



## RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH DOKUMENTÓW:

Strategia Rozwoju Ponadlokalnego dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030 z załącznikiem Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030.

<b>1. NAZWA KONSULTACJI</b>
Konsultacje społeczne projektu „Strategii rozwoju ponadlokalnego dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030” wraz z załącznikiem „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030”.
<b>2. ZASIĘG KONSULTACJI</b>
<b>Gminy:</b> Będzino, Białogard, Miasto Białogard, Miasto Kołobrzeg, Biesiekierz, Bobolice, Dygowo, Gościno, Karlino, Kołobrzeg, Miasto Koszalin, Manowo, Mielno, Polanów, Rymań, Sianów, Siemyśl, Świeszyno, Tychowo, Ustronie Morskie <b>Powiaty:</b> Białogardzki, Kołobrzeski, Koszaliński
<b>3. DANE ZLECAJĄCEGO KONSULTACJE</b>
Gmina Miasto Koszalin, jako lider porozumienia 23 samorządów KKBOF
<b>4. DANE WYKONAWCY KONSULTACJI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– ResPublic sp z o.o. (lider Konsorcjum)</li> <li>– Fundacja Kultury Przestrzeni "Zobaczyć Na Nowo"</li> <li>– Instytut Badawczy IPC sp. z o.o.</li> <li>– Kompleksowe Usługi Doradcze Maciej Gabory</li> </ul>
<b>5. PRZEDMIOT KONSULTACJI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Projekt Strategii rozwoju ponadlokalnego dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030</li> <li>– Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030</li> </ul>
<b>6. SPOSOBY INFORMOWANIA O KONSULTACJACH</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Plakaty informujące o konsultacjach społecznych udostępnione na stronach internetowych i w mediach społecznościowych wszystkich Partnerów Porozumienia.</li> <li>– Ulotki promujące dokumenty Strategii i SUMP i informujące o konsultacjach społecznych.</li> <li>– Maile z zaproszeniami na konsultacje kierowane do interesariuszy Strategii</li> </ul>

7. FORMY KONSULTACJI
<ul style="list-style-type: none"> <li>– badanie opinii mieszkańców poprzez wypełnienie formularza konsultacyjnego, który był zamieszczony w oficjalnym serwisie internetowym Miasta: <a href="http://www.koszalin.pl">www.koszalin.pl</a>, w zakładce „Konsultacje społeczne” i „ZIT KKBOF”, a także na stronach samorządów KKBOF,</li> <li>– badanie opinii mieszkańców poprzez zgłaszanie uwag i wniosków w punkcie konsultacyjnym działającym w Urzędzie Miejskim w Koszalinie w siedzibie Referatu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Urząd Miejskiego w Koszalinie przy ul. Zwycięstwa 42 (pok. 212-213) w godzinach przyjęć klientów w Urzędzie Miejskim.</li> </ul> <p>Spotkania konsultacyjne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Transmisja online</li> <li>–</li> </ul>
8. TERMINY I MIEJSCA KONSULTACJI
<p>26 października – 28 listopada 2022 r.</p> <p>Spotkania konsultacyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Koszalin w dniu 17 listopada 2022 r., w godzinach od 14.00 – 16.00, z tego spotkania została przeprowadzona transmisja onlinetransmisja on-line poprzez konto Facebook Koszalin Centrum Pomorza: <a href="https://pl-pl.facebook.com/CentrumPomorza/">https://pl-pl.facebook.com/CentrumPomorza/</a></li> <li>– Białogard w dniu 18 listopada 2022 r., w godzinach od 9.00 – 11.00,</li> <li>– Kołobrzeg w dniu 18 listopada 2022 r., w godzinach od 13.00 – 15.00.</li> </ul>
9. LICZBA UCZESTNIKÓW PROCESU KONSULTACJI
<ul style="list-style-type: none"> <li>– KOSZALIN : 40 – uczestnicy spotkania, 25 – uczestnicy on-line</li> <li>– KOŁOBRZEG: 21 – uczestnicy spotkania</li> <li>– BIAŁOGARD:10 – uczestnicy spotkania</li> </ul> <p>łącznie w konsultacjach wzięło udział 96 uczestników</p>

10. PRZEBIEG KONSULTACJI W TRZECH MIASTACH PARTNERSKICH:

<b>Przebieg spotkania konsultacyjnego</b>	<b>Koszalin</b> Osoby prowadzące	<b>Białogard</b> Osoby prowadzące	<b>Kołobrzeg</b> Osoby prowadzące
1. Rozpoczęcie spotkania przez Prezydenta Miasta Koszalina oraz Dyrektora Wydziału Rozwoju i Współpracy Terytorialnej	Piotr Jedliński Urszula Miller Grzybowska Jacek Dębczyński	Piotr Janowski	Ewa Pełechaty
2. Wnioski z diagnozy	Jacek Dębczyński	Jacek Dębczyński	Jacek Dębczyński
3. Prezentacja głównych założeń dokumentu Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla Koszalińsko-Kołobrzesczo - Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030 – misja, wizja, cele strategiczne i kierunki działań	Jacek Dębczyński	Jacek Dębczyński	Jacek Dębczyński
4. I runda konsultacyjna	Jacek Dębczyński Katarzyna Szoka	Jacek Dębczyński Katarzyna Szoka	Jacek Dębczyński Katarzyna Szoka
5. Prezentacja głównych zapisów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesczo - Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021- 30	Maciej Gabory	Maciej Gabory	Maciej Gabory
6. II runda konsultacyjna	Maciej Gabory	Maciej Gabory Maciej Michnej	Maciej Gabory Maciej Michnej
7. Zakończenie spotkania	Jacek Dębczyński	Jacek Dębczyński	Jacek Dębczyński

Dodatkowo w Koszalinie spotkanie konsultacyjne było moderowane przez zewnętrznego prowadzącego, który rozpoczął i zakończył spotkanie oraz koordynował jego przebieg.

## 11. PROPOZYCJE I UWAGI UCZESTNIKÓW KONSULTACJI

Wszystkie uwagi zebrane w trakcie i po konsultacjach w trzech miastach partnerskich zostały zestawione w załączniku 1: „Zestawienie wniosków do SRP z konsultacji społecznych wraz ze sposobem ich rozpatrzenia” i załączniku 2: „Zestawienie wniosków do SUMP z konsultacji społecznych wraz ze sposobem ich rozpatrzenia w ujęciu tabelarycznym wraz ze wskazaniem sposobu rozpatrzenia każdej z uwag”. Natomiast poniżej znajdują się wolne wnioski zgłoszone na spotkaniach bezpośrednich przez uczestników w podziale na dokument, którego dotyczyły. Część uczestników ponowiła swoje uwagi w formie pisemnej i zostały one rozpatrzone w załącznikach.

Strategia Rozwoju Ponadlokalnego dla Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030
<b>KOSZALIN:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– Regionalna Sekcja Emerytów i Rencistów NSZZ „Solidarność” zgłosiła uwagę, że brak jest alternatywy dla rozwoju e-usług, co grozi wykluczeniem części społeczeństwa;</li><li>– Koszalińska Agencja Rozwoju Regionalnego zawnioskowała o dodanie do Celu strategicznego 6 Zrównoważony i zróżnicowany rozwój gospodarczy KKBOF spójny z potencjałami lokalnymi dodatkowego kierunku dotyczącego gospodarki innowacyjnej;</li></ul>
<b>BIAŁOGARD:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– Poruszono kwestie związane z trudnościami w zatrzymaniu młodych ludzi w mieście oraz wzrostem działań w obszarze społecznym. Podczas spotkania uczestnicy nie sformułowali żadnych wolnych wniosków czy spostrzeżeń</li></ul>
<b>KOŁOBRZEG:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– Podczas spotkania uczestnicy nie sformułowali żadnych wolnych wniosków czy spostrzeżeń</li></ul>

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030.
<b>KOSZALIN:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– Rozmowa ogólna o problemach komunikacyjnych w mieście i na obszarze KKBOF, nie były sprecyzowane szczegółowe uwagi do dokumentu SUMP.</li></ul>
<b>BIAŁOGARD:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– Rozmowa o problemach komunikacyjnych w mieście Białogard, obecnej sieci komunikacji zbiorowej, wariantowości linii oraz o problemach i potrzebach dowozów pracowników do zakładów pracy z gmin ościennych. Na spotkaniu nie zostały sprecyzowane żadne uwagi do dokumentu SUMP.</li></ul>
<b>KOŁOBRZEG:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– Rozmowa o problemach lokalnych związanych z transportem zbiorowym, w tym: niedoszacowaniem jego kosztów, niedostosowaniem siatki autobusów i opóźnieniami na trasach. Został poruszony temat turystyki i jej wpływ na funkcjonowanie systemów</li></ul>

transportowych, a także wskazano na brak współpracy pomiędzy obszarami. Na spotkaniu nie zostały sprecyzowane żadne uwagi do dokumentu SUMP.

Na wszystkich spotkaniach uczestnicy zostali poinformowani, o sposobie i terminie składania uwag.

## 12. PODSUMOWANIE USTAWOWYCH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH.

Należy wskazać, że z łącznej liczby **226** wniosków złożonych podczas konsultacji ustawowych dokumentu Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030 przyjęto **187** wniosków w całości, **7** wnioski częściowo przyjęto, **2** wnioski częściowo odrzucono natomiast całkowicie odrzucono **32** wniosków.

Natomiast odnośnie konsultacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030. z łącznej liczby **145**, przyjęto **74** wniosków w całości natomiast odrzucono **71** wniosków.

Podsumowując łączne wyniki konsultacji dokumentu Strategii wraz z załącznikiem razem zgłoszono **377** wniosków z czego przyjęto **235** wniosków w całości, częściowo **17**, a odrzucono **124**.

Poniżej w dwóch załącznikach znajdują się zestawienia uwag wszystkich podmiotów i osób biorących udział w konsultacjach.

### ZAŁĄCZNIKI:

1. Zestawienie wniosków do SRP z konsultacji społecznych wraz ze sposobem ich rozpatrzenia.
2. Zestawienie wniosków do SUMP z konsultacji społecznych wraz ze sposobem ich rozpatrzenia

ZAŁĄCZNIK NR 1. Zestawienie wniosków do SRP z konsultacji społecznych wraz ze sposobem ich rozpatrzenia.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
1.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 8. 1. Wprowadzenie 2. Obszar wsparcia Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF	Gęstość zaludnienia w 2020 r. – dane GUS BDL. W GUS BDL zaktualizowano dane dot. ludności za 2021 r. Rekomendujemy aktualizację danych dot. liczby ludności, i opartych na nich wskaźników.	—	Częściowo przyjęto	Liczbę ludności za rok 2020 zaktualizowano zgodnie ze stanem na dzień 25.10.2022 Diagnoza opiera się na danych za 2020 r ze względu na czas jej powstania i przyjęcia dokumentu.
2.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 10. Tabela 1. Problemy KKBOF w sferze społecznej. Zapis: „ <i>Niski poziom tolerancji wobec osób z niepełnosprawnościami oraz bariery zawodowe, komunikacyjno-transportowe i architektoniczne utrudniające włączanie osób z niepełnosprawnościami w życie społeczno-gospodarcze.</i> ”	Propozycja: Zastąpienie „tolerancji” formułą „świadomości potrzeb”.	Obecne sformułowanie jest mylące - wskazuje się na bariery infrastrukturalne wynikające raczej z braku świadomości potrzeb osób z ograniczoną mobilnością niż nietolerowania ich w przestrzeni publicznej.	Przyjęto	

3.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 10. Tabela 1. Problemy KKBOF w sferze społecznej. Zapis: „ <i>Wzrost liczby osób z niepełnosprawnością w stopniu znacznym i umiarkowanym</i> ”	Uwaga: Proszę o wskazanie źródła danych	Prośba o potwierdzenie założenia. Przykładowo w tabeli na stronie 26 analizowanego dokumentu pojawia się informacja, że zmniejsza się stopień zapotrzebowania na wsparcie dla osób niepełnosprawnych w ujęciu rok do roku. (Tabela 5. Przyczyny przyznania pomocy społecznej na obszarze KKBOF w odniesieniu do rodzin).	Przyjęto	Dodano wyjaśnienie: Wg danych Badania Aktywności Ekonomicznej Ludności (BAEL), prowadzonego przez GUS „zmianę struktury osób niepełnosprawnych według stopnia niepełnosprawności można zaobserwować porównując dane dotyczące udziału osób o określonych stopniach niepełnosprawności w populacji osób niepełnosprawnych prawnie ogółem w latach 2002 - 2018. Według BAEL udział osób niepełnosprawnych ze znacznym stopniem niepełnosprawności w 2002 roku wynosił 21,1%, z umiarkowanym – 35,1%, z lekkim – 42,7%. Natomiast w 2019 roku odsetki te wynosiły odpowiednio: 27,4%, 47,3% i 25,3%. (źródło: <a href="https://niepelnosprawni.gov.pl/">https://niepelnosprawni.gov.pl/</a> )
----	--	---	---	--	----------	--

4.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 13. Tabela 3. Ludność, powierzchnia i gęstość zaludnienia KKBOF (stan na 31.12.2020 r.)	Uwaga: Sposób zaprezentowania danych w tabeli nie wskazuje na jakiegokolwiek uporządkowanie. Brak wyraźnego wskazania na podział administracyjny czy sortowania wartości malejące/rosnące.	Obecna prezentacja danych w tabeli jest myląca i utrudnia odczytywanie (odbiór).	Przyjęto	Przeformatowano układ danych w tabelach.
5.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 13. Tabela 3. Ludność, powierzchnia i gęstość zaludnienia KKBOF (stan na 31.12.2020 r.) Powiat koszaliński	Powiat koszaliński	—	Przyjęto	
6.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 13. Tabela 3. Ludność, powierzchnia i gęstość zaludnienia KKBOF (stan na 31.12.2020 r.)	Dostępne są dane za rok 2021, skorygowane w oparciu o wyniki Narodowego Spisu Powszechnego.	Rekomendujemy aktualizację danych dot. liczby ludności, i opartych na nich wskaźników.	Częściowo przyjęto	Liczbę ludności za rok 2020 zaktualizowano zgodnie ze stanem na dzień 25.10.2022 Diagnoza opiera się na danych za 2020 r ze względu na czas jej powstania i przyjęcia dokumentu.
7.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 13. II. Wnioski z diagnozy 1.3. Wnioski obszarowe w sferze społecznej KKBOF „Największym miastem KKBOF jest Koszalin, który w 2020 roku liczył 106 235 mieszkańców. Drugim pod względem liczby	Wg GUS BDL w 2020 r. Koszalin liczył 106 152, Kołobrzeg 44 491 a Białogard 23 243 mieszkańców. W GUS BDL są dane dotyczące 2021 r. – Koszalin 104 891, Kołobrzeg 44 003 i	—	Częściowo przyjęto	Liczbę ludności za rok 2020 zaktualizowano zgodnie ze stanem na dzień 25.10.2022 Diagnoza opiera się na danych za 2020 r ze względu na czas jej powstania i przyjęcia dokumentu.



		mieszkańców ośrodkiem miejskim jest Kołobrzeg liczący 46 198 mieszkańców, a trzecim Białogard liczący 23 950 mieszkańców.”	Białogard 22 908 mieszkańców. Rekomendujemy aktualizację danych dot. liczby ludności.			
8.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 13-14 II. Wnioski z diagnozy 1.3. Wnioski obszarowe w sferze społecznej KKBOF Tabela 3. Ludność, powierzchnia i gęstość zaludnienia KKBOF (stan na 31.12.2020 r.)	Rekomendujemy aktualizację danych dot. liczby ludności, i opartych na nich wskaźników.	—	Częściowo przyjęto	Liczbę ludności za rok 2020 zaktualizowano zgodnie ze stanem na dzień 25.10.2022 Diagnoza opiera się na danych za 2020 r ze względu na czas jej powstania i przyjęcia dokumentu.
9.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 15 II. Wnioski z diagnozy 1.3. Wnioski obszarowe w sferze społecznej KKBOF „Na obszarze KKBOF występuje duża dynamika rozwoju w zakresie mieszkalnictwa. Występowała w szczególności na terenach podmiejskich oraz w pasie nadmorskim. Od 2010 roku odnotowano wzrost ilości budynków mieszkalnych o 22,4%. Była to dynamika większa od notowanej w skali województwa zachodniopomorskiego (17,9%) oraz kraju (13,1%). Najwyższy	Proponuje się używać nomenklatury budownictwo mieszkaniowe.  Mowa jest o wzroście odnotowanym od 2010 . Nie ma podanego roku do kiedy ta dynamika jest policzona. Proponuje się uzupełnienie.  Brak danych dotyczących wzrostu dla całego obszaru KKBOF –rekomendujemy uzupełnienie.	Sugerowana korekta: „ ... Od 2010 roku odnotowano wzrost liczby budynków ...”	Przyjęto	

		przyrost budynków mieszkalnych na obszarze KKBOF odnotowano w gminie Biesiekierz (+70,4%), a następnie w gminie Świeszyno (+66,8%).”				
10.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 22 II. Wnioski z diagnozy 1.3. Wnioski obszarowe w sferze społecznej KKBOF Mapa 7. Rozmieszczenie szpitali w województwie zachodniopomorskim (Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego WZ)	Mapa, której źródłem jest PZPWZ została utworzona w 2015 r. W dokumencie przedstawiane są dane za rok 2020. Proponuje się zaktualizowanie mapy na rok 2020.	—	Przyjęto	Uzupełniono o mapę dla KKBOF.
11.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 22 II. Wnioski z diagnozy 1.3. Wnioski obszarowe w sferze społecznej KKBOF „(...) Przykładem takiego rozwiązania jest opieka żłobkowa, która umożliwia rodzinom możliwość pozostania aktywnym na rynku pracy. Ogółem, zarówno w kraju, województwie oraz w poszczególnych gminach KKBOF dostępność do żłobków oceniana na podstawie liczby dzieci w żłobkach w relacji do liczby dzieci ogółem była niska.”	Zapis jest zbyt ogólny. Trudno sobie wyobrazić co znaczy niska dostępność. Nie ma podanych danych jak wygląda dostępność w KKBOF w odniesieniu do kraju i województwa. Podanie tych informacji pomoże zobrazować problem dostępności. Ponadto, zapis mówi o rozwiązaniu jakim jest opieka żłobkowa. Proponuje się to rozwinąć i podać konkretne przykłady/pomysły.	—	Odrzucono	W materiale przedstawione są wnioski z diagnozy, które bazują również na opiniach/ wywiadach. W przypadku opieki żłobkowej sformułowano problem deficytu rozwiązań w zakresie opieki żłobkowej.

12.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 23. Mapa 8. Dzieci w placówkach wychowania przedszkolnego na 1 tys. dzieci w wieku 3-5 lat	Uwaga: Błąd w opisie legendy.  Obecnie sugeruje ona, że w niektórych gminach jest więcej niż 1 000 dzieci na 1 000 osób. Opis w legendzie powinien brzmieć tak jak opis mapy.	Błąd redaktorski	Przyjęto	
13.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	Str. 23 II. Wnioski z diagnozy 1.3. Wnioski obszarowe w sferze społecznej KKBOF  Mapa 8. Dzieci w placówkach wychowania przedszkolnego na 1 tys. dzieci w wieku 3-5 lat	Tytuł legendy – <i>Dzieci w przedszkolach na 1 tys. osób</i> . Powinien brzmieć <i>Dzieci w przedszkolach na 1 tys. dzieci</i> .  Ponadto, przedstawienie danych liczby miejsc w przedszkolach/oddziałach przedszkolnych w stosunku do liczby dzieci w wieku przedszkolnym w poszczególnych gminach, pokaże gdzie problem dostępności do opieki przedszkolnej jest największy co z kolei pomoże w sformułowaniu kierunków rozwoju.	—	Przyjęto	
14.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 27. Tabela 6. Problemy KKBOF w sferze infrastrukturalnej, przestrzennej, środowiskowej	Uwaga: Mylący i nieprecyzyjny zapis.	Planowanie ładu przestrzennego powinno odbywać się jeszcze przed etapem projektowania inwestycji.	Przyjęto	

		Zapis: „11. Niedostateczne planowanie ładu przestrzennego na etapie projektowania inwestycji, niedostateczna wiedza przy procesie inwestycyjnym oraz zaburzony ład przestrzenny, w tym w pasie nadmorskim.”				
15.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 29. Tabela 7. Analiza SWOT w sferze infrastruktura, przestrzeń i środowisko. Zapis: „Zagrożenia w otoczeniu KKBOF” oraz „Brak przepisów prawa w zakresie rozwoju mobilności i mikromobilności”	Propozycja zapisu: „Brak spójnych i całościowych regulacji wspierających rozwój mobilności indywidualnej w tym systemów mikromobilności”	Zapis jest nieprecyzyjny i uproszczony. Część regulacji odnośnie np. mikro mobilności została już wprowadzona (np. regulacje i definicje odnośnie hulajnóg elektrycznych). Pozostaje pytanie czy regulacje są spójne i wystarczające (np. brak skutecznych narzędzi dla samorządów pozwalających na własne dostosowanie regulacji w tym zakresie).	Przyjęto	
16.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 30 1.3. Wnioski obszarowe w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska KKBOF „(...) Przewiduje się, że nastąpi dalszy rozwój mieszkalnictwa oraz inwestycji gospodarczych (pomimo chwilowego spowolnienia), m. in. ze względu	Przewidywany dalszy rozwój budownictwa mieszkaniowego oraz inwestycji gospodarczych nie będzie jednakowy w całym obszarze KKBOF. Proponuje się doprecyzować jakie to będą obszary. Np. w gminie Bobolice w ostatniej	—	Przyjęto	

		na ciągle niewystarczającą liczbę mieszkań, dalsze bogacenie się mieszkańców oraz ze względu na podnoszącą się atrakcyjność inwestycyjną KKBOF (...)”	dekadzie odnotowano znaczny spadek liczby mieszkańców (-9,92%) co ma wpływ na przewidywaną liczbę nowych mieszkań. Ponadto, we wnioskach przywołano, iż „ <i>Prognozy demograficzne wskazują, że duża część gmin z KKBOF nadal będzie się wyludniać</i> ”. Również w modelu funkcjonalno-przestrzennym (str.107) wskazano, że np. w gminie Świeszyno w dok. planistycznych wyznaczono stanowczo za dużo terenów dla zabudowy mieszkaniowej.			
17.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 31 2.3. Wnioski obszarowe w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska KKBOF Mapa 11. Gęstość zaludnienia KKBOF (stan na 31.12.2020 r.)	W GUS BDL zaktualizowano dane dot. ludności za 2020 r. i za 2021 r.  Rekomendujemy aktualizację danych dot. liczby ludności, i opartych na nich wskaźników.	—	Częściowo przyjęto	Liczbę ludności za rok 2020 zaktualizowano zgodnie ze stanem na dzień 25.10.2022 Diagnoza opiera się na danych za 2020 r ze względu na czas jej powstania i przyjęcia dokumentu.
18.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 34 2.3. Wnioski obszarowe w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska KKBOF	W ciągu dekady zniknęły 52 dzikie wysypiska śmieci, więc jest progres. Warto by było spróbować przybliżyć, z czego to, według autorów	—	Przyjęto Gminy systematycznie wdrażały rozwiązania poprawiające sposób funkcjonowania	

		„(...) Wg danych GUS na koniec 2020 roku było to łącznie 21 dzikich wysypisk, z czego 14 zlokalizowanych było w gminie Rymań, 3 w gminie Tychowo, 2 w gminie Karlino oraz po 1 w gminach: Białogard oraz Świeszyno. Dla porównania, w 2010 roku na całym obszarze KKBOF były 73 dzikie wysypiska odpadów.”	wynika. Na obszarze nie ma regionalnej lub lokalnych spalarni. Można wysnuć wniosek, że poziom edukacji mocno się zwiększył przez ostatnie lata i należy dalej prowadzić działania w tym kierunku.		gospodarki odpadami, jak też działania edukacyjne.	
19.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 35 2.3. Wnioski obszarowe w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska KKBOF „Zagadnienia związane z ochroną wód powierzchniowych oraz zasobów wód podziemnych są tematem, który szczególnie łączy poszczególne samorzady tworzące KKBOF. Jakość wód powierzchniowych kształtowana jest przez kompleksowe i komplementarne działania w ujęciu całego obszaru KKBOF.”	Proponuje się przywołać te działania.	—	Przyjęto Mogą to być m. in. działania związane z rozbudową infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, działania związane z małą retencją.	
20.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 35 2.3. Wnioski obszarowe w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska KKBOF „(...) Należy wskazać na nierównomierność rozwoju	Bardzo ogólny zapis wskazujący na nierównomierność rozwoju KKBOF. Proponuje się uzupełnić o informacje dotyczące sieci kanalizacyjnych oraz	—	Przyjęto	

		KKBOF w zakresie sieci kanalizacyjnej oraz wpływ, m. in. rolnictwa na jakość wód rzek i docelowo także jezior, w szczególności jeziora Jamno (...)”	wpływu rolnictwa na jakość wód w poszczególnych powiatach (gminach).			
21.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 36 2.3. Wnioski obszarowe w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska KKBOF „Zagadnienia gospodarki wodnej na terenie KKBOF związane są z występowaniem zagrożenia powodziowego (...)”	Brak informacji związanej z zagrożeniem powodziowym. Wiadomo jedynie jakie rzeki są największym zagrożeniem. Nie wiadomo jak duży obszar znajduje się w obszarach szczególnego zagrożenia powodzią w poszczególnych gminach a co za tym idzie wyłączeń/ograniczeń w zabudowie. Proponuje się również przedstawienie mapy z lokalizacją rzek oraz w/w obszarami.	—	Częściowo przyjęto	Szczegółowa analiza przestrzenna odnosząca się do zagrożenia powodziowego nie była przedmiotem diagnozy.
22.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 36 2.3. Wnioski obszarowe w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska KKBOF „Dynamiczne zmiany zachodzące w strukturze przestrzennej KKBOF, związane m. in. z rozwojem funkcji mieszkaniowej, turystycznej, gospodarczej, komunikacyjnej i logistycznej, wskazują na	Proponuje się o rozwinięcie/doprecyzowanie zagadnienia „ <i>wysokiej jakości narzędzi i sposobów planowania przestrzennego</i> ”.	—	Odrzucono	Poniżej w tekście jest rozwinięte zagadnienie: „Przykładem mogą być np. procesy rozwoju funkcji mieszkaniowych na styku gmin miejskich i wiejskich. Wymaga to spójnego myślenia sąsiednich jednostek samorządu terytorialnego, m. in. w zakresie zasięgu kształtowanej zabudowy,

		potrzebę zapewnienia wysokiej jakości narzędzi i sposobów planowania przestrzennego (...)”				infrastruktury technicznej, w tym drogowej i jej włączenia w istniejące rozwiązania i systemy, kształtowania dostępu do usług publicznych, rozwoju infrastruktury społecznej, zielonej.”
23.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	<p>s. 37.</p> <p>2.3. Wnioski obszarowe w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska KKBOF</p> <p>Zapis: „KKBOF położony jest w przestrzeni kraju, która charakteryzowała się jedną z najgorszych dostępności komunikacyjnych. Wynikało to również z faktu, że inwestycje w sieć autostrad i dróg ekspresowych realizowane były z większą dynamiką w innych rejonach kraju. Budowa drogi ekspresowej S6 oraz S11 znacząco zmieni uwarunkowania komunikacyjne północnej części kraju oraz KKBOF.”</p>	<p>Propozycja zapisu: „Przez lata obszar KKBOF był obszarem o jednej z najgorszych dostępności drogowej w układzie krajowym. Trwałość tego stanu wynikała m.in. z faktu, że inwestycje w sieć autostrad i dróg krajowych realizowane były w innych rejonach kraju ze znacznie większą dynamiką i priorytetem. Ukończenie drogi ekspresowej S6 oraz realizacja nowego przebiegu drogi S11 potencjalnie wpłynę na zmianę uwarunkowań komunikacyjnych północnej części województwa i tym samym drogowej dostępności obszaru KKBOF.”</p>	Zapis w obecnej formie jest nieprecyzyjny.	Przyjęto	
24.	Urząd Marszałkowski	s. 39	Jest to tekst skopiowany, oryginalny i autorski autora	—	Przyjęto	



