184

Liczba bezrobotnych w mieście Darłowo - rok 2004



1

A. 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

- możliwości korzystania z basenu, lotniska (w 1994 r. przeprowadzono rozpoznanie dotyczące użytkowania lotniska wojskowego do celów cywilnych). Istnieją szanse na uruchomienie sezonowego połączenia samolotami turystycznymi z Bornholmem i Szwecją. Nie istnieją bariery natury formalnej i technicznej które mogłyby w przyszłości uniemożliwić realizację przedsięwzięcia. Istnienie zaplecza technicznego jednostki 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
- brak pomysłów na wydłużenie sezonu
- Darłowo – miastem 45-dni – tyle trwa szczyt sezonu w mieście

Słaba infrastruktura turystyczna

- brak parkingów, sanitariatów, problemy z utrzymaniem czystości
- 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
- modernizacja bazy noclegowej oraz wykorzystywanych turystycznie zasobów – prowadzona przez władze miasta, jak i pozostałych właścicieli

Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Darłowa 2004 - 2006

- 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 Planów 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
- brak kontynuacji zaczętych inwestycji i zaniechanie planowanych działań

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 umożliwiającą 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 i kolejowej jest jej zły stan techniczny i nadal postępująca degradacja. W odniesieniu do linii kolejowej, wysokie koszty odtworzenia i modernizacji mogą doprowadzić do zamknięcia linii. 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 stroną 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.

III. NAWIĄZANIE DO STRATEGICZNYCH DOKUMENTÓW DOTYCZĄCYCH ROZWOJU PRZESTRZENNO - SPOŁECZNO - GOSPODARCZEGO MIASTA I REGIONU

Wsparcie i dynamizacja Programów rewitalizacji ma podłoże w dokumentach rządowych określających strategię rozwoju i politykę zagospodarowania przestrzennego. Jednym z celów Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego jest „tworzenie warunków wzrostu konkurencyjności regionów oraz przeciwdziałanie marginalizacji niektórych obszarów w taki sposób, aby sprzyjać długofalowemu rozwojowi gospodarczemu kraju, jego spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej oraz integracji z Unią Europejską”. Jednym z priorytetów polityki rozwoju regionalnego do 2006 r. jest wsparcie obszarów wymagających aktywizacji i obszarów zagrożonych marginalizacją.

Program rewitalizacji zgodny jest z priorytetami i celami rozwojowymi zapisanymi w Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, jak i kierunkami i celami Europejskiej Strategii Rozwoju Gminy Miasta Darłowo oraz innymi dokumentami uchwalonymi przez Radę Gminy.

Rada Gminy, świadoma swojej roli, od wielu lat uchwała instrumenty ekonomiczne i prawne, mające na celu pobudzanie aktywności gospodarczej mieszkańców Darłowa.

Do instrumentów tych zaliczyć należy uchwalenie przez Radę Gminy:

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego,
- Europejskiej Strategii Rozwoju Gminy Darłowo, co pozwoliło określić priorytety i kierunki rozwoju oraz wskazać funkcje gospodarcze dla poszczególnych terenów,
- Plan Rozwoju Lokalnego, służący Planowaniu jednostkowych projektów inwestycyjnych na terenie Gminy Miasta Darłowo w ramach Zintegrowanego Planu Operacyjnego Rozwoju Lokalnego,

Nawiązanie do innych działań w ramach ZPORR

Działanie jest komplementarne z:

- Działanie 1.5. ZPORR „Infrastruktura Społeczeństwa Informacyjnego”;
- Działanie 2.2. ZPORR „Wyrównywanie szans edukacyjnych poprzez Plany stypendialne
- Działanie 2.4. ZPORR „Reorientacja zawodowa osób zagrożonych procesami restrukturyzacyjnymi”;

Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Darłowa 2004 - 2006

- Działaniem 3.2. ZPORR „Obszary podlegające restrukturyzacji”;
- Działaniem 3.4. ZPORR „Mikroprzedsiębiorstwa”;
- Działaniem 3.5. ZPORR „Lokalna infrastruktura społeczna”.

SPO „Rozwój Zasobów Ludzkich”:

- Działanie 1.2. „Perspektywy dla młodzieży”;
- Działanie 1.3. „Przeciwdziałanie i zwalczanie długotrwałego bezrobocia”;
- Działanie 1.5 „ Promocja aktywnej polityki społecznej poprzez wsparcie grup szczególnego ryzyka”;
- Działanie 1.6. „Integracja i reintegracja zawodowa kobiet”.

Inicjatywa Wspólnotowa EQUAL

SPO „Wzrost Konkurencyjności Przedsiębiorstw”

IV. PODOKRESY PROGRAMOWANIA

Przyjęto następujące dwa podokresy Programowania:

- lata 2004 – 2006
- lata 2007 – 2013

Zaproponowane okresy pokrywają się ściśle z okresami Programowania Unii Europejskiej, tj. 2000-2006 (w ramach Agendy Berlińskiej) oraz 2007-2013.

Finansowe ramy rozszerzenia UE- dane nt. zobowiązań na rzecz nowych krajów członkowskich, (w milionach euro, w latach 2004 – 2006).

	2004	2005	2006
Rolnictwo w tym: a - Wspólna Polityka Rolna b - Środki na rozwój wsi	1 897 327 1 570	3 747 2 032 1 715	4 147 2 322 1 825
Działania strukturalne w tym: a - Fundusze strukturalne b - Fundusz Spójności	6 070 3 453 2 617	6 907 4 755 2 152	8 770 5 948 2 822
Polityka wewnętrzna	1 457	1 428	1 372
Administracja	503	558	612
Rekompensaty budżetowe	1 273	1 173	939
Razem	11 200	13 813	15 840

Przeznaczenie unijnych środków przyznanych nowym krajom członkowskim można przedstawić bardziej szczegółowo, w obszarze poruszonym w niniejszym opracowaniu w następujący sposób:

Fundusze z tytułu działań strukturalnych

Operacje strukturalne są finansowane z budżetu ogólnego UE za pomocą następujących instrumentów:

- Fundusze Strukturalne
- Fundusz Spójności (duże projekty infrastrukturalne związane z infrastrukturą transportową i ochroną środowiska)
- Inicjatywy Wspólnotowe.

V. ZASIĘG TERYTORIALNY REWITALIZOWANEGO OBSZARU

I UZASADNIENIE

Obszar proponowany do rewitalizacji zawiera się w dwóch zespołach architektonicznych:

a. Obszar nr 1, czyli historyczne i zabytkowym centrum Miasta Darłowa, posiadające zwartą substancję architektoniczną wymagającą uporządkowania. Obszar miasta wyznaczony do wdrożenia Programu rewitalizacji mieści się w obrębie następujących ulic:

1. od północy:

- Traugutta
- Zielona

2. od wschodu:

- Okrężna
- M. Curie-Skłodowskiej

3. od południa:

- M. Curie-Skłodowskiej

4. od zachodu:

- Bogusława X
- Kowalska
- Krótka
- Ścienna

Obejmuje on również tereny tzw. „wyspy łososiowej”

oraz

b. Obszar nr 2, czyli obszar po-wojskowy, w postaci zwartego kompleksu nieruchomości służącej do celów wczesnoszkolnych (przedszkole), zawierającego się pomiędzy ulicami:

- Królowej Jadwigi
- Henryka Wieniawskiego

c. Obszar nr 3, czyli obszar zabudowany budynkami wielorodzinnymi - „wielka płyta”.

Wyznaczony do wdrożenia programu obszar rewitalizacji mieści się w obrębie następujących ulic:

OSIEDLE KRÓLOWEJ JADWIGI – ograniczone ulicami:

- Henryka Wieniawskiego
- Hanki Sawickiej
- Królowej Jadwigi

- Księżnej Anny
- Moniuszki
- Rynkowej

OSIEDLE STANISŁAWA WYSPIAŃSKIEGO – ograniczone ulicami:

- Stanisława Wyspiańskiego
- Wojska Polskiego
- Stefana Żeromskiego
- Bogusława X
- Długa

Uzasadnienie (dla obszaru: Obszar 1. ; Obszar 2.; Obszar 3)

Przy określeniu obszaru rewitalizacji wzięto pod uwagę:

- poziom bezrobocie, ubóstwa
- poziom przedsiębiorczości mieszkańców,
- poziom degradacji infrastruktury technicznej i budynków,
- poziom degradacji terenów,
- poziom zanieczyszczenia środowiska naturalnego

Zasięgiem terytorialnym rewitalizacji objęto poniższe tereny:

- teren historycznej zabudowy miejskiej, objęty ochroną konserwatorską (centrum),
- teren nieekonomicznie wykorzystywanej przestrzeni o dużym potencjale gospodarczym,
- tereny o niedostatecznym wyposażeniu w sieci i urządzenia infrastruktury technicznej,
- tereny powojkowe, zdegradowane w zakresie użyteczności publicznej (głównie edukacyjnej)
- tereny wielorodzinnych osiedli mieszkaniowych

Rozwinięcie:

Obszar 1.

Na skutek procesów rynkowych Darłowo utraciło dotychczasową bazę ekonomiczną w postaci ośrodków przemysłowych oraz bazy wojskowej.

W wyniku wzrostu umiędzynarodowienia gospodarki oraz wdrożenia reguł gospodarki rynkowej w Polsce od początku lat 90-tych występuje również problem z branżami przemysłu, które wymagają restrukturyzacji. W stosunku do niektórych sektorów podjęto już głęboki proces restrukturyzacji, jednakże nadal brakuje regionalnie zorientowanych instrumentów polityki społeczno-gospodarczej oddziałujących nie tylko bezpośrednio na

sektor, którego dotyczy proces restrukturyzacji, ale także na obszary, w których przedsiębiorstwa są zlokalizowane. Obszary te cechuje koncentracja bezrobocia, zwłaszcza strukturalnego i patologii społecznych. Poza tym występuje niski poziom przedsiębiorczości, brak czynników wzrostu, a ludność zamieszkująca te tereny pomimo dość dobrego poziomu wykształcenia charakteryzuje się niedostosowaniem kwalifikacji do zmieniającego się rynku pracy. Infrastruktura techniczna znajdująca się na tych terenach, aczkolwiek rozwinięta, wymaga znacznych nakładów na modernizację.

Obszar 2.

Szczególnym problemem w Darłowie jest także zagospodarowanie obiektów oraz terenów zajmowanych w przeszłości przez armię. Należy do nich kompleks obiektów edukacyjnych w Darłowie, będący do lat 90-tych XX wieku własnością Wojska Polskiego, który został opuszczony w wyniku przeprowadzanej reformy armii.

Przedszkole. Omawiana nieruchomość była własnością Skarbu Państwa we władaniu Wojskowej Agencji Mieszkaniowej w Gdyni. Była użyczona Rejonowemu Zarządowi Infrastruktury w Gdyni, w imieniu którego użytkowała ją Jednostka Wojskowa 4653. Powierzchnia użytkowa budynku wynosi 1452 m² (w tym wojskowe przedszkole zajmowało 1091,83 m², pozostała część użytkowana jest przez Stowarzyszenie Niepełnosprawnych i Filię WAM), natomiast powierzchnia terenu wynosi 5604,83 m². W latach 1998-2003 przeprowadzono remont części oddziałów przedszkolnych (modernizacja węzłów sanitarnych, ciągów komunikacyjnych, sal dziecięcych).

- W placówce struktura oddziałów przedszkolnych przedstawia się następująco:

- oddziały: 3-latków, 4,5 i 6 .

Łączna ilość dzieci korzystających z przedszkola wynosi 98 osób (w tym 5 osób spoza Darłowa).

Nieruchomość położona w Darłowie, powiat sławieński, województwo zachodniopomorskie:

- ulica Królowej Jadwigi
- wejście do przedszkola znajduje się od strony ulicy Wieniawskiego

Działka numer 16/2 obszaru 0.57.94 ha (pięćdziesiąt siedem arów dziewięćdziesiąt cztery m²) zabudowana budynkiem użytkowym, wybudowanym w 1985 roku, dwukondygnacyjnym, niepodpiwniczonym, o powierzchni ogólnej 1821 (jeden tysiąc osiemset dwadzieścia jeden) m² i kubaturze 8874 (osiem tysięcy osiemset siedemdziesiąt cztery) m³.

W powyższym budynku prowadzone jest przedszkole dla dzieci kadry zawodowej Garnizonu Darłowo oraz mieszkańców miasta Darłowo.

Obszar 3.

Istotnym problemem w mieście Darłowo jest również zagospodarowanie obszarów zajmowanych przez budynki wielorodzinne, zamieszkałe przez rodziny podlegające procesowi pauperyzacji ekonomicznej oraz społecznej. Obszar ten charakteryzuje się niskim wskaźnikiem rozwoju małej i średniej przedsiębiorczości, nie sprzyjając również rozwojowi działalności kulturalnej a także edukacyjnej. Tereny te w znacznym stopniu wymagają utworzenia stref bezpieczeństwa, poprawy, poprzez uzupełnienie tkanki urbanistycznej, pustych przestrzeni publicznych, zmiany układów ciągów komunikacyjnych oraz zagospodarowania ich w harmonii z sąsiadującym otoczeniem. Istotnym problem dla tego obszaru jest również eliminacja konstrukcji budynków zawierających azbest.

