



STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO

ZAŁĄCZNIK NR 13.7.2 STRATEGII ZIT SOM –

RAPORT Z PRZYGOTOWANIA STRATEGII ZIT SOM ORAZ PROCEDURY KONSULTACJI SPOŁECZNYCH - CZĘŚĆ DRUGA -



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





Wykaz skrótów

CT	Cel Tematyczny;
JST	jednostka samorządu terytorialnego;
KSRR	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020;
MiR	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju;
PI	Priorytet Inwestycyjny;
PPNT	Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii;
PZP WZ	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego;
RBGP WZ	Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego;
RPO WZ	Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020;
SKM	Szczecińska Kolej Metropolitalna;
SOM	Szczeciński Obszar Metropolitalny;
SOOP	Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych RPO WZ 2014-2020;
SSE	Specjalna Strefa Ekonomiczna;
SSOM	Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego;
SSW	Specjalna Strefa Włączenia;
WZ	województwo zachodniopomorskie;
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne.





I. Wstęp

Zakończenie w lipcu 2014 roku procesu konsultacji społecznych projektu Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego było jednym z podstawowych elementów zaangażowania lokalnych aktorów (organizacji pozarządowych, środowisk gospodarczych, społecznych i naukowych oraz wszystkich zainteresowanych) już na etapie prac przygotowawczych nad ostateczną wersją dokumentu.

Kolejne miesiące wspólnych wysiłków Stowarzyszenia SOM, członków Stowarzyszenia oraz wykonawcy dokumentu doprowadziły nie tylko do implementacji w treści Strategii części z przedstawionych uwag, ale również do znacznego przemodelowania jej zapisów pod kątem zgodności m.in. z różnego typu wytycznymi i zaleceniami Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (MliR) oraz ostateczną wersją Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 (RPO WZ).

Z tego względu, biorąc pod uwagę znaczące zmiany w doborze i opisie m.in. celów i priorytetów oraz działań rozwojowych, a także list planowanych przedsięwzięć o charakterze strategicznym zdecydowano o konieczności poddania Strategii ponownemu procesowi konsultacji społecznych w trybie oceny ex-post, ale jeszcze przed jej zaakceptowaniem przez Walne Zebranie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przedstawiony poniżej zapis konsultacji społecznych jest więc swoistym uzupełnieniem przeprowadzonych w 2014 roku działań, a zarazem wyrazem rzeczywistego wdrożenia zasady partnerstwa i wymiany informacji oraz komunikacji pomiędzy Stowarzyszeniem SOM (SSOM), a partnerami społeczno-gospodarczymi w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.





II. Uwarunkowania prawne

Konsultacje społeczne „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego” prowadzone były w oparciu o:

1. Art. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z 17.12.2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006,
2. Art. 6 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (tekst jedn. Dz. U. z 2009 nr 84 poz. 712z późn. zm.).

Przeprowadzone konsultacje uwzględniały również zapisy następujących dokumentów:

1. Dokument roboczy służb Komisji Europejskiej z 24.04.2012 r. „Zasada partnerstwa w procesie wdrażania funduszy objętych zakresem wspólnych ram strategicznych – elementy europejskiego kodeksu postępowania w zakresie partnerstwa”;
2. Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce – dokument zatwierdzony przez Ministra Rozwoju Regionalnego w lipcu 2013 r.;
3. Zasady uwzględniania wymiaru terytorialnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 w kontekście realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych – projekt dokumentu z 3 marca 2014 r.
4. Ustawa o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 z dnia 11.07.2014 roku.





III. Przebieg spotkań Zespołu Koordynacyjnego oraz procesu konsultacji społecznych

4.1 Zebrania Zespołu Koordynacyjnego

W trakcie prac nad Strategią ZIT SOM organizowane były otwarte Zebrania Zespołu Koordynacyjnego ds. Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych z udziałem przedstawicieli Województwa Zachodniopomorskiego oraz członków SSOM – JST, a także środowisk społeczno-gospodarczych.

W czasie objętym niniejszym sprawozdaniem tj. od momentu zatwierdzenia w czerwcu 2014 roku projektu Strategii ZIT przez Walne Zgromadzenie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego do czerwca 2015 roku odbyły się 2 spotkania Zespołu Koordynacyjnego ds. Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (*listy uczestników w załączeniu*):

1. Spotkanie robocze nr 1, 26.08.2014 roku, Szczecin,
2. Spotkanie robocze nr 2, 11.09.2014 roku, Szczecin.

4.2 Otwarte konsultacje społeczne

Bezpośrednio po zakończeniu prac nad kolejną wersją Strategii ZIT SOM, w dniu 9 kwietnia 2015 r. Dyrektor Biura SSOM zwrócił się pismem (*w załączeniu*) do JST - członków SSOM o przeprowadzenie otwartych konsultacji społecznych dotyczących ww. dokumentu.

W ślad za pismem, w procesie konsultacji wykorzystano chronologicznie następujące narzędzia komunikacji ze społeczeństwem:

1. Koordynatorom SOM w JST przekazano formularz uwag w celu zamieszczenia na stronach internetowych urzędów gmin;
2. Informacja o rozpoczęciu konsultacji społecznych została zamieszczona na stronie SSOM: www.som.szczecin.pl oraz na stronach BIP JST - członków SSOM;
3. Do udziału w konsultacjach zaproszono drogą mailową osoby i organizacje, które aktywnie uczestniczyły w pracach nad dokumentem Strategii;
4. prezentacja projektu dokumentu wśród członków SSOM wraz z zaproszeniem mieszkańców i aktorów lokalnych do składania uwag (strony internetowe);
5. Informacje prasowe zamieszczone w „Gazecie Wyborczej” oraz „Kurierze Szczecińskim”.

Konsultacje społeczne odbyły się w terminie: 10-24 kwietnia 2015 roku.

Konsultacje społeczne przeprowadzono w formie badania opinii mieszkańców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego poprzez umieszczenie Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na stronach internetowych i w Biuletynie Informacji Publicznej SSOM oraz członków SSOM, a także formularza zgłaszania uwag.





STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO

We wskazanym terminie konsultacji wpłynęły uwagi zarówno od JST, jak i mieszkańców oraz podmiotów społeczno-gospodarczych SOM.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





IV. Wyniki konsultacji społecznych

W dniach 27-30 kwietnia 2015 r. odbyło się spotkanie zespołu oceniającego uwagi zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych projektu Strategii ZIT SOM, złożonego z autorów dokumentu oraz Dyrektora Biura SSOM.

W trakcie prac omówiono wszystkie uwagi i opinie złożone w ramach konsultacji społecznych. W wyniku spotkania sporządzono zestawienie uwag wraz z rekomendacjami do uwzględnienia podczas kolejnych etapów sporządzania ostatecznej wersji dokumentu.

4.1. Wykaz zgłoszonych uwag i opinii wraz ze wskazaniem sposobu ich wykonania

Wykaz zgłoszonych w trakcie procesu konsultacji społecznych uwag wraz ze sposobem ich wykonania prezentuje poniższe zestawienie:





Nr uwagi	Podmiot zgłaszający	Strona w tekście	Treść uwagi, uzasadnienie proponowanej zmiany	Uwzględnienie uwagi (tak / nie)	Sposób wykonania
1	Jacek Pietryka	Całość dokumentu	Wycofanie dokumentu z konsultacji społecznych i skierowanie go do konsultacji społecznych po przyjęciu dokumentu „Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020”. Obecnie nie jest ustalona treść dokumentu „Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020”. Konsultacje tego dokumentu zakończyły się 15 kwietnia br. a jego przyjęcie jest planowane wstępnie na czerwiec 2015r. W tej sytuacji konsultacje dokumentu „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego” są ewidentnie pozorne, jako, że zapisy w dokumencie nie mają oparcia w zatwierdzonych szczegółowych opisach.	Nie	Uwagi nie uwzględniono. Prace nad dokumentem trwają od 2013 roku i muszą zostać zakończone w lipcu 2015 roku, co uniemożliwia warunkowanie jego przyjęcia od zatwierdzenia ostatecznego kształtu SOOP RPO WZ 2014-2020.





2	Jacek Pietryka	Załącznik 3.2 Strategii ZIT SOM	Wykreślenie projektu pt. „Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łękno wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie” (poz. 2 Tab. 3. Proponowana lista projektów podstawowych realizowanych w ramach PI 4e Strategii ZIT w formule ZIT w trybie pozakonkursowym). Proponowany projekt nie jest zgodny z następującymi dokumentami: 1/ Umowa Partnerska 2014-2020; 2/ Umowa Partnerstwa; Wytczne w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020; Pkt.6.2 Ocena kwalifikowalności wydatku; 3) Lit. C Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1299/2013 z dnia 17.12.2013 r.; 4/ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1300/2013 z dnia 17.12.2013 r.;	Nie	Uwag nie uwzględniono. 1. Wskazany projekt jest zgodny zarówno z wymienionymi rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (UE), jak i Umową Partnerstwa. CT7 realizowany przez następujący priorytet: „Zwiększenie dostępności transportowej w układzie krajowym” (PI 7b, PI 7iii, PI 7d): <i>Zapewnienie wysokiej jakości międzyregionalnych i wewnątrz regionalnych powiązań transportowych, w tym rozwój węzłów miejskich.</i> 2. Projekt, co do założeń wpisuje się w treść RPO WZ 2014-2020 w odniesieniu do zagadnień tzw. gospodarki niskoemisyjnej. Kwalifikowalność poszczególnych wydatków w ramach projektu odbywać się będzie na etapie jego oceny szczegółowej zgodnie z kryteriami przyjętymi przez Komitet Monitorujący RPO WZ. 3. Projekt jest zgodny z
---	----------------	---------------------------------	--	-----	--