	Województwa Zachodniopomorskiego	2.3. Wnioski obszarowe w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska KKBOF  „Stacje przeładunkowe, dworce i stacje kolejowe ilustrują kondycję finansową kolei. Jest to stan, który wymaga natychmiastowych zmian, zarówno pod względem skali, jak i jakości obsługi pasażerów, dostępności do obiektów dworcowych, peronów, ale także rozwiązań wymagających zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miast węzłowych. Kierunek przekształceń to tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, łączących w jednym miejscu różne typy transportu publicznego oraz budowa systemów typu park & ride, bike & ride, czy kiss & ride, przynajmniej przy dworcach kolejowych zlokalizowanych w miejscowościach będących siedzibami powiatów i gmin.”	PZPWZ bez żadnego komentarza.  Proponuje się weryfikację zapisu.			
25.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 39. 2.3. Wnioski obszarowe w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska KKBOF	Uwaga: Należy udowodnić to założenie powołując się na konkretne dane.	Brak jakiegokolwiek zilustrowania sytuacji popytowej w układzie przestrzennym. W naszej ocenie jest to kluczowy element niezbędny dla	Odrzucono	W tym przypadku powołano się na dane ujęte w dokumentach lokalnych oraz opiniach przekazanych przez

		Zapis: „W odniesieniu do szlaków komunikacyjnych warto wspomnieć o problemach związanych z przepustowością dróg w pasie nadmorskim w sezonie letnim. Wyrazistym przykładem problemu <del>jest</del> są m. in. Kołobrzeg i Mielno, które oprócz tego, że koncentrują dużą liczbę miejsc noclegowych, są również istotnym generatorem ruchu wewnętrznego (dojazdy do pracy, przyjazdy turystów z okolicznych miejscowości).”		oceny faktycznych powiązań ośrodków.  Brak pokazania np. średniodobowego ruchu rocznego (np. z wykorzystaniem danych z GPR 2020-2021) i pokazania, które odcinki dróg i na jakich relacjach są najbardziej obciążone, co potwierdziłoby przywołane założenie.  Ponadto brak przestrzennego wskazania obszarów szczególnego wykluczenia transportowego "białych plam".		partnerów (Kołobrzeg, Mielno).  Dane z GPR 2020-2021 nie uwzględniają dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, odnoszą się tylko do dróg krajowych.  Dane dot. liczby miejsc pracy potwierdzają wskaźniki pracujących na 1000 mieszkańców, dane dot. ruchu turystycznego widoczne są w liczbie udzielanych noclegów.
26.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 39.  2.3. Wnioski obszarowe w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska KKBOF  Zapis: „Kluczowym miejscem dla układu komunikacji publicznej w KKBOF są Koszalin i Kołobrzeg, które są miejscem docelowym przemieszczeń codziennych dla mieszkańców okolicznych gmin.”	Uwaga: Należy udowodnić to założenie powołując się na konkretne dane.	Uwaga jak wcześniej.  Brak pokazania skali tych powiązań w porównaniu p.. z Białogardem.  Brak pokazania jakichkolwiek relacji pozostałych ośrodków KKBOF.	Odrzucono	W tym przypadku źródłem informacji o tym jakie miejsca są generatorem ruchu oparta na danych odnoszących się do funkcji gospodarczej (miejsca pracy na 1000 mieszkańców) oraz funkcji turystycznej (noclegi).
27.	Urząd Marszałkowski	s. 39.	Uwaga: Należy opis uzupełnić o integrującą rolę	W zapisach brak jakiegokolwiek informacji o	Przyjęto	

	Województwa Zachodniopomorskiego	2.3. Wnioski obszarowe w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska KKBOF  Zapis: „ <i>Na terenie KKBOF coraz ważniejszą rolę w komunikacji zaczyna odgrywać system sieci dróg i ścieżek rowerowych. Większość samorządów inwestuje systematycznie w rozwój połączeń rowerowych, dążąc do uzyskania efektu sieciowego i synergii.</i> ”	regionalnej Sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego.	kluczowej inwestycji w skali regionalnej jaką jest realizowana od lat budowa Sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego będąca w założeniu głównym szkieletem zintegrowanej sieci tras i ścieżek rowerowych. Trasa ta przebiega również przez obszar KKBOF: <a href="https://rowery.wzp.pl/">https://rowery.wzp.pl/</a>		
28.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 44 3.2. Analiza SWOT Słabe strony KKBOF „Peryferyjność położenia geograficznego regionu względem wielkich aglomeracji.”	Proponuje się doprecyzowanie co kryje się pod znaczeniem „ <i>wielkich aglomeracji</i> ” bądź je wymienić albo określić odległość, która stanowi o peryferyjności.		Przyjęto	
29.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 44. Tabela 9. Analiza SWOT dla KKBOF w sferze gospodarczej. Zapis: „ <i>Słabe strony KKBOF</i> ” „ <i>Wysokie ceny i mała dostępność nieruchomości, w szczególności w pasie nadmorskim</i> ”	Propozycja zapisu: „ <i>Wysokie ceny i mała dostępność nieruchomości dla mieszkańców, w szczególności w pasie nadmorskim</i> ”	Wzrost cen nieruchomości w pasie nadmorskim odbija się szczególnie na mieszkańcach i potencjalnych mieszkańcach przyspieszając procesy gentryfikacji. To dla mieszkańców i osób chcących się osiedlić na stałe na obszarze brakuje	Przyjęto	

				obecnie rozsądnej oferty mieszkaniowej zapewniane np. przez gminy.		
30.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 44. Tabela 9. Analiza SWOT dla KKBOF w sferze gospodarczej. Zapis: „ <i>Słabe strony KKBOF</i> ” „ <i>Ograniczona przepustowość dróg, powodująca zwiększoną kongestię na głównych drogach dojazdowych nad morze w sezonie letnim.</i> ”	Propozycja dodania/uzupełnienia: „ <i>Brak alternatywy w postaci dobrze rozwiniętych systemów transportu publicznego (dostosowanego również do wymagań sezonowych).</i> ”	Kongestia powoduje również brak alternatyw transportowych. Kongestia jest często bezpośrednią pochodną braku alternatywy.	Przyjęto	
31.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 54. 4. Kluczowe wnioski z diagnozy-podsumowanie Zapis: „ <i>Istotne znaczenie dla kreowania rozwoju KKBOF ma postępująca integracja przestrzenna, związana z rozbudową układów komunikacyjnych. Inwestowanie w infrastrukturę komunikacyjną „przybliży” poszczególne jednostki osadnicze do siebie.</i> ”	Propozycja dodania uzupełnienia: „ <i>Musi iść jednak za tym równoczesny rozwój systemów transportu publicznego dostosowany do faktycznego zapotrzebowania mieszkańców.</i> ”	Infrastruktura komunikacyjna nie przybliży sama z siebie jednostek osadniczych. Musi posiadać odpowiednią obsługę.	Przyjęto	
32.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 59. III. Strategia rozwoju KKBOF „Przedstawiciele 20 samorządów gminnych i 3 powiatowych	Proponuje się przeformatowanie zapisu, np. na: „Przedstawiciele 20 samorządów gminnych, w tym Koszalina, będącego	De facto w porozumieniu udział biorą 4 powiaty.	Przyjęto	

		objętych opracowaniem (Grupa robocza w ramach porozumienia samorządów).”	jednocześnie powiatem grodzkim oraz 3 powiatowych (ziemskich) objętych opracowaniem (Grupa robocza w ramach porozumienia samorządów).”			
33.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 62. Tabela 10. Struktura obszarów i celów Zapis: „Kierunki działań Strategii Ponadlokalnej KKBOF do celu strategicznego 6: Zrównoważony i zróżnicowany rozwój gospodarczy KKBOF spójny z potencjałami lokalnymi.”	Uwaga: Kierunki skupione są głównie na turystyce.	Skoro celem jest rozwój zróżnicowany i zrównoważony czemu większość działań skupia się praktycznie wyłącznie na turystyce (oprócz zapisów o bardzo ogólnym wspieraniu innych obszarów). Czy brano pod uwagę wspieranie alternatywnych kierunków rozwoju gospodarki obszaru niezwiązanych bezpośrednio z turystyką (np. wsparcie rolnictwa czy produkcji leśnej)?	Przyjęto propozycję wsparcia rolnictwa czy produkcji leśnej jako produkcji leśnej jako produkcję projektu do kierunku 6.1.	Kierunek rozwoju 6.1.: Rozwijanie przedsiębiorczości i kreatywności mieszkańców i 14 wiązek projektów mówią nie tylko o turystyce. Zostały one wypracowane w trakcie serii warsztatów i konsultacji
34.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 70. Tabela 12. Powiązanie problemów ze sfery infrastrukturalnej, przestrzeni i środowiska zdiagnozowanych w ramach prac diagnostycznych nad Strategią Rozwoju	Uwaga: Nieprecyzyjny zapis.	Co w rozumieniu autorów dokumentu oznacza „niewystarczająca infrastruktura przystankowa”?	Przyjęto	

		<p>Ponadlokalnego KKBO z kierunkami działań w ramach poszczególnych celów</p> <p>Zapis:</p> <p><i>„5.1 Rozwijanie i promowanie mobilności na obszarze KKBOF.”</i></p> <p><i>„21. Brak lub niewystarczający dostęp do transportu publicznego na części obszaru KKBOF (brak skomunikowania obszarów wiejskich z centrami/miastami), niewystarczająca infrastruktura przystankowa na terenach wiejskich oraz miejsc postojowych i parkingowych w miastach.”</i></p>		<p>O jakim deficycie jest tutaj mowa? Według posiadanej wiedzy sieć wyznaczonych przystanków na obszarze województwa jest stosunkowo duża i dobrze rozmieszczona. Niewystarczający jest na pewno dostęp do oferty transportowej obsługującej te przystanki.</p> <p>Oddzielną kwestią jest oczywiście stan techniczny samej infrastruktury (brak zadaszeń, tabliczek rozkładowych, ławek czy utwardzenia nawierzchni). Więc pytanie o jakim aspekcie jest tutaj mowa?</p>		
35.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	<p>s. 83.</p> <p>Tabela 15. Cele, kierunki działań i wiązki projektów Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska</p> <p>Zapis: <i>„5.3 Tworzenie zintegrowanych, inteligentnych</i></p>	<p>Propozycja dodania podpunktu: <i>„5.3.8 Ujednolicenie standardu zbierania i zarządzania danymi transportowymi na obszarze KKBOF”</i></p>	<p>Brak standardu, automatyzacji i jednolitych procedur zbierania danych np. o wydanych zezwoleniach na obsługę linii transportowych przez przewoźników utrudnia sprawną i skuteczną</p>	Przyjęto	

		<i>systemów zarządzania transportem.”</i>		ocenę sytuacji transportowej.		
36.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s.100 1.3.1. Obszary produkcji rolnej „(...) W niektórych gminach o ponadprzeciętnych wartościach wskaźnika waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej powierzchnia zasiewów (na użytkach o dobrej kulturze rolnej) jest poniżej średniej dla województwa, zwłaszcza w obszarach nadmorskich (...)”	Proponuje się wymienić gminy o ponadprzeciętnych wartościach wskaźnika waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej oraz uzupełnić ten wskaźnik w stosunku do wskaźnika dla całego województwa.	—	Odrzucono	Informacje pochodzą z Diagnozy. Tam nie wymieniono gmin ani wskaźników.
37.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s.101 1.3.1. Obszary produkcji leśnej Mapa 25. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF – zasoby przyrodnicze i formy ochrony przyrody	Na styku gmin: Tychowo, Bobolice, Świeszyno, Manowo oznaczono rejon zidentyfikowanych konfliktów przyrodniczych z projektowaną i budowaną infrastrukturą drogową. Oznaczona droga krajowa ekspresowa projektowana i budowana nie znajduje się na terenie obszaru Natura 2000, rezerwatu przyrody czy Obszaru Chronionego Krajobrazu. Proponuje się doprecyzowanie na czym polega ten konflikt i jakie były wytyczne identyfikacji rejonów konfliktów przyrodniczych z	—	Przyjęto, uzupełniając tekst przy końcu punktu 1.9  Za kryterium wyznaczenia stref konfliktowych przyjęto wzrost stopnia izolacji lub fragmentacji powierzchni leśnych oraz powierzchni terenu związanych z wodami powierzchniowymi. Pod tym kątem wytypowano odcinki/powierzchnie, na których dojdzie do pogłębienia lub ograniczenia ciągłości	

			projektowaną i budowaną infrastrukturą drogową.		struktur spełniających rolę korytarzy ekologicznych. Jest to też wskazanie na obszary wymagające w przyszłości pogłębienia studiów przyrodniczych w tym zakresie.	
38.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 105 1.3. Elementy sieci osadniczej „(...) Używając innego nazewnictwa, kojarzonego z poziomem obsługiwanego obszaru, hierarchię jednostek osadniczych jako ośrodków obsługi. objaśnić można następująco (...)”	Kropka pomiędzy wyrazami obsługi a objaśnić – do usunięcia.	—	Przyjęto	
39.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 106 1.4. Elementy sieci osadniczej Mapa 27. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF – sieć osadnicza i transportowa, tereny inwestycyjne	W legendzie mapy znajdują się tereny sportu i rekreacji (oznaczone zielonym kwadratem). Nie oznaczono tych terenów na mapie. Proponuje się uzupełnienie.	—	Przyjęto  Na mapie 27 uzupełniono tereny. Na mapie 24 skreślono tekst z legendy, aby nie zmniejszać czytelności mapy (te tereny uznano za mniej istotne i uznano, że wystarczy, gdy będą na mapie 27)	
40.	Urząd Marszałkowski Województwa	s. 108 1.3. Zasoby przyrodnicze	Proponuje się poprawę na KKBOF.	—	Przyjęto	



	Zachodniopomorskiego	„Warunki przyrodnicze w KKBO są zróżnicowane (...)”				
41.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 109 1.3. Dziedzictwo kulturowe „(...) Reprezentuję one 4 spośród 7 typów obszarów kulturowo-krajobrazowych (...)”	Proponuje się poprawę na reprezentują.	—	Przyjęto	
42.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 109. 1.7.1. Powiązania funkcjonalne Zapis: „Skutkuje to brakiem konkurencyjności kolei względem samochodu.”	Propozycja uzupełnienia opisu: „ <i>Odnosnie uwarunkowań dotyczących infrastruktury kolejowej wartym podkreślenia jest fakt, że wszystkie trzy miasta powiatowe są połączone ze sobą wzajemnie czynną infrastrukturą kolejową co stanowi wyjątkowy potencjał do integracji transportowej opartej o kolej.</i> ”	Fakt połączenia trzech miast rdzeniowych KKBOF jest istotny i warty podkreślenia.	Przyjęto	
43.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 111 1.7.4. Sieć teleinformatyczna	Proponuje się rozszerzenie o sieci komórkowe. Dostęp aktualny i możliwości rozwoju.	—	Odrzucono	Brak danych w Diagnozie, na której się opierano
44.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 111 1.7.5. Sieci kanalizacyjne	Proponuje się uzupełnienie opisu o sieci elektroenergetyczne oraz gazowe.	—	Częściowo przyjęto (uzupełniono opis), Częściowo odrzucono	Sieci elektroenergetyczne są opisane w p. 1.7.3, sieci gazowych brak w Diagnozie, na której się opierano

45.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopom orskiego	s. 113  2.2. Warunki i zasady tworzenia nowej zabudowy mieszkaniowej oraz zagospodarowania i korzystania z terenów intensywnej urbanizacji  „(...) Przy wyznaczaniu terenów przeznaczonych do zabudowę w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (...)”	Proponuje się korektę na: pod	—	Przyjęto	
46.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopom orskiego	s. 115  2. Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej na obszarze KKBOF 2.3. Warunki i zasady tworzenia terenów lokalizacji inwestycji związanych z aktywnością gospodarczą  „(...) dojazd nie kolidujący z zabudowa mieszkaniową (...)”	Proponuje się korektę na: zabudową	—	Przyjęto	
47.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopom orskiego	s. 118  3.1. Obszary strategicznej interwencji określone w strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego  „(...) Analizy wykonane na potrzeby KPZK 2030 i KSRR 2020 wskazują, że ośrodek regionalny	Dokonana w 2020 r. nowelizacja <i>Ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057)</i> doprowadziła do uchylenia Koncepcji Przestrzennego	—	Przyjęto. Zmieniono tekst tak, by nie występowała nazwa uchylonego dokumentu.	

		– jakim jest Koszalin – znajduje się na obszarze o najgorszej dostępności transportowej do ośrodka wojewódzkiego (...)”	Zagospodarowania Kraju 2030.  Proponuje się usunięcie przywołania KPZK 2030 z dokumentu.			
48.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	s. 119  3.2. Obszary strategicznej interwencji wskazane wtórnie  Mapa 28. Obszary strategicznej interwencji  <i>Obszar strategicznej interwencji (OSI) to „określony w strategii rozwoju obszar o zidentyfikowanych lub potencjalnych powiązaniach funkcjonalnych lub o szczególnych warunkach społecznych, gospodarczych lub przestrzennych, decydujących o występowaniu barier rozwoju lub trwałych, możliwych do aktywowania, potencjałów rozwojowych, do którego jest kierowana interwencja publiczna łącząca inwestycje, w szczególności gospodarcze, infrastrukturalne lub w zasoby ludzkie, finansowane z różnych źródeł, lub rozwiązania regulacyjne”</i>	Proponuje się o doprecyzowanie charakteru występowania potencjałów i problemów rozwojowych, szczególnych warunków społecznych, gospodarczych czy przestrzennych delimitujących obszary strategicznej interwencji.  Ponadto, proponuje się uzupełnić mapę o zapis, iż tereny wskazane jako gminy o najniższych dochodach własnych na mieszkańca w 2020 r. zostały wskazane w SRWZ również jako Obszar Funkcjonalny Specjalnej Strefy Włączenia.	—	Przyjęto Uznano, że większość tekstu na str. 121-126 stanowi doprecyzowanie potencjałów, problemów i niekorzystnych zjawisk  O Specjalnej Strefie Włączenia napisano w tekście na str. 126, w p.3.2.8, aby nie rozbudowywać legendy rysunku w stopniu nieproporcjonalnym do innych części legendy	

49.	Gmina Miasto Koszalin (Referat Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w dalszej części dokumentu ZIT)	str. 10, strefa społeczna, pkt 10	Zamienić słowo „niski” na „niewystarczający”	Coraz więcej osób w wieku 16-64 lat z niepełnosprawnościami jest zatrudnianych, obiekty użyteczności publicznej, komunikacja publiczna, e-usługi w miarę możliwości są dostosowywane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.	Przyjęto	
50.	Gmina Miasto Koszalin (ZIT)	Str. 13, tabela 2 Analiza SWOT w sferze społecznej, Szanse w otoczeniu KKBOF, wiersz 7	Wykreślić „napływające osoby z Ukrainy, Białorusi, docelowo także z Rosji	Trendy migracyjne dotyczą także innych niewymienionych krajów. Zgodnie z raportem Urzędu do spraw cudzoziemców z 2020 r. wnioski o pobyt w Polsce składali np. obywatele m.in. Ukrainy, Niemiec, Białorusi, Włoch, Rumuni, Gruzji, Mołdawii, Korei Południowej.	Przyjęto	
51.	Gmina Miasto Koszalin (ZIT)	Str. 28, tabela 6 Problemy KKBOF w strefie infrastrukturalnej, przestrzennej, środowiskowej, pkt 23	Doprecyzować zapis „natężenie ruchu w centrach (...)”	niejasny zapis	Przyjęto	
52.	Gmina Miasto Koszalin (ZIT)	Str. 28, tabela 7. Analiza SWOT w sferze infrastruktura, przestrzeń i środowisko, wiersz 2	Zmienić zapis „(...) Poznań - morze” –a „(...) Poznań - miejscowości w pasie nadmorskim”		Przyjęto	

53.	Gmina Miasto Koszalin (ZIT)	Str. 39, akapit 3, wiersz 2	Przeformułować zdanie „Wyrazistym przykładem problemu jest są (...) na „Wyraźnie są np. odczuwalne m.in. w Kołobrzegu i Mielnie w których, oprócz tego, że koncentruje się duża liczba miejsc noclegowych (...)		Przyjęto	
54.	Gmina Miasto Koszalin (ZIT)	Tabela 17 - Zestawienie zbiorcze wskaźników, kolumna 6	wykreślić zapis: „poziom udostępnienia danych: gminy. Zastosować w całej tabeli. w kolumnie 5 „Źródło danych” zapisać GUS oraz własne Partnerstwa		Przyjęto	
55.	Regionalna Sekcja Emerytów i Rencistów NSZZ Solidarność	SRP	Koniecznym zaprojektować infrastrukturę sanitarną /szalety miejskie/ w rozsądnych odległościach	Brak infrastruktury sanitarnej / szaletów miejskich/ w rozsądnych odległościach powoduje dyskomfort szczególnie osób w starszym wieku podczas spacerów czy robienia zakupów.	Odrzucono	Kwestia potrzeby sanitariatów jest ujęta w wiążkach: 4.3.3. Dostępność infrastruktury obsługi turystów, w tym infrastruktury sanitarnej 4.5.1. Modernizacja i rozbudowa np. infrastruktury plaż: np. promenad, przejść np. plażę, sanitariatów itp. Sprawa rozsądnych odległości wykracza poza zakres szczegółowości SRP
56.	Regionalna Sekcja Emerytów i Rencistów	SRP	Brak propozycji alternatywnej do rozwoju e-INFORMACJE	30% społeczeństwa to seniorzy. Przynajmniej połowa nie umie obsługiwać komputera i	Przyjęto	

	NSZZ Solidarność			nigdy się nie nauczy. Bez alternatywnej propozycji powiadamiania ta część społeczeństwa będzie wykluczona z możliwości rozwoju gdyż informacje nie dotrą na czas.		
57.	Gmina Miasto Koszalin WRWT (Wydział Rozwoju i Współpracy Terytorialnej)	s. 7, 2. Obszar wsparcia..., pierwszy wers	Pisownia „ w raz” – należy poprawić, jest to błąd ortograficzny		Przyjęto	
58.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 8, 3. Interesariusze ... pkt 1.	Usunąć nawias przy grupie roboczej		Przyjęto	
59.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 9, Wnioski z diagnozy	Badań ilościowych (badanie PAPI, CAWI)		Przyjęto	
60.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 9	Proszę postawić przecinek, jak w innych przypadkach: „Słabe strony KKBOF, tj. ...”		Przyjęto	
61.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 10, 1.1.–Problemy KKBOF w sferze społecznej	Stosowanie zapisu „Strategia” - majuskuła		Przyjęto	
62.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 11, Kultura, dziedzictwo kulturowe..., pkt. 30.	Należy przeformułować ten zapis, jest mało czytelny. Problemem jest niewielkie zainteresowanie ofertą sportowo-rekreacyjną, w szczególności wśród młodzieży? Przekaz powinien być jasny i klarowny.		Przyjęto	

63.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 11, Kultura, dziedzictwo kulturowe..., pkt. 26.	Trudna współpraca z nadzorem konserwatorskim zabytków –	Nie jest to problem rzutu na funkcjonowanie Obszaru, dotyczy (jeśli dotyczy) przede wszystkim jest i pozyskiwania określonych uzgodnień, decyzji, nie ma wpływu na jakość życia mieszkańców. Poza tym „Trudna współpraca” z konserwatorem to opinia	Przyjęto	
64.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 12, 1.2. Czynniki SWOT	Tabela 2. – należy ujednolicić zapisy, raz stosowane są kropki, innym razem nie.		Przyjęto	
65.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 12, 1.2. Czynniki SWOT, Mocne strony KKBOF, Aktywne pozyskiwanie środków zewnętrznych przez jednostki ochrony zdrowia	Zapis wyraźnie sugeruje, że jednostki ochrony zdrowia są liderami w pozyskiwaniu środków zewnętrznych. Proponuje się zapis, np.: Aktywne pozyskiwanie środków zewnętrznych na terenie KKBOF, w tym przez jednostki ochrony zdrowia.		Przyjęto	
66.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 12, 1.2. Czynniki SWOT, Słabe strony KKBOF, Małe zainteresowanie wykonywaniem zawodów medycznych na obszarze KKBOF u młodzieży z tego regionu.	Zapis budzi wątpliwości. Być może, jeśli obserwuje się takie trendy należy zapisać to np.: „Małe zainteresowanie młodzieży szkoleniem w zawodach medycznych”.		odrzucono	Młodzież kształci się w zawodach medycznych lecz świadczy pracę w zawodach medycznych poza obszarem KKBOF gdzie odnotowuje się niedostatki kadr medycznych

67.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 12, 1.2. Czynniki SWOT, Słabe strony KKBOF, Niewystarczająca sieć monitoringu w części miast i gmin na obszarze KKBOF	Zapis jest mało czytelny, monitoring może zostać odczytany na różne sposoby, a chodzi tu o niskie poczucie bezpieczeństwa mieszkańców z uwagi na brak monitoringu wizyjnego.		odrzucono	Nie było badane poczucie bezpieczeństwa mieszkańców natomiast uczestnicy warsztatów wskazali na Niewystarczająca sieć monitoringu w części miast i gmin na obszarze KKBOF
68.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 12, 1.2. Czynniki SWOT	Przecinek przed „w tym”: Atrakcyjna oferta spędzania czasu wolnego dla seniorów, w tym bogata oferta Uniwersytetów Trzeciego Wieku.		Przyjęto	
69.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 12, 1.2. Czynniki SWOT	Działania wolontarystyczne byłyby to działania związane z wolontaryzmem w którymś z jego znaczeń, a więc albo działania osób nieliczących się z opinią innych, albo działania polegające na wykorzystaniu woli jako głównego czynnika poznawania świata, albo działania powiązane z wolontaryzmem jako pojęciem psychologicznym.	<u>Źródło: [USJP; NSPP; SO PWN; SJP PWN], za : <a href="https://nck.pl/projekty-kulturalne/projekty/ojczy-sty-dodaj-do-ulubionych/ciekawostki-jezykowe/wolontariacki-czy-wolontarystyczny-c,50013">https://nck.pl/projekty-kulturalne/projekty/ojczy-sty-dodaj-do-ulubionych/ciekawostki-jezykowe/wolontariacki-czy-wolontarystyczny-c,50013</a></u>	Przyjęto	
70.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 13, 1.2. Czynniki SWOT	Zakończyć kropką: Trendy migracyjne – napływające osoby z Ukrainy, Białorusi, docelowo także z Rosji.		Przyjęto	