VI. PLANOWANE DZIAŁANIA W LATACH 2004 – 2006 I LATACH 2007 – 2013 NA OBSZARZE REWITALIZOWANYM

Planowane działania na lata 2004 – 2006

Lp.	Nazwa projektu	Okres realizacji	Koszt horyzontalny
1.	Rewitalizacja Gimnazjum Miejskiego przy ul. Franciszkańskiej (II etap) z uwzględnieniem termomodernizacji	2005-2006	650000,00
2.	Przebudowa zabytkowego ciągu komunikacyjnego w Darłowie ul. Powstańców Warszawskich (II etap)	2005-2006	675000,00
3.	Remont powojkowego przedszkola w Darłowie	2005-2006	770000,00
4.	Przebudowa otoczenia Zamku Książąt Pomorskich w zabytkowym układzie urbanistycznym miasta ul. Krótka, Podzamcze, Marii Curii-Skłodowskiej	2005-2006	800000,00
5.	Rewitalizacja zabytkowego rynku (Plac Tadeusza Kościuszki) w Darłowie	2005-2006	3 000000,00
6.	Przebudowa Wyspy Łososiowej w Darłowie – etap I	2005-2006	350000,00
7.	Przebudowa układu komunikacyjnego w obrębie ulicy Wyspiańskiego (19-25)	2005-2006	300000,00
8.	Remont instalacji gazowej na obszarze rewitalizowanym – ulica Wyspiańskiego	2005-2006	540000,00

Planowane działania na lata 2007 – 2013

Lp.	Nazwa projektu	Okres realizacji	Koszt horyzontalny
1.	Przebudowa Wyspy Łososiowej w Darłowie – etap II	2007-2009	350000,00
2.	Odbudowa historycznego budynku apteki „Pod Lwem” przy ratuszu miejskim w Darłowie	2007-2009	2000000,00

VII. PLAN FINANSOWY REALIZACJI REWITALIZACJI NA LATA 2004 – 2006

Źródłami finansowania zadań programu rewitalizacji w latach 2004 – 2006 będą:

1. Środki własne budżetu miasta (15-25%),
2. Środki własne budżetu państwa (10%),
3. Fundusze strukturalne Unii Europejskiej (do 75%).
4. Środki prywatne (min. 50% wg ZPORR)

Na podstawie analizy porównawczej budżetów na lata 2003 i 2004 oraz perspektywy Planowania budżetu Gminy w kontekście alokacji Zintegrowanego Planu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego na lata 2004-2006, przyjąć można, iż rocznie na poczet wkładu własnego (od 15% do 25%) Gmina przeznaczyć może ok. 4.500,000 zł, jak również ok. 1.000.000 zł pochodzące z zaciągniętych pożyczek oraz kredytów, co stanowić może w konsekwencji kwotę 5.500.000 zł.

Jeżeli przyjąć za stałą proporcję 5.500.000,00 zł, jako 25% udziału w projektach współfinansowanych ze środków strukturalnych Unii Europejskiej, Gmina zdolna jest współfinansować w rocznej alokacji projekty do wartości 20.000.000 PLN (w tym 25% wkładu własnego).

VIII. OCZEKIWANE WSKAŹNIKI OSIĄGNIĘCIA

Przyjmuje się trzy rodzaje wskaźników:

1. wskaźniki produktu,
2. wskaźniki rezultatu,
3. wskaźniki oddziaływania.

Wskaźniki monitoringu można definiować na czterech zasadniczych poziomach.

Wskaźniki wkładu

Zasoby zaangażowane w trakcie wdrażania danego projektu.

- a) Środki finansowe
 - b) Zasoby ludzkie (liczba osób/organizacji zaangażowanych we wdrażanie projektu)
 - c) Zasoby materialne (wykorzystane we wdrażaniu projektu)
- Są to wskaźniki o jednolitym charakterze dla wszystkich typów projektów/ działań.

Wskaźniki produktu

Konkretne przedsięwzięcia przeprowadzone w ramach danego projektu - wszystkie produkty materialne i usługi, otrzymane w trakcie realizacji projektu ze środków finansowych przeznaczonych na ten projekt.

Wskaźniki rezultatu

Bezpośrednie, natychmiastowe efekty realizacji projektu - zmiany, jakie nastąpiły u bezpośrednich beneficjentów pomocy w wyniku wdrożenia projektu.

Wskaźniki oddziaływania

Długofalowe konsekwencje realizacji projektu, wykraczające poza natychmiastowe efekty dla bezpośrednich beneficjentów oraz osób i organizacji pozostających poza bezpośrednim oddziaływaniem projektu.

Przykładowe wskaźniki osiągnięć służą monitorowaniu projektów inwestycyjnych.

Wskaźniki produktu

- a) Zrekonstruowana lub odnowiona lub zmodernizowana powierzchnia (m², ha)
- b) Liczba zmodernizowanych/ odnowionych budynków, w tym:
 - budynków użyteczności publicznej w sektorze edukacyjnym, opieki społecznej i ochrony zdrowia,
 - budynków o wartości architektonicznej i znaczeniu historycznym
- c) Liczba wybudowanej lub zmodernizowanej infrastruktury na obszarze objętym projektem
- d) Liczba lub parametry zakupionego sprzętu
- e) Liczba wspieranych projektów rewitalizacji terenów miejskich lub powojсковych

Wskaźniki rezultatu

- a) Powierzchnia dostępnych obiektów do wykorzystania (m²)
- b) Parametry techniczne zmodernizowanych lub oddanych do użytku obiektów
- c) Liczba budynków zaadaptowanych na cele gospodarcze, społeczne, kulturalne, rekreacyjne
- d) Liczba nowej/zmodernizowanej infrastruktury publicznej związanej z rozwojem funkcji kulturalnych, turystycznych, rekreacyjnych i sportowych
- e) Liczba wspieranych obiektów infrastruktury publicznej w sektorze edukacyjnym, opieki społecznej i ochrony zdrowia
- f) Poprawiona funkcjonalność struktury ruchu kołowego, ruchu pieszego i estetyki przestrzeni publicznych
- g) Stworzone strefy bezpieczeństwa i zapobiegania przestępczości na obszarze zagrożonym patologiami społecznymi
- h) Wzrost powierzchni infrastruktury społecznej przypadającej na 1 użytkownika
- i) Wzrost liczby użytkowników obsługiwanych przez wspierana infrastrukturę (%)
- j) Liczba osób korzystających dziennie ze zbudowanej/ zmodernizowanej infrastruktury (w tym wzrost w %)
- k) Liczba mieszkańców w promieniu 1 km od realizowanego projektu
- l) Liczba utworzonych/utrzymanych miejsc pracy na zrewitalizowanym obszarze bezpośrednio po zakończeniu projektu

Wskaźniki oddziaływania

- a) Liczba nowych lub utrzymanych miejsc pracy (stałych, czasowych) na zrewitalizowanym obszarze w ciągu 2 lat po zakończeniu projektu
- b) Liczba MSP powstałych na zrewitalizowanym obszarze w ciągu 2 lat po zakończeniu projektu
- c) Liczba powstałych jednostek zajmujących się działalnością kulturalną, edukacyjną, turystyczną, rekreacyjną, sportową na zrewitalizowanym obszarze w ciągu 2 lat po zakończeniu projektu
- d) Liczba imprez odbywających się w odnowionych obiektach w okresie 1-2 lat po zakończeniu projektu, wraz z liczbą uczestników
- e) Dochody wygenerowane przez odnowione obiekty w okresie 1-2 lat po zakończeniu projektu
- f) Wartość dodana generowana przez lokalną działalność gospodarczą w okresie 1-3 lat po zakończeniu projektu (%)
- g) Wzrost ceny gruntów i nieruchomości jako miernik wzrostu atrakcyjności terenów
- h) Procent mieszkańców mieszkających na wspieranym obszarze wyrażających chęć pozostania tam przez następne 5 lat

Projekty rewitalizacji obszarów powinny być kompleksowe i przyczyniać się do tworzenia nowych lub utrzymania stałych miejsc pracy, zwłaszcza do tworzenia nowych miejsc pracy dla osób długotrwale bezrobotnych zamieszkałych na terenach zrewitalizowanych. Działania inwestycyjne powinny być uzupełniane działaniami społeczno-gospodarczymi, realizowanymi na obszarze lokalizacji danego projektu, na rzecz walki z patologiami społecznymi i bezrobociem, przeciwdziałania zjawisku wykluczenia społecznego, podniesienia kwalifikacji mieszkańców ww. terenów, szkoleń i wsparcia dla rozwoju MSP.

Przykładowe wskaźniki osiągnięć służące monitorowaniu projektów społeczno-gospodarczych.

Zakres działań: aktywne formy przeciwdziałania bezrobociu, przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu, rozwój szkoleń zawodowych, działania na rzecz kobiet na rynku pracy.

Wskaźniki produktu

- a) Liczba beneficjentów (w podziale na kategorie, np. kobiety, bezrobotni, absolwenci, osoby zagrożone zwolnieniem, kadra MSP itp.)
- b) Liczba projektów doradczych i informacyjnych (godz.)
- c) Liczba zaoferowanych miejsc szkoleniowych (godz., dni)
- d) Liczba zrealizowanych szkoleń (liczba godzin szkoleń)
- e) Liczba lokalnych inicjatyw na rzecz zatrudnienia
- f) Liczba zorganizowanych staży

Wskaźniki rezultatu

- a) Liczba beneficjentów projektu w stosunku do całkowitej liczby potencjalnych beneficjentów,
- b) Liczba beneficjentów, którzy uzyskali dyplom lub certyfikat (w tym w % w stosunku do całkowitej liczby beneficjentów)
- c) Liczba beneficjentów, którzy korzystają z innych instrumentów pomocy po zakończeniu projektu
(w tym w % w stosunku do całkowitej liczby beneficjentów)
- d) Procent beneficjentów pozytywnie oceniających otrzymaną pomoc
- e) Liczba partnerów społeczno- gospodarczych uczestniczących w lokalnych inicjatywach na rzecz zatrudnienia
- f) Liczba utworzonych/ utrzymanych miejsc pracy bezpośrednio po zakończeniu projektu

Wskaźniki oddziaływania

- a) Liczba beneficjentów, którzy znaleźli zatrudnienie w okresie 0,5-2 lat po zakończeniu projektu (w tym w % w stosunku do całkowitej liczby beneficjentów)
- b) Liczba beneficjentów, którzy podjęli działalność gospodarczą w okresie 0,5-2 lat po zakończeniu projektu (w tym w % w stosunku do całkowitej liczby beneficjentów)
- c) Liczba utworzonych/ utrzymanych stałych miejsc pracy, w tym w przedsiębiorstwach założonych przez beneficjentów, po okresie 2 lat po zakończeniu projektu
- d) Redukcja bezrobocia w grupie docelowej (%) po okresie 2 lat po zakończeniu projektu

e) Wzrost liczby kobiet właścicieli przedsiębiorstw po okresie 2 lat po zakończeniu projektu

f) Trwałość lokalnych inicjatyw na rzecz zatrudnienia (% istniejących po 1 roku po zakończeniu projektu)

Zestawienie tabelaryczne:

Faza cyklu interwencji	Wskaźniki	Szacowana docelowa wartość wskaźnika
Produkty	1. Powierzchnia usługowa w zrewitalizowanych dzielnicach i miastach (m ²) 2. Powierzchnia usługowa na zrewitalizowanych terenach po-przemysłowych i po-wojskowych (m ²) 3. Ilość przestępstw (%) 4. Liczba projektów z zakresu lokalnej kultury (w tym ochrony dziedzictwa kulturowego (szt.) 5. Liczba projektów z zakresu lokalnej infrastruktury turystycznej (szt.) 6. Powierzchnia wyremontowanej, przebudowanej infrastruktury publicznej na terenie rewitalizowanym (ha)	+ 50 000 + 15 000 - 7% 40 40 200
Rezultaty	1. Wskaźnik wykrywalności przestępstw (%) 2. Ilość przedsiębiorstw zlokalizowanych na tym terenie objętym wsparciem (szt.) 3. Powierzchnia usługowa faktycznie wykorzystywana (m2)	+ 6% pierwsze badanie IV.2004 200 000
Oddziaływanie	1. Ilość mieszkańców na terenach poddanych rewitalizacji (osoby) 2. Wskaźnik bezrobocia wśród mieszkańców terenów zrewitalizowanych (%) 3. Migracje z terenów poddanych rewitalizacji (saldo) 4. Wskaźnik wykształcenia (zawodowe średnie) wśród mieszkańców terenów zrewitalizowanych (%)	+ 13 000 - 4% + 4% + 6%

Obszary miejskie odgrywają zasadniczą rolę w gospodarce europejskiej. Stanowią one centra komunikacyjne, kulturalne, twórczości, innowacyjności oraz przedsiębiorczości, ale

także źródło nadmiernego zużycia energii oraz poważne źródło zanieczyszczenia. W związku z powyższym, utrzymując rolę obszarów miejskich jako biegunów wzrostu, należy jednocześnie podjąć działania na rzecz środowiska oraz regeneracji obszarów miejskich, które to działania powinny towarzyszyć miastom podczas wypełniania przez nie ich roli.