		5/ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1301/2013 z dnia 17.12.2013 r; 6/ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17.12.2013 r; 7/Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 (RPO WZ 2014-2020). Ponadto jest niespójny wewnętrznie ze Strategią ZIT SOM [Dowód: KPM (projekt)]. Planowane przedsięwzięcie nie realizuje ani jednego celu strategicznego ani też ani jednego celu pośredniego Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2015 roku [strona 83 do 93]; podobnie nie jest odpowiedzią na cele wyznaczone w dokumencie Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku [strony od 85 do 93]; nie jest zgodne z Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010-2020 [strony od 85- do 91]. Należy wskazać, że projekt proponowany do realizacji nie jest projektem strategicznym, ponieważ nie rozwiązuje żadnego problemu		dokumentem pn. Wytyczne w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach EFRR, EFS oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020. Ocena kwalifikowalności wydatku polega na analizie zgodności jego poniesienia z obowiązującymi przepisami prawa unijnego i prawa krajowego, umową o dofinansowanie i Wytycznymi oraz innymi dokumentami, do których stosowania beneficjent zobowiązał się w umowie o dofinansowanie. Ocena kwalifikowalności poniesionego wydatku dokonywana jest przede wszystkim w trakcie realizacji projektu poprzez weryfikację wniosków o płatność oraz w trakcie kontroli projektu, w szczególności kontroli w miejscu realizacji projektu lub siedzibie beneficjenta. Niemniej, na etapie oceny wniosku o dofinansowanie dokonywana jest ocena kwalifikowalności
--	--	--	--	--





		kwalifikowanego na tym poziomie. W szczególności nie jest projektem, który wpisuje się w plany gospodarki niskoemisyjnej lub planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Budowa Obwodnicy Śródmiejskiej /Tarasy Średnicowej/ nie wspomaga rozwoju zbiorowego transportu publicznego, tylko transport indywidualny samochodowy. Budowanie trasy szybkiego ruchu wzdłuż projektowanej Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM) powoduje zniechęcenie potencjalnych pasażerów do korzystania z transportu publicznego. Budowa tej trasy może znacząco wpływać na wskaźniki projektu SKM, a tym samym uczynić ten projekt niewykonalnym [projekt dubluje funkcje SKM i jest skierowany do tych samych użytkowników]. Inwestycjom w infrastrukturę transportu publicznego musi towarzyszyć szeroki wachlarz działań inwestycyjnych i „miękkich” zapewniających, że transport zbiorowy oraz niezmotoryzowany będzie wybierany częściej niż samochód, jako podstawowy środek przemieszczania		planowanych wydatków. Przyjęcie danego projektu do realizacji i podpisanie z beneficjentem umowy o dofinansowanie nie oznacza, że wszystkie wydatki, które beneficjent przedstawi we wniosku o płatność w trakcie realizacji projektu, zostaną poświadczane, zrefundowane lub rozliczone (w przypadku systemu zaliczkowego). Ocena kwalifikowalności poniesionych wydatków jest prowadzona także po zakończeniu realizacji projektu w zakresie obowiązków nałożonych na beneficjenta umową o dofinansowanie oraz wynikających z przepisów prawa. 4. Nie jest możliwe ustosunkowanie się do uwagi dotyczącej braku realizacji ani jednego celu Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2015 roku, gdyż dokument ten nie obowiązuje.
--	--	---	--	--





		się w obrębie aglomeracji. Zasada ta przy proponowanym projekcie nie jest zachowana. W dokumencie „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin” definiuje się Trasę Średnicową, jako dwie jezdnie po min. dwa pasy ruchu z wydzielonym torowiskiem tramwajowym, na pozostałym odcinku - dwie jezdnie po dwa pasy ruchu z wydzielonym torowiskiem tramwajowym. Przedstawiony do wsparcia projekt nie zakłada budowy linii tramwajowej, co w sposób oczywisty pokazuje prawdziwe cele tego projektu: budowa autostrady dla samochodów. Budowa Trasy Średnicowej (Obwodnicy Śródmiejskiej) jest sprzeczna z zasadą horyzontalną „Zrównoważony rozwój”, ponieważ generuje ruch, który nie sprzyja zachowaniom niskoemisyjnym. Projekt ten jest także nieprzyjazny dla mieszkańców. Projekt jest także nieprzyjazny środowisku, jego realizacja oznacza wprost zniszczenie parku im. Profesora Briksa oraz Parku Noakowskiego.		5. Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do 2020 roku - podane strony 85-93 obejmują diagnozę sytuacji społeczno-gospodarczej województwa; s. 85 to mapa 8: „Obszary wielkoprzestrzenne i funkcjonalne województwa zachodniopomorskiego”; od strony 87 - 90 dokument dotyczy spraw mieszkalnictwa; od stron 91-93 rachunku regionalnego i zamożności mieszkańców. Zapisy Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku uwzględniają rozwój SOM (str. 85), opisanego również w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego (str. 160-161). Szczeciński obszar funkcjonalny jest wskazany w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, jako
--	--	--	--	---





			Należy wskazać, że przygotowanie tego projektu jest niezgodne z praktyką ocenianą przy realizacji projektów z funduszy europejskich, a mianowicie zapewnienie szerokiej partycypacji społecznej w procesach planowania przestrzennego i przygotowania inwestycji. Projekt ten nie jest multimodalny, nie jest kompleksowy, negatywnie oddziałuje na środowisko naturalne. Wreszcie jest projektem zasobochłonnym wspierającym rozwój transportu indywidualnego. Poprzez brak kompleksowości powoduje brak efektywnego rozładowania zatorów [zator zostanie przesunięty a nie ograniczony]. Realność przeprowadzenia planowanego przedsięwzięcia także nie jest zdecydowanie udowodniona. Np. w chwili obecnej Miasto Szczecin nie posiada planu gospodarki niskoemisyjnej, jako jednego z dokumentów wspomagających decyzję o budowie Trasy Średnicowej. Ponadto, dotychczas wiele kwestii nie zostało rozstrzygniętych ostatecznie. Nieznana jest np. długość trasy.		„podstawowa struktura przestrzenna, dostarczająca impulsów rozwojowych całemu regionowi”. Przedsięwzięcie spełnia cel strategiczny nr 3 Strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020: „Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu”, cel szczegółowy: 3.1. Rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina, wśród których podkreśla się konieczność budowy silnych ośrodków miejskich i wydolnego układu transportowego. W wymiarze metropolitalnym w przypadku Szczecina procesy integracyjne dotyczą przede wszystkim rozwiązań transportowych, komunikacyjnych i komunalnych oraz gospodarki przestrzennej (s.97); Szczeciński obszar metropolitalny określono, jako obszar wielofunkcyjnego rozwoju
--	--	--	---	--	--





		Wątpliwe jest także dotrzymanie zakładanych terminów np. z uwagi na niedysponowanie wszystkimi niezbędnymi nieruchomościami itd. Zgłoszenie projektu w proponowanej formie jest działaniem pozornym, mającym na celu wykorzystanie środków europejskich niezgodnie z ich przeznaczeniem. Projekt został już pod inną nazwą zgłaszany do Kontraktu Terytorialnego i odrzucony, jako niespełniający kryteriów dofinansowania z funduszy strukturalnych w obecnej perspektywie finansowej. Przytoczone uzasadnienie uwagi oznacza, że przedsięwzięcie nie kwalifikuje się do dofinansowania z funduszy strukturalnych a jego pozostawienie na liście przedsięwzięć Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i może doprowadzić do dyskwalifikacji całego dokumentu [„Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”].		(s.84); cel szczegółowy 3.3. Rozwój ponadregionalnych, multimodalnych sieci transportowych. 6. Projekt wpisuje się w Zintegrowany Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla SOM, który jest w trakcie przygotowania przez wyłonionego w przetargu wykonawcę – firmę ATMOTERM S.A. z Opola. Termin wykonania Zintegrowanego Planu Gospodarki Niskoemisyjnej do 30.06.2015. Uchwalenie planów przez JST nastąpi do dnia 31.10.2015. Podstawa prawna w przypadku Szczecina - Uchwała nr XXXIV/1010/2013 Rady Miasta Szczecin z dnia 14 października 2013 w sprawie przystąpienia do opracowania i wdrażania planu gospodarki niskoemisyjnej. Podstawa prawna w przypadku SOM - Uchwała 2/II/2014 Walnego Zebrania
--	--	---	--	---





					Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z siedzibą w Szczecinie z dnia 26 czerwca 2014 r. w sprawie przystąpienia do realizacji projektu „Zintegrowany Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”. 7. Projekt wpisuje się w cele KSRR. Właśnie KSRR określa Szczecin, jako miasto metropolitalne, posiadające swoją obszar funkcjonalny. Strategia rozwoju Szczecina 2025 uwzględnia pozycję miasta w układzie osadniczym kraju i jako cel strategiczny zakłada wzmocnienie funkcji metropolitalnych Szczecina. Szczecin jest miastem rdzeniowym SOM. Zgodnie ze Strategią rozwoju SOM 2020 oraz Strategią ZIT SOM, Szczecin staje obecnie przed wyzwaniem przebudowy całego systemu komunikacyjnego aglomeracji (SSOM przystąpiło do
--	--	--	--	--	---





					realizacji projektu „Wzmacnianie obszaru funkcjonalnego poprzez integrację systemu transportu publicznego na obszarze szczecińskiego obszaru metropolitalnego”. Aktualnie opracowywane są następujące dokumenty: Poglębiona diagnoza SOM na potrzeby integracji transportu publicznego; 2. Zintegrowana strategia transportu publicznego na obszarze SOM na lata 2014-2020; 3. Plan działań integracji transportu publicznego na obszarze SOM na lata 2014-2020; 4. Studium wykonalności dla wybranych przedsięwzięć integracji transportu publicznego SOM (na bazie określonych w Strategii ZIT), w tym: Studium wykonalności dla projektu integracji organizacyjnej, taryfowej i biletowej w SOM wraz ze strategiczną OOS; Studium wykonalności Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej wraz ze
--	--	--	--	--	---





					strategiczną OOŚ); 8. Węzeł Łęknio jest jedną z istotnych stacji składowych SKM i kluczowy dla mieszkańców północnych oraz zachodnich dzielnic Szczecina. Przebudowa linii kolejowej zapewni możliwość efektywniejszego wykorzystania linii 406 do transportu pasażerskiego poprzez możliwość wykonania w ramach zadania zintegrowanego węzła przesiadkowego z pełną obsługą komunikacyjną dla pasażerów (w tym osób niepełnosprawnych). Polityka przestrzenna, bazująca na podstawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Szczecin, Uchwała Rady Miasta nr XVII/470/12 z dnia 26.03.2012 i prowadzona przez Gminę Miasto Szczecin na obszarze ścisłego centrum jest ukierunkowana na: zmiany w systemie
--	--	--	--	--	--





					komunikacyjnym, polegające na: ograniczaniu ruchu tranzytowego, rozwoju tramwajowego transportu publicznego, łączącego odległe obszary miasta z jego centrum, budowie parkingów strategicznych w rejonie skrzyżowań obwodnicy śródmiejskiej z drogami dojazdowymi i liniami tramwajowymi, zwiększeniu gęstości linii tramwajowych w obszarze śródmiejskim, ograniczaniu naziemnych terenów parkingowych i budowie parkingów i garaży wbudowanych i podziemnych, działaniach zniechęcających do użytkowania samochodu w obszarze centrum i wymuszających ich rotację, tworzeniu środowiska przyjaznego dla pieszych i rowerzystów (struktura dostępności), dominacji ruchu pieszego i rowerowego, w tym ciągi uliczne z wyłączeniem ruchu kołowego (deptaki), na których dopuszcza się jedynie
--	--	--	--	--	---





					ograniczony dojazd do nieruchomości, przeznaczeniu chodników wyłącznie dla ruchu pieszego oraz na atrakcyjne wyposażenie przestrzeni publicznych (ogrody letnie, meble uliczne, zielen, ciągi pasażowe, obiekty imprezowe, itp.). <u>Podstawowym środkiem komunikacji zbiorowej na obszarze miasta wyznaczono tramwaj wraz z współpracującą z nim siecią linii autobusowych.</u> Rolę uzupełniającą w pasażerskiej obsłudze miasta ma spełniać system kolejowy, poprzez przywrócenie połączeń lub integrowanie systemu tramwajowego i kolejowego. Miejscami integrującymi poszczególne środki transportu będą węzły przesiadkowe. Na obszarze Śródmieścia daje się priorytet w ruchu dla komunikacji tramwajowej. Zakłada się poprawę standardów obsługi komunikacji zbiorowej
--	--	--	--	--	---





					(wysoka częstotliwość, odpowiednia zdolność przewozowa, dostępność, wysoka prędkość) tak, aby mogła być ona konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego. 9. W ramach wybranego wariantu przewiduje się budowę <u>ok. 1 km Trasy Średnicowej, przebudowę al. Wojska Polskiego wraz z torowiskiem tramwajowym</u> na długości ok. 620 metrów oraz przebudowę linii kolejowej 406 Szczecin – Police na długości ok. 1,2 km. 10. Koncepcja budowy Trasy Średnicowej powstała w 3 wariantach. Wybrano wariant II, jako najbardziej korzystny <u>po konsultacjach społecznych</u>. W roku 2014 w ramach działania 2.3 RPO WZ 2007-2013 złożono projekt na wsparcie prac przygotowawczych dot. dokumentacji projektowej. Umowa o dofinansowanie została podpisana 09 lutego
--	--	--	--	--	---





					2015 r. Zrealizowano przetarg na wykonanie dokumentacji projektowej oraz wizualizacji projektowanego układu drogowego, torowego i kolejowego wraz z zagospodarowaniem, sieciami infrastruktury podziemnej dla zadania "Obwodnica Śródmieścia Szczecina- etap VI od ul. Niemierzyńskiej do ul. Wojska Polskiego wraz z budową węzła Łękno wraz z niezbędnym odcinkiem do ul. Mickiewicza". 11. Zadanie posiada zabezpieczenie finansowe projektu w: • Wieloletnia Prognoza Finansowa (Uchwała Nr IV/14/15 z dnia 13 stycznia 2015 r.); Wieloletni Program Rozwoju Szczecina 2015-2019 z perspektywą do roku 2023 (Uchwała Nr VI/68/15 Rady Miasta Szczecin z dnia 24 marca 2015 r.). W
--	--	--	--	--	---





					przedmiotowym dokumencie widnieje zadanie: „Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęknio wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie”. Planowane nakłady ogółem 149 000 000,00 zł. • Gmina Miasto Szczecin stara się o dofinansowanie na poziomie 49,36%. 12. Uwaga, iż projekt jest nieprzyjazny środowisku, a jego realizacja oznacza zniszczenie parku im. Prof. Briksa oraz Parku Noakowskiego jest bezzasadna. Projekt będzie wymagał uzyskania decyzji OoŚ, ponadto w ww. parkach brak wyjątkowych okazji
--	--	--	--	--	---





					flory i fauny. 13. Brak ujęcia inwestycji w propozycjach do Kontraktu Terytorialnego spowodował weryfikację podejścia do tego zagadnienia. Łęknio ma pełnić funkcję węzła komunikacyjnego, integrującego transport miejski. Projekt ma uwzględniać m.in. przesunięcie linii kolejowej (przy okazji poprawiając jej stan), budowę przystanku SKM zintegrowanego z przystankiem tramwajowym na al. Woj. Polskiego (oraz autobusowym), modernizację torowiska; drogi rowerowe oraz rozmieszczenie stacji rowerowych. Trasa Średnicowa posiada 2 jezdnie o 2/3 pasach ruchu, szerokość jezdni 7/10,5m. Połączenie Trasy Średnicowej z al. Wojska Polskiego zaplanowano, jako węzeł typu karo, bezkolizyjny na Trasie Średnicowej. Trasa przechodzi pod al. Wojska
--	--	--	--	--	--





					Polskiego. Al. Wojska Polskiego zaprojektowano, jako ulicę dwujezdniową, każda jezdnia o 2 pasach ruchu, szerokości 7m i pasach dodatkowych do skrętu. W pasie dzielącym zlokalizowano torowisko tramwajowe zaprojektowane, jako pas autobusowo-tramwajowy. Skrzyżowanie al. Wojska Polskiego z łącznicami węzła oraz z ul. Traugutta zaplanowano, jako skrzyżowanie z wyspą centralną. Ruch pieszy oraz rowerowy, w obrębie węzła będzie realizowany po wydzielonych chodnikach oraz drogach rowerowych i poprzez przejścia dla pieszych w poziomie jezdni, poza przejściem przez al. Wojska Polskiego po stronie wschodniej Trasy, które będzie dwupoziomowe (ruch pieszych pod al. Wojska Polskiego). Zostanie również wybudowany nowy ciąg
--	--	--	--	--	---





					pieszo - rowerowy po stronie zachodniej Trasy. Planowane jest zintegrowanie różnych rodzajów transportu publicznego poprzez bezpośrednie połączenia piesze pomiędzy peronami kolejowymi, a przystankami autobusowo/tramwajowymi. 14. Projekt budowy węzła Łękno z całą pewnością nie wpłynie negatywnie na wartość wskaźników realizacji SKM. Projekt SKM jest „przedsięwzięciem rdzeniowym” opracowywanej przez SSOM Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, wokół którego obudowywane są pozostałe projekty w celu wzmocnienia szczecińskiego obszaru funkcjonalnego. Projekt realizowany jest dzisiaj przez SSOM, jako „Wzmacnianie obszaru funkcjonalnego poprzez integrację systemu transportu publicznego na obszarze Szczecińskiego Obszaru
--	--	--	--	--	--





					Metropolitalnego” (dofinansowanie: Program Operacyjny Pomoc Techniczna 2007-2013 w kwocie: 2 215 710 PLN, łączna wartość projektu: 2 461 900 PLN. Cele realizacji projektu to: • Integracja taryfowa i organizacyjna transportu publicznego na terenie SOM oraz • Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Cele podejmowanych działań w ramach projektu SKM to: • Osiągnięcie zintegrowanego transportu w SOM poprzez pełne wykorzystanie obecnej sieci transportowej oraz jej ukierunkowaną rozbudowę; • Optymalny dojazd do Szczecina środkami komunikacji
--	--	--	--	--	--





					publicznej z JST SOM; • Stworzenie możliwości dojazdu do węzłów komunikacyjnych oraz zapewnienie odpowiednich czasów skomunikowania pojazdów, umożliwiających swobodne przesiadanie się (węzły powinny być wyposażone w odpowiednią infrastrukturę towarzyszącą i umożliwiać przesiadkę ze środków transportu indywidualnego); • Integracja taryfowo-biletowa. Założenia rozbudowy sieci Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (SKM) uwzględniają: • Modernizację infrastruktury kolejowej w ramach
--	--	--	--	--	---





					projektów PKP PLK SA (modernizacja linii kolejowej nr 351 na odcinku Szczecin Główny – Stargard Szczeciński do szybkości 160km/h z przebudową przystanków kolejowych (planowana w latach 2015 – 2020), modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Szczecin Główny – Dolna Odra do szybkości 120 km/h z przebudową przystanków kolejowych i budową nowego przystanku kolejowego Gryfino Południe (planowana w latach 2015 – 2020), modernizacja linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście (nie jest określony termin); • Rozbudowę
--	--	--	--	--	--





STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO

					infrastruktury kolejowej w ramach projektu SKM (modernizacja linii kolejowej nr 406 na odcinku Szczecin Główny – Police do szybkości 80km/h z budową drugiego toru na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Turzyn i nowym systemem sterowania ruchem pociągów; w opcji „2” budowa odgałęzienia linii kolejowej do Osiedla Chemik w Policach w dwóch wariantach; przebudowa i budowa nowych zintegrowanych węzłów i przystanków przesiadkowych na linii nr 406; modernizacja odcinka linii kolejowej nr 411 Stargard Szcz. – Stargard Szcz. Kluczewo z
--	--	--	--	--	---



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





					elektryfikacją tego odcinka i przebudową trzech przystanków przesiadkowych; budowa parkingów typu P&R i B&R przy węzłach i przystankach przesiadkowych na całej sieci SKM).
3	Gmina Miasto Stargard ¹	Rozdział VII Wymiar strategiczny ZIT SOM Podrozdział 7.2 Priorytety i działania Priorytet 3.2 Priorytet 3.2 „Rewitalizacja społeczna i infrastrukturalna przestrzeni miejskiej” Działanie 3.2.1 „Rewitalizacja fizyczna,	Przedsięwzięcia realizowane w ramach działania 3.2.1 mają realizować cele PI 9b. Projekt RPO WZ zakłada w PI 9b (działanie 9.3 Wsparcie rewitalizacji fizycznej, gospodarczej i społecznej ubogich społeczności i obszarów miejskich i wiejskich), że rewitalizacja w ramach działania 9.3 adresowana jest do gmin położonych w Specjalnej Strefie Włączenia (SSW). W związku z tym gminy nieznajdujące się w SSW nie mają możliwości skorzystania z ww.	Tak	Zgodnie ze stanowiskiem Instytucji Zarządzającej RPO WZ, uwaga zostanie uwzględniona w treści SOOP RPO WZ.

¹ Z dniem 01.01.2016 r. nastąpiła zmiana nazwy miasta Stargard Szczeciński na miasto Stargard, na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 lipca 2015 r. w sprawie ustalenia granic niektórych miast, nadania niektórym miejscowościom statusu miasta, ustalenia granic oraz zmiany nazw i siedzib władz niektórych gmin (Dz.U. z 2015r. poz. 1083) oraz Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 23 grudnia 2015r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia, stosowania i udostępniania krajowego rejestru urzędowego podziału terytorialnego kraju oraz związanych z tym obowiązków organów administracji rządowej i jednostek samorządu terytorialnego (Dz.U. z 2015r. poz. 226).





		gospodarcza i społeczna ubogich społeczności i obszarów miejskich i wiejskich obszaru metropolitalnego”, Str. 194-195	środków w ramach ZIT SOM. Na terenie miast spoza SSW również znajdują się obszary zdegradowane, zamieszkane przez osoby ubogie, zagrożone wykluczeniem społecznym. Należy umożliwić wszystkim gminom ubieganie się o środki na rewitalizację fizyczną, społeczną i gospodarczą zdegradowanych terenów, także miejskich. Powyższa uwaga została również zgłoszona podczas konsultacji projektu RPO WZ.		
4	Gmina Miasto Stargard	5.3.4. Specjalizacje regionalne Sektor metalowy i maszynowy Str. 89	Obecny zapis brzmi: <i>„Na terenie SOM działają następujące parki przemysłowe i naukowo-technologiczne, w których skoncentrowana jest produkcja przemysłowa regionu:</i> <i>– Goleniowski Park Przemysłowy w Łozienicy koło Goleniowa (w części Kostrzyńsko-Słubicka SSE);</i> <i>– Policki Park Przemysłowy na terenie Grupy Azoty Zakłady</i>	Tak	Uwagę doprecyzowując zapisy. uwzględniono, odpowiednie





			<i>Chemiczne „Police” S.A.;</i> – <i>Stargardzki Park Przemysłowy w;</i> – <i>Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii w (w części Pomorska SSE);</i> – <i>Regionalny Park Przemysłowy w Gardnie (gmina Gryfino) (w części Kostrzyńsko-Słubicka SSE);</i> – <i>Szczeciński Park Naukowo-Technologiczny”.</i> Zapis ujęty w nawiasie w odniesieniu do PPNT w Stargardzie jest niezrozumiały. Może oznaczać zarówno to, że na części terenów PPNT znajdują się tereny Pomorskiej SSE jak i to, że przemysł metalowy i maszynowy ma w Parku Przemysłowym Nowoczesnych Technologii możliwość rozwoju <u>jedynie</u> na tych terenach, które są objęte PSSE.		
5	Gmina Miasto Stargard	5.3.3. Atrakcyjność inwestycyjna, Str. 86	Proszę o dopisanie przed nazwą projektu „Budowa komunikacji pomiędzy terenami PPNT....” Beneficjenta tj. Gminę Miasto Stargard	Tak	Uwagę uwzględniono.
6	Gmina Miasto Stargard	5.1.2 Obszary zdegradowane... Str.	Brak projektów zrealizowanych z zakresu rewitalizacji obiektów	Tak	Uwagę uwzględniono częściowo. Nie ma możliwości, ani potrzeby





		28-29	zabytkowych na terenie Gminy Miasto Stargard: 1. Dwa miejsca z historią – przebudowa i rozbudowa obiektu Bastei w Stargardzie Szczecińskim oraz tworzenie funkcji muzealnych w Klasztorze Franciszkanów w Neubrandenburgu i Bastei w Stargardzie Szczecińskim realizowany ze środków Interreg IV A Cel 3 „Europejska Współpraca Terytorialna – „Współpraca Transgraniczna” Krajów Meklemburgia-Pomorze Przednie/ Brandenburgia i Rzeczypospolitej Polskiej 2007-2013. budżet zadania wynosi 4 580 098,33 euro, w tym 2 508 930,33 euro dla Stargardu Szczecińskiego. 2. Bramy, które łączą - Brama Wałowa w Stargardzie Szczecińskim i Brama Młyńska w Bernau. realizowany ze	ujęcia w dokumencie wszelkich projektów różnego typu podmiotów, którzy zrealizowali w latach 2007-2013 inwestycje z zakresu ochrony zabytków. W treści skupiono się na wskazaniu przykładowych projektów, implementowanych przy udziale środków dedykowanych bezpośrednio na rewitalizację obszarów miejskich (poddziałania 5.5.1 i 6.6.1 RPO WZ 2007-2013) oraz przemysłowych i powojennych (poddziałanie 1.3.3 RPO WZ 2007-2013 oraz PO IG 2007-2013). Dopisano jednakże informację, iż na obszarze SOM, beneficjenci m.in. z terenu Gminy Miasto Stargard prowadzili szereg działań rewitalizacyjnych z zakresu ochrony zabytków w obszarze finansowanym ze środków np. RPO WZ, czy Interreg IVA.
--	--	-------	--	--





			środków Interreg IV A Cel 3 „Europejska Współpraca Terytorialna – „Współpraca Transgraniczna” Krajów Meklemburgia-Pomorze Przednie/ Brandenburgia i Rzeczypospolitej Polskiej 2007-2013. Budżet zadania: 1 223 298,69 EUR Budżet zadania po stronie polskiej: 794 573,95 EUR. Kwota dofinansowania po stronie polskiej: 493 647,22 EUR. 3. Stargard Klejnot Pomorza – rewitalizacja Ratusza Miejskiego w Stargardzie Szczecińskim" jest współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013. Całkowita wartość projektu: 3 377 620,00 zł, Całkowita wnioskowana kwota dofinansowania: 1 688 810,00	
--	--	--	--	--





			zł. 4. Przebudowa płyty Rynku Staromiejskiego w Stargardzie Szczecińskim w celu podniesienia atrakcyjności turystycznej Szlaku Klejnot Pomorza. Inwestycja finansowana jest z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007–2013. Całkowita wartość projektu wynosi: 3 297 726,00 zł. Kwota dofinansowania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego: 1 648 863,00 zł. 5. Remont konserwatorski Młodzieżowego Domu Kultury w Stargardzie Szczecińskim Inwestycja finansowana jest z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013, Oś priorytetowa 6 - Rozwój Funkcji Metropolitalnych, Działanie 6.2 Wzrost atrakcyjności kulturalnej na obszarze		
--	--	--	--	--	--





			metropolitalnym, Poddziałanie 6.2.1 Rozwój infrastruktury kulturalnej na obszarze metropolitalnym. Budżet zadania: 5 494 901,94 zł; Kwota dofinansowania: 3 750 000,00 zł		
7	Gmina Miasto Stargard	Str. 59, 64, 97	Proszę o ujednolicenie zapisów dotyczących stanu realizacji inwestycji, wdrażanej przez Zakład Zagospodarowania Odpadów sp. z o.o. w Stargardzie, a dotyczącej budowy Instalacji Mechaniczno - Biologicznego Unieszkodliwiania Odpadów w Łęczycy (gm. Stara Dąbrowa). Budowa została już zakończona, w związku z wydanym w dniu 17.09.2014 r. pozwoleniem na użytkowanie.	Tak	Uwagę uwzględniono.
8	Gmina Miasto Stargard	Priorytet 2.2 Poprawa warunków dla rozwoju gospodarczego SOM Str. 161 pkt 4. Adaptacja budynków na cele planowanej działalności....	Powinna być dodana jeszcze <u>budowa nowych obiektów</u> , gdyż Gmina Miasto Stargard planuje budowę inkubatora na terenie PPNT.	Nie	Uwagi nie uwzględniono. W chwili obecnej, ze względu na brak stanowiska w tej kwestii ze strony Instytucji Zarządzającej RPO WZ i brak ostatecznej wersji SOOP RPO WZ, nie wprowadzono postulowanej zmiany. Nie wyklucza się jednak zmiany zapisu w terminie późniejszym.