71.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 13, 1.3. Wnioski obszarowe w sferze społecznej KKBOF	Z–stosowanie pisowni: 1.3. Wnioski obszarowe w sferze społecznej KKBOF - majuskuła		Przyjęto	
72.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 15	W zdaniu usunąć jak zaproponowano lub przeformułować: Jednak w przypadku pasa nadmorskiego dostępność do zasobów mieszkaniowych jest <del>jednak</del> pozorna.		Przyjęto	
73.	Gmina Miasto Koszalin RWT	Uwaga ogólna: mapy	Proponuje się wprowadzenie jednostek samorządu terytorialnego obok poszczególnych nazw. Dla mniej zorientowanych będzie łatwiej zlokalizować czy zidentyfikować poszczególne gminy		Odrzucono	Ze względu na rozmiary opracowań graficznych proponuje się pozostawienie etykiet opisowych w niezmienionej formie, dodanie tekstu pogorszy czytelność
74.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 19	Dziedzictwo kulturowe może być jednym z <del>ważnych</del> kluczowych aspektów budowy lokalnej tożsamości, przyczyniać się do budowy więzi społecznych i wzrostu aktywności społecznej.		Przyjęto	
75.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 19 akapit rozpoczynający się od słów „Na kwestie aktywności społecznej należy spojrzeć całościowo”	Generalnie wnioskowanie jest dobre, jednakże czasami nie do końca zrozumiałe – trzeba przeformułować zapisy, np. pisząc „z jednej strony”		Przyjęto	

			sugerujemy, że jest jakaś , druga, przeciwstawna strona			
76.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 19	Zapis: „Dziś w Jamnie znajduje się rozbudowywany skansen kultury jamneńskiej, do którego przenoszone są eksponaty z Muzeum w Koszalinie. Jest to dobry przykład eksponowania i wykorzystania potencjału dziedzictwa kulturowego”	Uwaga składana była już przynajmniej raz. Skansen znajduje się w Koszalinie na terenie osiedla Jamno – Łabusz/ na terenie starego sołectwa Jamno. Eksponaty nie są tam przenoszone, one tam już są od 2019 roku. Ponadto w najbliższym sąsiedztwie Zagrody Jamneńskiej znajduje się jeden z najcenniejszych i najstarszych zabytków Koszalina, odrestaurowany kościół uhonorowany nagrodą Zabytek Zadbany 2020 – to projekt komplementarny do Zagrody, zawierający ślady kultury jamneńskiej – zdobnictwo, kolorystyka	Przyjęto	
77.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 23	Zapis aktualny: Koszalin jest ważnym ośrodkiem akademickim KKBOF. Na terenie KKBOF działały dwie wyższe	Zapis zaproponowany przez Wykonawcę jest fragmentem Strategii Rozwoju Koszalina, jednak proponujemy dodać jeszcze pozostałe	Przyjęto	

			<p>uczelnie publiczne: Politechnika Koszalińska oraz Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Koszalinie. Funkcjonuje również uczelnia niepubliczna, Koszalińska Wyższa Szkoła Nauk Humanistycznych.</p> <p>Rozważyć:</p> <p>Koszalin jest ważnym ośrodkiem akademickim KKBOF. Na terenie KKBOF działały dwie wyższe uczelnie publiczne: Politechnika Koszalińska oraz Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Koszalinie, a także uczelnia niepubliczna - Koszalińska Wyższa Szkoła Nauk Humanistycznych. Ponadto na funkcjonowały Wyższe Seminarium Duchowne, Centrum Szkolenia Sił Powietrznych oraz inne, w tym filie zamiejscowych uczelni i punkty wykładowe.</p>	uczelnie, które z punktu widzenia wszechstronności kształcenia kreują pozytywny wizerunek całego KKBOF		
78.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 24, uwaga dot. całego dokumentu	Osób niepełnosprawnych – należy konsekwentnie		Przyjęto	

			stosować zapis osób z niepełnosprawnościami			
79.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 26	Część OF wchodzi w skład SSW, brakuje tej informacji w kontekście rewitalizacji		Przyjęto	
80.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 27	p. 14. Obszaru – majuskuła p. 16. Infrastruktura linowa czy liniowa?		Przyjęto	Część gmin z KKBOF wchodzi w skład tzw. Specjalnej Strefy Włączenia na obszarze województwa zachodniopomorskiego. Są to gminy: Białogard, Bobolice, Karlino Polanów, Tychowo (wg stanu z 12.12.2022 r.). Jest to obszar w województwie, który charakteryzuje się najgorszymi wskaźnikami rozwoju społeczno-gospodarczego.
81.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 27, problemy KKBOF, pkt 5	Specjalistyczny sprzęt do monitorowania środowiska – chodzi tu o kamery, fotopułapki i drony? Sprzętem do monitorowania środowiska mogą być również stacje/stanowiska badające poziomy stężenie substancji w powietrzu – należy to doprecyzować, przeformułować ten zapis. Tym bardziej, że z tym		Odrzucono	Nie ma potrzeby ograniczenia zapisu poprzez podawanie konkretnych rodzajów sprzętów.

			punktem związany jest również wskaźnik			
82.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 28	Brak kropki w: Rozwijająca się sieć dróg rowerowych na obszarze KKBOF i bogata istniejąca infrastruktura rowerowa oraz sprawny i rozwinięty system roweru miejskiego Koszalin, Kołobrzeg, Tychowo.		Przyjęto	
83.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 29	Zapis wymaga przededagowania, powtarza się „oraz”: Zmniejszające się powierzchnie biologicznie czynne oraz nadmierna wycinka lasów i drzew w pasach drogowych (starodrzewia) oraz niewystarczające inwestycje w małą retencję		Przyjęto	
84.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 29	Usunąć kropkę: Degradacja statusu dróg w związku z budową dróg ekspresowych (z krajowych na wojewódzkie, z wojewódzkich na powiatowe, z powiatowych na gminne).		Przyjęto	
85.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 31 ostatni akapit	Błąd literowy: <del>Południowe</del> Południowa część KKBOF położona jest w obrębie		Przyjęto	

			Pojezierza Zachodniopomorskiego.			
86.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 33, akapit rozpoczynający się od słów „Plan gospodarki odpadami...”	Proponujemy usunąć akapit, nie wnosi on nowych informacji do wniosków z diagnozy dla KKBOF		Przyjęto	
87.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 35, akapit pod wykresem	W zdaniu propozycja zastosowania zmiany: „Istotnym źródłem zanieczyszczeń powietrza jest emisja komunalna, która widoczna jest szczególnie w sezonach grzewczych.  Problem ten dotyczy wszystkich gmin, także wiejskich, ponadto zjawisko to jest szczególnie zauważalne na obszarze terenów podmiejskich oraz centrów miast.		Przyjęto	
88.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 35	Błąd literowy: „Jednocześnie jednolite części wód powierzchniowych obszaru KKBOF charakteryzowały się złym stanem wód, co wynikało <del>wynikało</del> z oceny stanu chemicznego”.		Przyjęto	

89.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 35, akapit: Zagadnienia związane z ochroną wód powierzchniowych oraz zasobów wód podziemnych są tematem, który szczególnie łączy poszczególne samorządy tworzące KKBOF. Jakość wód powierzchniowych kształtowana jest przez kompleksowe i komplementarne działania w ujęciu całego obszaru KKBOF.	Drugą część akapitu należy wyjaśnić, jakie to działania. Zapis jest mało precyzyjny		Przyjęto	
90.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 35	Akapit rozpoczynający się od słów: „Należy wskazać na nierównomierność...” – wskazujemy w tych zapisach na problemy w infrastrukturze technicznej – nie podajemy jednak gdzie te problemy koncentrują się przede wszystkim – tak pozostawiony zapis należy albo doprecyzować, albo usunąć.		Przyjęto	
91.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 37	Brak kropki oddzielającej zdania: <i>Sytuacja dostępności komunikacyjnej północno-wschodniej części województwa uległa już wyraźnej poprawie. Po</i>		Przyjęto	

			wybudowaniu drogi ekspresowej S6 czas przejazdu ze Szczecina do Koszalina skróci się o ok. 30 min. (ze 120 do 90 min.).			
92.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 37	Akapit rozpoczynający się od słów: „KKBOF położony jest... Budowa drogi ekspresowej S6 oraz S11 znacząco zmieni uwarunkowania komunikacyjne północnej części kraju oraz KKBOF. Sytuacja dostępności komunikacyjnej północno-wschodniej części województwa uległa już wyraźnej poprawie. Po wybudowaniu drogi ekspresowej S6 czas przejazdu ze Szczecina do Koszalina skróci się o ok. 30 min. (ze 120 do 90 min.)” zwłaszcza w cytowanym fragmencie wymaga przeredagowania, stosuje się różne czasy – należy jednoznacznie zapisać rolę S6 i S11		Przyjęto	
93.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 39	W zdaniu „Wyrazistym przykładem problemu jest są m. in. Kołobrzeg i Mielno, które oprócz tego, że		Przyjęto	



			<p>koncentrują dużą liczbę miejsc noclegowych, są również istotnym generatorem ruchu wewnętrznego (dojazdy do pracy, przyjazdy turystów z okolicznych miejscowości) – usunąć powtórzenia.</p>			
94.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 39	<p>W zdaniu: W układzie komunikacyjnym należy zauważyć potencjał portu w Kołobrzegu. Stanowi on okno na świat dla kontrahentów, głównie z obszaru środkowego Pomorza, Pomorza Zachodniego, północnej Wielkopolski, częściowo województwa kujawsko-pomorskiego.</p>		Przyjęto	
95.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 40	<p>W zdaniu dopisać: Zwraca on uwagę m. in. na kwestie zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego i dobrego stanu środowiska, adaptację do zmian klimatu w gospodarce przestrzennej i budownictwie, adaptację do zmian klimatu na obszarach wiejskich</p>		Przyjęto	

96.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s.40	Dla KKBOF oznacza to transformację, tj. odchodzenie od węgla w przypadku lokalnych źródeł ogrzewania, rozwój odnawialnych źródeł energii, rozwój systemu produkcji energii opartej na rozwiązaniach rozproszonych (tzw. prosumenckich).		Przyjęto	
97.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 40	Na terenie KKBOF, a w szczególności w pasie nadmorskim, występują bardzo korzystne warunki wiatrowe dla rozwoju energetyki wiatrowej. Ponadto – lub inny łącznik wskazujący na kontynuację tematu... Północna część województwa zachodniopomorskiego, w tym przestrzeń KKBOF leży w rejonie charakteryzującym się najwyższymi (...)		Przyjęto	
98.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 41, mapa 17	Niedopuszczalna jakość mapy		Przyjęto	Poprawiono jakość mapy
99.	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 41, mapa 17	Nieprawidłowe źródło pod mapą. Wymaga zmiany		Przyjęto	
100	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 42, akapit rozpoczynający się od słów „Rozwój dostępu do szeroko rozumianego...”	Wprowadzenie, a właściwie zastosowanie pierwszy raz stosunkowo nowego terminu (inkluzja społeczna)		Przyjęto	

			w miejscu dostępu do szerokopasmowego internetu bez wyjaśnienia budzi wątpliwości.			
101	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 43 pkt 12	Deficyt (w wyniku depopulacji)...		Przyjęto	
102	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 43 pkt 20	Punkt, zwłaszcza w miejscu wymieniania współpracy, jest niejasny. Być może zapis powinien brzmieć: „Niewystarczająca współpraca między podmiotami branży turystycznej		Przyjęto	
103	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 43 pkt 28	Ograniczona dostępność – do czego? Należy to doprecyzować lub przerehabilitować ten punkt, jest długi, dość rozwlekły.		Przyjęto	
104	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 43 pkt 25	Usunąć przecinek po unikalnych: Niedostatek unikalnych, obiektów spędzania wolnego czasu.		Przyjęto	
105	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 44	Stosujemy Obszar Funkcjonalny (OF) dla określenia KKBOF, a nie Miejski Obszar Funkcjonalny (MOF) uwaga dot. całego dokumentu		Przyjęto	
106	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 44	Kropka na końcu: Atrakcyjne i czyste środowisko naturalne.		Przyjęto	

107	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 44	Brakuje tu znaków interpunkcyjnych, zwłaszcza w zaznaczonych miejscach, przez co sens zdania nie jest do końca jasny. Negatywne skutki w środowisku przyrodniczym wynikające z nadmiaru turystów i pojazdów na terenach najbardziej atrakcyjnych dla turystów (tu powinna być kropka lub należy dodać jakiś łącznik) zagraża to np. funkcji uzdrowskiej Kołobrzegu (na końcu zdania kropka).		Przyjęto	
108	Gmina Miasto Koszalin RWT	Uwaga ogólna, zwłaszcza w tabelach	Należy ujednolicić zapisy i stosować wszędzie kropki na końcach zdań, np. strony 44-45.		Przyjęto	
109	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 45	Proponujemy usunąć całkowicie nawias, jest niejasny, budzi wątpliwości, o ile S6 i S11 są konkretnymi inwestycjami, o tyle Centralny Punkt Kolejowy, Magistrała czy dwa lotniska są pewnymi koncepcjami, pomysłami przyszłościowymi. Budowa dróg ekspresowych, poprawa dostępności komunikacyjnej, (m.in. S-6,		Przyjęto	

			S-11, Centralny Punkt Kolejowy Kołobrzeg, Magistrala Nadbałtycka, port, dwa lotniska).			
110	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 45	Poniższy zapis jest nieprecyzyjny. O jakich specjalistów chodzi? W jakim zakresie? Różne formy zatrudniania specjalistów – elastyczność czasu pracy.		Przyjęto	
111	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 45	Warto uszeregować tematycznie szanse, np. w turystyce pojawia się OZE		Przyjęto	
112	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 47 akapit pod mapą	Akapit wymaga przededagowania. Proponujemy następujący sposób uporządkowania treści: Dane GUS dotyczące liczby podmiotów wg sekcji PKD wskazują, które z sekcji są najliczniej reprezentowane. Zestawienie danych z 2010 oraz 2020 roku wskazuje jakie branże na terenie KKBOF się rozwijały, a w jakich stwierdzono spadek liczby podmiotów. Specjalizację gospodarczą KKBOF w 2020 roku wg liczby podmiotów gospodarczych w poszczególnych sekcjach		Przyjęto	

			<p>tworzyły podmioty zajmujące się: handlem hurtowym i detalicznym, naprawą pojazdów samochodowych, włączając motocykle (sekcja G, 8 925 podmiotów) oraz budownictwem (sekcja F, 5 911 podmiotów). Kolejne miejsca zajmowały: działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi (sekcja I, 4 672 podmioty), działalność związana z obsługą rynku nieruchomości (sekcja L, 3 545 podmiotów), działalność profesjonalna, naukowa i techniczna (sekcja M, 3 414 podmiotów), opieka zdrowotna i pomoc społeczna (sekcja Q, 3 103 podmioty), przetwórstwo przemysłowe (sekcja C, 3 010 podmiotów), pozostała działalność usługowa i gospodarstwa domowe (sekcja SiT 2 832 podmioty) oraz handel i gospodarka magazynowa (sekcja H, 2 700 podmiotów).</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>Zestawienie danych z 2010 oraz 2020 roku wskazuje, jakie branże na terenie KKBOF się rozwijały, a w jakich stwierdzono spadek liczby podmiotów. (jeżeli stwierdzamy i wzrosty, i spadki dobrze jest pokazać, choć zasygnalizować w jakich branżach stwierdzono spadki, bez tej informacji należy zmienić treść). W latach 2010-2020 na obszarze KKBOF analizowanych latach widoczny był silny wzrost liczby podmiotów związanych z informacją i komunikacją (sekcja J, wzrost o 30,5 %), działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca (sekcja N, wzrost o 25,8%), działalność związana z obsługą rynku nieruchomości (sekcja L, wzrost o 25, 5%), związana z edukacją (sekcja P, wzrost o 24,8%) oraz z budownictwem (sekcja F, wzrost o 20,7 %).</p>			
--	--	--	--	--	--	--

113	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 48	Proponujemy zmianę szyku: W 2020 roku najwięksi pracodawcy z obszaru KKBOF funkcjonowali w Koszalinie, Kołobrzegu i Białogardzie. Miasto Koszalin skupiało 39,7% mikroprzedsiębiorstw i 38,7% podmiotów zatrudniających od 10 do 49 pracowników. W grupie średnich firm (50-249 zatrudnionych) udział miasta Koszalina osiągnął <del>w 2020 roku</del> 42,5% całego KKBOF.		Przyjęto	
114	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 48	W powyższym akapicie wymieszane są dane dla lat 2020 – 2021. Wynika to z pewnością z dostępu konkretnych danych dla jednostek, jednakże wprowadza chaos informacyjny i nie ułatwia porównywalności danych. Dobrze jest przyjąć jeden okres.		Odrzucono	Problem ten nie występuje.
115	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 48	Uwaga techniczna: Miasta: Koszalin (93) razem z Kołobrzegiem (54) i Białogardem (17) koncentrowały także aż 164 na 219 firmy		Przyjęto	



			zatrudniających e od 50 do 249 pracowników.			
116	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 50, wykres 2	Zarówno powiat białogardzki, jak i m. Koszalin w 2020 roku nie mają przyporządkowanej wartości – z opisu nie wynika dlaczego tak jest. Należy wskazać brak danych lub inny powód.		Przyjęto (GUS podał wartość 0)	
117	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 51	Należy zastosować tryb przypuszczający: Z kolei bogata oferta turystyczna całego regionu może być <del>będzie</del> istotnym czynnikiem dla bardziej optymalnego wykorzystania infrastruktury turystycznej pasa nadmorskiego (wydłużenie sezonu, turystyka całoroczna).		Przyjęto	
118	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 51	Błąd. Leśny Kompleks Promocyjny Lasy Środkowopolskie zastąpić Leśny Kompleks Promocyjny Lasy Środkowopomorskie		Przyjęto	
119	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 51	błąd literowy: Zróznicowanie		Przyjęto	
120	Gmina Miasto Koszalin RWT	S. 52, zdanie: W sumie 8 gmin KKBOF przekroczyło wartości średniej dla kraju (796,5 zł). Najniższe wydatki majątkowe dotyczyły gmin: Białogard (242,8	W zdaniu należy dodać partykułę „nie”, zdanie nie ma sensu w kontekście przytaczanych danych. Poprawny zapis będzie brzmiał: W sumie 8 gmin		Przyjęto	

		zł), Siemyśl (304,5 zł) oraz Bobolice (376,5 zł).	KKBOF nie przekroczyło wartości średniej dla kraju (796,5 zł). Najniższe wydatki majątkowe dotyczyły gmin: Białogard (242,8 zł), Siemyśl (304,5 zł) oraz Bobolice (376,5 zł).			
121	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 52, zdanie: Wyludnienie się części gmin KKBOF oraz starzenie się społeczeństwa niesie zagrożenie spadku realnych dochodów samorządów.	Należy zastosować zapis: <u>Wyludnianie się</u> części gmin KKBOF oraz starzenie się społeczeństwa niesie zagrożenie spadku realnych dochodów samorządów – wskazujący na proces związany z ubywaniem ludności na terenie KKBOF.		Przyjęto	
122	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 55, zdanie: Jednocześnie do szczególnych wyzwań rozwoju gospodarczego należy zaliczyć dostosowanie się do zmian demograficznym i wyrównywania szans rozwojowych w układach terytorialnych.	Błąd literowy, należy dokonać korekty: Jednocześnie do szczególnych wyzwań rozwoju gospodarczego należy zaliczyć dostosowanie się do zmian demograficznych i wyrównywanie szans rozwojowych w układach terytorialnych.		Przyjęto	
123	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 55, zdanie Jest on zdecydowanie wyższy w sąsiedztwie dużych ośrodków miejskich, jak też ze względu na dostępność komunikacyjną, w tym bliskość układu	Zdanie jest nielogiczne, zwłaszcza od momentu „...miejskich, jak też...” należy to zdanie		Przyjęto	

		komunikacyjnego opartego na drogach ekspresowych.				
124	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 55, zdanie: Rozwój logistyki może być jedną z dynamicznej rozwijających się branż gospodarki, wykorzystując przy tym potencjał multimodalności (np. Port w Kołobrzegu).	Błąd literowy: Rozwój logistyki może być jedną z dynamicznej rozwijających się branż gospodarki, wykorzystując przy tym potencjał multimodalności (np. Port w Kołobrzegu).		Przyjęto	
125	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 56, zdanie: Prognozowane deficyty rynku pracy oznaczają konieczność wdrażania rozwiązań sprzyjających aktywność zawodowej, w tym również osób nieaktywnych lub mających trudności z wejściem na rynek pracy.	Błąd literowy: Prognozowane deficyty rynku pracy oznaczają konieczność wdrażania rozwiązań sprzyjających aktywności zawodowej, w tym również osób nieaktywnych lub mających trudności z wejściem na rynek pracy.		Przyjęto	
126	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 56, pkt 4	Brak konsekwencji między pierwszym a drugim myślnikiem. Być może z drugiego należy zrezygnować, wkomponować go w pierwszy, tworząc obraz OF – wg schematu : środowisko stanowi potencjał KKBOF, jednak niezbędne są zadania związane z jego ochroną, by nie dopuścić do degradacji → lub inaczej przeformułować wnioski		Przyjęto	

127	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 56, pkt 4, ostatni myślnik	Należy doprecyzować, zapis wydaje się nielogiczny: Rozwiązania takie wspierać mają/będą dodatkowo potencjał dochodów własnych samorządów, jak też budować będą wizerunek regionu ekologicznego.		Przyjęto	
128	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 56, pkt 5	Punkt jest nieczytelny, wielokrotnie złożony, należy przededagować ten wniosek, by był prostszy w odbiorze.		Przyjęto	
129	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 56-57, pkt 5, pierwszy myślnik	Punkt pełny jest powtórzeń (oraz, przemian), wydaje się dość chaotyczny		Przyjęto	
130	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 59, czwarty myślnik	Należy wyrównać interlinię		Przyjęto	
131	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 59, piąty myślnik	Dodać kropkę na końcu zdania.		Przyjęto	
132	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 59, ostatni akapit,	(...) w trzech sferach: społecznej, infrastrukturalnej i gospodarczej.		Przyjęto	
133	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 60	Wprowadzenie znaku interpunkcyjnego: Misja, wizja, cele i kierunki działań Strategii są przedstawione w formie drzewa prezentującego strukturę logiczną (...)		Przyjęto	
134	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 60	Usunąć powtórzenie, często podkreśla się <u>trzy sfery</u> , nie		Przyjęto	

			<p>ma takiej potrzeby, np. w zapisie: „Dla każdej ze <del>trzech</del> sfer zostały opracowane cele strategiczne”.</p> <p>W tym samym akapicie, kolejny raz pisze się o trzech obszarach.</p>		
135	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 60, schemat 1	<p>Podział na trzy sfery logicznie porządkuje Strategię, jednakże zarówno w tekście, jak i na schemacie, powtarza się je. Tekst można upraszczać, stosując zaimki, unikając w ten sposób zbędnych powtórzeń. W schemacie niemal każdy kafel opatrzony jest nazwą sfery – są one wyróżnione kolorystycznie, każdej przyporządkowana jest inna kolumna oraz strzałki, nie ma potrzeby każdorazowo pisać, do której sfery/obszaru jest przyporządkowany.</p>	Odrzucono	<p>W schemacie nie jest przyjęte, aby używać zaimków, ma on służyć czytelnej prezentacji struktury, powtórzenia w schemacie służą lepszemu zrozumieniu zależności i są ważnym elementem narracji, która prowadzi czytelnika dokumentu</p>
136	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 61, tytuł rozdziału	<p>Misja i wizja – wizja nie jest nazwą własną, należy stosować zapis minuskułą.</p>	Przyjęto	
137	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 62, tabela 10	<p>W tabeli na poziomie kierunków działań, w każdym tytule powtarzane jest „Kierunki działań</p>	Przyjęto	

			Strategii Ponadlokalnej KKBOF..." – zgłaszana była już uwaga, by zastosować jednolity sposób nazewnictwa Strategii (tj. pisząc Strategia lub Strategia Rozwoju Ponadlokalnego). W tym przypadku jednak proponuje się, by na każdym z poziomów stosować zapis „Kierunki działań do celu...” rezygnując z dopisywania każdorazowo „Strategia...”			
138	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 62, cel strategiczny 6	Tak sformułowany cel jest nieczytelny, najprawdopodobniej brakuje „z” – zapis powinien brzmieć: „Zrównoważony rozwój gospodarczy KKBOF spójny z potencjałami lokalnymi”.		Przyjęto	
139	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 62, punkt 1.1.	Błąd ortograficzny, partnerstwa międzysamorządowe – pisownia łączna. Lub zastosować zapis między samorządami.		Przyjęto	
140	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 63, pkt 2.3.	Brak kropki na końcu zdania.		Przyjęto	
141	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 63	Takie powiązanie <del>problemów z celami strategicznymi i kierunkami</del>		Przyjęto	

			działań przyczynia się do zachowania spójności logicznej dokumentu Strategii Rozwoju Ponadlokalnego KKBOF.			
142	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 64, nagłówek tabeli 11	Przed tekstem jest kropka, należy ją usunąć		Przyjęto	
143	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 64, 1.1. punkt 1.	Błąd ortograficzny, pomiędzy – pisownia łączna.		Przyjęto	
144	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 64, pkt 22	Brak kropki.		Przyjęto	
145	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 76, akapit	Dotychczasowy zapis wymaga przeredagowania, proponuje się, by zastąpiono go następującym: „Poniżej prezentowane są kierunki działań i wiązki projektów w ramach celu „Rozwinięte sieci współpracy w ramach KKBOF”. Zostały one wypracowane podczas spotkań warsztatowych w Koszalinie, Kołobrzegu i Białogardzie, a następnie skonsultowane podczas spotkań roboczych oraz konsultacji społecznych”.		Przyjęto	
146	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 76, 1.1.	Partnerstw międzysamorządowych – pisownia łączna.		Przyjęto	

147	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 76, 1.2.3.	Należy wiązkę przededagować, m.in. w następujący sposób: Projekty w zakresie podnoszenia jakości edukacji przedszkolnej, podstawowej i ponadpodstawowej.		Przyjęto	
148	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 76, pkt 1.3.1.	Proponuje się doprecyzowanie wiązki w następujący sposób: „Projekty budowania i rozwijania tożsamości regionalnej, w tym tworzenia wspólnej marki.		Przyjęto	
149	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 77, pkt 1.4.5.	Proponuje się usunięcie drugiej części wiązki, w następujący sposób: „Skoordynowane usługi społeczne w KKBOF”.		Przyjęto	
150	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 77, pkt 1.4.7.	Zwiększone zasoby lokalowe na rzecz zaspokajania potrzeb <del>lokalowych</del> rodzin wieloprotblemowych, z różnorodnymi potrzebami.		Przyjęto	
151	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 77, 2.1.4.	Proponuje się zastosowanie zapisu z drobną korektą: „Wyposażenie <del>wyposażenie</del> jednostek służby (...)”		Przyjęto	
152	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 77, 2.1.8.	Projekty profilaktyki uzależnień (w szczególności behawioralnych).		Przyjęto	