Kluczowe wskaźniki wyników

<i>Kod</i>	<i>Rodzaj wskaźnika</i>	<i>Definicja</i>	<i>Jednostka miary</i>
(352)	Rozwój wspólnot miejskich	Otrzymujące wsparcie projekty organizacji wspólnot miejskich	Liczba
(352)	Renowacja terenów miejskich	Projekty renowacji terenów miejskich otrzymujące wsparcie	Liczba

Kluczowe wskaźniki wyników

<i>Kod</i>	<i>Rodzaj wskaźnika</i>	<i>Definicja</i>	<i>Jednostka miary</i>
(352)	Atrakcyjność obszaru	Przedsiębiorstwa/handel zakładane w strefie po renowacji	Liczba

Kluczowe wskaźniki oddziaływania

<i>Kod</i>	<i>Rodzaj wskaźnika</i>	<i>Definicja</i>	<i>Jednostka miary</i>
(352)	Miejsca pracy (nowe lub utrzymane)	Miejsca pracy nowoutworzone lub utrzymane w przedsiębiorstwach lub instytucjach dzięki projektom miejskim otrzymującym wsparcie finansowe	Liczba i % wszystkich miejsc pracy (w podziale na kobiety i mężczyzn)

IX. SYSTEM WDRAŻANIA

Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Darłowo będzie realizowany w oparciu o system wdrażania pomocy strukturalnej Unii Europejskiej. Gmina, korzystając z funduszy strukturalnych, jest zobowiązana przestrzegać zasad i procedur wspólnotowych, które zostały określone w Rozporządzeniu z dnia 21 czerwca 1999 r. Nr 1260/1999, wprowadzającym ogólne przepisy odnośnie funduszy strukturalnych oraz rozporządzeniach odnoszących się do poszczególnych funduszy strukturalnych.

Poszczególne projekty będą wdrażane w oparciu o zasady wydatkowania środków według źródeł ich pochodzenia (krajowych i unijnych).

X. SPOSOBY MONITOROWANIA, EWALUACJI, AKTUALIZACJI I KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ

1. System monitorowania i aktualizacji programu rewitalizacji.

Kluczowe znaczenie w monitorowaniu i stymulowaniu realizacji Programu posiada Burmistrz Miasta. Dodatkowo w monitorowaniu uczestniczyć będzie horyzontalny zespół zadaniowy do spraw rewitalizacji. Główną ich rolą będzie monitorowanie przebiegu realizacji zadań zawartych w Programie oraz ewentualne interweniowanie w przypadku stwierdzenia opóźnień lub nieuzasadnionej rezygnacji z realizacji zadania i w razie potrzeby aktualizowanie Programu w zakresie dostosowania go do zmieniających się uwarunkowań.

Do monitorowania, oceny realizacji programu jego aktualizacji służyć będzie system współpracy pomiędzy podmiotami Programu oraz osiągane wskaźniki produktów, rezultatów i oddziaływania.

PUNKT WYJŚCIA

Zadanie monitorowania i ewaluacji działań strukturalnych wynika wprost z przepisów prawa, choć sposób ich przeprowadzania zależy od natury i zakresu ocenianej pomocy. Celem jest sprawdzenie, za pomocą zdefiniowanych na odpowiednim poziomie wskaźników, efektywności wdrażania i wykorzystywanych środków.

Regulacje prawne

Podstawowe regulacje prawne dotyczące wskaźników monitorowania zawarte są w art. 36 rozporządzenia ramowego.

Rozporządzenie to zawiera również liczne odniesienia do Planowania (art. 16, 17 i 18) i procedurach ewaluacyjnych (art. 40, 41, 42, 43 i 44). Te artykuły ustanawiają: podstawy operacyjne dla monitorowania i oceny pomocy (np. kwantyfikacja celów, monitorowanie finansowe i rzeczowe, wskaźniki wyników, rezultatów i wpływów); odpowiedzialność każdego z zaangażowanego poziomu zarządzania (Komisja Europejska, państwa członkowskie i Komitety Monitorujące) i związane z nimi obowiązki w zakresie sprawozdawczości (np. roczny raport z implementacji, raporty z ewaluacji).

Ramy Planowania

Wskaźniki stosuje się do wszystkich form pomocy strukturalnej, tj. Wspólnotowych Ram Wsparcia (CSF), Jednolitego Dokumentu Planowania (SPD), Planów Operacyjnych (OP),

ale również do dotacji globalnych i dużych projektów. W celu zapewnienia efektywnego monitorowania tych form pomocy, szczególna uwaga powinna zostać poświęcona najniższemu poziomowi operacyjnemu (działanie lub projekt).

Zasadniczo te dane powinny być zawarte w rocznych raportach z implementacji (art. 37) i nie powinny ograniczać się do informacji finansowych. Ponadto wskaźniki powinny przedstawiać spójny opis Programu, poczynając od poziomu najbliższego (rzeczywisty wydatek) i obejmując coraz to bardziej ogólne poziomy (efekty wyprodukowane przez ten wydatek)

RAMY OPERACYJNE

Ogólna logika pomocy

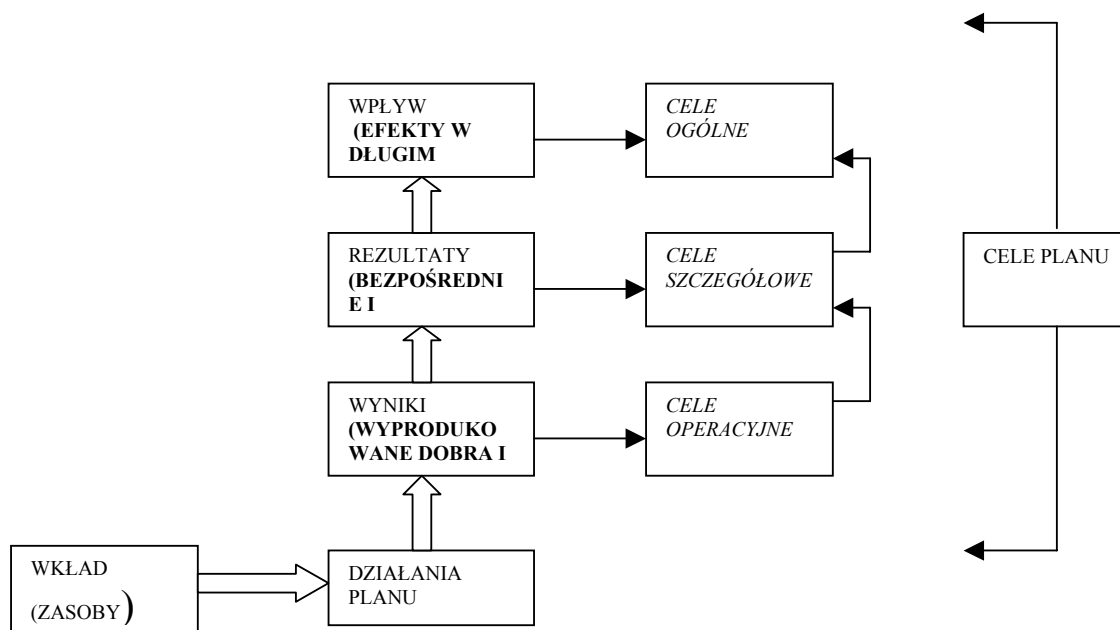
Pomiędzy podstawowymi elementami przygotowywania Planów pomocy w ramach Funduszy strukturalnych znajdują się ustalenie celów i alokacja środków pomiędzy operacjami w sposób zapewniający optymalną realizację celów. Pomiędzy decyzją o przyznaniu pomocy a celami istnieje logiczny związek, który może zostać przedstawiony „z góry do dołu” lub „z dołu do góry. W praktyce Planowanie implikuje wybór pomiędzy dwiema perspektywami:

- „z góry na dół”: cała pomoc jest Planowana w specyficznym kontekście związanym z definiowaniem **celów ogólnych**. Te ostatnie kształtują strategię pomocy i są podstawą dla pewnej liczby **celów szczegółowych**, w ogólnym zarysie odpowiadającym obszarom priorytetowym. Każdy z tych celów jest z kolei wdrażany za pomocą działań, które pozwalają na realizację **celów operacyjnych**.
- „z dołu do góry”:
 - działania są wdrażane przez administrację, agencje i operatorów za pomocą różnych (finansowych, ludzkich, technicznych lub organizacyjnych) **środków** lub **zasobów (wkładu)**,
 - Rzeczywiste wydatki są źródłem rzeczowych **wyników** (np. kilometry zbudowanej drogi, liczba miejsc na zorganizowanych szkoleniach, etc.), które pokazują poczyniony postęp we wdrażaniu danego działania,
 - **Rezultaty** są bezpośrednimi efektami wobec beneficjentów finansowanego działania (np. skrócony czas podróży, zmniejszone koszty transportu lub liczba uczestników, którzy ukończyli szkolenia, etc.),

- Powyższe rezultaty mogą zostać wyrażone w kategorii ich wpływu (oddziaływania) na osiągnięcie ogólnych lub szczegółowych celów Planu i stanowią główną podstawę dla uznania, że dana pomoc zakończyła się sukcesem lub porażką.

Rysunek nr 1 (poniżej) ilustruje logikę pomocy wspólnotowej.

Logika Planu



Na tym schemacie wkład ponoszony w Planie jest połączony z jego realizacją a następnie z osiągnięciem rezultatów i wpływem. Pokazane zostały również środki, za pomocą których Plan osiąga swoje cele operacyjne, szczegółowe i ogólne.

Reasumując:

- Cele operacyjne są wyrażane w kategoriach wyników (np. zapewnienie szkoleń dla trwale bezrobotnych);
- Cele szczegółowe są wyrażane w kategoriach rezultatów (np. podniesienie, poprzez szkolenie, szanse zatrudnienia osób trwale bezrobotnych);
- Cele ogólne są wyrażane w kategoriach wpływu – oddziaływania (np. redukcja bezrobocia pośród uprzednio trwale bezrobotnych).

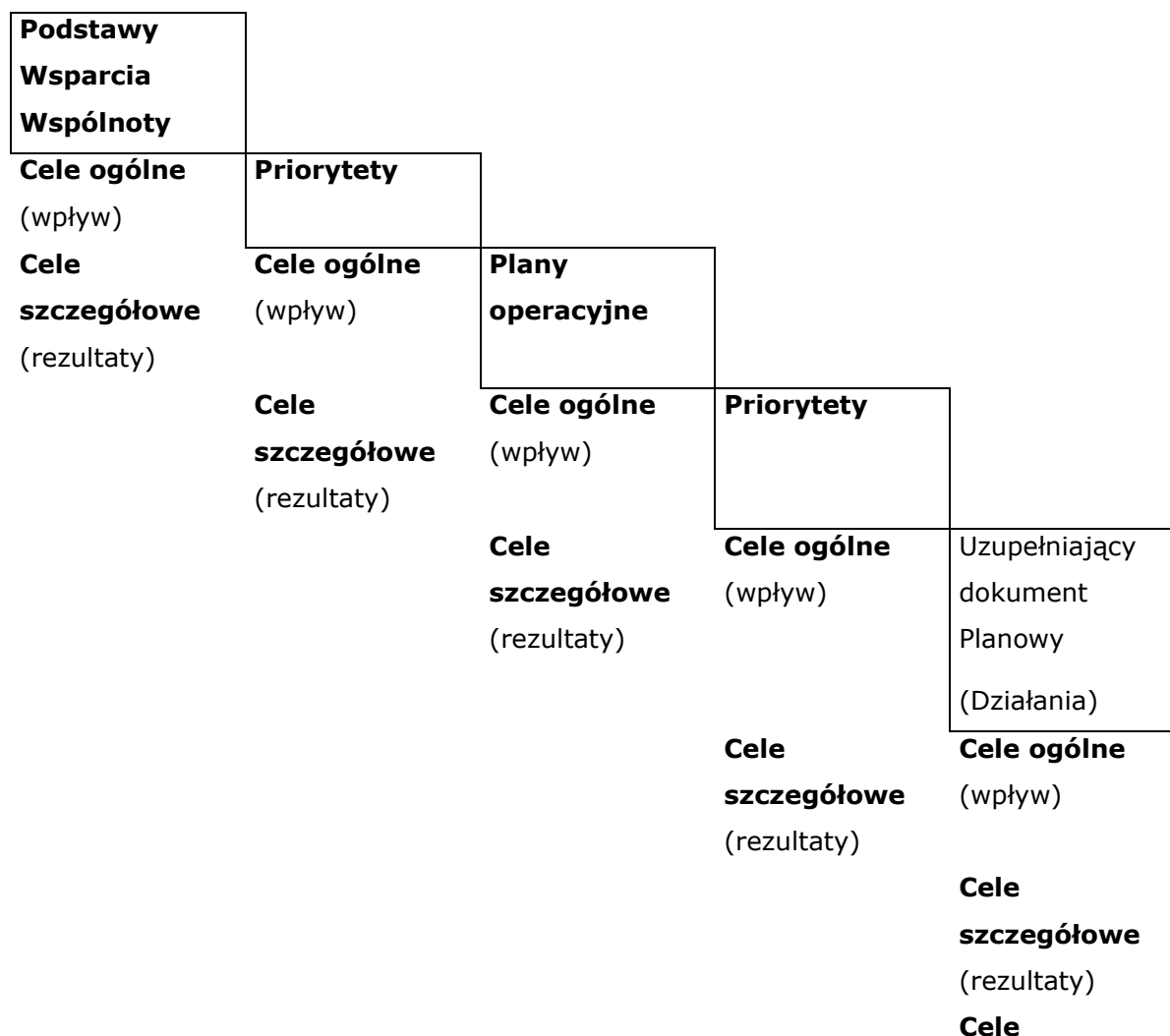
Planowanie pomocy w ramach Funduszy Strukturalnych