9	Gmina Miasto Stargard	Działanie 1.3.2, Str. 148	W treści wymieniono miejsca istotne dla rozwoju przestrzeni publicznej (głównie place, obiekty administracji, edukacji i kultury, dworce, punkty przesiadkowe, parkingi). Należy doprecyzować typ miejsc istotnych dla rozwoju przestrzeni publicznej o obiekty sportowe.	Tak	Uwagę uwzględniono.
10	Gmina Miasto Stargard	Rysunek 6. Planowany przebieg Kolei Metropolitarnej, Str. 44	Z rysunku nie wynika dokładny przebieg SKM. Trasa ta powinna prowadzić do Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie (wzdłuż jego południowej granicy do granicy miasta).	Nie	Uwagi nie uwzględniono. Rysunek ma charakter poglądowy, dokładny przebieg SKM znany będzie po opracowaniu i przyjęciu wariantu realizacyjnego w ramach obecnie przygotowywanego studium wykonalności inwestycji.
11	Gmina Miasto Stargard	5.1.2 Obszary zdegradowane... Str. 28-29	Wyszczególniając działania inwestycyjne skupione w obszarach powojaskowych nie wymieniono ani jednego projektu Gminy Miasta Stargard przeprowadzonego ze środków podziałania 1.3.3 RPO WZ 2007-2013 oraz POIG 2007 – 2013: Projekty zrealizowane przez Gminę Miasto Stargard w ramach POIG: - Przygotowanie dokumentacji dla terenów przemysłowych w Stargardzie Szczecińskim.	Tak	Uwagę uwzględniono.





			- Przygotowanie dokumentacji dla terenów przemysłowych w Stargardzie Szczecińskim – etap II. - Budowa drogi na terenie Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim. - Modernizacja systemu odwadniania terenów inwestycyjnych Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim. Projekty zrealizowane ze środków podziałania 1.3.3 RPO WZ: - Budowa infrastruktury drogowej dla terenów przemysłowych w Stargardzie szczecińskim - Uzbrojenie terenów inwestycyjnych w Stargardzie Szczecińskim - Budowa komunikacji pomiędzy terenami PPNT, a Krajowym Systemem Dróg wraz z uzbrojeniem terenu - Budowa komunikacji łączącej Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim z siecią drogową miasta i regionu.		
12	Gmina Miasto Stargard	Działanie 1.3.2	Gmina Miasto Stargard zgłasza	Nie	Uwagi nie uwzględniono.





		Przeciwdziałanie zmianom..., tabela 40 Str. 150	uzupełnienie zapisu o możliwość ubiegania się o środki przez osoby prawne JST, w tym: spółki miejskie.		W chwili obecnej, ze względu na brak stanowiska w tej kwestii ze strony Instytucji Zarządzającej RPO WZ i brak ostatecznej wersji SOOP RPO WZ, nie wprowadzono postulowanej zmiany. Nie wyklucza się jednak zmiany zapisu w terminie późniejszym.
13	Gmina Miasto Stargard	Str. 129	W treści dokumentu funkcjonuje zapis: <i>„Realizacja tego zadania, przy znaczącym współudziale środków POIIS 2007-2013, pozwoli m.in. na stworzenie Centralnego Systemu Zarządzania Komunikacją Miejską dla Miasta Szczecina i aglomeracji szczecińskiej, uwzględniającego szereg ułatwień w zarządzaniu i integracji komunikacji miejskiej na obszarze Szczecina oraz sąsiadujących gmin: Police, Dobra (Szczecińska) i Kołbaskowo...”</i> . Brak w opisie Gminy Miasto Stargard.	Nie	Uwagi nie uwzględniono. Zadanie, o którym mowa w dokumencie nie zakłada integracji komunikacji miejskiej Szczecina z obszarem Gminy Miasto Stargard Szczeciński.
14	Gmina Miasto Stargard	5.4 Analiza SWOT dla SOM Str. 95, 101	Brak zapisu dotyczącego jeziora Miedwie i rzeki Iny. Ze względu, iż Gmina Miasto Stargard ujednoliciła zapisy we wszystkich opracowywanych obecnie dokumentach w kontekście znaczenia rozwoju turystyki przy jeziorze	Tak	Uwagę uwzględniono.





			Miedwie oraz przy rzece Inie, wnosi się o uzupełnienie informacji.		
15	Wojewódzki Urząd Pracy w Szczecinie	Priorytet 2.6 „Wsparcie rynku pracy”, Str. 186	Dotyczy zapisu: „Oznacza to, że rynek pracy wciąż nie potrafi sobie poradzić nie tylko z niekorzystnymi trendami w gospodarce, ale nie funkcjonują prawidłowo mechanizmy interwencyjne w służbach publicznych (administracji), które powinny aktywizować i wspierać wysiłki na rzecz zatrudnienia oraz wyższej mobilności pracowników”. Uzupełnienia wymaga przypis, który precyzowałby - na podstawie, jakich badań/ewaluacji w obszarze mechanizmów interwencji na rynku pracy postawiono tę tezę?	Nie	Uwagi nie uwzględniono. Skomplikowaną sytuację na rynku pracy w SOM na tle kraju obrazują wszelkiego typu statystyki zaprezentowane w dokumencie oraz szerzej w Strategii Rozwoju SOM. Wskazany fragment ma charakter oceny, mający odzwierciedlenie w szeregu danych, m.in. przedstawionych w części diagnostycznej.
16	Wojewódzki Urząd Pracy w Szczecinie	Działanie 2.6.1, Str. 187	Przytoczono „cele RPO WZ”: 1. Kompleksowe wsparcie dla osób bezrobotnych, nieaktywnych zawodowo i poszukujących pracy(...) 2. Realizacja ukierunkowanych schematów mobilności EURES zdiagnozowanych na podstawie analiz społeczno-gospodarczych regionu (typ operacji o	Tak	Uwagę uwzględniono. Przyjęto zapis zgodny z treścią RPO WZ, gdzie oba wymienione punkty wskazuje się, jako typy projektów przewidywanych do realizacji w ramach PI 8i.





			charakterze warunkowym). Ww. punkty nie są celami RPO WZ, więc należy doprecyzować ten zapis, ponieważ błąd metodologiczny w tym zakresie może mieć duże znaczenie na etapie realizacji Strategii ZIT SOM. Zgodnie z SZOOP RPO WZ wymieniony pkt 1 to Działanie 6.5 w ramach 8i, natomiast pkt 2 to jeden z trzech typów projektów określonych dla tego działania.		
17	Wojewódzki Urząd Pracy w Szczecinie	Całość dokumentu (w szczególności zapisy dotyczące Priorytetu 3.2 Str. 194	Propozycja usunięcia z nazwy Priorytetu 3.2 „Rewitalizacja społeczna i infrastrukturalna przestrzeni miejskiej” sformułowania „rewitalizacja społeczna”, a posługiwanie się jedynie pojęciem rewitalizacja. Zgodnie z ideą rewitalizacji i zasadą komplementarności opisaną w projekcie <i>Wytucznych w zakresie rewitalizacji w programach operacyjnych na lata 2014-2020</i>, stosowanie sformułowań rewitalizacja społeczna, techniczna itp. jest błędne, ponieważ rewitalizacja jest zawsze kompleksowa.	Nie	Uwagi nie uwzględniono. Przyjęte nazewnictwo ma swoje uzasadnienie merytoryczne, wskazując na oczekiwane kierunki interwencji. Poza tym, ww. zapisy pozostają zgodne ze słownikiem przyjętym dla celów i działań określonych w RPO WZ w ramach PI 9b: „Wspieranie rewitalizacji fizycznej, gospodarczej i społecznej ubogich społeczności i obszarów miejskich i wiejskich”.
18	Wojewódzki Urząd	Str. 224	Dotyczy opisu trybów: konkursowego i	Tak	Uwagę częściowo uwzględniono, dostosowując zapis do treści





	Pracy w Szczecinie		pozakonkursowego. „Instytucja Zarządzająca RPO WZ 2014-2020 odpowiedzialna będzie za przeprowadzenie pełnej procedury naboru i wyboru projektów w trybie konkursowym w ramach ZIT SOM tj. m.in.: ogłoszenie naboru, nabór projektów, ocenę formalną i merytoryczną, negocjowanie i podpisanie umowy z beneficjentem oraz rozliczanie projektów”. Zgodnie z projektem SOOP dla Działania 8.7 i 8.3 WUP jest odpowiedzialny za nabór i ocenę projektów.		„Porozumienia w sprawie powierzenia Instytucji Pośredniczącej zadań związanych z realizacją instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014 – 2020”, stanowiącego zał. nr 1 do Uchwały nr 735/15 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 maja 2015r.
19	Wojewódzki Urząd Pracy w Szczecinie	Str. 203, 204	W obecnej wersji dokumentu funkcjonuje zapis: „W przypadku projektów wybieranych w trybie konkursowym (w naborze prowadzonym w całości przez IZ RPO WZ 2014 – 2020), zarówno dokumentacja konkursowa, jak i kryteria wyboru projektów powinny umożliwić wybór projektów, wzmacniających w istotny sposób rezultat i oddziaływanie progospodarcze projektów strategicznych uwzględnionych	Tak	Uwagę częściowo uwzględniono, dostosowując zapis do treści „Porozumienia w sprawie powierzenia Instytucji Pośredniczącej zadań związanych z realizacją instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014 – 2020”, stanowiącego zał. nr 1 do Uchwały nr 735/15 Zarządu Województwa





			w załączniku do Strategii ZIT SOM i wybieranych w trybie indywidualnym. Przewiduje się operacyjną współpracę Biura z IZ RPO WZ 2014–2020 na etapie tworzenia dokumentacji konkursowej oraz ustalania kryteriów wyboru projektów. Uzgodniona dokumentacja konkursowa oraz propozycje kryteriów przekazywane są przez Biuro do akceptacji Zarządu oraz zatwierdzenia przez Zebranie. Decyzja o akceptacji dokumentów przez Zebranie, w szczególności propozycji kryteriów, przekazywana jest do IZ RPO WZ 2014–2020 w celu ich zatwierdzenia przez Komitet Monitorujący RPO WZ 2014–2020”. W przypadku trybu konkursowego dokumentacja konkursowa (regulamin konkursu) jest przygotowywany przez IP właściwą dla danego Działania i w przypadku WUP zatwierdzana przez dyrektora WUP i przekazywana do konsultacji IZ.		Zachodniopomorskiego z dnia 19 maja 2015r.
20	Wojewódzki Urząd Pracy w Szczecinie	XI Plan finansowy Str. 210-211	Dla PI 10i oraz 10 iv wskazuje się maksymalny poziom dofinansowania, jako 75%. (str. 210 w treści oraz tab. 57 str. 211). Jest to niespójne z projektem	Nie	Uwagi nie uwzględniono. Projekt SOOP RPO WZ wyznacza jedynie maksymalny 85% poziom dofinansowania UE wydatków