153	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 78, 2.3.	W wiązce wymienia się PCZK oraz GCZK po pełnych nazwach instytucji (co jest uzasadnione) lecz za chwilę wprowadza się skrótowiec OSP bez objaśnienia – jest on powszechnie znany, jednak wskazane jest zachowywanie pełnej konsekwencji.		Przyjęto	
154	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 79, cel 4	Należy połączyć dwa ostatnie wersy, by były w jednym rządzie - „społecznych i gospodarczych”		Przyjęto	
155	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 80	Każdy wers, rozpoczynając od tytułu podrozdziału poprzez akapit, nazwę tabeli oraz jej pierwszy wers zawierają jedną i tę samą informację. Być może treść tego akapitu powinna brzmieć inaczej, być może należy zrezygnować z powtarzania tej informacji w nagłówku tabeli. Stosowanie takiego zapisu nie wnosi dodatkowej informacji, powtarzane jest wielokrotnie.		Przyjęto	
156	Gmina Miasto Koszalin RWT		Proponuje się zmniejszenie stopnia szczegółowości wiązki: „Projekty na rzecz redukcji niskiej emisji, tj.		Przyjęto	

			emisji pyłów i szkodliwych gazów na wysokości do 40 m pochodzących z domowych pieców grzewczych i lokalnych kotłowni węglowych, w których spalanie węgla odbywa się w nieefektywny sposób oraz z transportu spalinowego”.			
157	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 80-86	Należy konsekwentnie stawiać kropki, kończąc punkty.		Przyjęto	
158	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 81, 3.3.5.	Projekty w zakresie termicznego przekształcania odpadów.		Przyjęto	
159	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 81, 3.3.8.	Zapis brzmi: „Projekty kompostowni” – jest on niejednoznaczny, projekty w jakim zakresie, projektowanie nowych, projekty miękkie, edukacyjne czy inwestycyjne.		Przyjęto	
160	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 81, 4.2.1.	Propozycja uproszczenia zapisu, poprawiając jego czytelność: „Budowa i modernizacja sieci elektroenergetycznych (w tym sieci niskiego napięcia) oraz gazowych”.		Przyjęto	
161	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 81, 4.2.8.	Należy przeanalizować raz jeszcze wiązkę,		Przyjęto	

			przeredagować ją lub rozdzielić na dwie osobne.			
162	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 82, 4.4.3.	Brak przecinka w treści wiązki: Budowa, przebudowa, remonty i modernizacja dróg lokalnych (m. in. gminnych i powiatowych).		Przyjęto	
163	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 82, 4.4.4.	Drobna korekta, polepszająca jakość: „Budowa, przebudowa, remonty i modernizacja ciągów pieszych i pieszo-rowerowych, w tym m.in. likwidacja blokad komunikacyjnych utrudniających użytkownikom ciągów komunikacyjnych, sprawne przemieszczanie się”.		Przyjęto	
164	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 83, 5.2.3.	Zapis budzi wątpliwość, wiązką projektów strategicznych dla Obszaru jest przewóz wózków i rowerów – być może należy ten zapis przeredagować, doprecyzować. W takim kształcie jest mało czytelny i budzi wątpliwość czy charakter wiązki jest strategiczny.		Odrzucono	Zapis jest bardzo czytelny i jednoznaczny, co do swojej treści. Rzeczywiście nie jest strategiczny, ale jest wiązką projektową, która ze swojej istoty ma charakter operacyjny
165	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 83, 5.3.7.	Konieczność doprecyzowania jakiego typu monitoring jest		Odrzucono	Strategia jest do 2030 roku. Doprecyzowanie tego zapisu w obliczu

			przewidziany w wiązce projektu.			prawdopodobnych i pewnych zmian techniki technologii oraz organizacji monitoringu w tym 8 letnim okresie nie jest właściwym rozwiązaniem
166	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 84, 85	W treści dokumentu stosuje się różne brzmienie celu 6: Zrównoważony rozwój gospodarczy KKBOF spójny z potencjałami lokalnymi. Należy przyjąć jedną wersję i konsekwentnie ją stosować.		Przyjęto	
167	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 85, 6.1.3.	Stosowany i utrwalony w języku polskim jest zapis mikroprzedsiębiorca. „Infrastruktura techniczna niezbędna dla rozwoju przedsiębiorczości, w tym dla mikroprzedsiębiorstw”.		Przyjęto	
168	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 86, 6.2.1.	Wiązkę „Udostępnienie miejsc kultu religijnego” – należy doprecyzować. Znając kontekst wiemy, że chodzi tu o udostępnienie zwłaszcza kościołów stanowiących szczególnie wartościowe zabytki turystom, jednakże z tego zapisu to nie wynika.		Przyjęto	
169	Gmina Miasto Koszalin RWT	Uwaga ogólna dot. Zestawienia zbiorczego wskaźników	Zastosowane znaki określające trend są duże,		Odrzucono	Kształt grubość, kolor strzałek został uzgodnione

			mocno się odznaczają, są przerysowane. Należy je uprościć do klasycznych strzałek (wyróżniając je kolorystycznie) lub zastosować zapis (wzrost, spadek, constans).			z Zamawiającym przy tworzeniu tabeli
170	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 87	Poniżej przedstawiono drobne korekty dot. tekstu: Poniższa Tabela 17 prezentuje kluczowe rezultaty wraz ze wskaźnikami, ich jednostkami miary, źródłami pozyskiwania danych, opisami oraz wartością bazową i przewidywanym trendem zmian wartości wskaźnika.		Przyjęto	
171	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 87, druga kolumna	„Kluczowe rezultaty” – pisownia majuskułą, jak w pozostałych nagłówkach.		Przyjęto	
172	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 87	Korekta tekstu: Podwyższony standard życia i rozwoju na wszystkich <del>na</del> etapach edukacji.		Przyjęto	
173	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 87, 91	<u>Jest odrębna komórka z jednostką miary, nie ma potrzeby dodawania jest obok wskaźnika.</u> Liczba uczniów szkół i placówek kształcenia zawodowego		Przyjęto	

			uczestniczących w stażach uczniowskich. <del>(osoby)</del> . Liczba zlikwidowanych dzikich wysypisk i miejsc składowania odpadów niebezpiecznych. <del>(w szt.)</del> Ponadto tylko osoby pisane są w pełnym brzmieniu, a nie przy użyciu skrótu.			
174	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 88	Liczba podmiotów objętych wsparciem w celu zwiększenia jakości i efektywności systemu kształcenia i szkolenia <del>(sztuki)</del> .		Przyjęto	
175	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 88	Wskaźnik wymaga preredagowania. Propozycja: Liczba imprez artystyczno – rozrywkowych i sportowych zorganizowanych w danym roku.		Przyjęto	
176	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 89	Drobne korekty: Wskaźnik mierzy liczbę stacjonarnych placówek opieki społecznej i ich filii oraz liczbę domów pomocy społecznej, filii domów pomocy społecznej, rodzinnych domów pomocy, placówek zapewniających całodobową opiekę (...)		Przyjęto	

177	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 90	Korekta: Inwestycje w nowe lub zmodernizowane systemy monitorowania, gotowości, ostrzegania i reagowania w kontekście klęsk żywiołowych i katastrof <del>w przypadku klęsk żywiołowych.</del>		Przyjęto	
178	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 90	Korekta: Wskaźnik mierzy całkowitą wartość inwestycji w projekty wspierające rozwój lub modernizację systemów monitorowania, gotowości, ostrzegania i reagowania w kontekście klęsk żywiołowych i katastrof <u>dotyczące zagrożeń klęskami żywiołowymi</u> (ten drugi człon stanowiący powtórzenie wprowadza chaos, trudno odczytać sens zdania, należy je skrócić zgodnie z propozycją, jeśli nie zaburzy to porządku merytorycznego) związanych z klimatem (...)		Odrzucono	
179	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 90	Kropka na końcu: Wysoki standard ochrony i utrzymania środowiska naturalnego na KKBOF.		Przyjęto	

			Liczba nowych/zmodernizowanych stanowisk pomiarowych na potrzeby monitoringu stanu środowiska.			
180	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 90	Zastosowanie znaku: Wskaźnik mierzy % udział obszarów prawnie chronionych w powierzchni ogółem. Liczony jest średnią z czterech powiatów.		Przyjęto	
181	Gmina Miasto Koszalin RWT	Uwaga ogólna	Nie ma spójności jeśli chodzi o znaki interpunkcyjne. Należy ujednoczyć kropki.		Przyjęto	
182	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 95, wskaźnik: Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM 2,5) Koszalinie	Korekta: Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i niespalinowe dla PM 2,5) na terenie Koszalina		Przyjęto	
183	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 99, mapa	Mapa częściowo nadal jest nieczytelna, część miejscowości jest niewidoczna, oznaczenia w legendzie wymagają poprawy, np. w części „sieć osadnicza” – ośrodek równoważenia rozwoju regionalny” pisany ciągiem. Legenda w części		Przyjęto częściowo. Poprawiono legendę. Usunięto z niej jedną kategorię, co powinno wyeliminować ucięcie na wydruku. Czytelność ograniczona jest przez bogactwo treści, które uzasadniono w tekście celowością pokazania relacji. Poprawie	



			„projektowane tereny inwestycyjne...” jest ucięta		czytelności służy rozbiecie treści na 3 mapy.	
184	Gmina Miasto Koszalin RWT	s.98, akapit rozpoczynający się od słów „Istotą struktury...”	W tekście znajduje się uwaga dot. pliku z mapą w formacie A3, najprawdopodobniej jest to uwaga czysto techniczna, nieprzeznaczona do tekstu właściwego.		Przyjęto	
185	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 100 i inne	W nawiasach kwadratowych znajdują się oznaczenia [D.] nie ma objaśnienia, co one oznaczają, można domyślić się, że to nawiązanie do Diagnostyki, co sugeruje przypis. Sugerujemy zrezygnowanie z nawiasów na rzecz przypisów.		Przyjęto	
186	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 102, 1.3.5.	Nazwa osiedla w Koszalinie to „Jamno – Łąbusz”. Sugeruje się zapis: ... oraz osiedle Jamno – Łąbusz (w granicach m. Koszalina) lub byłe sołectwa Jamno i Łąbusz (aktualnie w granicach m. Koszalina).		Przyjęto	
187	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 103, 1.3.7.	Pierwszy myślnik „Koszalin” – zamknij nawias		Przyjęto	
188	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 104, 1.3.7, 4 akapit	Trzeci wers – wkraść się wyraz do usunięcia.		Przyjęto	
189	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 105, 1 akapit	Ostatni wers – w środku zdania kropka do usunięcia.		Przyjęto	

190	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 107	Odniesienie do tabeli 14, ale najprawdopodobniej do tabeli nr 18, która znajduje się poniżej tekstu.		Przyjęto	
191	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 108, 1.5.	Pierwszy wers, KKBO należy zmienić na KKBOF		Przyjęto	
192	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 109, 1.6.	Drugi, trzeci wers, brak kropki kończącej zdanie.		Przyjęto	
193	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 109,	Zdanie rozpoczynające się od „Do najcenniejszych kościołów...”, postawić przecinki między Białogardem i Koszalinem. Do rozwagi nazwanie koszalińskiej katedry farą – dawniej kościół ten był farą, obecnie nie.		Przyjęto  Podano informację, że fara koszalińska jest obecnie katedrą. Farą nie przestała być, bo to dawna nazwa kościoła parafialnego	
194	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 110	W pierwszym akapicie, majuskuła „...a zwłaszcza gminnych ...”. W zdaniu: „Stan techniczny (...), a zwłaszcza (...) – minuskuła. Na końcach akapitów brakuje kropek, co zdarza się również w innych przypadkach, na kolejnych stronach, należy do dokładnie przejrzeć i poprawić. Pojawiają się duże litery w środku zdań, przecinki zamiast kropek, należy to dostosować.		Przyjęto	

195	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 111, 1.7.5.	W akapicie usunąć oznaczenie z diagnozy [D. s. 28], dodać przypis, jak poprzednio.		Przyjęto	
196	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 112, 1.9.	Inne konflikty występują w Kołobrzegu		Przyjęto	
197	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 113, 2.2.	W akapicie usunąć literówki, ponadto dopiero tutaj wprowadzono skrótowce, np. do studium (Suikzp), powinno to nastąpić na początku rozdziału.		Przyjęto Dla zwiększenia czytelności zrezygnowano ze skrótowca suikzpg	
198	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 119, mapa	Nazwy niektórych miejscowości są niewidoczne, w legendzie przy oznaczeniu „Obszary suburbanizacji...” powtarza się „i” na końcu i początku wiersza.		Przyjęto usunięcie powtórnego „i”. Częściowo odrzucono w zakresie widoczności nazw miejscowości,	Nakładania się niektórych nazw własnych miejscowości wynika ze specyfiki zastosowania oprogramowania gis, w którym edycja opisów powiązana jest konkretnymi koordynatami punktowymi. Zmiana ich byłaby niepoprawna wobec rzeczywistych lokalizacji miejscowości, a konsekwencją - dalsze ich przesunięcie lub kolejne nałożenie wobec innych punktów. Może to skutkować dalszym spadkiem czytelności mapy wyedytowanej w postaci rastrowej i załączonej w tekście opracowania.

199	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 120 i następne, 3.2.1.	Nazwy miejscowości trzeba w jakiś sposób wyróżnić, Koszalin/Białogard jest błękitny, następne miejscowości są już czarne, nie wyróżniają się wręcz giną wśród tekstu.		Przyjęto	
200	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 127, 1.1.	Jeśli decydujemy się podawać koordynatora procesu wdrażania Strategii to napiszmy prawidłowo: Referat Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Wydziale Rozwoju i Współpracy Terytorialnej Urzędu Miejskiego w Koszalinie. Ponadto ostatni myślnik jest w kolorze czerwonym –do zmiany. Ostatni akapit wymaga redakcji tekstu, błędy literowe, brak znaków interpunkcyjnych		Przyjęto	
201	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 130, schemat 2	Na schemacie brakuje nr. 4. Być może dla czytelności schematu należałoby wprowadzić produkty monitoringu i ewaluacji? Schemat w swojej budowie i zakresie należy przemyśleć i zaproponować nową wersję.		Przyjęto	
202	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 130	W punkcie trwałość w nawiasie zostało		Przyjęto	

			odniesienie (ang.) – do usunięcia.			
203	Gmina Miasto Koszalin RWT	s. 133, tabela 19	Proponuje się zrezygnowanie z harmonogramu, nie jest to element wymagany, a obliuguje Partnerów do podejmowania konkretnych kroków w określonym czasie. Ustalenie takiego harmonogramu poza uchwałą RG/RM jest lepszym rozwiązaniem, pozostawiającym większą elastyczność.		Przyjęto	
204	Gmina Miasto Koszalin RWT	Spisy tabel i map	Do weryfikacji		Przyjęto	
205	Gmina Miasto Koszalin Wydział Środowiska	Tabela 17. Zestawienie zbiorcze wskaźników Cel strategiczny 3. Podwyższony stopień integracji przestrzennej i zachowania zasobów naturalnych oraz dziedzictwa kulturowego obszaru KKBOF Wysoki standard ochrony i utrzymania środowiska naturalnego na KKBOF Liczba nowych/zmodernizowanych stanowisk pomiarowych na potrzeby monitoringu środowiska str. 90	Wykreślenie wskaźnika lub zapis „Liczba stanowisk pomiarowych na potrzeby Państwowego Monitoringu Środowiska (dane z GIOŚ)”.  Podany wskaźnik „Liczba nowych/zmodernizowanych stanowisk pomiarowych na potrzeby monitoringu środowiska” nie jest zadaniem za którego realizację odpowiadają Gminy. Państwowy Monitoring Środowiska prowadzony jest przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, i to ta instytucja realizuje zadania monitoringu środowiska (dotyczy		Przyjęto	

				<p>wszystkich komponentów środowiska) na podstawie wieloletnich programów PMŚ opracowanych przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, uwzględniających zadania wynikające z odrębnych ustaw, zobowiązań międzynarodowych oraz innych potrzeb wynikających z polityki ekologicznej państwa oraz wojewódzkich programów monitoringu, opracowanych przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska, przy czym programy wojewódzkie zawierają zadania określone w wieloletnich programach PMŚ. Liczba stanowisk pomiarowych na potrzeby Państwowego Monitoringu Środowiska nie wynika z uznaniowego charakteru ile punktów pomiarowych Gmina</p>		
--	--	--	--	---	--	--

				<p>chce mieć na swoim terenie, a jest ściśle określona przepisami, łącznie z lokalizacją punktów w taki sposób aby zbierane na nich dane wpisywały się w wytyczne i metodykę PMS.</p> <p>Ponadto punkty pomiarowe badające np. stan jakości powietrza montowane przez Gminy w ramach różnorodnych projektów, nie są uwzględniane w Państwowym Monitoringu.</p>		
206	Gmina Miasto Koszalin Wydział Środowiska	<p>Tabela 17. Zestawienie zbiorcze wskaźników Cel strategiczny 5. Zrównoważona mobilność mieszkańców i użytkowników obszaru KKBOF. Mniejsza emisja substancji szkodliwych emitowanych przez transport Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM 2,5) Koszalinie str 95</p>	Wykreślenie wskaźnika	Brak możliwości zebrania danych do wskaźnika.	Odrzucono	Jest to wskaźnik obowiązkowy w SUMP, ponieważ zachodzi konieczność uwzględnienia strategicznych wskaźników podstawowych w zakresie emisji gazów cieplarnianych

207	Gmina Miasto Koszalin Wydział Środowiska	Tabela 17. Zestawienie zbiorcze wskaźników Cel strategiczny 5. Zrównoważona mobilność mieszkańców i użytkowników obszaru KKBOF. Mniejsza emisja substancji szkodliwych emitowanych przez transport Cykl emisji CO2 str 95	?	Co ma oznaczać wskaźnik? W jaki sposób miałby być raportowany?	Odrzucono	Jest to wskaźnik obowiązkowy w SUMP, ponieważ zachodzi konieczność uwzględnienia strategicznych wskaźników podstawowych w zakresie emisji gazów cieplarnianych
208	Gmina Miasto Koszalin Wydział Środowiska	Tabela 17. Zestawienie zbiorcze wskaźników Cel strategiczny 5. Zrównoważona mobilność mieszkańców i użytkowników obszaru KKBOF. Mniejsza emisja substancji szkodliwych emitowanych przez transport Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania) str. 95	?	W jaki sposób Gmina ma podawać dane o powstałych / zmodernizowanych punktach / stacjach ładowania jeśli nie ma obowiązku prawnego prowadzenia ich ewidencji?	Odrzucono	Dane do wskaźników będą pobierane z różnych źródeł nie tylko z Gminy. Te dane są pozyskiwane m.in. z Energa-operator, Miejskiego Zakładu Komunikacji w Koszalinie, Komunikacji Miejskiej w Kołobrzegu oraz Zakładu Komunikacji Miejskiej w Białogardzie itp.
209	Koszalińska Agencja Rozwoju Regionalnego SA	III Strategia Rozwoju KKBOF 3. Cele strategiczne i kierunki działań str. 62	Dodać Cel 6.4 Rozwijanie i wspieranie innowacyjności przedsiębiorstw oraz projektów badawczo-rozwojowych	Rozwój gospodarczy zmierza w kierunku innowacji. UE duży nacisk kładzie na badanie i rozwój oraz współpracę uczelni z biznesem w kreowaniu i wdrażaniu innowacji. W perspektywie finansowej UE 2021-2027	Przyjęto (Rozszerzono cel 6.1)	



				przewidziano na ten cel duże środki, m.in. w programie FENG oraz w programach regionalnych Koszalin posiada uczelnię wyższą w związku z tym istnieje potencjał do tworzenia tego typu projektów a zapis w strategii ułatwi ich realizację		
210	Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie		Zgodnie z art.166 ust.1 pkt 1 ustawy z dnia 20.07..2017 r Prawo wodne (Dz.U. z 2021poz. 2233 z późn. zm.) informacje nt. obszarów zagrożonych powodzią należy uzupełnić o rzeki Uniesta, Dzierżęcinka, Czerwona, Błotnica, Liśnica i Malechowska Struga. Zagrożenie powodziowe od tych cieków jest również znaczące. Ponadto zgodnie z ustawą prawo wodne obszar szczególnego zagrożenia powodzią stanowi również cały pas techniczny'		Przyjęto	
211	Państwowe Gospodarstwo		Należy rozważyć zasadność nieznacznej korekty fragmentu strategii		Przyjęto	

	Wodne Wody Polskie		<p>dotyczącego wód powierzchniowych – str 35 rozdz 2.3. t.j. „ Monitoring wód powierzchniowych w województwie..... co wynikało z oceny stanu chemicznego”.</p> <p>Stopień ogólności ww zapisu oraz zawarta w nim fragmentaryczna opinia na temat stanu wód są nieprecyzyjne. Zapis „ekstremalnie dobry potencjał ekologiczny” – takie pojęcie w specjalistycznym katalogu nie występuje. Dodatkowo należy upewnić się czy rzeczywiście mamy na myśli potencjał ekologiczny czy stan ekologiczny czy oba.</p> <p>Kolejnym elementem jest ocena stanu chemicznego, która – w przypadku JCWP znajdujących się na obszarze KKBOF – nie zawsze jest wskazana, jako „zła”. Należy także pamiętać, że znaczna część JCWP na OF nie była monitorowana, stąd generalizowanie w tym wypadku nie jest najlepszym rozwiązaniem</p>			
--	-----------------------	--	--	--	--	--

			Informują także że na terenie KKBOF znajduje się około 60 jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) rzecznych, 13 JCWP jeziornych i 1 JCWP przybrzeżnych			
212	Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie		Cel strategiczny 3, kierunek działań 3.1. zestawione w tabeli 12 wskazują zakres tematyczny problemu , numer i treść problemu: ochrona przyrody, gospodarka odpadami, stan powietrza atmosferycznego, OZE, obiekty i obszary chronione, zasoby środowiska przyrodniczego, ład przestrzenny. Niektóre z wymienionych w tabeli problemów np. pkt 3,7,8 zdają się być nieuwzględnione w wiązках projektów w sferze infrastruktury przestrzeni i środowiska zamieszczonych na dalszych stronach Zamieszczone w tab 15 pkt 3.1.4 wiązki projektów w kierunkach działań koncentrują się na rewitalizacji zbiorników i cieków, w tym jeziora		Odrzucono	Wiązka projektów 3.1.4. „Zrewitalizowane zbiorniki i ciekі wodne, w tym jeziora Jamno oraz zwiększony stopień zagospodarowania akwenów wodnych” 3.1.3, 3.1.2., 3.1.9. zawierają sposoby radzenia sobie z problemami 3,7,8

			<p>Jamno lecz prawdopodobnie jest to związane z poprawieniem funkcji turystycznej, o czym świadczy w dalszej części zdania zwiększony stopień zagospodarowania akwenów wodnych. Zaleca się sformułowanie takich działań, których celem będzie eliminacja zdiagnozowanych w strategii problemów. Zły stan jeziora Jamno – potwierdzony niejednokrotnie w samym dokumencie strategii – powinien stanowić ważny punkt zainteresowania, szczególnie, że KKBOF, jako cel stawia sobie zadbane środowisko i podkreślenie walorów przyrodniczych i turystycznych, a samo jezioro Jamno od kilku lat jest przedmiotem zainteresowania mieszkańców</p>			
213	Mieszkaniec	Brak konsultacji z Zarządem LIGI OCHRONY PRZYRODY W KOSZALINIE- do uzupełnienia			Odrzucono	Konsultacje były publiczne a informacja o nich odpowiednio rozpropagowana.
214	Mieszkaniec	Zadania związane z edukacją są cenne lecz za tym nie idą			Odrzucono	Dodatki motywacyjne i analiza stawek

		znaczące dodatki motywacyjne i inne dla wykonawców tych zadań- za pracę należy się godny wymiar finansowy- do analizy stawki samorządowe.				samorządowych wykraczają poza zakres przedmiotowy strategii z uwagi na swoją szczegółowość.
215	Mieszkaniec	Brak sklepów wielkopowierzchniowych spożywczych w centrum regionu Koszalinie- typu e-Leclerk, Auchan... promujące region rolniczo- turystyczny przez dostępność różnorodnych produktów- do samorządu.			Odrzucono	Strategia nie może wskazywać konkretnych podmiotów handlowych jednocześnie należy wskazać że otwieranie proponowanych marketów pozostaje w gestii podmiotów gospodarczych, które decyzje podejmują niezależnie na podstawie swoich szczegółowych analiz biznesowych
216	Mieszkaniec	Brak znaczącej promocji przyrodniczej regionu w Koszalinie – utworzenie multimedialnego centrum nauki i promocji przyrodniczej w Jamnie/Koszalinie.			Odrzucono	Są to szczegółowe projekty realizowane przez gminy. Gmina w razie potrzeby będzie mogła powołać się na zapisy Strategii Rozwoju Ponadlokalnego, bowiem sama tematyka znajduje odzwierciedlenie w treści dokumentu- Cel strategiczny 2: Dobrostan, lepsza jakość życia oraz możliwości rozwoju mieszkańców KKBOF. Kierunek działań: 1.2 Podnoszenie jakości

						edukacji przedszkolnej, podstawowej i ponadpodstawowej, budowanie kompleksowej i komplementarnej oferty edukacyjnej.
217	Mieszkaniec	Zmiana wizerunku centrum Koszalina wraz z jego ożywieniem- np. obniżanie opłat związanych z działalnością w centrum – do Samorządu.			Odrzucono	Uwaga jest adresowana indywidualnie do samorządu Koszalina i w gestii wyłącznie tego samorządu. Strategia ponadlokalna nie może zawierać dyspozycji obniżenia podatku przez jeden samorząd.
218	Mieszkaniec	Zmiana wizerunku Ratusza Koszalina- np pokrycie taflami szkła od frontu z podświetleniami od wewnątrz i zewnątrz- patrz front galerii Kraków- do projektu do samorządu.			Odrzucono	Propozycja wykracza poza zakres przedmiotowy Strategii z uwagi na swoją szczegółowość oraz wskazanie konkretnych rozwiązań architektoniczno-technicznych
219	Mieszkaniec	Poprawa wizerunku całego obszaru- np. likwidacja tzw. budek w pasie nadmorskim- zatrudnienie architekta odpowiedzialnego za ten obszar – nadmorski.			Przyjęto	Odrzucono w zakresie zapisu dot. Zatrudnienia architekta odpowiedzialnego za obszar. Strategia ponadregionalna nie może zawiera propozycji zatrudnienia na konkretne stanowisko

220	Mieszkaniec	Poprawa wizerunku architektonicznego Koszalina- nowe interesujące projekty i ich realizacja- samorzady.			Odrzucono	Uwaga jest adresowana indywidualnie do samorządu Koszalina i w gestii wyłącznie tego samorządu.
221	Mieszkaniec	Zwiększenie liczby urzędzeń ratujących życie i ich dostępny wykaz – AED w sposób znaczący- samorzady.			Odrzucono	Są to szczegółowe projekty realizowane przez gminy. Gmina w razie potrzeby będzie mogła powołać się na zapisy Strategii Rozwoju Ponadlokalnego, bowiem sama tematyka znajduje odzwierciedlenie w treści dokumentu- - Cel strategiczny 2: Dobrostan, lepsza jakość życia oraz możliwości rozwoju mieszkańców KKBOF. Kierunek działań: 2.3. Wzmacnianie bezpieczeństwa oraz edukacja w zakresie bezpieczeństwa na terenie KKBOF.
222	Mieszkaniec	Znacząca poprawa infrastruktury drogowej Koszalina i powiatu – projekty i ich realizacja.			Przyjęto	
223	Mieszkaniec	Brak priorytetu dostępności i transportu DARMOWEGO dla klas szkolnych -do ośrodków edukacji ekologicznej w regionie.			Odrzucono	Są to szczegółowe projekty realizowane przez gminy. Gmina w razie potrzeby będzie mogła powołać się na zapisy Strategii Rozwoju

						<p>Ponadlokalnego, bowiem sama tematyka znajduje odzwierciedlenie w treści dokumentu- Cel strategiczny 4: Rozwinięta infrastruktura obszaru z wykorzystaniem technologii informacyjno-komunikacyjnych (smart city) dla potrzeb społecznych i gospodarczych. Kierunek działań: 4.4. Poprawa jakości i dostępności publicznej infrastruktury turystycznej.</p>
224	Mieszkaniec	<p>Tworzenie nowych centrów edukacyjno- naukowych gminnych- w tym w Koszalinie, jako największym centrum w regionie-m opinie LOP. Stworzenie ogrodu botanicznego Koszalińskiego Pasa Nadmorskiego w Jamnie wraz z salą multimedialno- edukacyjną.</p>			Odrzucono	<p>Są to szczegółowe projekty realizowane przez gminy. Gmina w razie potrzeby będzie mogła powołać się na zapisy Strategii Rozwoju Ponadlokalnego, bowiem sama tematyka znajduje odzwierciedlenie w treści dokumentu- Cel strategiczny 2: Dobrostan, lepsza jakość życia oraz możliwości rozwoju mieszkańców KKBOF. Kierunek działań: 1.2 Podnoszenie jakości edukacji przedszkolnej, podstawowej i ponadpodstawowej,</p>



						budowanie kompleksowej i komplementarnej oferty edukacyjnej.
225	Mieszkaniec	Zbyt duży i rozproszony ludnościowo obszar, aby scałić ten obszar pod kątem transportu kolejowego powoduje konieczność innych rozwiązań- poszukiwanie pomysłów do realizacji np. lotnisko cywilne lub na tzw. sezon turystyczny.			Odrzucono	Takie lotnisko do obsługi cywilnej już istnieje: Lotnisko Bagicz patrz str. 39 Strategii
226	Partnerzy w ramach KKBOF	Tabela 1. Zestawienie zbiorcze wskaźników str. 87	Prośba o uzupełnienie wartości wskaźników bazowych opatrzonych w dokumencie Strategii opisem w opracowaniu Zgodnie z poniższym zestawieniem zawierającym nazwę wskaźnika bazowego i jego wartość:  1. Liczba przeprowadzonych kampanii informacyjno-edukacyjnych kształtujących świadomość ekologiczną.(72)  2. Liczba kampanii edukacyjno-informacyjnych dotyczących Technologii Informacyjno-Komunikacyjnych (15)	Ze względu na konieczność uzupełnienia wartości wskaźników bazowych w dokumencie Strategii.	Przyjęto	