Jak zauważono powyżej, pomoc w ramach Funduszy Strukturalnych przybiera różną formę: Wspólnotowe Ramy Wsparcia (CSF), Plany Operacyjne, Jednolite Dokumenty Planowe i

uzupełniające dokumenty Planowe zawierające działania. WRW przedstawiają pewną liczbę priorytetów, które są wdrażane poprzez Plany Operacyjne. Z kolei każdy Plan operacyjny zawiera w sobie spójny zestaw priorytetów składających się z działań wieloletnich. Jednolite Dokumenty Planowe mają prostszą strukturę, złożoną z elementów zarówno WRW jak i PO.

Jak pokazuje rysunek 2, na każdym poziomie Planowania (CSF, priorytety, PO, etc.) dokonuje się podobnej kategoryzacji celów. I tak, ogólny cel na niższym poziomie odpowiada celowi szczegółowemu z poziomu wyższego i odwrotnie, cel szczegółowy na poziomie wyższym zawiera w sobie cel ogólny z poziomu niższego. Należy jednak zaznaczyć, że cele operacyjne występują tylko na poziomie działań.

Rys. 2 Relacje pomiędzy poszczególnymi poziomami i efektami z pomocy



operacyjne

(wyniki)

Działania

Jednolity Dokument Planowy		
Cele ogólne (wpływ)	Priorytet	
Cele szczegółowe (rezultaty)	Cele ogólne (wpływ)	Uzupełniający dokument Planowy (Działania)
	Cele szczegółowe (rezultaty)	Cele ogólne (wpływ)
		Cele szczegółowe (rezultaty)
		Cele operacyjne (wyniki)
		Działania

W kategorii wskaźników:

- Wskaźniki rezultatu i wpływu mogą zostać zdefiniowane na wszystkich poziomach Planowania;
- Wskaźniki wyników są kwantyfikowalne tylko na poziomie działań;
- Wybrane wskaźniki wyników mogą być pogrupowane w celu określenia odpowiednich wskaźników na poziomie priorytetu i Planu
- Relacje przyczynowo-skutkowe pomiędzy poziomami działania, priorytetu i Planu mogą być opisane poprzez ewolucję wskaźników wyników i rezultatów mierzonych na różnych poziomach.

Istotnym celem ewaluacji ex-ante jest przekonanie się, że wewnętrzna logika planowanego działania jest spójna.

Wskaźniki Programu: wkład, wyniki, rezultaty i wpływ

W celu monitorowania wdrażania Programu i oceny jego efektywności w stosunku do ustalonych celów, konieczne jest ustalenie zestawu wskaźników. Decyzje w tej sprawie powinny być podejmowane jeszcze przed rozpoczęciem wdrażania Programu lub we wczesnej fazie jego realizacji tak, aby odpowiednie dane mogły zostać zebrane. W większości przypadków można im przypisać poziomy celów, które ogólnie odpowiadają celom Programu.

Możemy więc wyróżnić następujące poziomy wskaźników:

- **wskaźniki wkładu** dotyczą przyznanego budżetu na każdym poziomie pomocy. Wskaźniki **finansowe** są wykorzystywane do monitorowania postępów w ramach (rocznych) zobowiązań i wypłat funduszy dostępnych dla danego działania lub Programu w stosunku do jego dopuszczalnych kosztów.
- **Wskaźniki wyników** odnoszą się do działalności. Są one mierzalne w jednostkach fizycznych lub monetarnych (np. długość zbudowanej drogi, liczba przedsiębiorstw, które otrzymały wsparcie finansowe).
- **Wskaźniki rezultatu** odnoszą się do bezpośredniego efektu spowodowanego przez Program. Dostarczają one informacji o zmianach np. w zachowaniu, zdolności i efektywności bezpośrednich beneficjentów. Wskaźniki te mogą być wyrażane w jednostkach fizycznych (np. skrócenie czasu podróży, liczba uczestników, którzy ukończyli szkolenie, liczba wypadków drogowych, etc.) lub finansowych (wzrost zasobów sektora prywatnego, obniżenie kosztów transportu).
- **Wskaźniki wpływu** odnoszą się od konsekwencji Programu wykraczających poza jego bezpośrednich beneficjentów. Można zdefiniować dwa typy wpływu: wpływ bezpośredni, to te efekty, które występują po upływie pewnego czasu, ale bezpośrednio wiążą się z podjętymi działaniami; wpływ globalny to efekty w długim okresie, oddziałujące na szerszą populację. Badanie tego wpływu jest złożone, a określenie przejrzystych relacji przyczynowo-skutkowych często bardzo trudne.

	Opis	Wskaźnik
Wynik	Budowa drogi	Realizacja: - FINANSOWE: KOSZT, STAN ZAAWANSOWANIA PRAC; - rzeczowe: kilometry zbudowane, poziom zaawansowania prac
Rezultat	Obniżony czas podróży i koszty transportu	- Dostępność (EPLP) ⁴ - Oszczędność czasu (w minutach) - Oszczędność kosztów (%)
Wpływ bezpośredni	Zwiększone bezpieczeństwo Zwiększony przepływ osób i towarów	- Zmiany w przepływie ruchu (%)
Wpływ globalny	Wzrost aktywności społeczno-gospodarczej	- Dywersyfikacja produkcji - Tworzenie miejsc pracy netto - Wzrost PKB regionu na osobę i na pracownika

Wskaźniki skuteczności, efektywności i wykonania

W ogólnym zarysie, aby działanie mogło być przedmiotem szczegółowej oceny, ewaluacja musi dotyczyć całego zespołu specyficznych kwestii. Rysunek nr 3 przedstawia jak te zagadnienia sytuują się w ramach danego Planowania.

Zestawienie 1: **Zagadnienia specyficzne dla ewaluacji**

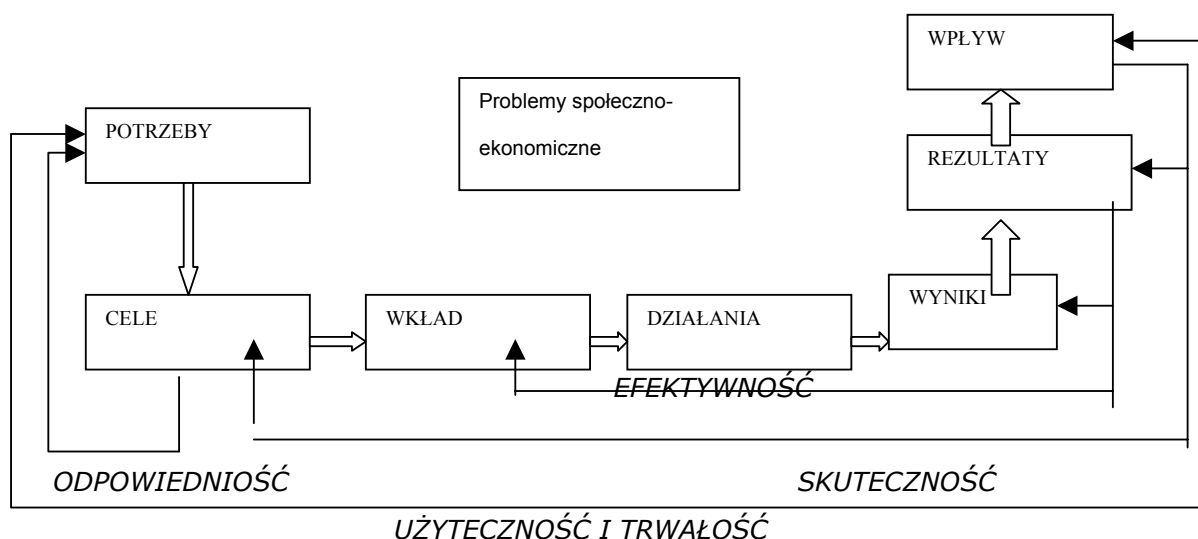
- **Odpowiedniość (adekwatność):** *Do jakiego stopnia cele Planu są odpowiednie do zmieniających się potrzeb i priorytetów na poziomie krajowym i ewolucyjnym?*
- **Efektywność:** *W jaki sposób zasoby (wkład) zostały przetworzone na wyniki i*

⁴ EPLP pomiędzy punktem A i B (Ekwiwalent prędkości w linii prostej) jest miernikiem łatwości dostępu z jednego punktu do drugiego, niezależnie od odległości pomiędzy tymi punktami.

rezultaty?

- **Skuteczność:** Do jakiego stopnia Plan przyczynił się do osiągnięcia jego szczegółowych i ogólnych celów?
- **Użyteczność:** Czy Plan przyczynił się do zaspokojenia potrzeb grup docelowych lub społecznych?
- **Trwałość:** Jakie są szanse, że zmiany (lub wytworzone dobra) będą trwałe po zakończeniu Planu?

Podstawowe kwestie ewaluacyjne



Przy użyciu wskaźników zdefiniowanych wyżej możemy zmierzyć takie zagadnienia jak skuteczność i efektywność.

- Skuteczność porównuje co zostało zrobione z tym co początkowo zostało zaplanowane, tzn. porównuje wyniki, rezultaty i/lub wpływ rzeczywisty z oczekiwanym.
- Efektywność określa relację pomiędzy wynikami, rezultatami i/lub wpływem a wkładem (zwłaszcza środkami finansowymi) wykorzystanym do ich osiągnięcia.

Wielkości efektywności i skuteczności mogą więc być wyliczone dla każdego etapu Planu lub działania, tzn. dla wyników, rezultatów i wpływu. Te wielkości pozwalają porównać to co zostało osiągnięte z tym, co było zaplanowane (skuteczność) oraz ze środkami, które zostały wykorzystane (efektywność). Te wskaźniki dostarczają użytecznych informacji dla

zarządzających Planami oraz dla przeprowadzających ewaluację, pomagając w podejmowaniu lepszych decyzji dotyczących Planowania lub jego kolejnej edycji.

Tabela ilustruje zależności pomiędzy wskaźnikami oraz mierzeniem skuteczności i efektywności.

Tabela Wskaźniki skuteczności i efektywności

	Wskaźnik	Skuteczność	Efektywność
Cel operacyjny (działanie)	Wyniki finansowe/rzeczowe	rzeczywiste/planowane wyniki	wyniki porównane z kosztami
Cel szczegółowy	rezultaty	rzeczywiste/planowane rezultaty	rezultaty porównane z kosztami
Cel ogólny	wpływ	rzeczywisty/planowany wpływ	wpływ porównany z kosztami

Trudności praktyczne

W praktyce, mierzenie tych wielkości, mimo że stosunkowo proste, stwarza liczne problemy.

Badanie efektywności pociąga za sobą następujące pytania: Czy te same rezultaty mogłyby zostać osiągnięte przy użyciu mniejszego wkładu? Alternatywnie, czy ten sam wkład mógł przynieść większe rezultaty? Związany z tymi pytaniami jest problem porównania Planu lub działań z możliwymi alternatywami. Główna trudność jest związana z wyborem odpowiednich mierników (*benchmark*) do przeprowadzenia tzw. porównania z najlepszymi. Najwłaściwsze byłoby, gdyby mierniki te ustalone były z wyprzedzeniem, tak by umożliwić odpowiednie porównania i ustalić przejrzystą kwantyfikację celów już w fazie Planowania.