			SOOP. Proszę o wyjaśnienie kwestii poziomu dofinansowania.		kwalifikowalnych na poziomie projektu. Ze względu na niewielki poziom alokacji dla PI 10i oraz 10iv w ramach Strategii ZIT, członkowie SSOM w ramach swoich kompetencji podjęli decyzję o wskazaniu 75% maksymalnego poziomu dofinansowania tak, aby umożliwić realizację większej liczby projektów na terenie SOM.
21	Biuro Planowania Przestrzennego Miasta, Gmina Miasto Szczecin	Załącznik nr 13.2 Strategii ZIT SOM	Dotyczy tabeli PI 4e – proponowana lista podstawowa projektów: Zgłaszający - Powiat Policki/Gmina Kołbaskowo. Projekt budowy centrum przesiadkowego w rejonie ronda Hakena i DK nr 13 w Ustowie w nowym przebiegu powinien być usunięty. Budowa centrum (?) we wskazanym miejscu, w oderwaniu od komunikacji zbiorowej nie ma sensu. W tamtej części miasta, zgodnie z „miejskimi” materiałami planistycznymi, lokalizacja węzła przesiadkowego: pętla tramwajowa + pętla autobusowa + P&R przewidywana jest w bezpośrednim	Nie	Uwagi nie uwzględniono. Projekt został zgłoszony przez Powiat Policki/Gminę Kołbaskowo, a nie Gminę Miasto Szczecin. Wpisanie projektu na listę podstawową projektów o charakterze strategicznym zostało poprzedzone konsultacjami, także z upoważnionymi do reprezentowania Gminy Miasto Szczecin przedstawicielami w ramach funkcjonowania SSOM.





			sąsiedztwie stacji Szczecin Gumieńce.		
22	Gmina Police	5.3.1. Infrastruktura, układ transportowy. Str. 37	W dokumencie zapisano: „...oraz linię kolejową 406 relacji Szczecin – Trzebież (<u>obecnie nieeksploatowanej</u>). Należy wykreślić podkreślony fragment, gdyż eksploatowana jest linia towarowa na trasie Szczecin – ZCH Police.	Tak	Uwagę uwzględniono.
23	Gmina Police	5.3.2 Podmioty gospodarcze wpisane do rejestru Regon, Str. 79	Do rejestru REGON wpisana jest również Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „Police” SA.	Tak	Uwagę uwzględniono.
24	Gmina Police	5.3.4. Specjalizacje regionalne. Sektor metalowy i maszynowy. Str.89	Obecnie w dokumencie widnieje zapis: <i>„Na terenie SOM działają następujące parki przemysłowe i naukowo-technologiczne, w których skoncentrowana jest produkcja przemysłowa regionu:</i> <i>– Goleniowski Park Przemysłowy w Łozienicy koło Goleniowa (stanowiący w części Kostrzyńsko-Słubicką SSE);</i> <i>– <u>Policki Park Przemysłowy na terenie Grupy Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A.;</u></i>	Tak	Uwagę uwzględniono.





			– Stargardzki Park Przemysłowy w Stargardzie Szczecińskim; – Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim (stanowiący w części Pomorską SSE); – Regionalny Park Przemysłowy w Gardnie (gmina Gryfino) (stanowiący w części Kostrzyńsko-Słubicką SSE); – Szczeciński Park Naukowo-Technologiczny". Winno być: „Strefa inwestycyjna w Policach lub Policki Park Przemysłowy w Policach”. Generalnie Park nie należy do Grupy Azoty i leży na terenie wspólnym, bowiem funkcjonowała tam spółka Infrapark.		
25	Gmina Police	5.4. Analiza SWOT dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, Str. 100 Słabe strony, pkt 3	Proponuje się dodać zapis: „Niedostateczny układ komunikacyjny w strefach inwestycyjnych”, gdyż jest to słaba strona w ujęciu gospodarczym.	Tak	Uwagę uwzględniono częściowo, doprecyzowując już istniejące zapisy dokumentu.
26	Gmina Police	5.4. Analiza SWOT dla Szczecińskiego Obszaru	Należy dopisać Gminę Police, gdyż	Tak	Uwagę uwzględniono, rozszerzając dotychczasowy zapis





		Metropolitalnego, Str. 101, silne strony, pkt. 7	zgodnie z oceną PAIZ tereny inwestycyjne tam funkcjonujące należą do kategorii A. Ponadto, pojawia się w całym opracowaniu równorzędnie Gmina Police.		dokumentu.
27	Gmina Police	5.4. Analiza SWOT dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, Str. 106	Przy obszarach priorytetowych do wsparcia w ramach Strategii ZIT w sferze gospodarczej należy dopisać przy inwestycjach drogowych m.in. przebudowę infrastruktury technicznej w strefie inwestycyjnej Polic. Realizacja inwestycji drogowych wraz z przebudową wiaduktu stanowi strategiczne przedsięwzięcie w zakresie rozwoju gospodarczego ze względu na planowane działania funkcjonujących tam MŚP oraz Grupy Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A. Obecnie drogi nie spełniają norm unijnych a na wiadukcie wprowadzono ograniczenie nośności i ruch wahadłowy. Średni ruch Tir w strefie wynosi 170 samochodów ciężarowych na dobę.	Tak	Uwagę uwzględniono ze względu na strategiczny charakter planowanych na tym obszarze inwestycji Grupy Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A.
28	Gmina Police	VI. Wymiar terytorialny wsparcia. Str. 107 Strefa uwarunkowań	W dokumencie należy dopisać: „- niedostateczna dostępność transportowa wewnętrzna i zewnętrzna terenów i stref	Nie	Uwagi nie uwzględniono, gdyż przemodelowano w całości zapisy tego rozdziału.





		gospodarczych.	inwestycyjnych SOM”.		
29	Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego	Działanie 1.1.1. Str. 126	W obrębie obecnego projektu nie natrafiono na zapis o powiązaniu DK 31 z węzłem Morwowa na A6, ani o węźle przy jeziorze Głębokie w Szczecinie. Oba projekty mają bezsprzecznie charakter metropolitalny, ważny dla całego SOM	Tak	Uwagę uwzględniono, rozszerzając obecne zapisy.
30	Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego	Str. 63	Obecny zapis: <i>„Gospodarka odpadami na terenie SOM w tym zakresie nie spełnia podstawowych standardów, jedynie składowiska w Leśnie Górnym (gmina Police) i częściowo w Smołęcinie (gmina Gryfino) spełniają wymogi normatywne stawiane zakładom gospodarki odpadami. Ze Szczecina odpady wywożone są do Rymania i Myśliborza, ze Świnoujścia do ZGO w Słajsinie”.</i> Należy zmienić, gdyż Smołęcin leży w gminie Kołbaskowo	Tak	Uwagę uwzględniono.
31	Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego	VII Wymiar terytorialny wsparcia. Str. 107	W punkcie „Sfera uwarunkowań...” powołując się na Plan Zagospodarowania Przestrzennego WZ umieszczono zapis: <i>„Bezplanowy proces suburbanizacji, degradujący krajobraz i wpływający na powstanie przestrzeni</i>	Tak	Uwagę uwzględniono.