			<p>3. Liczba nowych/zmodernizowanych punktów świetlnych (10475)</p> <p>4. Liczba jednostek służb ratowniczych wyposażonych w sprzęt do prowadzenia akcji ratowniczych i usuwania skutków katastrof (58)</p> <p>5. Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (71)</p> <p>6. Inwestycje w nowe lub zmodernizowane systemy monitorowania, gotowości, ostrzegania i reagowania w kontekście klęsk żywiołowych i katastrof w przypadku klęsk żywiołowych (15)</p> <p>7. Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ ładowania) (10)</p> <p>8. Miasta z nowymi lub zmodernizowanymi</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>cyfrowymi systemami transportu miejskiego (18)</p> <p>9. Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej do 2020 r. (51)</p> <p>10. Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego (4375)</p>			
--	--	--	--	--	--	--

Załącznik 2: Zestawienie wniosków do SUMP z konsultacji społecznych wraz ze sposobem ich rozpatrzenia

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
1.	Mieszkaniec	SUMP	Wydłużyć czas minutników na przejściach dla pieszych.	Czas przejścia na przejściach dla pieszych nie uwzględnia powolnego chodu seniorów. Nigdy nie zdążą przejść w czasie zakodowanym w minutnikach. Ten czas należałoby wydłużyć.	Odrzucono	SUMP nie zawiera tak szczegółowych informacji, wniosek należy zgłosić do zarządcy drogi, na której znajduje się sygnalizacja.
2.	Stowarzyszenie Społeczny Instytut Obywatelski "Obywatele dla Regionu"	SUMP	Budowa parkingów na obrzeżach centrów miast i w sąsiedztwie przystanków węzłowych komunikacji publicznej, w myśl zasady "park and ride".		Odrzucono Postulat jest zawarty w SUMP	Postulaty dotyczące budowy przystanków P&R są zawarte w SUMP, szczegółowe plany będą uzgadniane na etapie wdrożeniowym SUMP. Np. Rozdział 4.8
3.	Stowarzyszenie Społeczny Instytut Obywatelski "Obywatele dla Regionu"	SUMP	W miastach, tam gdzie to możliwe, ograniczać dostępność transportu indywidualnego na rzecz zbiorowego przez wytyczenie buspasów (np. w Koszalinie ciąg ulic Krakusa i Wandy, Gnieźnieńska).		Odrzucono Postulat jest pośrednio zawarty w SUMP	SUMP ma charakter planistyczny i nie wskazuje na tym etapie konkretnych lokalizacji inwestycji. Dopisano informację o buspasach.
4.	Stowarzyszenie Społeczny Instytut Obywatelski "Obywatele dla Regionu"	SUMP	W komunikacji kolejowej wprowadzić takt kursowania (np. co 60 min) pociągów regionalnych na trasach Koszalin - Kołobrzeg - Białogard -		Odrzucona	Właścicielem linii kolejowej oraz organizatorem przewozów kolejowych są jednostki wyższego szczebla.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
			Koszalin. Wprowadzić prawdziwą kolej aglomeracyjną na wzór SKM w Trójmieście, nawet z oznaczeniami literowymi dla poszczególnych linii np.: Linia A - Koszalin - Białogard; Linia B - Koszalin - Kołobrzeg, Linia C - Białogard - Kołobrzeg.			
5.	Stowarzyszenie Społeczny Instytut Obywatelski "Obywatele dla Regionu"	SUMP	Wprowadzić w ramach KKBOF zintegrowaną taryfę biletową obejmującą bilety kolejowe na pociągi regionalne oraz komunikację miejską w miastach KKBOF (np. bilety 1 dniowe, tygodniowe).		Odrzucono Postulat częściowo jest zawarty w SUMP	W SUMP została wskazana potrzeba uruchomienia wspólnego i spójnego systemu transportu zbiorowego. Prace nad wskazanym systemem będą zawierać między innymi analizę możliwości wprowadzenia wspólnego biletu.
6.	Stowarzyszenie Społeczny Instytut Obywatelski "Obywatele dla Regionu"	SUMP	Zintegrować, np. jako regionalne centra komunikacyjne, funkcje dworców kolejowych i autobusowych.		Odrzucono Postulat jest zawarty w SUMP	W SUMP wskazano potrzebę stworzenia centrów przesiadkowych w miejscu funkcjonujących dworców. Rozdział 4.8
7.	Mieszkaniec		Transport ekologiczny nie uwzględnił odtworzenia transportu tramwajowego pomiędzy Koszalinem, a Mielnem jako jedynej skutecznej metody rozładowania lokalnych problemów transportu w tym		Odrzucono	Na obecnym etapie nie przewiduje się takiej możliwości choćby ze względu na brak infrastruktury tramwajowej i kosztów jej budowy. Nie ma planów budowy drogi szybkiego ruchu do Mielna.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
			regionie. Droga S ani dwupasmówka nie dociera do Mielna- Do uzupełnienia o transport tramwajowy i drogowy dwupasmowy. Transport przez Jamno nie rozwiązał problemu.			
8.	Mieszkaniec		Nie doceniona rola przystanków w Koszalinie- brak tablic świetlnych, monitoringu i oznaczeń o zakazie palenia oraz zegarów- do uzupełnienia.		Odrzucono	Są to bardzo szczegółowe spostrzeżenia, które powinny być kierowane do podmiotu zarządzającego przystankami.
9.	Mieszkaniec		Brak autobusów nocnych w Koszalinie- w ośrodku mniejszym- Słupsku- jest.		Odrzucono	SUMP nie porusza kwestii optymalizacji siatki połączeń. Analizy dotyczące funkcjonowania transportu zbiorowego powstaną na etapie wdrażania SUMP.
10.	Mieszkaniec		Powołanie transportu całodobowego nie prywatnego pomiędzy ośrodkami centralnymi obszaru- Koszalin- Kołobrzeg-Białogard- Bobolice- Mielno... - do Samorządów.		Odrzucono	SUMP nie porusza kwestii optymalizacji siatki połączeń. Analizy dotyczące funkcjonowania transportu zbiorowego powstaną na etapie wdrażania SUMP.
11.	Mieszkaniec		Szybki transport miejski- brak takich linii autobusowych i		Odrzucono	SUMP nie porusza kwestii optymalizacji siatki połączeń. Analizy dotyczące funkcjonowania transportu

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
			specjalnych wydzielonych pasów- do samorządu Koszalina			zbiorowego powstaną na etapie wdrażania SUMP.
12.	Mieszkaniec		Budowa portu w Koszalinie/Mielnie- Jamno – Bałtyk- inwestycja regionalno-centralna. Rozmowy i projekty rządowo- regionalno-samorządowe.		Odrzucono	Obecnie nie ma żadnych oficjalnych informacji na temat realizacji wskazanego projektu.
13.	Gmina Mielno	SUMP, str. 5,	Jest: <i>Strategia na rzecz Odpowiedzialnego</i> Powinno być: <i>Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju</i>	Urwana nazwa dokumentu	Przyjęto, zapis uzupełniono	
14.	Gmina Mielno	SUMP, str. 23	Jest: <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Budowa budynków komercyjnych, hoteli pensjonatów, domków letniskowych itp.</i></li> </ul> Powinno być np.: <i>Chaotyczny rozwój zabudowy w pasie nadmorskim.</i>	Sama budowa nie jest problemem, zwłaszcza w odniesieniu do całego obszaru KKBOF, gdzie niejednokrotnie brakuje takiej zabudowy. Właściwe sformułowanie problemu należy zasięgnąć ze strategii.	Przyjęto, zapis uzupełniono	
15.	Gmina Mielno	SUMP, str. 29	Dot. SPP. Jest: <ul style="list-style-type: none"> <li><i>miejsowości Mielno (strefa funkcjonuje od 1 czerwca do 15 września),</i></li> </ul>	Strefa funkcjonuje w Mielnie, Sarbinowie i Łazach, (od 01.01.2023 r. miejscowość Łazy	Przyjęto, zapis uzupełniono	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
			powinno być np.: <i>w Gminie Mielno, (strefa funkcjonuje od 1 czerwca do 15 września),</i>	zostanie włączona do Gminy Sianów), proponowane brzmienie będzie zgodne ze stanem obecnym i przyszłym		
16.	Gmina Mielno	SUMP, str. 26-27 model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Należy uzupełnić SUMP o bardziej przejrzysty model rozwoju obszaru w ujęciu terytorialnym, w zakresie zrównoważonego transportu, pokazujący stan infrastruktury obecny i planowany/pożądany przez poszczególne gminy, jak to jest np. w SUMP dla Wrocławskiego OF	Model zaczerpnięty z projektu SRP pozostaje bez związku z treścią dokumentu SUMP. Nie wykonano żadnych analiz obszaru pod kątem dróg i kolej, dostępności komunikacyjnej itd. Włączony model nie wnosi żadnych treści - postulatów co do przyszłości obszaru w zakresie mobilności. Natomiast SUMP nie zawiera żadnych treści które dałoby się powiązać z modelem, czyli przedstawić graficznie na mapie.	Odrzucono	Model przestrzenny został opracowany na podstawie dostępnych danych. Analizy dostępności zostały wykonane w ramach prac nad Raportem Diagnostyczno-Strategicznym w zakresie mobilności.
17.	Gmina Mielno	SUMP, str. 53-54	Ujednolicić: albo punktatory albo myślniki		Przyjęto	
18.	Gmina Mielno	SUMP, Analiza SWOT	Analiza SWOT jest przeładowana, powinna się mieścić na jednej stronie i dać		Odrzucono	Ze względu na wielkość obszaru, zróżnicowanie gmin analiza SWOT jest rozbudowana i nie należy jej



Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
			<p>ogarnąć wzrokiem. Należy pominąć czynniki nieistotne (niecharakterystyczne, przeciętne). Należy wyeliminować hasła niejasne, np. podane jako mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promocja ruchu rowerowego</li> <li>• Promocja transportu zbiorowego</li> </ul> <p>Liczne wątpliwości budzi brak ostrości podziału pomiędzy poszczególnymi częściami matrycy. Poszczególne czynniki mogłyby się znaleźć w różnych częściach, co wynika głównie ze sposobu sformułowania. Np. w szansach znajdują się czynniki sformułowane jak mocne strony, zaczynające się od słowa „potencjał”. Albo brak parkingów (...) jako zagrożenie podczas gdy równie dobrze pasuje do słabych stron.</p>			zawęzić. Hasła promocja ruchu rowerowego, promocja transportu zbiorowego są to działania, które są wdrażane na obszarze KKBOF chociażby przez miasto Koszalin oraz miasto Kołobrzeg.
19.	Gmina Mielno	SUMP, Cel. 4, Str. 72 i następane	Zmienić nazwę celu 4 z: <i>Poprawa integracji i dostępności systemów transportowych wewnątrz Koszalina Kołobrzegu i Białogardu raz pomiędzy</i>	Obecne brzmienie celu 4 w zbyt małym stopniu kładzie nacisk na dostępność systemów transportowych (lub	Przyjęto	Cele zostały wypracowane na warsztatach. Istotna jest integracja różnych systemów transportu na obszarze KKBOF (np. transport miejski i powiatowy).

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
			<i>gminami obszaru funkcjonalnego</i> na: <i>Poprawa dostępności oraz integracja systemów transportowych na obszarze KKBOF</i>	problem brak takiej dostępności). Kładzie nacisk na miasta rdzeniowe i integrację podczas gdy obecnie jeszcze nie ma czego integrować. Proponowane brzmienie ma bardziej ogólne i otwarte brzmienie		
20.	Gmina Mielno	SUMP, Cel. 4, opis str. 77	Jest: <i>Działania realizujące ten cel mają doprowadzić do poprawy poziomu współpracy organizatorów transportu i innych podmiotów na terenie KKBOF prowadzącej do realizacji spójnych działań w kierunku zwiększenia dostępności i integracji systemów transportowych oraz poprawy w zakresie aktualności i rzetelności procesu pozyskiwania i analizy danych dotyczących całego systemu transportowego.</i> Zmienić na : <i>Działania realizujące ten cel mają doprowadzić do zwiększenia dostępności do</i>	Zapis ma podkreślać znaczenie poprawy dostępności jako problemu zasadniczego i pierwotnego dla większości gmin. Integracja może nastąpić dopiero po wypełnieniu pustki.  Pominięta część pierwotnego opisu może być wykorzystana w dalszej części. W pierwszym zdaniu należy ograniczyć się do dwóch zadań: dostępności i integracji. Natomiast „aktualność danych” w	Przyjęto	Cele zostały wypracowane na warsztatach. Istotna jest integracja różnych systemów transportu na obszarze KKBOF (np. transport miejski i powiatowy).

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
			<i>transportu zbiorowego na obszarze KKBOF poprzez rozwijanie lub tworzenie nowych systemów transportu oraz do poprawy poziomu współpracy organizatorów transportu i innych podmiotów na terenie KKBOF, prowadzącej do realizacji spójnych działań w kierunku zwiększenia dostępności i integracji systemów transportowych</i>	pierwszym zdaniu jest niepasującym detalem (rozmyciem istoty zapisu).		
21.	Gmina Mielno	SUMP, Cel. 4, tabela 13, Pakiet. 4.1, str. 77	Jest: <i>Optymalizacja funkcjonowania linii autobusowych – w tym rozwój siatki połączeń dowozowych oraz synchronizacja z systemem kolei i poprawa stopnia zintegrowania przewoźników prywatnych z systemem transportu publicznego.</i> Zmienić na: <i>4.1. Poprawa dostępności transportu zbiorowego na obszarze KKBOF, w szczególności na obszarach wykluczonych lub upośledzonych komunikacyjnie, np. poprzez</i>	Obecny zapis zdaje się stawiać w centrum zainteresowania potrzeby przewoźników lub operatorów. Mieszkańcy nie potrzebują optymalizacji, bo 30 lat optymalizacji doprowadziło do wykluczenia komunikacyjnego. W zgodzie z wyżej proponowanymi zmianami proponujemy skupić się w tym pakiecie na dostępności (problem	Przyjęto	Pakiety działań podobnie jak cele zostały wypracowane na warsztatach. Uważamy, że na dzień dzisiejszy, mając na uwadze możliwości finansowe jednostek oraz brak współpracy w zakresie organizowania publicznego transportu zbiorowego zapis w dokumencie jest bardziej dostosowany do całego obszaru KKBOF i zawiera w sobie wskazane w uwadze postulaty.

Lp.	Institucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
			<i>organizowanie nowych połączeń komunikacyjnych, zwiększanie ich częstotliwości, z wykorzystaniem możliwości współpracy sektora publicznego i prywatnego.</i>	wykluczenia komunikacyjnego). Kwestie synchronizacji, integracji, wspólnych biletów itp. zostawmy w pakiecie 4.2		
22.	Gmina Mielno	SUMP, Tabela 16, Cel 4, Pakiet 4.1, str. 84	Przenieść do tabeli proponowane wyżej zmiany brzmienia Celu 4. Oraz Pakietu 4.1  Pakiet działań operacyjnych: <i>Organizacja systemu przyspieszonych połączeń autobusowych (...)</i> przenieść do Pakietu działań kluczowych 4.2.  Zmienić brzmienie pakietu działań operacyjnych: <i>Organizacja systemu połączeń dowozowych do węzłów przesiadkowych oraz połączeń międzygminnych</i> na: <i>Organizacja połączeń dowozowych wewnątrzgminnych oraz międzygminnych, w szczególności do węzłów</i>	Jest to konsekwencja w/w uwag dot. Celu 4.  Pakiet działań operacyjnych <i>Organizacja systemu przyspieszonych połączeń autobusowych</i> lepiej odnajdzie się w pakiecie działań 4.2.  W pakiecie działań operacyjnych należy również uwzględnić połączenia wewnętrzne, do ośrodków gminnych które najczęściej stanowią węzły przesiadkowe i zapewniają dalszy transport.	Przyjęto	Pakiety działań podobnie jak cele zostały wypracowane na warsztatach. Uważamy, że na dzień dzisiejszy, mając na uwadze możliwości finansowe jednostek oraz brak współpracy w zakresie organizowania publicznego transportu zbiorowego zapis w dokumencie jest bardziej dostosowany do całego obszaru KKBOF i zawiera w sobie wskazane w uwadze postulaty.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
			<p><i>przeładkowych oraz miast rdzeniowych</i></p> <p>Zasięg wdrażania pakietu na każdym z trzech poziomów</p>			
23.	Gmina Mielno	SUMP, Tabela 16, Cel 6, Pakiet 6.1, str. 87-88	<p>Pakiet działań operacyjnych: <i>Wymiana taboru prowadząca do świadczenia usług transportu publicznego taborem nisko lub zeroemisyjnym</i></p> <p>Zmienić na: <i>Wymiana taboru prowadząca do świadczenia usług transportu zbiorowego taborem nisko lub zeroemisyjnym</i></p>	Zmiana ma umożliwić realizację projektów wymiany taboru także na liniach obsługiwanych przez sektor prywatny np. poprzez udostępnianie operatorom prywatnym nowego taboru do obsługi istniejących lub nowych tras	Odrzucono	Gmina zakupując tabor i przekazując go przewoźnikowi dokonuje wyboru operatora. I jest to transport publiczny- zapis jest prawidłowy.
24.	Gmina Mielno	SUMP, Tabela 16, Uwaga ogólna	Podając przykłady należy bezwzględnie stosować zwroty takie jak: np., w szczególności, itp., itd.	Brak stosowania tego typu zwrotów powoduje, że przykłady stają się doprecyzowaniem a katalog otwarty staje się katalogiem zamkniętym. W ten sposób przykłady zawężają interpretację i stają się problemem zamiast pomocą. Uwaga ta ma charakter obligatoryjny, musi	Odrzucono	W tabeli mamy wpisane, że są to przykładowe projekty i nie jest to katalog zamknięty.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
				zostać bezwzględnie wdrożona.		
25.	Gmina Mielno	SUMP, Tabela 16, Uwaga ogólna	W polach „przykładowe projekty” bezwzględnie usunąć nazwy gmin. Na roboczo mogło to ułatwić odnalezienie gminom „swoich” projektów w SUMPie, ale potencjalnie rodzi to ryzyko interpretacji zawężającej, a więc wykluczającej gminy niewymienione	W poprzednio zgłaszanych uwagach nie chodziło o usunięcie znaków nawiasu lecz o usunięcie nawiasów z zawartością, czyli nazwami gmin. Brak wymienienia jakiejś gminy może stać się problemem na etapie uchwały lub aplikowania o środki! Uwaga ta ma charakter obligatoryjny, musi zostać bezwzględnie wdrożona.	Przyjęto częściowo`	Dodano słowo np. Na spotkaniach roboczych padały postulaty żeby wskazać konkretne gminy.
26.	Gmina Mielno	SUMP, Tabela 20, Wskaźnik produktu 1.	Proponujemy przywrócić wskaźnik na poziomie jednostek pomocniczych (sołectw/osiedli) dla których są dostępne dane o liczbie mieszkańców i przyjąć, że bardzo dobry dostęp do komunikacji to np. dostęp do przystanku z bezpośrednim dostępem do ośrodka rdzeniowego i gminnego, z określoną częstotliwością.	Obecnie wskaźnik praktycznie jest niemożliwy do pomiaru. Każdego mieszkańca należałoby nanieść na mapę, tak samo przystanki z promieniami oddziaływania oraz rozkładami jazdy, a następnie wszystko to zliczać.	Odrzucono	(uwaga dotyczy wskaźnika rezultatu) Wskaźniki rezultatu są wskaźnikami obligatoryjnymi a ich sposób mierzenia wynika z metodologii wskazanej przez CUPT

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
			Dobry dostęp to np. tylko do jednego z w/w ośrodków i/lub z niższą (niewystarczającą dostępnością). Zła dostępność to np. 1 dziennie (linia szkolna). Najniższy poziom to brak dostępu.	Należy tak ukształtować wskaźnik aby nie trzeba było ustalać poziomu dostępności dla pojedynczego człowieka.		
27.	Gmina Mielno	SUMP, Tabela 20, Wskaźniki produktu 3 i 4	Wskaźniki 3 i 4 należy możliwie uprościć, zrezygnować lub ograniczyć zakres/częstotliwość pomiaru	Wskaźniki te będą prawdopodobnie wymagały nakładów finansowych jak przy Planach gospodarki niskoemisyjnej. Konieczne będzie opracowanie wspólnej metodologii.	Odrzucono	(uwaga dotyczy wskaźnika rezultatu) Wskaźniki rezultatu są wskaźnikami obligatoryjnymi a ich sposób mierzenia wynika z metodologii wskazanej przez CUPT
28.	Gmina Mielno	SUMP, Tabela 20, Wskaźnik rezultatu 7	Proponujemy zmienić wskaźnik na np. liczba gmin objętych porozumieniami w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.	Obecny wskaźnik promuje ilość a nie jakość. Najlepsze byłoby przecież jedno porozumienie dla całego KKBOF.	Odrzucono	(uwaga dotyczy wskaźnika produktu) Z punktu widzenia organizacyjnego, zgodnie z zapisami UPTZ, gminy objęte porozumieniami muszą mieć zawarte porozumienie (jeśli dana gmina nie zawrze porozumienia może dojść do sytuacji, że mimo iż linia będzie przebiegać przez jej obszar to autobus nie będzie się w niej zatrzymywał), zaproponowany zapis jest prawidłowy.
29.	Urząd Marszałkowski		Uwaga ogólna	W naszej ocenie dokument SUMP operuje	Odrzucono	Dokument SUMP jest dokumentem strategicznym. Na etapie wdrażania

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
				<p>na bardzo dużym stopniu ogólności nie definiując obszarowo szczególnych problemów KKBOF w obszarze mobilności.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aspekt przestrzenny jest pomijalny,</li> <li>- praktyczny brak analizy sieci transportowej od strony obecnego popytu i podaży,</li> <li>- brak wyraźnego rozróżnienia na problematykę dotyczącą mobilności mieszkańców i turystów posiadających zupełnie inne oczekiwania i priorytety dotyczące obsługiwanych kierunków ruchu (strefa wyraźnych konfliktów),</li> <li>- większość zapisów ma charakter ogólny i nie mówi nic o indywidualnej problematyce i wyzwaniach np. poszczególnych gmin.</li> <li>- brakuje potwierdzenia stawianych też lub</li> </ul>		<p>SUMP będą między innymi powstawać dokumenty planistyczne. W ramach prac nad SUMP został wykonany Raport Diagnostyczno-Strategiczny w zakresie mobilności, w ramach którego wykonano szereg analiz, odbyto wiele spotkań z interesariuszami i na tej podstawie w SUMP przedstawiono tylko najważniejsze wnioski.</p> <p>SUMP jest opracowany zgodnie z obowiązującymi wytycznymi.</p>



Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
				odwołania się do źródeł. Być może wnioski mają potwierdzenie w wykonanych wcześniej analizach (na stronie 11 pojawia się odniesienie do wcześniej wykonanego „Raportu Diagnostyczno-Strategicznego w zakresie mobilności” do którego nie posiadamy dostępu) nie mniej, jeśli tak jest powinno to zostać wyraźnie wskazane, - ocena scenariuszy oraz określenie kryteriów ich oceny jest dyskusyjne i budzi obawę o pozytywne przejście ewentualnej oceny jakości SUMP w ramach Programu FENIKS 2021-2027.		
30.	Urząd Marszałkowski	s.5.	Proponuje się usunięcie przywołania KPZK 2030 z dokumentu	Dokonana w 2020 r. nowelizacja <i>Ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia</i>	Przyjęto	

Lp.	Institucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		1 Wprowadzenie „(...)Także polskie władze w krajowych dokumentach strategicznych sygnalizują zmianę podejścia do polityki spójności, które znalazło potwierdzenie w krajowych dokumentach strategicznych, między innymi takich jak <i>Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2020: regiony, miasta, obszary wiejskie, Krajowa</i>		<i>polityki rozwoju (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057) doprowadziła do uchylecia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.</i>		

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 oraz Koncepcja Przestrzennej Zagospodarowania Kraju 2030.</i>				
31.	Urząd Marszałkowski	s.5. 1 Wprowadzenie zapis: „Rozwój miast rdzeni, gmin napędzany jest dzięki wzajemnej współpracy jednostek wchodzących w skład obszarów funkcjonalnych, które pozwalają	Sugerowany zapis: „Rozwój miast rdzeni oraz otaczających je gmin napędzany jest ...”	Warto doprecyzować, że chodzi o rdzeń (niekoniecznie jedną tylko gminę) i pozostałe JST z „wianuszka” (geograficznego, funkcjonalnego, itp.).	Odrzucono	W dokumencie wprost wskazujemy miasta rdzeni. Zapis jest precyzyjny i dotyczy zarówno miast rdzeni jak i gmin ościennych

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		stworzyć lepsze względem pozostałych obszarów warunki życia mieszkańców a także rozwoju działalności gospodarczej.				
32.	Urząd Marszałkowski	s.5. 1 Wprowadzenie zapis: „Strategia na rzecz Odpowiedzialnego	Sugerowany zapis: „Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”	Oczywiste pominięcie.	Przyjęto	
33.	Urząd Marszałkowski	s.6. 1 Wprowadzenie zapis: „wzrost kosztów eksploatacji pojazdów ...”	Sugerowany zapis: „wzrost kosztów eksploatacji pojazdów ...”	Oczywista omyłka pisarska.	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
34.	Urząd Marszałkowski	s. 10. Rysunek 1. Cykl SUMP pkt. 10.2. Nabycie towarów i usług.	Wskazany pkt. 10.2. sprawia wrażenie niepasującego w tym grafie – może zapis do przeredagowania?	—	Odrzucono	Graf jak i opisy pochodzą z wytycznych dot. opracowania SUMP, Źródło: Wytyczne, opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (edycja 2), Rupprecht Consult 2019.
35.	Urząd Marszałkowski	s. 12. Tabela 2. Fakty i mity na temat SUMP Zapis: „Zastanów się, co chcesz osiągnąć (Bezpieczeństwo? Lepsze środowisko? Lepsza gospodarka?), a następnie wybierz działania, które pozwolą osiągnąć te cele. Pomyśl,	Sugerowane uzupełnienie: „Obowiązuje zasada: Zastanów się, co chcesz osiągnąć ...”	Taka forma lepiej będzie korespondowała z pozostałymi wierszami tabeli.	Odrzucono	Źródło: CIVITAS PROSPERITY - PORADNIK – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		zanim coś zbudujesz”				
36.	Urząd Marszałkowski	s. 15. Wykres 2. Podział respondentów ze względu na wiek do 19 lat 20 – 27 lat 28 – 49 lat 50 – 64 lat powyżej 64 lat	Nie kwestionując takiej akurat konstrukcji przedziałów wiekowych warto uzasadnić czym się kierowano przy ich doborze.	—	Odrzucono	Badania były opisywane w raporcie diagnostycznym
37.	Urząd Marszałkowski	s. 16. 2.2 Partycypacja społeczna „Dyskutowano zarówno o problemach, szansach, zagrożeniach, jak i możliwych do wdrożenia rozwiązaniach.”	„Dyskutowano zarówno o problemach, szansach, zagrożeniach, jak i możliwych do wdrożenia rozwiązaniach.”	—	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
38.	Urząd Marszałkowski	s. 17. 2.2 Partycypacja społeczna „w miesiącach kwiecień, maj, czerwiec zostały przeprowadzone ...”	„w miesiącach kwiecień, maj, czerwiec zostały przeprowadzone ...”	—	Przyjęto	
39.	Urząd Marszałkowski	s. 17. 2.2 Partycypacja społeczna „czy powinniśmy ograniczyć ruch samochodowy w centrach miast takich jak Koszalin, Kołobrzeg, Białogard w celu tworzenia większej ilości deptaków i miejsc	„czy powinniśmy ograniczyć ruch samochodowy w centrach miast takich jak Koszalin, Kołobrzeg, Białogard w celu tworzenia większej liczby deptaków i miejsc przyjaznych pieszym?”	—	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		przyjaznych pieszym?”				
40.	Urząd Marszałkowski	s. 19. i 20. 3 Analiza stanu mobilności na obszarze KKBOF 3.1 Liczba ludności - prognozowane zmiany Liczba ludności dla lat 2010 i 2020	Liczby ludności dla roku 2020 zostały niedawno skorygowane przez GUS w związku z publikacją najświeższych danych Narodowego Spisu Ludności.	Kolumna z danymi za rok 2020 do korekty.	Przyjęto	
41.	Urząd Marszałkowski	s. 19. i 20 3 Analiza stanu mobilności na obszarze KKBOF 3.1 Liczba ludności - prognozowane zmiany s. 19. Liczba ludności –	Niezrozumiałe jest dlaczego Autorzy próbują samodzielnie prognozować liczby ludności dla lat 2030, 2040 i 2050 (przypis 1). Wydaje się, że prawidłowym podejściem będzie skorzystanie z prognoz przygotowanych przez Główny Urząd Statystyczny.	—	Odrzucono	Prognozy zostały opracowane w ramach opracowywania części diagnostycznej dla obszaru KKBOF.



Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		Prognozy na lata 2030, 2040 i 2050				
42.	Urząd Marszałkowski	s. 20. Ramka z Tezami. (1.) „Spadek liczby mieszkańców na obszarze KKBOF, w szczególności w mieście Koszalin, Kołobrzeg oraz w gminach sąsiadujących z tymi miastami, a także w miejscowościach nadmorskich, nie jest odczuwalny, ponieważ występuje tutaj duży	(2.) Bez podania zjawiska towarzyszącego tym zjawiskom (duży ruch na drogach) teza nie brzmi przekonująco. I fakt, że chodzi o problemy komunikacyjne trzeba podkreślić, bo jest wiele innych czynników związanych z ruchem turystycznym, które nie rekompensują ubytku ludności stałej.  (3.) Ale to nie oznacza, że kupujący wpływają na zwiększenie kongestii na drogach. Analogiczna sytuacja występuje przy budowaniu nowych hoteli.  Trudno to zwalczać, po prostu jest to cecha topowej turystycznej destynacji.	Dodatkowo: oczywista omyłka – powinno być „sąsiadujących”	Przyjęto, uzupełniono zapisy	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		ruch turystyczny, w szczególności w miesiącach od maja do października.” (2.) „Duża część nieruchomości kupowana jest w celach komercyjnych przez osoby spoza obszaru KKBOF.”				
43.	Urząd Marszałkowski	s. 22. 3.2 Turystyka i jej wpływ na zrównoważony rozwój mobilności Ramka z tezami:  „Duży ruch turystyczny w połączeniu z podróżami	Te tezy się wykluczają i nie do końca mają pokrycie w rzeczywistości. Można napisać o deficytach ale nie o całkowitym braku działań i koordynacji – patrz zapisy z dalszej części dokumentu:  Na s. 38. napisano: 3.7.1.1 Komunikacja miejska MZK w Koszalinie realizuje całoroczne usługi do gmin położonych na południe od	literówka – w szczególności	Przyjęto- częściowo	Na obszarze KKBOF nie stwierdziliśmy działań zmierzających do utworzenia wspólnego systemu transportu zbiorowego. Problem ten był wskazywany na wszystkich warsztatach zarówno przez mieszkańców jak i urzędników. Nie mamy wiedzy na temat działań podejmowanych przez Urząd Marszałkowski ponieważ plany nie są dostępne (a plan transportowy nic o tym nie mówi). Działania przedstawione we wskazanej analizie są możliwe do

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		obligatoryjny mi mieszkańców utrudnia stworzenie sprawnie funkcjonującej komunikacji zbiorowej, która pozwoliłaby odciążać obszar KKBOF, w tym w szczególności nadmorskie kurorty, z nadmiaru samochodów. ” „Na obszarze KKBOF widoczny jest brak aktywnego i spójnego zarządzania	Koszalin, czyli gminy Świeszyno i gminy Manowo. W sezonie letnim organizowane są również połączenia do innych gmin, szczególnie do tych położonych w pasie wybrzeża Morza Bałtyckiego, np. gminy Mielno i Będzino, które razem generują bardzo duży ruch komunikacyjno-turystyczny (jeden z większych w województwie zachodniopomorskim). Komunikacja Miejska w Kołobrzegu realizuje usługi przewozu osób na terenie gminy miasta Kołobrzeg oraz gminy Kołobrzeg na podstawie zawartego porozumienia w zakresie świadczenia usług lokalnego transportu zbiorowego.  Ponadto: O ile można odczytywać ten zapis jako wskazanie na problem kongestii mającej wpływ na punktualną realizację harmonogramu i			wdrożenia przez Urząd Marszałkowski.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		transportem i ruchem turystycznym. ”	rozkładów jazdy tak ze względu na duże potoki pasażerskie istnieje tu olbrzymi potencjał dla wdrażania systemów transportu zbiorowego (również bilansującego się finansowo poprzez wpływy z ruchu turystycznego) jako alternatywy dla transportu indywidualnego.  Poniżej przykładowa analiza finansowa rentowności takiego rozwiązania. <a href="http://rbgp.pl/wp-content/uploads/2019/03/2018_09_18_Analiza_ekonomiczna_Bus_Nadmorski.pdf">http://rbgp.pl/wp-content/uploads/2019/03/2018_09_18_Analiza_ekonomiczna_Bus_Nadmorski.pdf</a>			
44.	Urząd Marszałkowski	s. 23. 3.3 Planowanie przestrzenne w kontekście mobilności Zapis: <i>„Problemami obszaru KKBOF związanym z planowaniem</i>	Uwaga: Zapis nieprecyzyjny.	Sama budowa obiektów o tych funkcjach nie jest problemy. Problemem jest ekstensywność i brak kontroli nad tym procesem.	Przyjęto, zapis uzupełniono	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>przestrzennym są: (...) budowa budynków komercyjnych, hoteli pensjonatów, domków letniskowych itp."</i>				
45.	Urząd Marszałkowski	s. 23. 3.3 Planowanie przestrzenne w kontekście mobilności Zapis: „ <i>Analiza MPZP nie wykazała wprost nadmiernego przeznaczenia terenów pod zabudowę mieszkaniową na obszarze KKBOF w perspektywie</i>	Uwaga: Te zdania powinny zostać w logiczny sposób powiązane. Zakładamy, że intencją było wskazanie, że to inwestycje realizowane w trybie decyzji o warunkach zabudowy są powodem problemów przestrzennych?	Dodatkowo należy podkreślić, że sam zapis o realizacji inwestycji wyłącznie na terenach objętych planem miejscowym jest niewystarczający.  Warunkiem zmiany są dobre zapisy w planie, które nie pozwalające na szeroką interpretację. Przykładem może być gmina Jarosławiec pokryta planami miejscowymi a mimo to na obszarze objętym planem realizowana jest	Odrzucono	Trwają prace nad nowelizacją ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym, które mają wprowadzić nowe zasady planowania w gminach. Zapisy w SUMP dot. planowania zagospodarowania przestrzennego są zgodne z zasadami zrównoważonej mobilności miejskiej.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<p><i>najbliższych 10 lat. Zgodnie z zapisami Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030 należy ograniczyć możliwość budownictwa na terenach nieobjętych planami miejscowymi (w tym zrezygnować z wąskich pasów zabudowy wzdłuż dróg, zwłaszcza w</i></p>		<p>ekstensywna zabudowa turystyczna.</p>		

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>oddaleniu od ośrodków usługowych)."</i>				
46.	Urząd Marszałkowski	s. 23. 3.3 Planowanie przestrzenne w kontekście mobilności Zapis: <i>„Terenom wskazywanym dla zabudowy mieszkaniowej , mieszkaniowo-usługowej i usługowej związanej z mieszkalnictwem nie przypisywać jednocześnie innych możliwych funkcji (gospodarczych,</i>	Uwaga: Zdanie nie jest do końca precyzyjne.	Prosimy o uzasadnienie albo uzupełnienie zdania.	Odrzucono	Zapis jest precyzyjny, wskazuje żeby na obszarach przeznaczonych np. pod budownictwo mieszkaniowe nie przypisywać jednocześnie np. funkcji turystycznych czyli wydawania zgód na budowę hoteli czy pensjonatów.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>turystycznych).</i> ”				
47.	Urząd Marszałkowski	s. 24. 3.3 Planowanie przestrzenne w kontekście mobilności „Zasady planowania zgodne z zrównoważoną mobilnością”	Sugerowana zmiana: „Zasady planowania zgodne ze zrównoważoną mobilnością”	—	Przyjęto	
48.	Urząd Marszałkowski	s. 27. 3. Analiza stanu mobilności na obszarze KKBOF 3.3. Planowanie przestrzenne w kontekście mobilności	Mapa 3. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF – sieć osadnicza i transportowa, tereny inwestycyjne W legendzie mapy znajdują się tereny sportu i rekreacji (oznaczone zielonym kwadratem). Nie oznaczono tych terenów na mapie. Proponuje się uzupełnienie.	—	Odrzucono	Mapa jest spójna z opracowanym modelem funkcjonalno-przestrzennym.
49.	Urząd Marszałkowski	s. 31. 3.4.1 Parkowanie a integracja	Proponuje się przeformułować fragment zapisu: „Przestrzeń publiczna głównie w Kołobrzegu i Koszalinie a także	—	Odrzucono	Zapis jest poprawny i zgodny z zasadami zrównoważonej mobilności oraz podejściem do polityki parkingowej.



Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		różnych środków transportu „Przestrzeń publiczna w szczególności w Kołobrzegu i Koszalinie oraz miejscowościach nadmorskich ma dużą wartość, dlatego powinna być opłacana, jeśli jest wykorzystywana do parkowania.”	w miejscowościach nadmorskich ma dużą wartość, dlatego korzystanie z niej powinno być płatne szczególnie jeśli miałyby służyć zaspokajaniu potrzeb parkingowych. Zasadne jest tworzenie stref o różnym czasie funkcjonowania i różnej cenie – w zależności od odległości od plaży (zejść na plażę).”			Zaproponowane rozwiązanie jest do rozważenia w ramach prac zespołów roboczych na etapie wdrażania SUMP.
50.	Urząd Marszałkowski	s. 33. 3.6 Transport rowerowy „Na terenie KKBOF coraz ważniejszą rolę w komunikacji odgrywa	Błędy w akapicie – raz suma dróg to 162,2 km, a potem ponad 250 km; nie wymienione są wszystkie JST tworzące KKBOF – może z tego wynika różnica? Optymalne rozwiązanie – napisać akapit jeszcze raz, metodycznie z konkretnymi informacjami jedna po drugiej;	—	Przyjęto częściowo	162,2 km to liczba dróg rowerowych a 250 km to liczba dróg i ścieżek rowerowych.  Ścieżka rowerowa to nie jest to samo co droga rowerowa.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		system sieci dróg i ścieżek rowerowych. Poszczególne samorządy inwestują systematycznie w rozwój połączeń rowerowych, dążąc do uzyskania efektu sieciowego i synergii. Jest to proces, który wymaga ciągłej kontynuacji. W latach 2011–2020 widoczny był znaczący wzrost długości sieci dróg rowerowych z poziomu 88,2 km do 162,2 km. Najdłuższą	sugeruje się także stworzenie tabeli z opisywanymi danymi, wtedy sytuacja i dynamika zostaną przedstawione czytelnie dla wszystkich gmin KKBOF.			

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<p>sieć dróg rowerowych posiadał Koszalin (88,1). W Koszalinie osiągnięto również największy przyrost długości dróg rowerowych. Dużą dynamikę rozwoju dróg rowerowych zaobserwowa no także w mieście Kołobrzeg (+28,1) oraz gminach: Sianów (+23,3), Karlinów (+18,0), Świeszyno (+14,9) gminie Kołobrzeg</p>				

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		(+13,3) i mieście Białogard (+12). Łącznie w KKBOF wg stanu na rok 2020 było ponad 250 km ścieżek rowerowych, z czego najwięcej w miastach Koszalin oraz Kołobrzeg oraz w gminach Sianów, Kołobrzeg, Karlino i Mielno.”				
51.	Urząd Marszałkowski	s. 35. 3.6.2 Rower miejski jako element wspierający rozwój zrównoważonej mobilności „Najwięcej	Zbędny wyraz „się”.	—	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		wypożyczeń w roku 2021 odnotowano się w lipcu i sierpniu.”				
52.	Urząd Marszałkowski	s. 36. 3.6 Transport rowerowy 3.6.1 Drogi rowerowe tworzone w ramach Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego  Zapis: „ <i>Sieć dróg rowerowych nie tworzy spójnego systemu rowerowego dla całego obszaru KKBOF</i> ”.	Uwaga: Nie wykazano problemu.	Wskazuje się, że sieć dróg rowerowych nie tworzy spójnego systemu, ale w dokumencie SUMP nie pokazano przestrzennie obecnego stanu realizacji sieci tras i ścieżek, w celu zilustrowania tej tezy oraz skali wskazanego problemu. Uproszczona mapa pojawia się w dokumencie Strategii ponadlokalnej ale pokazuje się jedynie schematyczny przebieg tras (bez precyzyjnego podziału na odcinki już istniejące czy dopiero będące realizowane w przyszłości).	Odrzucono	Na etapie diagnozy dokonano wizji lokalnej na podstawie której przedstawiono wskazany wniosek.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
53.	Urząd Marszałkowski	s. 36. 3.6 Transport rowerowy 3.6.1 Drogi rowerowe tworzone w ramach Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego  Zapis: „System roweru miejskiego, a docelowo np. regionalnego (który swoim zasięgiem obejmowałby kilka gmin, a docelowo cały obszar KKBOF), może w przyszłości znacząco”	Uwaga redakcyjna: Zdanie urwane. Najprawdopodobniej ukryte pod elementem graficznym	Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że w rozdziale brakuje pokazania trendu użytkowania systemów rowerów miejskich i zainteresowania tymi rozwiązaniami na przestrzeni lat (czy jest trend wzrostowy czy spadkowy) co pozwoliło by na diagnozę czy system powinien być rozwijany albo jak naprawiany lub aktywniej promowany.	Przyjęto	
54.	Urząd Marszałkowski	s. 39.	Uwaga: Propozycja uzupełnienia opisu o dodatkowe zagadnienie.	W tym kontekście należy uwypuklić problem	Odrzucono	Wskazane uzasadnienie jest jak najbardziej prawidłowe jednak

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<p>3.6 Transport rowerowy</p> <p>3.7.1.2 Komunikacja gminna, powiatowa i ponadpowiatowa</p> <p>Zapis:  <i>„Komunikacja gminna, powiatowa oraz ponadpowiatowa w większości odbywa się na zasadach komercyjnych. Gminy, powiaty oraz Urząd Marszałkowski nie mają bezpośredniego wpływu na liczbę kursów oraz standard taboru</i></p>		<p>dotyczący braku jednolitego systemu zbierania danych o wydanych decyzjach na obsługę linii transportowych i wzajemnego ich przekazywania między jednostkami samorządowymi.</p> <p>Obecnie nie ma możliwości stałego i ciągłego podglądu, gdzie realizowane są połączenia transportowe. Każdorazowo trzeba występować do organizatorów transportu czy przewoźników o informacje odnośnie prowadzonych przewozów.</p> <p>Konieczne jest ustandaryzowanie tego procesu na obszarze</p>		<p>jednostki wchodzące w skład KKBOF nie mają uprawnień i narzędzi do podjęcia takich działań.</p>

Lp.	Institucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>oferowany przez przewoźników.</i>		KKBOF oraz pozostałych obszarów województwa.		
55.	Urząd Marszałkowski	s. 41. 3.6 Transport rowerowy 3.7.1.2 Komunikacja gminna, powiatowa i ponadpowiatowa Zapis: „ <i>Brak wspólnej i spójnej sieci komunikacji zbiorowej jest zarówno według mieszkańców, jak i części samorządowców największym problemem KKBOF.</i> ”	Uwaga: Brak uzasadnienia tezy.	Zapisy mają charakter ogólnikowy. Brak zilustrowania sieci transportowej czy przebiegu linii (w podziale na publiczny transport zbiorowy zapewniany przez samorządy oraz realizowany przez prywatne podmioty) sposób przestrzenny umożliwiający ocenę spójności sieci i sytuacji wykluczenia transportowego na obszarze KKBOF.  Brak pokazania kluczowego rozróżnienia jak wygląda sieć transportu publicznego w okresie wakacyjnym oraz pozasezonowym (czy następuje spadek liczby	Odrzucono	Wskazane zapisy są wnioskami z przeprowadzonych badań, warsztatów oraz spotkań z mieszkańcami i interesariuszami.  Została dokonana analiza połączeń autobusowych na podstawie, której zostały wyciągnięte wnioski.



Lp.	Institucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
				<p>połączeń, czy następuje zwiększenie stopnia wykluczenia transportowego).</p> <p>Brak informacji np. o skuteczności/ nieskuteczności projektu dopłat w ramach funduszu autobusowego (czy gminy skorzystały z tego rozwiązania i uruchomiły regularne linie).</p> <p>Brak informacji czy przewozy szkolne organizowane przez gminy są realizowane jako przewozy otwarte czy zamknięte.</p> <p>Brak chociażby minimalnej oceny sytuacji transportowej po okresie pandemicznym (czy np. względem roku 2019 spadła liczba</p>		

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
				dostępnej oferty przewozowej).		
56.	Urząd Marszałkowski	s. 41. 3.6 Transport rowerowy 3.7.1.2 Komunikacja gminna, powiatowa i ponadpowiatowa Zapis: <i>„Największe potrzeby transportowe występują w kierunku Koszalina oraz Kołobrzegu.”</i>	Uwaga: Brak uzasadnienia tezy.	O jakich potrzebach tu mowa? Dojazdy do pacy, szkół? Gdzie zostało to wykazane i z jakich kierunków kierowane jest to zapotrzebowanie?  Jeśli takie analizy zostały zrealizowane poza dokumentem SUMP i Strategii ponadlokalnej prosimy o powołanie się na nie (źródło) i dołączeni ich do dokumentu.	Przyjęto, zapis uzupełniono	
57.	Urząd Marszałkowski	s. 42 3.7.2 Kolej jako „kręgosłup” systemu transportu zbiorowego „KKBOF posiada	Zdanie do przeformułowania.	—	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		dobrze rozbudowany układ linii kolejowych w powiązania głównych miast obszaru.”				
58.	Urząd Marszałkowski	s. 42. 3.7.2 Kolej jako „kręgosłup” systemu transportu zbiorowego Zapis: „ <i>Na system transportu kolejowego w KKBOF składają się następujące linie kolejowe (...)</i> ”	Uwaga: Wymienione w dalszych podpunktach linie są opisane niekonsekwentnie. Część ma informacje o kategorii, liczbie torów i elektryfikacji, a część zupełnie nie.	Należy również zauważyć, że jak na "kręgosłup" systemu transportowego opis jest zadziwiająco wręcz skromny.  Brak jest jakiegokolwiek informacji o dostępnej ofercie transportu kolejowego, częstotliwości jej kursowania, regularnych połączeniach między miastami powiatowymi itd.	Odrzucono	Szczegółowe przedstawienie linii wraz z innymi danymi zostały pokazane w Raporcie Diagnostyczno-Strategicznym w zakresie mobilności
59.	Urząd Marszałkowski	s. 42. 3.7.2 Kolej jako „kręgosłup”	Uwaga: Mapa nie pokazuje całego obszaru.	W naszej ocenie mapy powinny być prezentowane w kontekście całego	Odrzucono	Mapa jest zapożyczona z portalu Openrailwaymap.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		systemu transportu zbiorowego Zapis: „ <i>Mapa 8. Dopuszczalne prędkości na liniach kolejowych przebiegających przez obszar KKBOF</i> ”		obszaru KKBOF. Na tej wycinkowej rycinie brak pokazania granic KKBOF.		
60.	Urząd Marszałkowski	s. 43. 3.7.2 Kolej jako „kręgosłup” systemu transportu zbiorowego Zapis: „ <i>Przez obszar KKBOF (miejsowości Koszalin, Kołobrzeg) ma przebiegać jedna z 10 „szprych”, które mają</i>	Uwaga: Przebieg szprych, poza grafikami prasowymi, nie został nigdzie pokazany.	Brak szczegółowego pokazania, opisanie, gdzie te "szprychy" i na jakich kierunkach będą łączyć Koszalin i Kołobrzeg, jaka będzie ich rola i zakładane parametry oraz perspektywa czasowa realizacji, itd.	Odrzucona	Wskazane informacje nie mają bezpośredniego wpływu na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców obszaru KKBOF.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>powstać w ramach budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego.</i>				
61.	Urząd Marszałkowski	s. 43. 3.7.2 Kolej jako „kręgosłup” systemu transportu zbiorowego Zapis: „ <i>Układ sieci kolejowej na terenie KKBOF posiada znaczący potencjał przyszłego „kręgosłupa” systemu pasażerskiego transportu publicznego.</i> ”.	Uwaga: Opis wymaga uzupełnienia.	Potencjał istnieje, ale nie dla całego obszaru równomiernie. Należy tym samym w sposób zrównoważony wskazać działania kompensujące dla gmin położonych w części wschodniej KKBOF (np. system regularnych połączeń autobusowych dla gmin Bobolice i Polanów).	Odrzucono	Zapis nie mówi, że potencjał rozwoju kolei jest taki sam dla wszystkich jednostek. Zgodnie z zasadami planowania transportu publicznego „kręgosłup” takiego systemu powinien być tworzony przez pasażerski transport kolejowy a w gminach gdzie on nie funkcjonuje głównym środkiem transportu powinien być pasażerski transport autobusowy.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
62.	Urząd Marszałkowski	s. 44 3.8 Węzły przesiadkowe, przystanki autobusowe „W ostatnich latach na obszarze KKBOF powstało kilka mniejszych przystanków węzłowych, które pozwalają na przesiadkę z transportu indywidualnego na transport zbiorowy.”	Sugeruje się wymienić wszystkie przystanki węzłowe wraz z ich cechami, szczególnie, że na stronie 54 (wciąż ich nie wymieniając) napisano, że powstało siedem takich obiektów. Ponadto brak pokazania sytuacji przestrzennej na mapie KKBOF.	Ten rozdział nic praktycznie nie mówi o węzłach przesiadkowych i centrach transportowych na obszarze. Brak informacji o stanie i standardzie infrastruktury przystankowej (kolejowej). Które przystanki są czynne, które wymagają remontu, które przecinają się z trasami rowerowymi zyskując tym samym potencjał do bycia np. węzłem komunikacyjnym dla ruchu turystycznego. Brak pochylania się nad tym czy wybudowane do tej pory parking P&R są w ogóle wykorzystywane (częsty problem zauważalny w wielu miastach)? Czy została jakkolwiek oceniona ich	Odrzucono	Wskazane elementy zostały przedstawione w Raporcie Diagnostyczno-Strategicznym w zakresie mobilności.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
				skuteczność i przydatność?		
63.	Urząd Marszałkowski	s. 44. 3.8.1 Oddziaływanie przystanków Zapis: „Jednym z ważniejszych elementów systemu transportu zbiorowego w miastach jest lokalizacja przystanków. Dostępność do infrastruktury przystankowej przekłada się bezpośrednio na liczbę osób korzystających z transportu zbiorowego. Na obszarach miejskich zakłada się, że odległość	Uwaga: Cały rozdział ma charakter ogólnikowy.	To są zapisy wyłącznie teoretyczne nie mówiące nic o sytuacji w KKBOF! Brak pokazania np. wymienionych izochron dojazdu w ujęciu właśnie przystanków KKBOF. Jaki procent obszarów miejskich i wiejskich jest poza wskazaną izochroną? Czy są wyraźne brak w sieci przystanków? Jak różnicuje się dostępność do przystanków kolejowych, a jak do autobusowych? Czy mają one taką samą wagę? Brak informacji jaki jest stan i obecny standard przystanków. Czy przystanki komunikacyjne na obszarze KKBOF są wyposażone w ławki,	Odrzucono	Wskazane elementy zostały przedstawione w Raporcie Diagnostyczno-Strategicznym w zakresie mobilności.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>dojścia do przystanku powinna wynosić od 300 do 500 m, co przekłada się na czas dojścia ok. 5–6 minut. Na obszarach wiejskich oddziaływanie przystanków autobusowych znacząca się zwiększa, a akceptowalny czas dojścia wydłuża się nawet do ok. 20–25 minut.”</i>		oświetlenie, wiaty, czy nawierzchnie są utwardzone, czy mają tabliczki rozkładowe, czy jest do nich bezpiecznie dojście?  Czy gminy zarządzają przystankami? Ile przystanków jest w ich zarządzie?  I rzecz najistotniejsza, czy zatrzymuje się przy nich jakikolwiek transport publiczny.		
64.	Urząd Marszałkowski	s. 45. 3.8.1 Oddziaływanie przystanków Zapis: „Na obszarze KKBOF bardzo	Uwaga: Kolejny zapis ogólnikowy.	Brak pokazania sytuacji w sposób przestrzenny.  Gdzie na obszarze KKBOF są już zrealizowane takie systemy? Gdzie są miejsca wskazane	Odrzucono	Wskazany zapis mówi jak powinno się postępować, nie jest to analiza.



Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>ważny jest także rozwój parkingów B&amp;R, w szczególności w mieście Kołobrzeg, Koszalin oraz miejscowościach nadmorskich. Parkingi te umożliwią pozostawienie samochodu na obrzeżach miasta i dojazd do celu podróży transportem zbiorowym, rowerem miejskim lub wypożyczoną hulajnogą elektryczną.”</i>		potencjalnie do takich inwestycji?		
65.	Urząd Marszałkowski	s. 46 – 48 Wykres 4. Liczba	Większą wartość przedstawione dane będą miały gdy zostaną odniesione do liczby	—	Odrzucono	Wykresy mają na celu pokazanie trendu jaki występuje na całym

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		zarejestrowanych motocykli w powiatach KKBOF Wykres 5. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiatach KKBOF Tabela 8. Liczba zarejestrowanych samochodów elektrycznych w powiatach KKBOF (BEH+PHEV)	mieszkańców. Zauważalna będzie wtedy intensywność zjawisk w poszczególnych gminach. Podając jedynie liczbę, z góry znana jest kolejność: (1.) Koszalin, (2.) Kołobrzeg, (3.) Białogard ...			obszarze a nie porównanie do liczby ludności.
66.	Urząd Marszałkowski	s. 48. 3.9.1.2 Transport indywidualny a zrównoważona mobilność	Uwaga: Zapisy ogólnie i nieprecyzyjne.	Rozdział podsumowujący składa się z ogólników. Informacja o wzroście liczby zarejestrowanych samochodów przez mieszkańców mówi niewiele.	Odrzucono	Wskazane analizy zostały wykonane w Raporcie Diagnostyczno-Strategicznym w zakresie mobilności

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		Zapis: <i>„Przedstawione powyżej dane oraz wykonane analizy pokazują, że mieszkańcy KKBOF traktują transport indywidualny - własny samochód – jako podstawowy środek transportu.”</i>		Dla zilustrowania faktycznej sytuacji transportowej należałoby przynajmniej przywołać mapy natężenia ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich (choćby GPR 2020-2021) pokazujących m.in. wzrost ruchu indywidualnego np. w odniesieniu do poprzednich pomiarów 2015 czy 2010). Ilustracja potoków pasażerskich pokazałaby też, gdzie odbywa się największe obciążenie sieci transportowej i gdzie zachodzi największa eksploatacja dróg.  W kontekście samochodów elektrycznych i ruchu turystycznego właściwym byłoby zaprezentowanie infrastruktury stacji ładowania paliw		

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
				alternatywnych i ich obecnego rozmieszczenia na obszarze KKBOF. Mimo, że liczba aut elektrycznych na obszarze KKBOF jest niewielka to znacząco zwiększa się liczba turystów przyjeżdżających własnym pojazdem nisko lub zeroemisyjnym.		
67.	Urząd Marszałkowski	s. 48. 3.9.1.2 Transport indywidualny a zrównoważona a mobilność Zapis: <i>„Obecnie na terenie KKBOF w Koszalinie i Kołobrzegu funkcjonują komercyjne wypożyczalnie</i>	Uwaga: Zapis ogólny, niewiele mówiący o uwarunkowaniach tego zagadnienia w obszarze KKBOF.	Zapis zbyt ogólny. Brak np. wskazania czy rozwój tych systemów na obszarze KKBOF powoduje jakieś zauważalne konflikty np. czy konieczna jest dyskusja z operatorami o wyznaczonych miejscach odstawiania, parkowania hulajnóg. Czy pojawia się dyskusja o bezpieczeństwie i separacja ruchu hulajnóg i systemów UTO? Czy w obszarze węzłów	Odrzucono	Na dzień tworzenia dokumentu problem nie był zauważalny i poruszany ani na spotkaniach ani przez jednostki policji.  Idea nowoczesnych wypożyczalni zarówno rowerowych jak i hulajnóg jest możliwość dojechania do celu podróży i pozostawienia jej w dowolnym, bezpiecznym miejscu.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>hulajnog elektrycznych. Hulajnogi można wypożyczyć poprzez aplikację i oddać w dowolnym miejscu na określonym obszarze."</i>		komunikacyjnych realizowany będzie jakiś system zachęt dla operatorów do stawiania takich systemów itd.		
68.	Urząd Marszałkowski	s. 50. 3.10 Transport towarowy Zapis: <i>„Główną rolę w transporcie ładunków w KKBOF pełni komunikacja samochodowa z wykorzystaniem pojazdów ciężarowych oraz dostawczych</i>	Uwaga: Zapis ogólny, niewiele mówiący o uwarunkowaniach tego zagadnienia w obszarze KKBOF.	Zbyt ogólne zapisy, brak przynajmniej wykazania na jakich kierunkach przestrzennie odbywa się ten transport i gdzie są obszaru konfliktu.	Odrzucono	Analizy dot. transportu zostały wykonane na podstawie ogólnodostępnych danych w Raporcie Diagnostyczno-Strategicznym w zakresie mobilności

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>(do 3,5 t). Ruch tych pojazdów stanowi istotny problem dla ruchu miejskiego, jak i lokalnego, dlatego logistyka miejska powinna być elementem planowania mobilności.”</i>				
69.	Urząd Marszałkowski	s. 50. 3.10 Transport towarowy Zapis: „ <i>W przypadku miejscowości, w pobliżu których zlokalizowano podstrefy SSE, istnieje potrzeba</i>	Uwaga: Zapis ogólny, niewiele mówiący o uwarunkowaniach tego zagadnienia w obszarze KKBOF.	Zapisy mają zbyt ogólnikowy charakter. Faktem jest, że dostęp do danych dotyczących transportu towarowego jest utrudniony nie mniej w zilustrowaniu sytuacji ruchu towarowego na obszarze KKBOF można było się posłużyć np. krajowym zintegrowanym modelem ruchu	Odrzucono	Krajowym zintegrowanym modelem ruchu opracowanym przez CUPT nie uwzględnia oddanej do użytku drogi S6 przez co dane w nim przedstawione są nieaktualne dla obszaru KKBOF, ponieważ po oddaniu wskazanej drogi znacząco się zmienił rozkład ruchu w całym obszarze.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>określenia działań inwestycyjnych w infrastrukturę drogową, a tam, gdzie to możliwe, w infrastrukturę kolejową, które ograniczą negatywne skutki wzrostu ruchu pojazdów ciężarowych w rejonach SSE.”</i>		opracowanym przez CUPT. Model i opracowane dane są dostępne od czerwca 2021 m.in. dla jednostek samorządowych.		
70.	Urząd Marszałkowski	s. 52. 3.11.2 Analiza możliwości form współpracy między wszystkimi jednostkami „Realizacja wspólnych	(1.) Błąd formalny – w KKBOF zrzeszony jest także Koszalin jako powiat grodzki. (2.) Rozważyć czy nie należy wziąć pod uwagę Ustawy o samorządzie gminnym, gdzie w Art. 10. 1. figuruje zapis: „Wykonywanie zadań publicznych może być realizowane w drodze współdziałania między	—	Odrzucono	W przedstawionych zapisach interpretacja jest prawidłowa.  Nie można stosować ustawy o samorządzie gminnym mając w porozumieniu jednostki powiatowe.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		celów jednostek samorządu zrzeszonych w KKBOF wymaga podjęcia przez nie ścisłej współpracy w ramach form dopuszczalnych przez przepisy ustaw samorządowych. Z uwagi na partycypację w obszarze funkcjonalnym trzech powiatów (koszaliński, kołobrzeski i białogardzki) rozważane mogą być wyłącznie struktury współpracy regulowane	jednostkami samorządu terytorialnego.”			



Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		przepisami ustawy o samorządzie powiatowym.”				
71.	Urząd Marszałkowski	s. 53. 3.12 Stan mobilności na obszarze KKBOF- podsumowanie Zapis: „Demografia” „Spadek liczby ludności nie jest odczuwalny na obszarze KKBOF, ponieważ każdego roku wzrasta liczba turystów.”	Uwaga: Teza jest absurdalna. Ta teza łączy dwa niezależne obszary. Obecność turystów owszem wywiera presję na zjawiska związane z komunikacją (przemieszczaniem się) niemniej są to zupełnie inne zjawiska. To raczej dwa różne zbiory o pewnej, niewielkiej części wspólnej. To zagadnienie trzeba bardzo dokładnie doprecyzować.	To jest bardzo nieprawdziwe zdanie. O jakim odczuwaniu jest tutaj mowa? Spadek mieszkańców ma bezpośredni i destrukcyjny wpływ na sytuację w gminach np. redukcja liczby uczniów w szkołach prowadzi do zamykania szkół, rynek pracy zmaga się z deficytem pracowników, zmiana piramidy demograficznej zwiększa obciążanie służby zdrowia itd. Liczebność ruchu turystycznego nie rekompensuje bezpośrednio ubytku mieszkańców!	Przyjęto, zapis doprecyzowany	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
72.	Urząd Marszałkowski	s. 53. 3.12 Stan mobilności na obszarze KKBOF- podsumowanie Zapis: <i>„Turystyka” „Tramwaj wodny, jak i Koszalińska Kolej Wąskotorowa stanowią systemy transportowe dedykowane do obsługi ruchu turystycznego. W przyszłości można je rozpatrywać jako dodatkowe systemy transportowe</i>	Uwaga: Zagadnienia nie pojawiają się w dokumencie.	Te systemy nie zostały w żaden sposób opisane w dokumencie SUMP. Czy są to inicjatywy dofinansowywane publicznie? Jaka jest ich skala i potencjał przewozowy? Nie określono ich wagi i np. potencjału integracji z innymi systemami. Zostały wrzucone do podsumowania bez żadnego komentarza.	Odrzucono	Wskazane systemy zostały omówione w Raporcie Diagnostyczno-Strategicznym w zakresie mobilności

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>mogące wspomóc rozwój zrównoważonej mobilności."</i>				
73.	Urząd Marszałkowski	s. 53. 3.12 Stan mobilności na obszarze KKBOF- podsumowanie Zapis: „Planowanie przestrzenne” „Nowe obszary, na których ma powstawać zabudowa mieszkaniowa powinny znajdować się nie dalej niż 1 do 1,5 km od przystanków komunikacji zbiorowej,	Uwaga: Zapis dyskusyjny.	Wskazany zapis, mający być odpowiedzią na chaos przestrzenny i nieprzezorność zapisów miejscowych planów, ma charakter chaotyczny i nieprecyzyjny. Dlaczego 1km, albo 1,5 km? Czy to dotyczy wszystkich obszarów uniwersalnie? Czy obszary wiejskie i miejskie mają podlegać tym samym zasadom? Czy jeśli w odległości 1 km nie będzie żadnej szkoły podstawowej to nie można realizować zabudowy mieszkaniowej? Czy z przystanku musi odjeżdżać w ogóle jakiś autobus?	Przyjęto częściowo, zapis uzupełniono	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>szkoły podstawowej, a także innych usług komercyjnych np. sklepów.”</i>				
74.	Urząd Marszałkowski	s. 53. 3.12 Stan mobilności na obszarze KKBOF- podsumowanie Zapis: <i>„Planowanie przestrzenne” „Zabudowa powinna być planowana i tworzona kompleksowo, w formie osiedli z całą infrastrukturą tj. chodnikami, drogami rowerowymi, strefą</i>	Uwaga: Propozycja uzupełnienia	Planowanie osiedli powinno zaczynać się przede wszystkim od przeanalizowania i zaplanowania obsługi transportowej.	Przyjęto, uzupełniono zapis	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>usługową, terenami zielonymi."</i>				
75.	Urząd Marszałkowski	s. 53. 3.12 Stan mobilności na obszarze KKBOF- podsumowanie „Duża część nowo budowanych budynków w szczególności w północno zachodniej części obszaru KKBOF kupowana jest w celach inwestycyjnych i wynajmowana turystom.”	Wskazane tezy bardziej pasują do zagadnień z ramki „Turystyka” a nie „Demografia”.	—	Odrzucono	Wskazana informacja ma na celu wskazanie problemu związanego ze zmniejszającą się liczbą ludności mimo ciągłego rozwoju budownictwa mieszkaniowego
76.	Urząd Marszałkowski	s. 53. 3.12 Stan mobilności na	Zapewne chodziło o „opiniującego”.	—	Przyjęto	

Lp.	Institucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		obszarze KKBOF- podsumowanie „W przyszłości należy rozważyć powołanie wspólnego organu konsultującego, opinującego MPZP i monitorującego o rozwój przestrzenny całego obszaru KKBOF.”				
77.	Urząd Marszałkowski	s. 53. 3.12 Stan mobilności na obszarze KKBOF- podsumowanie „w sołectwach	Do uzupełnienia: „w sołectwach położonych w południowej części KKBOF powinna posiadać ciągłość ...”	—	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		położonych południowej części KKBOF powinna posiadać ciągłość ...”				
78.	Urząd Marszałkowski	s. 54. 3.12 Stan mobilności na obszarze KKBOF- podsumowanie Zapis: „Transport indywidualny” „Własny samochód dla osób mieszkających w miejscowościach, do których nie dojeżdża transport zbiorowy jest jedyną opcją transportu”	Uwag: Zapis ogólnikowy.	Ile jest takich miejscowości w KKKBOF? Nie pokazano w dokumencie skali tego problemu.	Odrzucono	Ze względu na dużą liczbę przewoźników oraz wydanych zezwoleń przez różne jednostki trudno jest jednoznacznie wskazać taką liczbę. Dużym problemem są wydane zezwolenia, które po pandemii związanej z COVID 19 nie są realizowane a nie zostały wycofane.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
79.	Urząd Marszałkowski	s. 54. 3.12 Stan mobilności na obszarze KKBOF- podsumowanie Zapis: „ <i>Węzły przesiadkowe, przystanki autobusowe, polityka parkingowa</i> ” „ <i>Na obszarze KKBOF w ostatnich latach powstało 7 przystanków węzłowych</i> ”	Uwaga: Co daje taka informacja?	Ta informacja nic nie mówi. Gdzie powstały? Jak działają? Jak są użytkowane w sezonie i poza sezonem? Czy coś zmieniły w sytuacji transportowej? Czy wyniki takiej analizy wskazują, że jest sens tworzyć kolejne takie rozwiązania? W dokumencie nic na ten temat się nie pojawia.	Odrzucono	Węzły zostały wskazane w Raporcie Diagnostyczno-Strategicznym w zakresie mobilności.
80.	Urząd Marszałkowski	s. 54. 3.12 Stan mobilności na obszarze KKBOF- podsumowanie	Uwaga: Co daje taka informacja? Wskazane zapisy są zbyt ogólne.	Wszystkie przystanki? Czy Te bez oferty transportowej też? Które przystanki powinny być modernizowane i w jakim standardzie?	Odrzucono	Przystanki są wskazane w uchwałach poszczególnych jednostek. Standard przystanków musi być dostosowany do ich funkcji i przedstawiony w osobnych, szczegółowych analizach, dokumentach wykonawczych.



Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		Zapis: „Węzły przesiadkowe, przystanki autobusowe, polityka parkingowa” „W gminach należy modernizować przystanki w celu podnoszenia jakości usług oferowanych w ramach transportu zbiorowego.”				
81.	Urząd Marszałkowski	s. 55. 3.12 Stan mobilności na obszarze KKBOF- podsumowanie „Obszar KKBOF ze względu na ilość jednostek	„Obszar KKBOF ze względu na liczbę jednostek jest bardzo zróżnicowany.”	—	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		jest bardzo zróżnicowany.				
82.	Urząd Marszałkowski	s. 58. 4.1 Mocne strony KKBOF Komunikacja miejska w każdym z miast z potencjałem rozwoju (możliwość obsługi gmin ościennych)”	Ten zapis można różnie interpretować; może (starając się odczytać intencje Autorów) zapisać: „Potencjał rozwoju komunikacji i obsługi gmin ościennych w każdym z miast z komunikacją miejską”	—	Przyjęto częściowo, Zapis uzupełniono	
83.	Urząd Marszałkowski	s. 58. 4 Analiza SWOT 4.1 Mocne strony KKBOF	Uwaga: Znaczna części wypunktowanych zagadnień nie znajduje swojego odniesienia w pozostałej części dokumentu SUMP. Przykładowo: - <i>promocja ruchu rowerowego,</i> - <i>duża liczba połączeń kolejowych dalekobieżnych,</i> - <i>duża liczba połączeń autobusowych dalekobieżnych,</i> - <i>promocja transportu zbiorowego,</i>	Jeśli ustalenia te są wynikiem innych opracowanych analiz lub źródeł zewnętrznych raz jeszcze należy te analizy przywołać.	Odrzucono	Wskazane problemy były analizowane w trakcie prac nad Raportem Diagnostyczno-Strategicznym w zakresie mobilności.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
			<p>- wdrażanie rozwiązań związanych z elektromobilnością,</p> <p>- inicjatywy mieszkańców dla wspólnych dojazdów do pracy (tzw. carpooling)</p> <p>Te zagadnienia nie są jakkolwiek opracowane w ramach otrzymanego dokumentu SUMP.</p>			
84.	Urząd Marszałkowski	s. 61. 4.3 Zagrożenia KKBOF „Wzrost liczby osób w wielu poprodukcyjnym ...”	„Wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym ...”	—	Przyjęto	
85.	Urząd Marszałkowski	s. 62. 4 Analiza SWOT „Zrealizowanie ww. zamierzeń musi opierać się też na działaniach infrastrukturalnych, gdzie zauważono	„Zrealizowanie ww. zamierzeń musi opierać się też na działaniach „infrastrukturalnych, gdzie zauważono problemy m.in. w odpowiednim skomunikowaniu ...”	—	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		problemy m.in. z odpowiednim skomunikowaniem ...”				
86.	Urząd Marszałkowski	s. 62. 4 Analiza SWOT 4.1 Mocne strony KKBOF Zapis: „Diagnoza wskazuje również na brak parkingów buforowych na obrzeżach Koszalina, Kołobrzegu oraz miejscowości nadmorskich.”	Uwaga: W jakiej diagnozie i gdzie to wykazano?	Brak precyzyjnego odniesienia do źródeł.	Odrzucono	Wskazane problemy były analizowane w trakcie prac nad Raportem Diagnostyczno-Strategicznym w zakresie mobilności.
87.	Urząd Marszałkowski	s. 66. „pogorszenia jakości publicznego transportu	„pogorszenia jakości publicznego transportu zbiorowego i zmniejszenia liczby kursów”	—	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		zbiorowego i zmniejszenia ilości kursów”				
88.	Urząd Marszałkowski	s. 66. 5.1 Scenariusz podstawowy (BAU) „kilkunastoprocentowego zwiększenia średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO2, CO, HC) i PM oraz zwiększenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.”	(1.) deklarowanie kilkunastoprocentowego wzrostu to bardzo precyzyjna prognoza; proponuje się użyć form: „zwiększenia ...” lub „znacznego zwiększenia ...” (2.) sugerowana forma: „oraz zwiększenia emisji hałasu wzdłuż głównych korytarzy transportowych” Powyższe uwagi dotyczą także analogicznych zapisów na stronie 67.	—	Odrzucono	Prognozy są przygotowane według wiedzy i doświadczenia ekspertów oparte na dobrych praktykach stosowanych przy tworzeniu podobnych dokumentów a także możliwościach finansowych jednostek.
89.	Urząd Marszałkowski	s. 66. 5 Scenariusze rozwoju	Uwaga: Uwaga ogólna dotycząca metody.	Starając się prawidłowo zrozumieć zapisy, wynika z nich, że jedynym kryterium oceny scenariuszy jest zmiana	Odrzucono	Prognozy są przygotowane według wiedzy i doświadczenia ekspertów oparte na dobrych praktykach stosowanych przy tworzeniu podobnych dokumentów a także

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		5.1 Scenariusz podstawowy (BAU) <i>Zapis: „Na poniższym wykresie przedstawiono prognozowany podział zadań przewozowych dla realizowanego scenariusza.”</i>		<p>podziału modalnego podróży mieszkańców obszaru.</p> <p>W związku z tym prosimy o wskazanie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- W jaki sposób został wyliczony podział modalny dla poszczególnych scenariuszy?</li> <li>- W jaki sposób został wyliczony podział modalny dla perspektyw czasowych?</li> <li>- W jaki sposób opisane typy działania wpływają na scenariusze?</li> <li>- Czy oparcie tak kluczowego kryterium bazowego wyłącznie na danych ankietowych nie doprowadzi do podważenia oceny realizacji celów na etapie monitoringu?</li> </ul>		możliwościach finansowych jednostek.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
				<p>- Czy w scenariuszu były badane lub określone inne wskaźniki wykazujące efekty realizacji danego scenariusza? Na przykład jak i względem czego zostanie ocenione zatłoczenie na drogach? Jak oceniona zostanie dalsza suburbanizacja, jak oceniona zostanie dostępność transportowa itd?</p> <p>A co z innymi celami SUMP? Co z np. wykluczeniem transportowym?</p> <p>Co z analizą dostępności transportowej? Jak droga S11 wpłynie na układ transportu w regionie, co z peryferyjnie położonymi Tychowem, Boblicami i Polanowem?</p>		
90.	Urząd Marszałkowski	s. 67. 5.2 Scenariusz rozwojowy	„Uporządkowania ruchu turystycznego np. zewnętrznego”	—	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		„Uporządkowanie ruchu turystycznego np. zewnętrznego”				
91.	Urząd Marszałkowski	s. 68. 5.3 Scenariusz zachowawczy (realistyczny) „Realizacja celów Strategii ZIT spowoduje wzrost atrakcyjności różnych obszarów KKBOF i osłoni nowe możliwości spędzania czasu ...”	Zapewne: „odsłoni”, przy czym zgrabniej zabrzmiało by: „ujawni”.	—	Przyjęto	
92.	Urząd Marszałkowski	s. 70. 6. Wizja zrównoważonej mobilności „Uwzględniając	Sugerowane: „i z interesariuszami” lub „z interesariuszami”.	—	Przyjęto	



Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		projektowane zapisy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego z wybranego scenariusza, w odpowiedzi na zdiagnozowane problemy oraz w drodze konsultacji eksperckich i interesariuszami, powstała ...”				
93.	Urząd Marszałkowski	s. 70. 6. Wizja zrównoważonej mobilności – Wizja rozwoju obszaru – „...	„... zapewniającego bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów i kierowców ...”	Autorzy odwołują się do piramidy transportowej, do której zasad szczególnie w wizji należy się odwoływać przy stopniowaniu wagi poszczególnych uczestników ruchu.	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		zapewniającego o bezpieczeństwie o pieszych, kierowców i rowerzystów ...”				
94.	Urząd Marszałkowski	s. 72. 7. Obszary strategiczne i cele „C4: Poprawa integracji i dostępności systemów transportowych wewnątrz Koszalina Kołobrzegu i Białogardu raz pomiędzy...”	„C4: Poprawa integracji i dostępności systemów transportowych wewnątrz Koszalina Kołobrzegu i Białogardu oraz pomiędzy...”	—	Przyjęto	
95.	Urząd Marszałkowski	s. 72. 7 Obszary strategiczne i cele Zapis: „C2 poprawa	Uwaga: Cel nie jest wyraźnie uzasadniony.	W dokumencie nie ma nic o obecnym stanie bezpieczeństwa transportu na obszarze KKBOF jako punktu odniesienia do	Przyjęto,	uzupełniono dokument, dodano rozdział dot. BRD

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>komfortu i bezpieczeństwa transportu”</i>		uzasadnienia dla tego celu.		
96.	Urząd Marszałkowski	s. 72. 7 Obszary strategiczne i cele Zapis: „C6 Zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na mieszkańców, zdrowie i środowisko naturalne w trwały i odczuwalny sposób”	Uwaga: Cel nie jest wyraźnie uzasadniony.	W dokumencie nie ma nic o szczególnym negatywnym wpływie na zdrowie i środowisko naturalne obszaru KKBOF jako punktu odniesienia do uzasadnienia dla tego celu.	Odrzucone	Analizy dot. zanieczyszczenia powietrza były przeprowadzone na etapie Raportu Diagnostyczno-Strategicznego w zakresie mobilności.
97.	Urząd Marszałkowski	s. 73. Tabela 9. Powiązanie obszarów strategicznych i celów PZMM KKBOF 2021-2030.	(1.) Regionalny system transportu publicznego powinien być tworzony w oparciu o całkiem dobrze rozwiniętą na obszarze KKBOF sieć kolejową przy współudziale komunikacji autobusowej. (2.) W drugiej części tekstu pojawia się termin „dworzec” –	Nie bierzemy pod uwagę Koszalina, Kołobrzegu albo Białogardu jako osobno funkcjonujących ośrodków ale cały spójny obszar KKBOF, szczególnie, że np. na stronie 76 w Pakiecie 3.1. napisano: „Kampanie i	Przyjęto, częściowo	Jednostki wchodzące w skład KKBOF nie mają bezpośredniego wpływu na ofertę kolejową dlatego w SUMP skupiamy się na tworzeniu autobusowego systemu transportowego uwzględniającego połączenia kolejowe. Określenie dworce zostało odnosi się do istniejących dworców na obszarze

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		„Wprowadzenie regionalnego systemu transportu publicznego w oparciu o komunikację autobusową oraz zmianę funkcjonalności dworców celem stworzenia regionalnych centrów logistyczno-handlowo-przesiadkowych.”	czy chodzi o dworce autobusowe czy kolejowe?	działania promocyjne ukierunkowane na popularyzację roweru jako środka codziennego transportu oraz zwiększenie wykorzystania transportu publicznego (w tym kolei jako szkieletu systemu)”		KKBOF zarówno kolejowych oraz autobusowych.
98.	Urząd Marszałkowski	s. 73. Tabela 9. Powiązanie obszarów strategicznych i celów PZMM KKBOF 2021-2030.	Dłużej ale zwięźlej by było: „zarządzania ruchem generowanym przez uczestników spoza obszaru KKBOF.”	—	Odrzucono	Chodzi o cały występujący ruch turystyczny bez rozróżniania go (rozdzielanie powoduje zawężenie).