Istotne jest również wzięcie pod uwagę faktu, że nawet jeśli Plan jest efektywny, nie oznacza to automatycznie, że jest wolny od poważnych błędów. Dla przykładu, cele mogły nie zostać określone dostatecznie precyzyjnie, a nawet mogły być całkowicie pominięte. Pod tym względem przeprowadzający ewaluację mogą odegrać znaczącą i pożyteczną rolę przekształcając cele niedookreślone w cele mierzalne i weryfikowalne.

Nie wolno również pomijać faktu, że o pojęciu efektywności mówi się w zasadzie w odniesieniu do tylko jednego z efektów Programu, mianowicie do oczekiwanych, pozytywnych rezultatów. Programy mogą jednak przyczyniać się do powstawania rezultatów nieoczekiwanych, pozytywnych, negatywnych lub obu jednocześnie, do wykrycia których określone uprzednio wskaźniki mogą nie być zdolne.

Pojęcie wykonania (*performance*) jest często przywoływane w najnowszej literaturze poświęconej ewaluacji⁵. Przyjmuje się że jest ono szeroko zdefiniowane, obejmując zarówno wskaźniki skuteczności jak i efektywności (włączając w to efektywność zarządzania) związane z Planem. Rozwinięty zgodnie z art. 44 rozporządzenia ramowego wprowadzającego ogólne przepisy dotyczące funduszy strukturalnych system „rezerwy wykonania” oparty jest na tym pojęciu.

USTALANIE SYSTEMU WSKAŹNIKÓW

Wskaźniki „wejścia” i wskaźniki „kontekstu”

Artykuł 16 rozporządzenia ramowego wprowadzającego ogólne przepisy dotyczące funduszy strukturalnych stanowi, że plany rozwoju muszą zawierać skwantyfikowany opis występujących w danym regionie nierówności, opóźnień i potencjału rozwojowego. Wskaźniki kontekstu są realizacją tego postanowienia i stanowią część procesu Planowania. Służą jako podstawa:

- analizy społeczno-ekonomicznej i strategicznej (np. analizy SWOT) uzasadniającej strategię Programu;
- monitorowania ogólnego kontekstu Programu;
- ustanawiania i realizowania kwantyfikowalnych celów;
- ewaluacji społeczno-gospodarczego wpływu Programu.

Dane „wejściowe” odnoszą się do wielkości początkowych, w stosunku do których mierzone następnie są wskaźniki wpływu. Powinny one być ustalane w odniesieniu do celów Programu i mogą zawierać, między innymi, początkową liczbę miejsc pracy w przemyśle w regionie lub aktualną liczbę prywatnych inwestycji w danym sektorze lub przemyśle. W praktyce, często spotyka się spore braki w dostępności danych dotyczących niektórych istotnych obszarów, zwłaszcza dla małych i średnich przedsiębiorstw (MSP).

Dane wejściowe są niezbędne jeśli wskaźniki Programu mają mieć jakiegokolwiek znaczenie. Dla przykładu, jeśli celem danego działania jest wzrost liczby MSP w regionie, najbardziej odpowiednią daną wyjściową będzie liczba MSP w tym regionie w momencie rozpoczęcia Planu. Gdy dysponujemy tą informacją, będzie możliwe obliczenie, bardzo precyzyjne, że np. 20% przedsiębiorstw działających w danym regionie kwalifikującym się do pomocy skorzystało ze wsparcia w ramach funduszy strukturalnych.

⁵ W Stanach Zjednoczonych wyrażenie *performance* jest używane w kontekście zmiany nastawienia w administracji w kierunku rezultatów, wysokiej jakości usług oraz satysfakcji użytkowników („Government Performance and Result Act”). W przypadku Banku Światowego *performance* jest definiowane w relacji do pojęcia zarządzania zasobami oraz efektywności (World Bank, 1997 Operations Evaluation Department, Lessons and Practices, 1997/10)

W miarę realizacji Programu istnieje możliwość pogłębienie i uzupełnienia tych informacji. Ustalanie danych wejściowych powinno być przeprowadzane w taki sposób, by odpowiednio odzwierciedlić cele zawarte w danym Planie. W niektórych przypadkach może być użyteczne zebranie specyficznych danych dotyczących beneficjentów Programu, np. MSP. Bardziej szczegółowe wskaźniki, dotyczące przemysłu, wielkości lub płci mogą dostarczyć pełniejszego opisu beneficjentów i pozwolić na porównanie ich z efektami wcześniejszych działań lub z działaniami podejmowanymi w innych regionach.

Źródła informacji

Głównym źródłem dla większości danych wejściowych są oficjalne statystyki. Czasem jednak te źródła mogą powodować pewne problemy, takie jak:

- niedostępność danych na odpowiednim poziomie geograficznym;
- opóźnienia w publikowaniu danych (dla przykładu, Eurostat, dane dotyczące PKB na osobę są publikowane dwu/trzyletnim opóźnieniem);
- braki w oficjalnych statystykach w odniesieniu do potrzeb Planu (dla przykładu, w oficjalnych statystykach może nie znajdować się rozróżnienie na pracowników zatrudnionych w pełnym i niepełnym wymiarze pracy);
- brak danych dostatecznie szczegółowo rozbitych na poszczególne sektory.

W niektórych przypadkach oficjalne statystyki powinny zostać uzupełnione przez przeprowadzenie odrębnych badań lub, jeśli to możliwe, poprzez użycie wskaźników pośrednich (np. dane na temat obrotu MSP mogą stanowić podstawę wyciągania wniosków na temat ich konkurencyjności).

Dodatkowo, od roku 1992-1993 Komisja rozwija, we współpracy z Państwami Członkowskimi, wspólny system kwantyfikowalnych wskaźników w celu pomiaru opóźnień w rozwoju. Została opracowana początkowa lista wskaźników wejścia, które zostały w niej zgrupowane w dwunastu grupach: wskaźniki podstawowe (PKB na osobę, itp.), transport drogowy, transport kolejowy, telekomunikacja, energia, woda, środowisko, edukacja i szkolenia, badania i rozwój technologiczny, przemysł i usługi, rolnictwo, turystyka. Kwantyfikowalne dane zostały wprowadzone do bazy danych – QUID – która jest co jakiś czas aktualizowana.

Monitorowanie operacyjne

Wspólnotowe Ramy Wsparcia, jednolite dokumenty Planowania oraz inne formy pomocy muszą zawierać minimum informacji pozwalających na właściwe monitorowanie ich implementacji. Cele ogólne i cele szczegółowe, tam gdzie to możliwe, powinny być ustalone i

kwantyfikowalne, podobnie jak oczekiwane rezultaty. Szczegółowy opis działań oraz kwantyfikacja związanych z nimi celów operacyjnych powinna być zawarta w uzupełniającym dokumencie Planowym, opracowywanym na poziomie Państwa Członkowskiego.

Pierwszym zadaniem Komitetów Monitorujących i władz zarządzających po ich ustanowieniu zgodnie z rozporządzeniem ramowym, powinno być przyjęcie dyspozycji w sprawie monitorowania operacyjnego.

Te dyspozycje powinny obejmować następujące obszary:

- Określenie danych, które powinny zostać zebrane w celu dostarczenia niezbędnych informacji na temat wyników, rezultatów, wpływu i odpowiadających im wskaźników. Należy sprecyzować metodę użytą do kwantyfikowania danych lub opracowania szacunków wynikających z przeprowadzonych badań (próbka, dane z panelu, baza danych, mechanizm monitorujący, itp.), jak również władze lub organy odpowiedzialne za ich zebranie.
- Określenie danych, które powinny być przekazywane Komitetowi Monitorującemu, częstotliwość i kalendarz ich przekazywania.
- Określenie związków operacyjnych z różnymi rodzajami przeprowadzanych ewaluacji (ex-ante, w połowie okresu, ex post).
- Określenie wskaźników specyficznych dla danego Planu, które zostaną użyte do przeprowadzenia alokacji rezerwy wykonania w połowie okresu.

Prace przygotowawcze do stworzenia systemu monitorowania powinny jednocześnie służyć wykryciu ewentualnych luk w systemie informatycznym. Uzupełnienie luk i braków oraz udoskonalenie ogólnych warunków wdrażania może wymagać zwrócenia się do pomocy technicznej lub ekspertów zewnętrznych.

Wskaźniki monitorowania

Obowiązkiem instytucji odpowiedzialnej za zadanie monitorowania, czyli władz zarządzających, jest określenie, na podstawie istniejących priorytetów i zdolności, struktury systemu monitorowania i takiego **poziomu szczegółowości**, który zapewni przeprowadzanie monitorowania zgodnego z potrzebami różnych grup użytkowników (w tym Komisji Europejskiej).

O ile monitorowanie realizacji Programu pod względem finansowym nie budzi zastrzeżeń, monitorowanie wyników rzeczowych, rezultatów i wpływu potrzebuje dalszego doskonalenia.

Należy zapewnić regularne monitorowanie postępów rzeczowych i finansowych podejmowanych działań i, o ile to możliwe, również rezultatów. Pomimo że środki

administracyjne i zarządcze stanowią ważnych czynnik, również rezultaty powinny być monitorowane, przynajmniej dla najbardziej istotnych dla Programu działań.

Ocena szczegółowego wpływu (w kategoriach celów szczegółowych) może się rozpocząć dopiero, gdy system monitorowania dostarczy **odpowiednich informacji** na temat postępów w realizacji oraz odpowiadających im rezultatów (efekty natychmiastowe oraz pośrednie wobec zatrudnienia, bezpośrednie zatrudnienie uczestników po zakończeniu szkolenia).

Działanie systemu monitorowania powinno wyrażać to stopniowe podejście, biorąc pod uwagę zarówno specyficzne okoliczności i potrzeby, jak również poziom zasobów dostępnych do podjęcia tych działań.

Kwantyfikacja ex-ante

Ogólnie rzecz biorąc, zaleca się skwantyfikowanie celów i związanych z nimi wskaźników odpowiadających Planom, priorytetom i działaniom. W przeciwnym razie niemożliwe będzie określenie do jakiego stopnia osiągane są początkowe cele. Dane pozwalające na skwantyfikowanie celów Planu zazwyczaj są dostępne. Nieuchronnie, jak we wszystkich zadaniach związanych z przewidywaniem, będzie w tej sytuacji wymagany, oprócz przetwarzania danych, element oceny. Kwantyfikacja powinna opierać się na danych wyjściowych i odnosić się do wartości miernika (benchmarku) uzyskanych z wcześniejszego monitorowania i ewaluacji, na przykład koszt utworzenia lub utrzymania jednego miejsca pracy w danym sektorze.

Dane wejściowe dostarczają informacji o społeczno-gospodarczych warunkach przedmiotowego terytorium, włącznie z grupami docelowymi takimi jak liczba MSP i ich wydajność lub innowacyjność. Pozwalają one ustalić skwantyfikowane cele oraz oszacować prawdopodobne efekty (rezultaty i wpływ) zaplanowanych działań.

Mierniki (benchmark) stanowią kolejne źródło informacji do skwantyfikowania celów związanych z działaniami i umożliwiają porównanie efektywności i skuteczności badanych działań. Jednakże takie dane powinny być wykorzystywane bardzo ostrożnie, ponieważ nie mogą one zastąpić typów wskaźników wygenerowanych przez system monitorowania.

Podobnie dane z poprzednich ewaluacji mogą być przydatne zarówno w zakresie kwantyfikowania celów i wskaźników, jak i do oszacowywania oczekiwanego wpływu, zwłaszcza związanego z miejscami pracy utworzonymi lub utrzymanymi.

Kwantyfikacja efektów w zakresie zatrudnienia: od miejsc pracy brutto do miejsc pracy netto
--

Pomoc strukturalna wywołuje liczne skutki w zakresie zatrudnienia, bądź w sposób
--

bezpośredni (np. miejsca zatrudnienia utworzone przez MSP, którym skorzystały z pomocy), bądź w sposób pośredni (np. miejsca pracy utworzone przez nową infrastrukturę). Kwantyfikacja (bezpośrednich) efektów w zakresie zatrudnienia jest więc bardzo istotna. Dwa główne wskaźniki mierzące te efekty to nowe miejsca pracy i zachowane miejsca pracy, przez które rozumie się te, które zostałyby zlikwidowane, gdyby nie przedmiotowa pomoc. Efekty w zakresie zatrudnienia mogą być mierzone w kategoriach brutto lub netto. Te ostatnie biorą pod uwagę efekt polegający na tym, że dany proces miałby miejsce, nawet gdyby projekt nie był realizowany (w tym wypadku miejsca pracy, które powstałyby bez pomocy) oraz efekt przesunięcia (utrata miejsc pracy w innych przedsiębiorstwach i sektorach) i są znacznie lepszą podstawą do przeprowadzania porównań podczas oceny projektów w fazie ich selekcji oraz podczas oceniania efektywności i skuteczności Planów.