			„miastopodobnej” bez funkcji miejskich”. W całym PZP WZ nie zastosowano zwrotu „miastopodobny”. Prośba o skorygowanie zapisu.		
32	Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego	Str. 196	W punkcie 3.2.1 projektu Strategii ZIT opisano cele działania oparte na włączeniu społeczności zamieszkujących obszary zdegradowane i peryferyjne SOM. Podkreśla się degradację fizyczną, gospodarczą i społeczną miast oraz wsi w ujęciu terenów popegeerowskich. W ramach strategii nie planuje się realizacji zadań z zastosowaniem wojewódzkiego ZIT. Należy zauważyć, iż w ramach projektu Strategii ZIT zagadnienia wsi są w dużej mierze pomijane, zwłaszcza w odniesieniu ich roli w obszarze metropolitalnym. Pojawiają się jedynie, jako przykład terenów, którym zagraża postępująca degradacja wraz z informacją, że pomimo uruchamianych programów jej przeciwdziałania wciąż „(...) występują tam skumulowane z ogromną siłą zjawiska społeczno-gospodarcze (...)”. Proponujemy, by w miarę możliwości w	Nie	Uwagi nie uwzględniono. Strategia ZIT nie jest dokumentem, którego wdrożenie spowodować ma rozwiązanie wszelkich zidentyfikowanych problemów na obszarze SOM, a skupia się jedynie na tych zagadnieniach, które członkowie SSOM uznali za najbardziej istotne z punktu widzenia rozwoju metropolii i wzajemnych relacji między partnerami oraz, które wymagają szczególnej interwencji ze środków alokowanych w ramach Strategii. Z tego względu, zagadnienia związane z rolą wsi zostały opisane przede wszystkim w częściach dokumentu odnoszących się do kwestii konieczności poprawy jakości życia mieszkańców SOM, poprawy jakości kształcenia, czy włączenia społeczności zamieszkujących obszary zdegradowane





			Strategii ZIT ująć konieczność zachowania kulturowego i historycznego charakteru wsi oraz dążenia do przywracania im znaczenia na mapie obszaru metropolitalnego w kontekście wdrażania partnerstw miejsko-wiejskich. Ewentualnie wskazać na inne dokumenty / opracowania powiązane ze Strategią ZIT, odnoszące się do roli wsi w obrębie SOM.		i peryferyjne SOM.
33	Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego	Załącznik nr 13.1 Strategii ZIT SOM	Obecnie informacje o spójności Strategii ZIT znajdują się w zał. nr 13.1. Jednak na stronie 4 załącznika nr 13.1 nadal brak informacji o spójności Strategii ZIT z PZP WZ. Plan nie pojawia się w matrycach zgodności umieszczonych w tym załączniku. Wnioskujemy o uzupełnienie matryc o zgodności priorytetów Strategii ZIT SOM z Planem Zagospodarowania Przestrzennego WZ.	Nie	Uwagi nie uwzględniono. Zgodnie z zastrzeżeniami przekazanymi przez MliR w 06.2014 roku, poza krótkim opisem powiązań z podstawowymi i wyselekcjonowanymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi ujętymi w rozdziale IV dokumentu, szczegółowe powiązania zamieszczono w zał. nr 13.1 Strategii. Spójność Strategii ZIT z założeniami PZP WZ jest oczywista, odwołania do Planu znajdują się w wielu miejscach dokumentu, w tym m.in. w części diagnostycznej.





					Z tego względu treść zał. nr 13.1 została w wymiarze wojewódzkim ograniczona do pokazania powiązań dokumentu ze Strategią Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego 2020 wiedząc, iż jej zapisy pozostają w pełnej korelacji i zgodności z treścią PZP WZ.
34	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 30	W ramach inwestycji na terenach przemysłowych i powojennych wpisano dwa projekty Świnoujścia zrealizowane w ramach ubiegłej perspektywy finansowej – „Przebudowa ul. Wojska Polskiego”, „Przebudowa ul. Grunwaldzkiej – odcinek od granicy do ul. 11 listopada”. Oba te zamierzenia będą realizowane w ramach obecnej perspektywy finansowej UE.	Tak	Uwagę uwzględniono.
35	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 37, 88	Przeniesiony ten sam fragment tekstu i te same dane: „Wzdłuż Dolnej Odry i Zalewu Szczecińskiego...” Proponujemy ograniczyć się do jednego miejsca z tymi danymi.	Tak	Uwagę uwzględniono częściowo, zmieniając zapisy w części dokumentu dotyczącej specjalizacji regionalnych. Całkowita eliminacja danych z jednego z miejsc Strategii nie jest możliwa w kontekście zawartych





					tam informacji i sformułowanych tez.
36	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 50	Podajemy dane „porty SOM obsłużyły w 2013...., a na stronie 51 w tabeli podsumowującej ruch pasażerski kończymy dane na 2012. Prosimy o ujednolicenie danych statystycznych.	Tak	Uwagę uwzględniono.
37	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 51	W dokumencie jest: „Jedynym regularnym połączeniem pasażerskim w zakresie transportu wodnego na terenie SOM są rejsy ze Szczecina do Świnoujścia realizowane wodolotami”. Rejsy zostały zawieszone w maju 2014 i nic nie wskazuje na ich wznowienie. Prosimy o usunięcie tego stwierdzenia bądź opisanie stanu istniejącego – że takie połączenie istniało, ale w do tego momentu nie zostało wznowione.	Tak	Uwagę uwzględniono.
38	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 51	Przy analizie ruchu drogą wodną brak informacji o liczbie statków (poza pasażerskimi), które zawijają do portów na obszarze SOM ze szczególnym uwzględnieniem barek. Jest to dana, która obrazuje po pierwsze rangę portów a po drugie daje obraz na temat natężenia ruchu na drodze	Nie	Uwagi nie uwzględniono. We wskazanej części dokumentu prezentowane są dane odnoszące się do transportu i infrastruktury transportu publicznego. Rola Odrzańskiej Drogi Wodnej i dane statystyczne charakteryzujące ten obszar życia





			wodnej Szczecin – Świnoujście – Bałtyk.		gospodarczego opisane są w innych częściach dokumentu, w tym. m.in. w rozdziale 5.1.3.
39	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 69-74	Brak analizy i informacji o szkolnictwie wyższym na obszarze SOM.	Nie	Uwagi nie uwzględniono. Zgodnie z zastrzeżeniami przekazanymi przez MliR w 06.2014 roku, diagnoza winna być możliwie syntetyczna i połączona z analizą problemów rozwojowych. Ze względu na fakt, iż w obszarze szkolnictwa, Strategia ZIT SOM zakłada interwencję na poziomie kształcenia podstawowego, gimnazjalnego i ponadgimnazjalnego z pominięciem szkolnictwa wyższego, przytaczanie danych na ten temat (ujętych szczegółowo w Strategii Rozwoju SOM) uznano za bezcelowe.
40	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 88	Dane dot. pasażerów w portach leżących w SOM odprawiono 911 tys. pasażerów. Powtarzane są te same dane, co na str. 50	Nie	Uwagi nie uwzględniono. Dane, choć dotyczące tego samego przedmiotu zainteresowania, przytoczone są w innym kontekście i są niezbędne dla zobrazowania opisywanej sytuacji społeczno-gospodarczej obszaru SOM.





41	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 91	Brak w analizie informacji o odwiedzających jednodniowych (turysta zgodnie z definicją to osoba przebywająca min. dobę - nocująca na obszarze). Ruch jednodniowych odwiedzających to ważna część ruchu na obszarze SOM.	Nie	Uwagi nie uwzględniono. Choć ruch odwiedzających jednodniowych generuje istotną część ruchu na obszarze SOM, to wskazana część dokumentu odnosi się do tzw. specjalizacji regionalnych. Jedną z nich jest turystyka, stąd dla uzasadnienia jej znaczenia dla SOM oraz województwa zachodniopomorskiego przytoczono dane dotyczące liczby turystów przebywających w SOM przez min. 1 dobę.
42	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 100	Pkt 5 „Słabe strony” Analizy SWOT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – sfera gospodarcza <i>„...Redukcja lub likwidacja dotychczas dominującej gałęzi przemysłu”</i> Połączenie Stoczni Remontowej w Świnoujściu ze stoczną Gryfia nie świadczy o ograniczeniu przemysłu stocznioowego w Świnoujściu. Wręcz odwrotnie. Powstały trzy nowoczesne firmy, które oprócz remontu statków, budują jednostki pływające, doki i super nowoczesne jachty dla odbiorców krajowych i zagranicznych. Oddział Stoczni Gryfia w Świnoujściu	Tak	Uwagę uwzględniono częściowo, redefiniując zapisy dokumentu i ograniczając zapis do opisu sytuacji Szczecina.





			utrzymuje swoją produkcję na poziomie lat ubiegłych.		
43	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 101	Pkt 9 „Słabe strony” Analizy SWOT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – sfera gospodarcza <i>„...niestabilna sytuacja na rynku pracy, wysokie bezrobocie”.</i> Z analizy na str. 78 wynika, że bezrobocie na obszarze SOM jest stosunkowo niskie i ciągle spada. Należy wykreślić sformułowanie dotyczące bezrobocia.	Tak	Uwagę uwzględniono częściowo, zmieniając zapis analizy SWOT. Stosunkowo niskie bezrobocie w SOM, opisane w analizie rynku pracy odnosi się do reszty województwa Natomiast na tle innych krajowych metropolii jest ono dość wysokie i nosi częstokroć wśród osób w wieku produkcyjnym znamiona bezrobocia strukturalnego (poza osobami prowadzącymi własną działalność gospodarczą).
44	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 101	Pkt 10 „Słabe strony” Analizy SWOT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – sfera gospodarcza <i>„...Słabo rozwinięta infrastruktura turystyczna, brak rozpoznawalnych produktów turystycznych”.</i> Wniosek nieodpowiadający analizie faktycznej.	Tak	Uwagę uwzględniono, zmieniając dotychczasowe zapisy analizy SWOT.
45	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 101	Pkt 3 „Zagrożenia” Analizy SWOT Szczecińskiego Obszaru	Nie	Uwagi nie uwzględniono. Wszelkie dane statystyczne pokazują, iż konkurencyjność





			Metropolitalnego – sfera gospodarcza <i>„... Słabnąca pozycja konkurencyjna portów w Szczecinie i Świnoujściu względem innych portów bałtyckich”.</i> Nie wiadomo na podstawie, czego wysnuto taki wniosek.		portów SOM względem innych portów, w tym np. krajowych (Gdańsk, Gdynia) jest coraz niższa, pomimo wciąż wysokiego udziału przeładunków w skali kraju. Niewystarczający poziom inwestycji w wewnętrzną infrastrukturę portową i infrastrukturę transportową ułatwiającą dojazd do portów SOM stanowić może istotne zagrożenie dla utrzymania / poprawy ich konkurencyjności.
46	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 103	Analiza SWOT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – sfera społeczna Brak informacji o szkolnictwie wyższym poza punktem 4 (szeroka oferta)	Nie	Uwagi nie uwzględniono. Strategia ZIT SOM zakłada interwencję na poziomie kształcenia podstawowego, gimnazjalnego i ponadgimnazjalnego z pominięciem szkolnictwa wyższego. Analiza SWOT dla szkolnictwa wyższego została ujęta w Strategii Rozwoju SOM.
47	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 104	Pkt 2 „Zagrożenia” Analizy SWOT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – sfera społeczna	Tak	Uwagę uwzględniając, uzupełniając część diagnostyczną dokumentu, w części odnoszącej