Lp.	Institucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		„Wsparcie turystyki poprzez wdrożenie instrumentów zarządzania ruchem zewnętrznym.”				
99.	Urząd Marszałkowski	s. 73. Tabela 9. Powiązanie obszarów strategicznych i celów PZMM KKBOF 2021-2030 Zapis: <i>„Wprowadzenie regionalnego systemu transportu publicznego w oparciu o komunikację autobusową oraz zmiana funkcjonalność</i>	Uwaga: Uzupełnienie o cel C2 i C6.	Obszar wpisuje się również w cel C2 i C6 (zmiana podziału modalnego na rzecz zwiększenia liczby podróży niskoemisyjnych).	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>i dworców celem stworzenia regionalnych centrów logistyczno-handlowo-przesiadkowych</i>				
100.	Urząd Marszałkowski	s. 73. Tabela 9. Powiązanie obszarów strategicznych i celów PZMM KKBOF 2021-2030 Zapis: <i>„Budowa struktur zarządzania mobilnością i relacji z mieszkańcami”</i>	Uwaga: Uzupełnienie o cel C4.	Obszar wpisuje się również w cel C4.	Przyjęto	
101.	Urząd Marszałkowski	s. 73.	Uwaga: Uwaga do wpisanego cel C6.	Ten cel wymaga wyjaśnienia lub dodatkowego opisu co	Odrzucono	Zarządzanie ruchem zewnętrznym polega np. na prowadzeniu odpowiedniej polityki parkingowej

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		Tabela 9. Powiązanie obszarów strategicznych i celów PZMM KKBOF 2021-2030  Zapis: <i>„Wsparcie turystyki poprzez wdrożenie instrumentów zarządzania ruchem zewnętrznym.”</i>		się kryje pod tymi instrumentami. W jaki sposób wsparcie defacto rozwoju turystyki wpłynie na zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na mieszkańców?		itp. Specjalnie użyto stwierdzenia „instrumentów zarządzania ruchem” żeby na etapie wdrażania rozwiązań katalog ich był otwarty i pozwała dobierać je do danych potrzeb jednostki, obszaru itp.
102.	Urząd Marszałkowski	s. 73. Tabela 9. Powiązanie obszarów strategicznych i celów PZMM KKBOF 2021-2030  Zapis: <i>„Digitalizacja jako narzędzie</i>	Uwaga: Obszar wskazany bez uzasadnienia.	Obszar wyznaczony bez poparcia w pozostałej części dokumentu.  Pojęcie digitalizacji pojawia się w dokumencie jedynie w kontekście cyfryzacji obsługi systemów transportowych (płatności, rozkłady).	Przyjęto częściowo	Uzupełniono dokument w części diagnostycznej

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>zmniejszenia popytu na transport."</i>		Jeśli dobrze rozumiem intencje ( <i>zmniejszenie popytu na transport</i> ) to w tym kontekście chodzi raczej o zmiany w postaci wspierania pracy w systemie on-line (praca zdalna) która zmniejsza popyty np. na transport pracowniczy. Jeśli tak, to ten aspekt również nie został omówiony w dokumencie.		
103.	Urząd Marszałkowski	s.73. Tabela 9. Powiązanie obszarów strategicznych i celów PZMM KKBOF 2021-2030 Zapis: <i>„Zmniejszenie ruchu samochodowego w centrach miast obszaru KKBOF.”</i>	Uwaga: Uzupełnienie o cel C6.	W naszej ocenie obszar wpisuje się również w cel C6.	Przyjęto	



Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
104.	Urząd Marszałkowski	s. 75. Tabela 11. Pakiety działań kluczowych dla celu strategicznego nr 2  Zapis: <i>„Realizacja usług uzupełniających w otoczeniu przystanków i węzłów przesiadkowych pozwalające na realizację potrzeb mieszkańców w pobliżu infrastruktury mobilności.”</i>	Uwaga: Przesunięcie pakietu działań.	Czy ten pakiet nie powinien się znaleźć raczej w Celu 1 przy planowaniu i rozwoju funkcji publicznych?  Ponadto w odniesieniu do pakietu działań tego celu jakie są przewidziane działania wpływające na komfort transportu (zawarty w opisie celu 2). Czy jest jakiś wymagany standard względem taboru, digitalizacja płatności itp).?	Przyjęto częściowo, przededagowano zapis	Pakiet jest przypisany prawidłowo.
105.	Urząd Marszałkowski	s. 77. Tabela 13. Pakiety działań kluczowych dla celu	Uwaga: propozycja dodatkowego zapisu.	Proponujemy uzupełnienie tego zakresu o zagadnienie integracji, standaryzacji i budowy systemów wymiany danych	Odrzucono	Złożony wniosek dotyczy działań szczegółowych, które będą analizowane i realizowane na etapie wdrażania SUMP.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		strategicznego nr 4 Zapis „Działania kluczowe”		transportowych pomiędzy organizatorami, operatorami i przewoźnikami.		
106.	Urząd Marszałkowski	s. 77. Tabela 14. Pakiety działań kluczowych dla celu strategicznego nr 5 Zapis: „Opracowanie koncepcji obsługi logistycznej ścisłego centrum Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu oraz gmin KKBOF przy wykorzystaniu form zrównoważon	Uwaga: Propozycja korekty zapisu	Powinno być raczej „zrównoważonej logistyki miejskiej”.	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>ej mobilności miejskiej”.</i>				
107.	Urząd Marszałkowski	s. 77. Tabela 14. Pakiety działań kluczowych dla celu strategicznego nr 5  Zapis: <i>„Realizacja układów komunikacyjnych obszarów inwestycyjnych i Stref Aktywności Gospodarczej oraz obwodnic miejscowości i dzielnic z dużym natężeniem ruchu samochodów ciężarowych i dostawczych.”.</i>	Uwaga: Propozycja przeniesienia części pakietu.	Zapis o realizacji obwodnic pasuje bardziej do Celu 6.	Odrzucono	Zapis odnosi się do rozwoju gospodarczego, działanie kluczowe sformułowane prawidłowo.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
108.	Urząd Marszałkowski	s. 78. 7. Obszary strategiczne i cele <i>Zapis: „Ruch samochodów ciężarowych powinien być wyprowadzany z centrów miejscowości za pomocą odpowiednich układów komunikacyjnych w strefach przemysłowych.”</i>	Uwaga: Zapis niezrozumiały.	Dlaczego tylko strefach przemysłowych?	Przyjęto, zapis przededygowa no	
109.	Urząd Marszałkowski	s. 81. Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowych dla KKBOF „Planowanie i tworzenie wielofunkcyjnych centrów/obsza	Konieczne doprecyzowanie końcówki zapisu – nie wiadomo, czy chodzi o wszystkie miejscowości KKBOF czy tylko siedziby gmin.	—	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		rów w poszczególnych dzielnicach Koszalina i miejscowościach gminach”				
110.	Urząd Marszałkowski	s. 81. 8 Zasady wdrożenia Planu Zapis: „Ośrodki lokalne – jednostki pomocnicze gminy (sołectwa).”	Uwaga: Uwaga ogólna	Dlaczego ośrodki lokalne są wyłączone ze znacznej części pakietów działań odnośnie zasięgu wdrożenia? Chyba, że źle interpretujemy zapis co znaczy według autorów „zasięg wdrożenia”.  Zwracamy też uwagę na dyskusyjne przyjęcie definicji ośrodków lokalnych i ponadlokalnych. Proponujemy stosować terminologię zgodną np. z określeniami i poziomami opisanymi chociażby w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa, gdyż takie posługiwanie się	Przyjęto częściowo, uzupełniono zapisy	Definicje zostały określone w SUMP na podstawie dobrych praktyk oraz wiedzy eksperckiej. Większość działań będzie wdrażana przez ośrodki ponadlokalne ponieważ to one mają do tego kompetencje.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
				terminami może wprowadzać w błąd (np. określanie gmin ośrodkami ponadlokalnymi).		
111.	Urząd Marszałkowski	s. 82. Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowych dla KKBOF „... minimalna i maksymalna liczby miejsc parkingowych ...”	s. 82. „... minimalna i maksymalna liczba miejsc parkingowych ...”	—	Przyjęto	
112.	Urząd Marszałkowski	s. 82. Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowych dla KKBOF  Zapis: 1.2 „Ochrona rezerw komunikacyjnych w dokumentach planistycznych	Uwaga: Dlaczego w tych punktach wyłączone zostały ośrodki lokalne?	Czemu ośrodki lokalne zostały wyłączone? Przecież ochrona rezerw powinna wynikać ze zdiagnozowanej sytuacji przestrzennej i uwarunkowań a nie samej skali ośrodka. Chodzi o poziom uchwalania mpzp? Te zapisy nie są do końca jasne, należy je doprecyzować.	Przyjęto częściowo, przed tabelą dodano wyjaśnienie, zmieniono opis w tabeli.	Jest to zgodne z przyjętą definicją i kompetencjami jednostek.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>przed zabudowaniem”, „Zapewnienie rezerw terenowych na potrzeby budowy infrastruktury „Parkuj i Jedź” w gminach”</i>				
113.	Urząd Marszałkowski	s. 83. Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowych dla KKBOF Zapis: 2.2 <i>„Kształtowanie właściwych relacji pomiędzy transportem a zagospodarowaniem przestrzennym w otoczeniu węzłów</i>	Uwaga: Dlaczego w tych punktach wyłączone zostały ośrodki lokalne?	Prośba o uzasadnienie – te zapisy wymagają doprecyzowania.	Przyjęto częściowo, przed tabelą dodano wyjaśnienie, zmieniono opis w tabeli.	Jest to zgodne z przyjętą definicją i kompetencjami jednostek.  Każdy nowo budowany węzeł będzie analizowany i funkcje będą nadawane indywidualnie, jest to etap wdrażania SUMP.

Lp.	Institucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>przeiadkowyc h poprzez nadanie przestrzeniom publicznym charakteru centrotwórcze go</i>				
114.	Urząd Marszałkowski	s. 83. Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowyc h dla KKBOF Zapis: 2.3 „Wymiana taboru prowadząca do świadczenia usług transportu publicznego taborem w pełni niskopodłogo wym”	Uwaga: Dlaczego w tych punktach wyłączone zostały ośrodki lokalne?	Zupełnie nie rozumięte. Dlaczego znowu wyłączone ośrodki lokalne?  Czemu osoby starsze i o ograniczonej mobilności stanowiące coraz większy udział na wyludniających się obszarach wiejskich mają być wyłączone z dostępu do odpowiednio dostosowanego taboru? Chyba, że chodzi kwestię poziomu decyzyjnego w kwestii organizacji transportu i mającego potencjalny wpływ na określenie standardu usługi publicznej. Jeśli tak	Przyjęto częściowo, przed tabelą dodano wyjaśnienie, zmieniono opis w tabeli.	Jest to zgodne z przyjętą definicją i kompetencjami jednostek.  Poziom decyzyjny, posiadane kompetencje mają wpływ na przyporządkowanie jednostek.



Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
				to znowu wymaga to dopowiedzenia.		
115.	Urząd Marszałkowski	s. 83. Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowych dla KKBOF Zapis: 3.1 <i>„Kampania skierowana do pracowników firm, uczniów i mieszkańców w zakresie przemieszczeń do lokalnych centrów gminnych/dzielnicy”</i>	Uwaga: Proponowane uzupełnienie zdania: <i>„Kampania skierowana do pracowników firm, uczniów i mieszkańców w zakresie alternatywnych sposobów przemieszczania się do miejsca pracy, szkoły, centrów gminnych/dzielnicy”</i>	Podkreślenie dostępu do rozwiązań alternatywnych.	Przyjęto	
116.	Urząd Marszałkowski	s. 83. Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowych dla KKBOF „projekty związane z zwiększeniem	„projekty związane z zwiększeniem dostępności infrastruktury i środków transportu ...”	—	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		dostępności infrastruktury i środków transportu ...”				
117.	Urząd Marszałkowski	s. 84. Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowych dla KKBOF „Organizacja systemu przyspieszonych połączeń autobusowych (np. agloekspresy) ...”	Termin „agloekspres” nie jest powszechnie znany, optymalne będzie napisanie wprost: „ekspresowe autobusy aglomeracyjne”.	—	Przyjęto	Zapis zmieniono
118.	Urząd Marszałkowski	s. 84. Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowych dla KKBOF „... w korytarzach komunikacyjnych nieobsługiwanych przez kolej”	Wszystkie trzy korytarze łączące główne miasta KKBOF są obsługiwane przez kolej. Wskazany zapis należy doprecyzować.	—	Odrzucono	Zapis nie dotyczy tylko głównych miast ale całego obszaru, który tak jak Państwo wskazali we wcześniejszych uwagach nie jest w całości obsługiwany przez kolej.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
119.	Urząd Marszałkowski	s. 84. Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowych dla KKBOF  Zapis: 3.2 „Budowa parkingów dla rowerów (w tym zadaszonych) w rejonie obiektów użyteczności publicznej, atrakcji turystycznych, obiektów handlowo-usługowych i miejsc zamieszkania”	Uwaga: Propozycja uzupełnienia zapisu o dworce i węzły przesiadkowe.	Wspieranie tworzenia węzłów multimodalnych.	Odrzucono	Obiekty użyteczności publicznej to również dworce i węzły przesiadkowe.
120.	Urząd Marszałkowski	s. 84. Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowych dla KKBOF	Uwaga: Dlaczego w tych punktach wyłączone zostały ośrodki lokalne?	Znowu wyłączone są ośrodki lokalne, a to przecież w nich najbardziej odczuwalny jest problem pierwszej i	Przyjęto, dodatkowo przed tabelą dodano wyjaśnienie,	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		Zapis: 3.3 „Wprowadzanie rozwiązań infrastrukturalnych tj. stojaki dla hulajnóg przy generatorach ruchu, koordynacja systemów wypożyczania elektrycznych hulajnóg”		ostatniej mili w łańcuchu podróży.	zmieniono opis w tabeli.	
121.	Urząd Marszałkowski	s. 85. Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowych dla KKBOF Zapis: 4.1 „Organizacja systemu połączeń dowozowych do węzłów przesiadkowych oraz połączeń	Uwaga: Dlaczego w tych punktach wyłączone zostały ośrodki lokalne?	Proponujemy by wskazać tu na potencjał systemów dowozowych "na żądanie" ( <i>on demand</i> ) nadających się do takiej roli. Ponadto dlaczego wyłączone są ośrodki lokalne predystynowane do obsługi takimi systemami?	Przyjęto, dodatkowo przed tabelą dodano wyjaśnienie, zmieniono opis w tabeli.	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>międzygminnych</i>				
122.	Urząd Marszałkowski	s. 85. Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowych dla KKBOF  Zapis: 4.2 „Wspólne uzgadnianie i koordynacja rozkładów jazdy oraz uzgodnienia dot. przewoźników prywatnych”	Uwaga: Możliwość uzupełnienia pakietu działań.	Raz jeszcze zwraca się uwagę na kluczowe zagadnienie jakim jest integracja danych transportowych (np. ujednoczenie standardów i zautomatyzowanie wydawania zezwoleń na obsługę linii transportowych) która pozwoliłaby na dynamiczne monitorowanie sytuacji transportowej w regionie. Należy niezwłocznie wspierać działania na rzecz takich rozwiązań.	Odrzucono	Obecnie brak jest przepisów prawnych, które pozwalałyby na sprawne wdrożenie takiego systemu. Obecnie największe kompetencje i możliwości posiada Urząd Marszałkowski, który mógłby podjąć takie działania. Jednostki wchodzące w skład KKBOF w miarę możliwości będą podejmować takie działania na etapie wdrażania SUMP
123.	Urząd Marszałkowski	s. 86. Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowych dla KKBOF  Zapis: 5.2 „Wprowadzeni	Uwaga: Uzupełnienie o inne obszary.	Proponuje się oprócz Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu uwzględnienie takich zapisów dla gmin nadmorskich zmagających się z	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>e ograniczeń dla określonych kategorii i rodzajów pojazdów dostawczych w centrum Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu w kierunku zwiększenia wykorzystania ekologicznych form transportu ładunków, w tym rowerów cargo"</i>		ruchem sezonowym i jego obsługą.		
124.	Urząd Marszałkowski	s. 87. Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowych dla KKBOF „Działania zmierzające do ograniczenia	Proponuje się korektę zapisu: „Działania prowadzące do ograniczenia ruchu samochodowego w centrach miast, w tym promujące lub neutralne dla pojazdów zeroemisyjnych”.	—	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		ruchu samochodowego spalinowego w centrum miast zmniejszające emisję spalin”				
125.	Urząd Marszałkowski	s. 88. Tabela 16. Pakiety działań wdrożeniowych dla KKBOF „Uruchomienie przez Koszalin systemu monitorowania emisji z transportu obejmującego bieżące informacje charakteryzujące ruch w mieście”	Wydaje się, że uzasadnione jest uruchomienie systemów monitorowania zanieczyszczeń we wszystkich trzech miastach rdzeniowych.	—	Przyjęto, zapis uzupełniono	
126.	Urząd Marszałkowski	s. 89. 8.1 Sposób	Proponuje się zapis: gminy miejskiej na prawach powiatu: Koszalin,	Kilkukrotnie w tekście pisze się o porozumieniu lub obszarze	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<p>realizacji działań, zapisy:</p> <p>☑ gmin miejskich: Koszalin, Kołobrzeg i Białogard,</p> <p>☑ gmin: Będzino, Białogard, Biesiekierz, Bobolice, Dygowo, Gościno, Karlino, Kołobrzeg, Manowo, Mielno, Polanów, Rymań, Sianów, Siemyśl, Świeszyno, Tychowo i Ustronie Morskie,</p> <p>☑ powiatów koszalińskiego,</p>	<p>☑ gmin miejskich Kołobrzeg i Białogard,</p> <p>☑ gmin: Będzino, Białogard ...</p>	<p>obejmującym trzy powiaty, jakby nie uwzględniając powiatu grodzkiego koszalińskiego.</p>		



Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		kołobrzeskiego oraz białogardzkiego;				
127.	Urząd Marszałkowski	s. 91. 8.2 Źródła finansowania „programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Pomorza Zachodniego 2021~2027”	„programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Pomorza Zachodniego 2021~2027”	—	Przyjęto	
128.	Urząd Marszałkowski	s. 96. 9. Wskaźniki monitorowania realizacji Planu „Komisja Europejska w Komunikacie COM(2021) 811 z grudnia 2021 w odniesieniu do	„Komisja Europejska w Komunikacie COM(2021) 811 z grudnia 2021 w odniesieniu do węzłów miejskich TEN-T wymaga gromadzenia i przedkładania Komisji danych dotyczących ...”	—	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		węzłów miejskich TEN-T wymaga gromadzenia i przedkładania z-Komisji danych dotyczących ...”				
129.	Urząd Marszałkowski	s. 96. Tabela 18. Zestaw wskaźników rezultatu dla PZMM KKBOF na lata 2021-2030 „Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe	Trudno jest mierzyć na całym obszarze KKBOF, szczególnie, że zapewne liczba mierników stale będzie stopniowo wzrastać, niemniej wydaje się, że emisje powinny być mierzone przynajmniej we wszystkich trzech ośrodkach rdzeniowych.	—	Odrzucono	Na obecnym etapie ze względu na brak stacji pomiarowych przyjęto wykonywanie pomiarów tylko w Koszalinie.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		dla PM 2,5) w Koszalinie”				
130.	Urząd Marszałkowski	s. 96. Tabela 18. Zestaw wskaźników rezultatu dla PZMM KKBOF na lata 2021–2030  Zapis: „Wartość bazowa”	Uwaga: Brak wartości docelowych.	Jaka jest oczekiwana wartość docelowa dla wszystkich wskaźników? I do którego roku?	Przyjęto, uzupełniono	
131.	Urząd Marszałkowski	s. 96. Tabela 19. Zestaw wskaźników produktu PZMM KKBOF 2021–2030  Zapis: „Wartość bazowa”	Uwaga: Brak wartości docelowych dla celów strategicznych.	Jaka jest oczekiwana wartość docelowa dla wszystkich wskaźników dla określonych celów strategicznych? I do którego roku (są tylko zaznaczone trendy, ale co one oznaczają w tym kontekście)?	Przyjęto uzupełniono	
132.	Urząd Marszałkowski	s. 97. Tabela 19. Zestaw wskaźników	Warto w przypisie doprecyzować co to znaczy „Przejście bezpieczne dla pieszych” lub odwołać do	Jest to zastanawiające – czy w całym KKBOF nie ma przejść dla pieszych z sygnalizacją?	Odrzucono	W metodologii przedstawiono sposób pomiaru danego wskaźnika, we wskazanym punkcie nie ma podstaw, żeby to powtarzać.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		produktu PZMM KKBOF 2021-2030 „liczba przejść bezpiecznych dla pieszych na terenie KKBOF”	definicji wskaźnika znajdującego się na stronie 100. Jednocześnie dla tego wskaźnika wskazuje się wartość bazową jako zero, zgodnie z opisem, cyt.: „Liczba nowopowstałych i zmodernizowanych bezpiecznych przejść z azylami lub z sygnalizacją świetlną lub dodatkowym oświetleniem lub wyniesionym przejściem dla pieszych na wszystkich drogach publicznych w każdej JST KKBOF, prezentowana łącznie dla KKBOF.”	Uwaga wynika z faktu, że dla innych wskaźników przyjmujecie Państwo określone wartości bazowe. W tym jednak przypadku (oraz dla liczby stref uspokojonego ruchu) – wartość zero. Albo trzeba bardzo mocno wyeksponować „NOWOPOWSTAŁE” albo zweryfikować ich rzeczywistą liczbę w roku bazowym.		
133.	Urząd Marszałkowski	s. 97. Tabela 19. Zestaw wskaźników produktu PZMM KKBOF 2021-2030 „liczba stref uspokojonego ruchu na terenie KKBOF”	Brak ikony.  Pozostałe uwagi jak wyżej (dla liczby przejść dla pieszych).	—	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
134.	Urząd Marszałkowski	s. 99. Tabela 20. Metodologia pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu „Cykl emisji CO2 Emisje gazów cieplarnianych (CO2 w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców.”	Wcześniej stwierdzono, że będzie spadać liczba mieszkańców przy jednoczesnym wzroście liczby turystów – paradoksalnie zatem utrzymująca się niezmienną emisja przy spadku liczby mieszkańców oznaczać będzie wzrost wskaźnika.	Do rozważenia forma wskaźnika – czy odnosić jedynie do liczby mieszkańców czy np. dodać drugi podobny wskaźnik odnoszący się do liczby turystów, czy może utworzyć wskaźnik syntetyczny łączący liczby mieszkańców i turystów.	Odrzucono	Jest to wskaźnik obligatoryjny, nie mamy wpływu na jego sposób pomiaru.
135.	Urząd Marszałkowski	s. 99. Tabela 20. Metodologia pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu	Uwaga: Prosimy wyjaśnienie metody obliczeń.	Jak określono podaną wartość bazową? Co jest składową tej liczby? Czy jest to sama emisja transportowa czy też składa się na to emisja z mieszkalnictwa, produkcji ciepła, przemysłu, gospodarki ściekowej?	Odrzucono	Sposób pomiaru jest przedstawiony w wytycznych dot. SUMP wydanych przez Komisję Europejską oraz jest zgodny z formularzem oceny SUMP wydanym przez CUPT

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		Zapis: „ <i>Cykl emisji CO2</i> ”		Jeśli jest o emisja ogólna to w naszej ocenie jej wartość jako wskaźnika jest mocno dyskusyjna, gdyż bardziej odczuwalny wpływ na wskaźnik będzie miało np. mieszkalnictwo czy przemysł i zachodzące w nim zmiany.		
136.	Urząd Marszałkowski	s. 99. Tabela 20. Metodologia pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu Zapis: „ <i>Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego</i> ”	Uwaga: Brak informacji jak wyliczono ten wskaźnik i jakie były założenia wyjściowe.	Kiedy został określony wskaźnik? Dla jakiego roku czy miesiąca? Ma to znaczenie np. o tyle, że monitoring powinien odbyć się w podobnym czasie (miesiącu). Ruch sezonowy potrafi znacząco zmienić dostępność transportową w ramach tego samego roku (np. transport szkolny nie działa w wakacje a oferta przewodników prywatnych jest zupełnie inna poza sezonem letnim).	Odrzucono	Sposób pomiaru jest przedstawiony w wytycznych dot. SUMP  Wskaźnik został wyliczony we wrześniu 2022.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
				Jak określono liczbę mieszkańców w izochronie? Gęstością zaludnienia? Wskaźnikami przemnożonymi przez obszar zabudowy? Ta metoda musi być jasno opisana chociażby w celu monitoringu efektów!		
137.	Urząd Marszałkowski	s. 99. Tabela 20. Metodologia pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu <i>Zapis: „Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w KKBOF”</i>	Uwaga: Prosimy podać źródło.	Jakie jest źródło danych dla tej liczby, jaki rok odniesienia? Brakuje podstawowych informacji.	Przyjęto, uzupełniono źródła danych	
138.	Urząd Marszałkowski	s. 100. Tabela 20. Metodologia	Uwaga: Prosimy wyjaśnienie metody obliczeń.	Jakie jest źródło danych dla tej liczby, jaki jest rok odniesienia? Brakuje podstawowych	Odrzucono	Sposób pomiaru jest przedstawiony w wytycznych dot. SUMP wydanych przez Komisję Europejską oraz jest

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<p>pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu</p> <p>Zapis: „<i>Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM 2,5) Koszalinie</i>”</p>		informacji. I dlaczego tylko Koszalin?		zgodny z formularzem oceny SUMP wydanym przez CUPT
139.	Urząd Marszałkowski	<p>s. 100.</p> <p>Tabela 20. Metodologia pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu</p> <p>Zapis: „<i>Udział powierzchni</i>”</p>	Uwaga: Prosimy wyjaśnienie metody obliczeń.	Jakie jest źródło danych dla tej liczby, jaki jest rok odniesienia? Brakuje podstawowych informacji.	Przyjęto	<p>Źródło danych w tabeli nr 20 jest podane: JST KKBOF</p> <p>W rozdziale nr 9 Przed tabelą dodano zapis: Wartości bazowe wskaźników zostały określone dla roku 2020.</p>



Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		<i>objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem</i>				
140.	Urząd Marszałkowski	s. 100. Tabela 20. Metodologia pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu Zapis: „Liczba przejść bezpiecznych dla pieszych na terenie KKBOF”	Uwaga: Prosimy o doprecyzowanie.	Pozostałe wskaźniki pokazują sytuację bazową. Czy w tym wypadku liczba obecnych bezpiecznych przejść na obszarze KKBOF wynosi 0?  Czy przejścia na drogach wojewódzkich też będą liczone? Czy chodzi tylko o przejścia, na drogach których zarządcą jest gmina/powiat?		Tak, wartość bazowa wyniesie 0, przededagowano zapis na: „Liczba nowych przejść bezpiecznych dla pieszych na terenie KKBOF”  Tak, będą liczone wszystkie przejścia powstałe na obszarze KKBOF.
141.	Urząd Marszałkowski	s. 101.	Uwaga: Prosimy o doprecyzowanie.	Czy działanie dwustronne pomiędzy dwoma gminami też jest	Odrzucono	Działanie dwustronne też jest kwalifikowanie, szczegółowy sposób i

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		Tabela 20. Metodologia pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu  <i>Zapis: „Liczba wspólnych dla gmin KKBOF działań dot. promocji aktywnych form mobilności (szkolenia, programy edukacyjne, spotkania) prezentowana jako łączna liczba takich działań.”</i>		kwalfikowane jako "wspólne"?  Czy liczone będą tylko działania, w których partycypować będą jednocześnie wszystkie gminy KKBOF?		harmonogram prac będą ustalane na etapie wdrażania SUMP
142.	Urząd Marszałkowski	s. 101. Tabela 20. Metodologia pomiaru wskaźników	Uwaga: Prosimy o doprecyzowanie.	Jak zostały zdefiniowane w tym kontekście "węzły przesiadkowe" i jak rozumiana jest „integracja”?	Odrzucono	Definicja została podana w metodologii pomiaru wskaźnika.

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		rezultatu i wskaźników produktu <i>Zapis: „Liczba zintegrowanych, wielofunkcyjnych węzłów przesiadkowych.”</i>		Czy muszą obejmować jakąś minimalną integrację np. trzech systemów transportowych (kolej, rower, autobus)?  Czy zmodernizowany przystanek rowerowo-kolejowy też będzie się kwalifikował jako węzeł przesiadkowy?		
143.	Urząd Marszałkowski	s. 101. Tabela 20. Metodologia pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu 8. Liczba zintegrowanych, wielofunkcyjnych węzłów przesiadkowych  „Wskaźnik9prezentowany	„Wskaźnik prezentuje łączną liczbę obiektów w KKBOF.”	—	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
		łącznie liczbą obiektów w KKBOF.”				
144.	Urząd Marszałkowski	s. 102. Tabela 20. Metodologia pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu Zapis: <i>„Powierzchnia zabudowana przez strefy przemysłowe budynkami wykorzystywanymi w celach komercyjnych”</i>	Uwaga: Prosimy o doprecyzowanie.	Taki opis wskaźnika budzi wątpliwości. Jak zdefiniowane są "cele komercyjne"? Zabudowa mieszkalna i usługowa też może mieć przecież charakter komercyjny.	Przyjęto	
145.	UM Kołobrzeg		Uzupełnienie „Obszarów strategicznych i celów” o miejskie Inteligentne Systemy Transportowe ITS. Inteligentny System Transportowy w Kołobrzegu pozwoli na:	Pismo z dnia 24 listopada 2022 r. Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej o podziale alokacji środków finansowych Programu FEniKS 2021-2027 dla ZIT Koszalińsko-KołobrzESCO-	Przyjęto	

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• zwiększenie przepustowości kluczowych odcinków dróg miejskich,</li> <li>• zmniejszenie natężenia ruchu kołowego w obrębie strefy „A” Uzdrowiska Kołobrzeg oraz w obrębie centrum miasta Kołobrzeg,</li> <li>• poprawę bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu drogowego,</li> <li>• obniżenie kosztów stałego utrzymania dróg w związku z obniżeniem natężenia ruchu kołowego w określonych obszarach,</li> <li>• ochronę środowiska poprzez zmniejszenie ilości emisji spalin,</li> </ul>	<p>Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na inwestycje w transport miejski w kwocie 180 000 000 PLN. W związku z tak wysoką kwotą, zaplanować należy szerszy niż dotychczas zakres działań. Ponadto zgodnie z Umową Partnerstwa potrzeba realizacji inwestycji musi wynikać z obowiązującego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.</p>		

Lp.	Instytucja zgłaszająca wniosek/mieszkaniec	Część dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku	Uzasadnienie wniosku	Wniosek przyjęto/odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzucenia wniosku
			<p>zmniejszenie hałasu, itp.,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• skuteczniejsze wykorzystanie istniejących parkingów,</li> <li>• umożliwić otwartość systemu na ewentualną rozbudowę funkcjonalną i obszarową.</li> </ul>			