Komisja zaleca wszystkim Państwom Członkowskim działanie na rzecz poprawy szacowania i zbierania danych dotyczących bezpośrednich efektów w zakresie zatrudnienia najpierw w kategoriach brutto, a następnie przechodzenie do ich kwantyfikacji w kategoriach netto.

Wymagany poziom kwantyfikacji zależy od natury pomocy. W przypadku działań w zakresie infrastruktury należałoby ustalić skwantyfikowane cele na początku realizacji (np. liczba kilometrów drogi do zbudowania), oparte na danych technicznych i ekonomicznych projektów które mają być finansowane. Jednak w wielu przypadkach nie jest możliwe bardzo precyzyjne zmierzenie zakładanych celów, ponieważ nie można precyzyjnie ustalić ex-ante liczby beneficjentów (MSP, uczestników szkolenia). Dla tych działań, które nie mogą być poddane bezpośredniej kwantyfikacji bardziej stosowne jest ustalenie zakresu możliwych celów lub poleganie na wskaźnikach pośrednich lub jakościowych, których wartości mogą być redefiniowane podczas fazy implementacji.

Użycie wskaźników do ewaluacji

Zadanie ewaluacji każdego Planu może być podzielone na trzy etapy: ewaluację ex-ante, w połowie okresu i ex post. Na każdym z tych etapów ewaluacja musi odnieść się do specyficznych zagadnień związanych z wykonywaniem Planu. Wskaźniki stanowią więc główne źródło informacji, na których opiera się ewaluacja, ale jednocześnie same są przedmiotem specyficznej oceny na różnych etapach.

Ewaluacja ex-ante⁶ powinna odnosić się do następujących elementów:

⁶ Por. Commission Européenne, *L'évaluation ex ante des interventions des fonds structurels*, Document de travail n° 2. (1999).

- Powiązania i spójności pomiędzy celami ogólnymi, celami szczegółowymi i działaniami, które powinny być zawarte w uzupełniającym dokumencie Planowym;
- Istnienia i odpowiedniości wskaźników wyników, rezultatów i wpływu na każdym poziomie pomocy;
- Wiarygodności poziomu kwantyfikacji celów.

Przeprowadzający ewaluację powinni odgrywać aktywną rolę w podnoszeniu jakości systemu wskaźników.

Ewaluacja w połowie okresu powinna badać stopień osiągniętej skuteczności na podstawie wskaźników zebranych w toku monitorowania oraz ocenić jakość i odpowiedność tych wskaźników.

Ewaluacja ex post pozwala, na podstawie końcowych danych uzyskanych poprzez monitorowanie, na porównanie celów oczekiwanych z celami rzeczywiście osiągniętymi (włącznie z wpływem).

Wybrane wskaźniki dla różnych typów infrastruktury

	Tereny przemysłowe	Droga z A do B	Rewaloryzacja opuszczonych terenów miejskich
Wkład	Koszt zagospodarowania	Koszt budowy	Koszt projektu
Wynik	Powierzchnia zagospodarowana	Długość zbudowanej drogi	Obszar zrewaloryzowany
Rezultat	Atrakcyjność terenu w porównaniu z terenami sąsiadującymi	Wzrost dostępności (ESS)	Zmiana liczby lub profilu społeczno-zawodowego mieszkańców w promieniu 1 km
Wpływ	Powierzchnia nabyta przez przedsiębiorstwa po upływie 1 roku Wzrost zatrudnienia w uczestniczących przedsiębiorstwach	Liczba pojazdów korzystających z drogi po upływie 1 roku Procent przedsiębiorstw z regionu, które są zadowolone z dostępności (kontekst)	Procent mieszkańców miasta chętnych do pozostania w nim (kontekst)

2. Sposoby ewaluacji i komunikacji społecznej

Zasadniczym celem komunikacji społecznej jest uzyskanie partycypacji społeczności lokalnej w procesie rewitalizacji, jej aktywnego udziału w Planowaniu, decyzjach oraz odpowiedzialności i finansowaniu.

Informowanie ma wyjaśnić mieszkańcom korzyści płynące z procesu rewitalizacji, w zamian za ewentualne, tymczasowe zakłócenie normalnego rytmu życia i określony wysiłek, także finansowy.

Komunikacja społeczna ma zapewnić:

- dostęp do informacji na temat celów i problemów rewitalizacji,
- pobudzić ich do wyrażania własnych opinii,
- nawiązać porozumienie pomiędzy partnerami procesu rewitalizacji, a zespołem zadaniowym.

W związku z powyższym, zarządzający Programem zapewni:

- powszechny dostęp do informacji o możliwościach uzyskania wsparcia w ramach funduszy
- strukturalnych dla wszystkich zainteresowanych na terenie gminy,
- czytelną informację o kryteriach oceny i wyboru projektów oraz obowiązujących w tym
- zakresie procedurach,
- bieżące informowanie opinii publicznej o zakresie i wymiarze pomocy wspólnotowej dla poszczególnych projektów i rezultatach działań na poziomie Gminy,
- współpracą z instytucjami zaangażowanymi w monitorowanie i realizowanie Lokalnego Programu Rewitalizacji 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 Lokalnego Planu Rewitalizacji.

Instytucja Zarządzająca współpracuje z Burmistrzem, Zastępcą Burmistrza, Sekretarzem i Skarbnikiem, których główną rolą będzie monitorowanie i ewaluacja przebiegu realizacji zadań zawartych w Programie. 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 miejskim są⁷:

- ewaluacja ex-ante
- ewaluacja ex-post

⁷ Proponowane narzędzia ewaluacji nie wykluczają zastosowanie innych technik przytoczonych w tekście.

- Analiza kosztów i korzyści
- Analiza kosztów i efektywności

Czym jest ewaluacja

W kierunku zdefiniowania ewaluacji

Czym więc jest ewaluacja? Odpowiedź na to pytanie nie jest tak łatwa, jak mogłoby się wydawać. Istnieje wiele definicji terminu „ewaluacja”, każda z nich ma swoje zalety i wady. Oto przykłady kilku możliwych definicji:

„Krytyczne i niezaangażowane spojrzenie na cele i sposób w jaki są one osiągan⁸”

„Przeprowadzić ewaluację polityki, to zbadać, czy wdrożone przez Plan środki prawne, administracyjne i finansowe umożliwiły osiągnięcie zakładanych efektów danej polityki oraz osiągnięcie przypisanych jej celów⁹”

„Proces, który ma na celu określenie, w sposób tak systematyczny i obiektywny jak to tylko możliwe, trafności, skuteczności i efektów danej działalności w stosunku do jej celów¹⁰”

„Systematyczne stosowanie metody badawczej w naukach społecznych, mającej na celu ocenienie koncepcji, zaprojektowania, wdrażania i użyteczności Planów publicznych¹¹”

„Niezależne, obiektywne badanie kontekstu, celów, rezultatów, działań i wdrożonych środków, w celu wyciągnięcia wniosków na przyszłość, które mogą być szerzej zastosowane¹²”

„Ocena działań publicznych w zależności od ich rezultatów, oddziaływania i potrzeb, które mają zaspokoić¹³”

„Przeprowadzić ewaluację polityki, to sformułować ocenę jej wartości¹⁴”

Biorąc pod uwagę, że prawdopodobnie nie jest możliwe uzgodnienie jednej definicji „ewaluacji”, która cieszyłaby się powszechną aprobatą, zdecydowaliśmy się zidentyfikować pewne kluczowe elementy, które powinny charakteryzować ewaluację:

⁸ HM Treasury (1998). UK Government

⁹ Conseil Scientifique de l’Evaluation (1996)

¹⁰ Organizacja Narodów Zjednoczonych

¹¹ Zaadaptowane z Rossi i Freeman (1993)

¹² Słownik MEANS

¹³ Komisja Europejska, Direction Générale du Développement (1993)

¹⁴ Viveret (1989)

- ewaluacja powinna być *analityczna* – **powinna opierać się na uznawanych technikach badawczych;**
- ewaluacja powinna być *systematyczna* – **wymaga dokładnego zaplanowania i spójnego wykorzystywania wybranych technik;**
- ewaluacja powinna być *rzetelna* – **ustalenia ewaluacji powinny być podobne w przypadku przeprowadzania jej przez różnych ewaluatorów mających dostęp do tych samych danych i wykorzystujących te same metody analizy danych;**
- ewaluacja powinna być *skoncentrowana na problemach* – **ewaluacja powinna odnosić się do istotnych problemów dotyczących Planu, mianowicie jego trafności, efektywności i skuteczności;**
- ewaluacja powinna być *przydatna dla użytkowników* – **oznacza to po prostu, że ewaluacja powinna być zaprojektowana i wdrażana w taki sposób, który zapewni dostarczenie użytecznych informacji dla osób podejmujących decyzje, w zależności od okoliczności politycznych, ograniczeń projektu oraz dostępnych zasobów.**

Czym ewaluacja nie jest

Choć nie jest łatwo powiedzieć czym *jest* ewaluacja, łatwiej można określić czym ewaluacja *nie jest*.

Po pierwsze, ewaluacja różni się od **badan naukowych**. Oba procesy powinny być analityczne, systematyczne i rzetelne. Jednak, podczas gdy naukowcy mogą podejmować badania w celu powiększenia zasobów wiedzy ludzkiej i często ograniczają się do jednej wąsko wyspecjalizowanej dziedziny, ewaluacja jest podejmowana z bardziej praktycznych powodów. Ma ona mieć cele praktyczne, takie jak wyjaśnianie decyzji, wskazywanie możliwości, zmniejszanie poziomu niepewności i ogólnie dostarczanie informacji na temat Planów w ramach ich specyficznego kontekstu. Ewaluacja powinna także odwoływać się do szerokiej gamy metod analitycznych.

Ewaluacja nie jest również **audytem**. Audyt obejmuje przede wszystkim weryfikację legalności i zgodności z przepisami wdrażania zasobów (środków) przez Plan. Ewaluacja z kolei jest z konieczności bardziej analityczna. Bada ona Plan z punktu widzenia społeczeństwa (zdefiniowanego z różnych możliwych punktów widzenia). Weryfikuje ona słuszność przyjętej strategii, a następnie bada, czy jej cele są odpowiednie, wzięwszy pod uwagę problemy, które powinny być rozwiązane i korzyści, które mają być osiągnięte. Audytorzy mają często kompetencje władcze, czasem określone w aktach prawnych,

podczas gdy ewaluatorzy muszą często polegać na dobrej woli oraz na sile swoich argumentów.

Audyt tradycyjnie obejmuje takie czynności jak weryfikację ksiąg finansowych (audyt finansowy). Jedną z ostatnich innowacji jest znana pod nazwą audyt wykonania (*performance audit*), która koncepcyjnie jest bliższa ewaluacji. Audyt wykonania koncentruje się szczególnie na zagadnieniach efektywności (bezpośrednie wyniki Planu) oraz dobrego zarządzania. Audyt wykonania i ewaluacja mają ten sam cel, jakim jest poprawa jakości Planu, ale ewaluacja idzie w tym kierunku znacznie dalej. Zajmuje się ona również takimi zagadnieniami jak trwałość, trafność i długoterminowe konsekwencje Planu.

Ponadto, należy rozróżnić ewaluację i monitorowanie. Monitoring bada wyniki Planu (towary i usługi dostarczone przez Plan) dla określonych uprzednio beneficjentów. Jest on procesem ciągłym, przeprowadzanym w trakcie realizacji Planu, w celu natychmiastowego skorygowania jakichkolwiek odchyłeń w stosunku do celów operacyjnych. Ewaluacja przeciwnie, przeprowadzana jest w ściśle określonym momencie cyklu życia Planu i stanowi badanie pogłębione. **Monitorowanie ma kluczowe znaczenie dla poprawy wykonania (*performance*) Planu i udana ewaluacja często zależy od udanego monitorowania**, na przykład dlatego, że monitoring dostarcza danych, które mogą zostać wykorzystane w ewaluacji.

Dlaczego przeprowadza się ewaluację Planów?

Głównym celem przeprowadzania ewaluacji Planów jest oczywiście ich ulepszenie. Ewaluację można także przeprowadzić z zamiarem określenia efektów Planu dla społeczeństwa lub wsparcia osób podejmujących decyzję w wyrobieniu sobie opinii na temat wartości Planu.

W niniejszym przewodniku wykroczymy poza te ogólne powody przeprowadzania ewaluacji Planów i rozróżniać będziemy trzy następujące przyczyny:

- usprawnienie zarządzania;
- dla celów odpowiedzialności;
- wsparcie alokacji zasobów finansowych.

Ewaluacja ex-post i w połowie okresu często podejmowana jest dla **celów zarządzania**, np. w celu oceny i usprawnienia wdrażania Planu. Z zasady osoby zaangażowane w zarządzanie Planem powinny wiedzieć jakie są jego silne i słabe strony, jak może on być usprawniony, jakie aspekty Planu funkcjonują prawidłowo, a jakie nie i jaki jest stosunek klientów, pracowników i innych osób do realizowanego Planu. Może to doprowadzić osoby

odpowiedzialne za zarządzanie Planem i podejmowanie decyzji do powtórne go przemyślenia problemów, które leżą u podłoża Planu.

Odpowiedzialność jest kolejnym ważnym powodem przeprowadzania ewaluacji, zwłaszcza w kontekście UE, gdzie staje się ona coraz częściej obowiązkiem wynikającym z przepisów prawa. Przeprowadzeniem ewaluacji zainteresowani są zarówno zwolennicy, jak i przeciwnicy Planu, a także przeciętni obywatele. Ewaluacja przeprowadzana dla celów odpowiedzialności koncentruje się najczęściej na oddziaływaniu Planu (stopniu w jakim przyczynia się on do osiągnięcia zakładanych efektów) oraz na relacji jego efektów do kosztów (*value for money*) i ma na celu poprawę przejrzystości.

Ewaluacja może być wreszcie wykorzystywana w celu **poprawy alokacji zasobów finansowych** w ramach danej organizacji. W kontekście UE, powód ten jest ściśle związany z zagadnieniem odpowiedzialności. Jego znaczenie zwiększyło się w świetle inicjatywy SEM 2000. Ograniczenia budżetowe w powiązaniu z ogólną troską o wzrost wartości współczynnika *value-for-money* dla podatnika unijnego, zachęcają do przesuwania środków z Planów nieefektywnych i nieskutecznych do Planów, które są bardziej skuteczne i lepiej odpowiadają ewoluującemu celom UE.

Ewaluacja Planów EU

Przy ewaluacji Planów UE należy wziąć pod uwagę pewne specyficzne czynniki, które mogą zostać streszczone w następujący sposób:

- **zdecentralizowane zarządzanie** – im bardziej podejmowanie decyzji oddalone jest od codziennego zarządzania i od końcowego beneficjenta Planu, tym bardziej centrum potrzebuje ewaluacji. W przypadku wielu Planów UE odległość (zarówno geograficzna jak i w hierarchii) pomiędzy podejmowaniem decyzji, zarządzaniem i oddziaływaniem w terenie jest znaczna. Niektóre Plany są administrowane przez regionalne lub lokalne agencje w różnych krajach. Może to spowodować luki w zakresie informacji. Ewaluacja może przyczynić się do wypełnienia tej luki.
- **subsidiarność** – art. 3b Traktatu o Unii Europejskiej (Traktatu z Maastricht) stanowi, że „W zakresie, który nie podlega jej wyłącznej kompetencji, Wspólnota podejmuje działania, zgodnie z zasadą subsidiarności, tylko wówczas i tylko w takim zakresie, w jakim cele proponowanych działań nie mogą być zrealizowane w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na skalę lub skutki proponowanych działań, mogą zostać lepiej zrealizowane przez Wspólnotę.”

Poprzez rzucenie światła na wartość dodaną różnych Planów, ewaluacja może przyczynić się w sposób bardzo istotny do odpowiedzi na pytanie czy jest właściwe, aby dany Plan był przeprowadzany na poziomie wspólnotowym.

- **odnowienie Planu** – zasadniczo, Plany UE mają czas trwania określony przez odpowiednie przepisy ustanawiające dany Plan, tzn. przez ich podstawę prawną. Jeśli po tym okresie Plan ma nadal być kontynuowany niezbędna jest nowa podstawa prawna. Pozwala to na przerwanie nieskutecznych Planów oraz na odnowienie bądź rozszerzenie Planów efektywnych. Ewaluacja może więc stanowić przydatny wkład w proces podejmowania decyzji.

Podejmowanie decyzji w Unii Europejskiej jest skomplikowane i ma nieuchronnie istotny wymiar polityczny. Ewaluacja nie może zastąpić tego procesu. Stara się raczej go naświetlić.

Komisja odgrywa kluczową rolę w tym procesie i rozsądne wykorzystywanie ewaluacji stanowić będzie ważny element. Ewaluacja, która jest dobrze zaplanowana i właściwie przeprowadzona może być bardzo przydatna dla osób których dotyczą Plany UE. Na Komisji ciąży więc odpowiedzialność za zapewnienie, że ewaluacja jest przeprowadzana zgodnie z wysokimi standardami zawodowymi oraz że jej wyniki są odpowiednio przedstawione w sprawozdaniu.

Mając to na względzie, niniejszy przewodnik zawiera praktyczne porady przeznaczone dla osób zarządzających Planami, którzy chcieliby skorzystać z ewaluacji w celu poprawy i lepszego uzasadnienia swojej pracy.

Co może zostać poddane ewaluacji?

Ewaluacja jest pojęciem bardzo szerokim i w sposób ogólny można przeprowadzić ewaluację prawie wszystkiego. W praktyce jednak możemy stwierdzić, że termin ten stosowany jest zwłaszcza w odniesieniu do działań sektora publicznego na jednym lub kilku z następujących poziomów:

- **projekt** – pojedyncze, niepodzielne działanie, mające określony harmonogram i określoną alokację budżetową.

przykłady: projekt poprawy systemu irygacyjnego w określonym regionie lub kraju rozwijającym się;

szkolenie skierowane do określonej grupy bezrobotnych w danym regionie państwa członkowskiego.

- **Plan** – zestaw uporządkowanych, ale często zróżnicowanych działań (Plan może obejmować kilka różnych projektów, działań lub procesów) zorientowanych na osiągnięcie szczegółowych celów. Plany również mają zazwyczaj określony harmonogram i budżet.

przykłady: Plan MEDIA, zaprojektowany w celu wsparcia rozwoju produkcji, dystrybucji i finansowania Planów telewizyjnych;
Inicjatywa Wspólnotowa LEADER (Plan w ramach Funduszy Strukturalnych), przeznaczony do wsparcia rozwoju i strukturalnych dostosowań terenów wiejskich;
Plan PHARE wspierający transformację gospodarczą w państwach stowarzyszonych oraz ich akcesję do UE.
- **polityka** – zestaw działań, które mogą być różnego rodzaju i skierowane do różnych bezpośrednich beneficjentów, ale które zorientowane są na osiągnięcie wspólnych celów ogólnych. W przeciwieństwie do projektów i Planów, polityki zazwyczaj nie są ograniczone określonym harmonogramem ani budżetem.

Plan i jego logika działania

Osoba przeprowadzająca ewaluację musi opisać Plan, który jest przedmiotem ewaluacji. Zadanie to obejmuje określenie *potrzeb*, które Plan stara się zaspokoić, *celów*, które zostały ustalone oraz *wskaźników*, które pozwalają na ocenę jego wykonania. Ewaluator musi jednak wyjść poza prosty opis Planu. **Jednym z jego zasadniczych zadań jest weryfikacja słuszności logiki działania Planu.** Pokróćce przedstawimy każde z tych pojęć.

Plany tworzone są zawsze pod kątem określonego zestawu **potrzeb**. Potrzebami tymi są *problemy społeczno-gospodarcze, które Plan stara się rozwiązać, wyrażone z punktu widzenia jego szczególnej grupy docelowej, tj. jego określonych beneficjentów*. Weźmy przykład Planu, którego celem jest zmniejszenie bezrobocia wśród długoterminowych bezrobotnych (populacja docelowa). Grupa ta może cierpieć na brak adekwatnych kompetencji zawodowych (problem społeczno-gospodarczy do rozwiązania). Istnieje więc potrzeba polepszenia perspektyw zatrudnienia dla tej grupy.

W celu zmierzenia się z problemami społeczno-gospodarczymi i zaspokojenia potrzeb grupy docelowej, Plany zmierzają do osiągnięcia pewnych celów (oczekiwanych efektów). Dla Planów wydatków, cele te mogą być wyrażone w kategoriach:

- **wyników** (dobra i usługi sfinansowane i bezpośrednio wyprodukowane przez Plan)
- **oddziaływania** (zmiany społeczno-gospodarcze będące skutkiem Planu)

Aby podkreślić to rozróżnienie możemy powiedzieć, że

wyniki to rzeczy, które Plan produkuje,

oddziaływanie to efekty, które Plan wywołuje.

Oddziaływanie może być dalej podzielone na:

- **rezultaty** (początkowe oddziaływanie Planu)
- **konsekwencje** (oddziaływanie Planu w dłuższym okresie)

Rozróżnieniu wyników, rezultatów i konsekwencji odpowiada podział na trzy typy celów:

- **cele operacyjne** – wyrażone w kategoriach **wyników** (np. zapewnić kurs kształcenia zawodowego długoterminowym bezrobotnym);
- **cele szczegółowe** – wyrażone są w kategoriach **rezultatów** (np. polepszyć zdolność do zatrudnienia długoterminowych bezrobotnych poprzez podniesienie ich kompetencji). Należy zauważyć, że Plan może mieć różne grupy docelowe odpowiadające różnym jego celom szczegółowym;
- **cele ogólne** – wyrażone są w kategoriach **konsekwencji** (np. zmniejszenie bezrobocia wśród dotychczasowych długoterminowych bezrobotnych).

Skąd możemy wiedzieć, czy Plan osiągnął swoje różne cele? Dla oceny wykonania (realizacji) Planu pod tym względem musimy oprzeć się na wskaźnikach. Dla celów niniejszego opracowania **wskaźnik** jest to cecha lub atrybut, który może zostać zmierzony w celu oceny Planu pod kątem wyników i oddziaływania. Wskaźniki są nieuniknionym uproszczeniem złożonej rzeczywistości. Mogą być one albo wymierne (np. PKB na osobę) lub jakościowe (np. opinie uczestników szkolenia na temat jego użyteczności i przydatności).

Wskaźniki wyników są zazwyczaj proste i dostępne, gdyż osoby zarządzające Planem mają zazwyczaj informacje na temat dóbr i usług dostarczonych przez Plan. Ponadto jest to zadanie systemu monitorowania. Wskaźniki oddziaływania mogą być trudniejsze do wyodrębnienia, np. z powodu trudności w określeniu jakie efekty są rzeczywiście spowodowane właśnie przez Plan lub z powodu kosztów i pracochłonności bezpośredniego mierzenia tych efektów.

Z tych powodów, często trzeba polegać na wskaźnikach pośrednich. Rozpatrzmy dla przykładu Plan mający na celu podniesienie stopnia umiejętności czytania i pisanie na obszarze całego kraju. Ocena umiejętności czytania całego społeczeństwa w różnych punktach w czasie byłaby bardzo kosztowna i pracochłonna. Zamiast tego można oprzeć się na danych dotyczących sprzedaży gazet i książek, pamiętając jednocześnie, że mogą

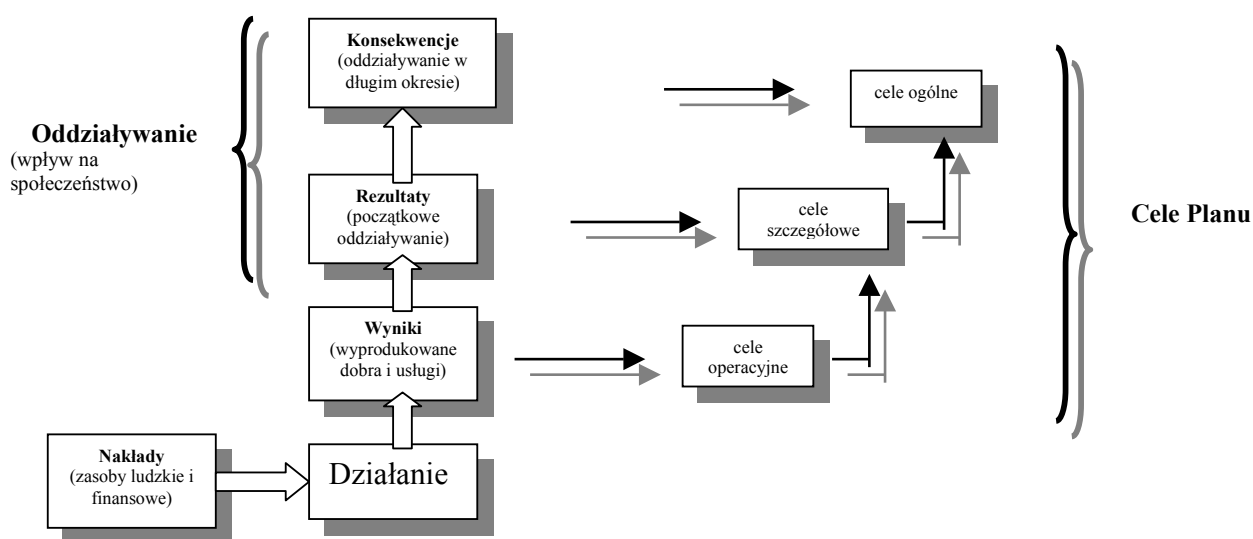
wystąpić problemy z właściwą interpretacją wskaźników. Dla przykładu, na sprzedaż gazet i książek może mieć wpływ konkurencja ze strony radia i telewizji.

Prowadzi nas to do pojęcia logiki działania Planu. Odnosi się ono do *powiązania pomiędzy nakładami Planu (zasoby ludzkie i finansowe poświęcone na ten Plan) oraz jego wynikami, i, w następstwie, osiągnięciem rezultatów i konsekwencji Planu*. Wyczerpująca ewaluacja systematycznie badać będzie aktualność tej logiki. Rysunek 2.1. poniżej ukazuje jak należy rozumieć logikę działania typowego Planu. (Warto zauważyć, że logika działania projektu lub polityki będzie się nieco różnić).

Logika działania Planu jest po prostu **wyjaśnieniem co Plan ma osiągnąć i sposobu w jaki ma to osiągnąć**.

Badanie logiki działania Planu będzie zagadnieniem najważniejszym w przypadku większości ewaluacji. **Ewaluator musi zadać sobie pytanie jak nakłady wykorzystane przez Plan prowadzą do różnych wyników i jak te wyniki z kolei prowadzą do rezultatów i oddziaływania, którego oczekuje się po Planie**. Innymi słowy jak Plan osiąga cele szczegółowe i w jaki sposób cele szczegółowe przyczyniają się do osiągnięcia celu ogólnego.

Rys. Logika działania Planu



Zasadniczo, logika działania Planu zawierać będzie pewne ukryte założenia (na temat związków przyczynowych pomiędzy Planem i jego oczekiwanymi efektami oraz na temat wpływu Planu na otoczenie i wpływu innych czynników na Plan). *Ważnym zadaniem jest zidentyfikowanie tych ukrytych założeń w celu poddania ich krytycznej ocenie przez ewaluatora*.

Poniżej zaprezentowano wybrany katalog narzędzi służących ewaluacji przyjętych Planów.

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 Planu lub projektu

Czym jest ocena (ewaluacja)?

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

Po pierwsze,

instytucja oceniająca ma odpowiedzieć na pytanie czy Plan (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).

Po trzecie,

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

Standardy oceny (ewaluacji)

- **użyteczność** (ang. utility) - celem oceny (ewaluacji) ma być dostarczenie zamawiającemu praktycznych informacji na temat ocenianego Planu; informacje te winny okazać się użyteczne z punktu widzenia instytucji zamawiających ocenę (ewaluację), np. przy wdrażaniu kolejnej generacji Planów;
- **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 Planu, 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 Planu.

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

Monitoring jest procesem ciągłym, odbywającym się przez cały okres wdrażania Planu (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 Planowych?).

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

Cel prowadzenia oceny (ewaluacji)

- zapis regulacji prawnych (w funduszach strukturalnych - rozporządzenie 1260/99, w kontraktach wojewódzkich - rozporządzenie w sprawie Planu wsparcia), które zobowiązują instytucję odpowiedzialną za dany Plan 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 Planem, 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 Planów podejmowanych przez sektor publiczny;
- C. Kształtowanie kierunków i priorytetów działalności sektora publicznego;
- D. Poznawanie mechanizmów Planów i projektów.

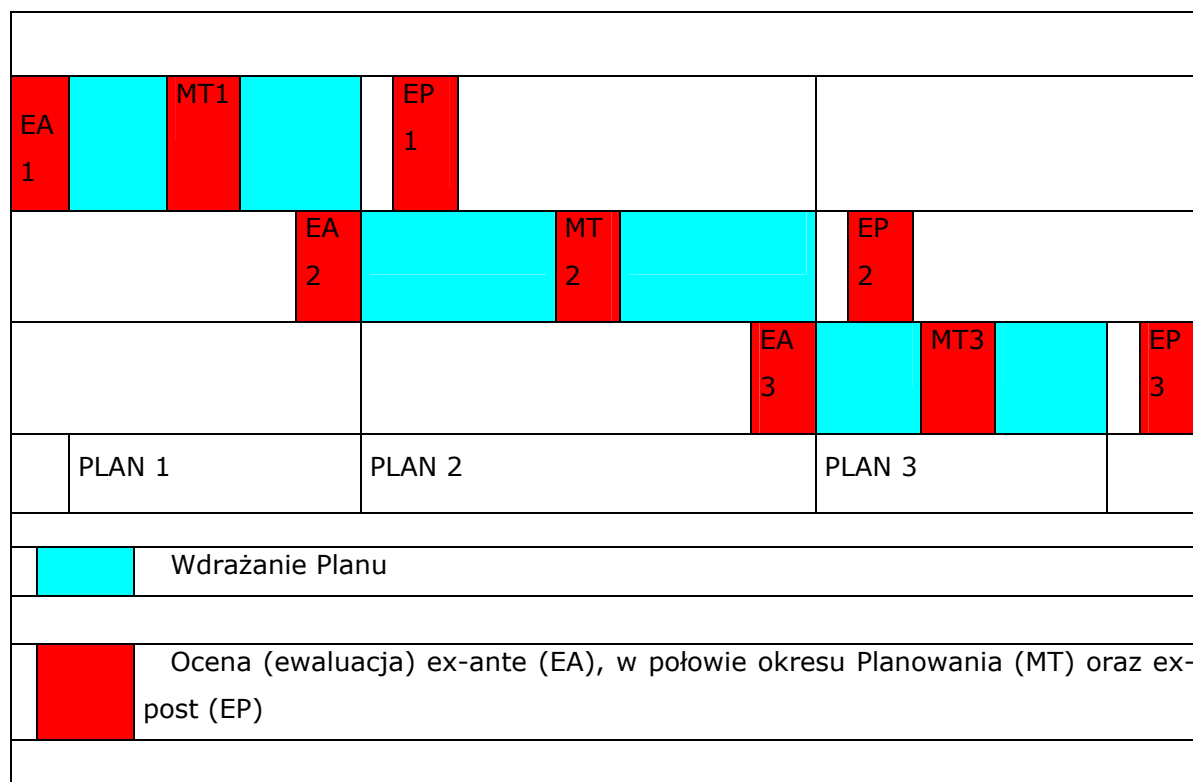
• Rodzaje oceny (ewaluacji)

- (1) klasyfikacja oceny (ewaluacji) ze względu na termin jej przeprowadzenia,
- (2) klasyfikacja oparta na przedmiocie oceny (ewaluacji)
- (3) klasyfikacja według celu jej przeprowadzenia.

(1) W zależności od terminu przeprowadzania oceny wyróżnia się:

- ocenę (ewaluację) ex-ante (ewaluację wstępną),
- ocenę (ewaluację) okresową, dokonywaną w trakcie realizowania Planu (w przypadku Planów strukturalnych jest to ocena (ewaluacja) w połowie okresu Planowania)
- ocenę (ewaluację) ex-post (ewaluację końcową).

Ocena (ewaluacja) ex-ante, w połowie okresu Planowania oraz ex-post Planów a cykl zarządzania Planami



W taki bowiem sposób wygląda przygotowanie, wdrażanie i ocena (ewaluacja) Planów finansowanych ze środków funduszy strukturalnych.

(2) Jeśli weźmie się pod uwagę przedmiot przeprowadzanej oceny (ewaluacji), można wydzielić:

- ocenę (ewaluację) globalną (całościową),
- ocenę (ewaluację) tematyczną
- ocenę (ewaluację) szczegółową.

Przykładem oceny (ewaluacji) tematycznej może być wykonana na zamówienie Komisji Europejskiej ocena (ewaluacja) wpływu Planów finansowanych z funduszy 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 Planu lub projektu, poznanie wewnętrznych i zewnętrznych mechanizmów działających w Planach, uzyskanie informacji dotyczącej efektów Planu, jego sukcesów i niepowodzeń itp. Wiedza uzyskana w trakcie oceny (ewaluacji) poznawczej ma pomóc w wypracowywaniu polityki i Planów w danej dziedzinie. Ocena (ewaluacja), której głównym celem jest cel poznawczy jest także wykorzystywana w badaniach naukowych prowadzonych w dziedzinie, której dotyczy Plan 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 Planami. 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 Planem wymagają sprecyzowania, w początkowej fazie realizacji zadania ewaluacyjnego, konieczne jest między innymi określenie (ewaluacja ex-ante) lub przywrócenie logicznej struktury ocenianego Planu.

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 Planem.

C. Analiza - po zebraniu odpowiednich danych zespół ewaluacyjny wykorzystuje odpowiednie techniki w celu interpretacji danych, ich porównania oraz szacowania

efektów

Planu.

D. Ocenianie (ang. judgement) - w ostatnim etapie ewaluacji dokonuje się oceny efektów Planu 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 Planu. W fazie oceniania określa się przykładowo, czy stworzoną w ramach ocenianego Planu liczbę miejsc pracy należy uznać za sukces Planu 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 Planów 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
– Wysoki poziom wykształcenia mieszkańców – Dobrze rozwinięta sieć komunikacyjna – Silny sektor małych i średnich przedsiębiorstw	– Wysoka stopa bezrobocia – Duże zaniedbania w zakresie infrastruktury ochrony środowiska – Mała ilość dużych firm

Szanse	Zagrożenia
- Zainteresowanie inwestorów regionem - Korzystne dla regionu zmiany podatkowe	- Nieuwzględnienie regionu w Planie budowy autostrad - Wysokie oprocentowanie kredytów inwestycyjnych

Matryca logiczna

Metoda matrycy logicznej opiera się na identyfikacji oczekiwanych efektów projektu (Planu) 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 Planu lub projektu.

Produkt (ang. output): oznacza konkretne przedsięwzięcia zrealizowane w ramach danego Planu 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 Planu 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 Planu 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 Planu wsparcia MSP w przedsiębiorstwach korzystających ze wsparcia, liczba uczestników szkoleń dla

bezrobotnych, którzy znaleźli zatrudnienie w jakiś czas po zakończeniu Planu.

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 Planu. 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 Planu 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 Planu lub projektu zostałyby osiągnięte nawet wówczas, gdyby na danym obszarze lub w danym sektorze nie był realizowany Plan lub projekt będący przedmiotem ewaluacji. Aby ocenić wielkość efektu deadweight należy stworzyć sytuację, jaka zaistniałaby, gdyby Plan nie był realizowany i porównać ją z sytuacją, w której Plan 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 Planu.

Efekt netto projektu jest zatem zerowy, gdyż identyczne efekty zostałyby osiągnięte bez wsparcia zewnętrznego. Środki z Planu 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 Planu nie zastępują dostępnych środków krajowych, lecz stanowią ich uzupełnienie, a zatem zwiększają całkowitą pulę dostępną na finansowanie danego typu działań.

Efekt dodatkowości, dźwigni oraz deadweight						
						ŚRODKI POMOCOWE
WYDATKI PRYWATNE		ŚRODKI POMOCOWE		WYDATKI PRYWATNE		WYDATKI PRYWATNE
		WYDATKI PRYWATNE				
WYDATKI PUBLICZNE		WYDATKI PUBLICZNE		WYDATKI PUBLICZNE		WYDATKI PUBLICZNE
100% efekt deadweight				Efekt dźwigni		
		ŚRODKI POMOCOWE				
WYDATKI PRYWATNE		WYDATKI PRYWATNE		WYDATKI PRYWATNE		ŚRODKI POMOCOWE
						WYDATKI PRYWATNE
WYDATKI PUBLICZNE		WYDATKI PUBLICZNE		WYDATKI PUBLICZNE		WYDATKI PUBLICZNE
100% dodatkowości				0% dodatkowości		

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

Dotyczy to zwłaszcza działań związanych z rozwojem zasobów ludzkich. Przykładowo, na danym terenie jest realizowany Plan 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 Planu 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 Planu 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 Plan 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

XI. EFEKTY PROGRAMU

Realizacja założonego programu rewitalizacji przyczyni się do:

1. wprowadzenia dodatkowych funkcji usługowych, ze szczególnym uwzględnieniem rekreacji i turystyki, umożliwiających tworzenie nowych miejsc pracy,
2. ożywienia terenów przemysłowych,
3. poprawy estetyki przestrzeni miejskiej,
4. zatrzymania degradacji budynków i terenów objętych ochroną konserwatorską,
5. podwyższenia standardu zasobów mieszkaniowych,
6. wzmocnienia identyfikacji mieszkańców z miastem oraz ich integracji.

Realizacja programu rewitalizacji przyczyni się do zintegrowanego rozwoju społeczno-gospodarczo-przestrzennego Miasta Darłowa, zwiększając tym samym jego konkurencyjność.

Źródła:

1. Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Darłowo
2. Europejska Strategia Rozwoju Miasta Darłowo
3. Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego
4. Podręcznik Wdrażania ZPORR