			„...Nasilające się procesy migracyjne i drenaż kadry pracowniczej”. Zagadnienia tego nie poruszono we wcześniejszej analizie. Dotyczy to zarówno specjalistów (wysoko wykwalifikowana kadra, jak i kadr o niższych kwalifikacjach).		się do rynku pracy.
48	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 105	Jest: <i>Rzeka Świna</i> . Świna jest cieśniną, nie rzeką.	Tak	Uwagę uwzględniono.
49	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 116	Wskazano na jeden z najważniejszych potencjałów rozwojowych tj. położenia w pasie Odrzańskiej Drogi Wodnej. Brak wcześniejszej analizy dotyczącej wykorzystania, potencjału bądź barier związanych z Odrzańską Drogą Wodną	Nie	Uwagi nie uwzględniono. Kwestie Odrzańskiej Drogi Wodnej opisano wystarczająco w części diagnostycznej dokumentu.
50	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 119	Wskazuje się na „zbyt niski poziom aktywności gospodarczej mieszkańców”, We wcześniejszej analizie wskazuje się na wysoką aktywność gospodarczą mieszkańców SOM. Należy zatem uporządkować i przyjąć jedno stanowisko.	Tak	Uwagę uwzględniono, przyjmując uporządkowane stanowisko w tej sprawie.
51	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 120	Jest: niewykorzystany potencjał sektora poza publicznego, funkcjonującego	Nie	Uwagi nie uwzględniono. Wymienione aspekty zostały opisane i uzasadnione w





			w sferze społecznej na obszarze metropolitalnym; niewystarczający poziom działań na rzecz rewitalizacji społecznej na obszarze metropolitalnym. Wniosek słuszny, ale niczym nie poparty.		dokumentem w sposób wystarczający.
52	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 122	W dokumencie napisano: <i>„...Pomimo niewątpliwego atutu, jakim jest wręcz nieograniczony dostęp do wody i możliwości rozwoju transportu śródlądowego, żegluga pasażerska w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym w ogóle nie funkcjonuje, poza pełniącym rolę turystyczną sezonowym transportem wodnym, prowadzonym pomiędzy Szczecinem i Świnoujściem”.</i> Transport o charakterze turystycznym wstrzymano w 2014 roku.	Tak	Uwagę uwzględniono.
53	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 125	Brak informacji o konieczności rozwoju drogi S3. Droga łącząca SOM z pozostałą częścią regionu, główna arteria na osi północ-południe, łącząca m.in. strategiczną inwestycję z punktu widzenia państwa (gazoport) oraz terminal promowy Świnoujście z resztą kraju.	Tak	Uwagę uwzględniono, choć informacje na temat drogi S3 znajdują się też w innych częściach Strategii.





54	Gmina Miasto Świnoujście	Str. 169	Słabe wyniki z egzaminów... Brak takich danych w diagnozie.	Tak	Uwagę uwzględniono, uzupełniając odpowiednie dane na temat poziomu zdawalności egzaminów na poziomie gimnazjalnym i ponadgimnazjalnym w SOM m.in. na tle innych ośrodków Zarządzanie ruchem w tra
55	Gmina Miasto Szczecin	Str. 9	W wykazie skrótów błędny zapis R&D w języku angielskim. Powinno być: „Research & Development / centra badawczo-rozwojowe	Tak	Uwagę uwzględniono.
56	Gmina Miasto Szczecin	Str. 10	Pierwsze zdanie „Wstępu” mówi o polityce rozwojowej UE. Powinno być: polityka rozwoju UE.	Tak	Uwagę uwzględniono.
57	Gmina Miasto Szczecin	Str. 10	W zdaniu „W przypadku Szczecina i JST leżących w jego obszarze funkcjonalnym, układ ten stanowi od lat współpracujący organizm, a formalną wolę współpracy jednostki samorządowe <u>zdeklarowały</u> , zawierając już w 2005 r. Samorządowe Stowarzyszenie Współpracy Regionalnej, od 2009 r. działające pod nazwą Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM).	Tak	Uwagę uwzględniono.





			Powinno być: „zadeklarowały”.		
58	Gmina Miasto Szczecin	Str. 11, str. 13 i reszta dokumentu	Niekonsekwencja w stosowaniu nazwy „Strategia ZIT SOM”. W treści dokumentu pojawia się również nazwa: Strategia ZIT dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego” i inne wariacje.	Tak	Uwagę uwzględniono.
59	Gmina Miasto Szczecin	Str. 11	W zdaniu: „ <u>Nadrzędnym, a jednocześnie podstawowym</u> zadaniem obu dokumentów strategicznych jest dążenie do zapewnienia ciągłości i stałego dynamizowania zachodzących na obszarze procesów rozwojowych....” Słowa nadrzędne i podstawowe wykluczają się. Wynika to z zasad semantyki języka polskiego. Sugeruje się parafrazę zdania.	Tak	Uwagę uwzględniono.
60	Gmina Miasto Szczecin	Str. 11	W zdaniu: „Biorąc pod uwagę podstawowe założenie ZIT, zakładające udzielenie wsparcia inicjatywom wdrażanym kompleksowo w całym Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym i integrującym ten obszar pod kątem funkcjonalnym, <u>nie zapomniano o potrzebie zrównoważonego rozwoju, uwzględniającego interesy nie tylko miasta rdzeniowego – Szczecina, ale</u>	Tak	Uwagę uwzględniono.





			<u>także pozostałych gmin wchodzących w skład ZIT</u>”. Sugeruje się parafrazę zdania. Zasada zrównoważonego rozwoju jest zasadą konstytucyjną (art. 5 konstytucji RP), a definicję zrównoważonego rozwoju zapisano w ustawie Prawo ochrony środowiska: „[jest to] taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń”. Nie powinno mówić się o „potrzebie”, ale o obowiązku wdrażaniu zasady zrównoważonego rozwoju.		
61	Gmina Miasto Szczecin	Str. 10-11	Brak informacji, że Związek ZIT będzie pełnił funkcję Instytucji Pośredniczącej i o delegacji zadań.	Tak	Uwagę uwzględniono.
62	Gmina Miasto Szczecin	Str. 12	Proponuje się dostosowanie zapisów kierunków interwencji do tych zawartych w RPO WZ i nadanie im	Nie	Uwagi nie uwzględniono, gdyż przyjęte nazewnictwo jest w pełni spójne z zatwierdzonymi





			dokładnie takiego samego brzmienia.		kierunkami interwencji RPO WZ.
63	Gmina Miasto Szczecin	Str. 13	Powtórzenie informacji dot. SSOM. „Stowarzyszenie pn. Samorządowe Stowarzyszenie Współpracy Regionalnej powołano dnia 15 kwietnia 2005 roku na mocy Uchwały nr 1/2005 Zebrania Założycielskiego, a następnie dnia 4 września 2009 roku Stowarzyszenie zmieniło nazwę na Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (<u>Uchwała RM Nr/XXXI/783/09</u>). Podana podstawa prawna jest niekompletna/niewłaściwa. Informację o zmianie nazwy stowarzyszenia można znaleźć wcześniej na stronie 10 i dalej na stronie 15.	Tak	Uwagę uwzględniono, zmieniając odpowiednio pierwotne zapisy.
64	Gmina Miasto Szczecin	III. Delimitacja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego województwa zachodniopomorskiego, miejsce w przestrzeni krajowej i europejskiej, Str. 14	W zdaniu „Propozycja delimitacji miejskiego obszaru funkcjonalnego Szczecina zawarta w Kryteriach delimitacji...” (Rys. 1) różni się <u>nieznacznie</u> od obszaru funkcjonalnego uznanego za obszar najbardziej efektywnego wsparcia...”. Proponuje się wykreślić słowo „nieznacznie”, ponieważ jest to subiektywna ocena. Szczegółowa	Tak	Uwagę uwzględniono, rozszerzając jednocześnie argumentację dla przyjętej delimitacji obszaru ZIT SOM





			analiza badań przeprowadzonych przez ESPON oraz prof. Śleszyńskiego wcale nie potwierdza tego zapisu. Wręcz przeciwnie. Ww. propozycja delimitacji miała negatywne skutki przy rozdziale alokacji dla SOM. Brak wyraźnego zdystansowania się do propozycji delimitacji SOM. Taki komentarz mógłby znaleźć się np. na str. 15.		
65	Gmina Miasto Szczecin	III. Delimitacja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego województwa zachodniopomorskiego, miejsce w przestrzeni krajowej i europejskiej - ogólnie	Bardzo pobieżny opis miejsca SOM w przestrzeni europejskiej i krajowej. W szczególności opis należałoby uzupełnić o kontekst transgraniczny SOM, czyli Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina oraz Euroregion Pomerania. Dla SOM konkurencyjnym obszarem wzrostu jest Region Øresund. Warto podkreślić, że SOM jest ośrodkiem metropolitalnym o unikalnym w skali kraju nadgranicznym położeniu; znajduje się w strefie oddziaływania większych zagranicznych metropolii. Szczególnie silny wpływ niemieckiej metropolii bramowej i stołecznej Berlina oraz transgranicznego szwedzko-duńskiego Regionu Øresund wraz z Kopenhagą, pełniącego rolę	Tak	Uwagę uwzględniono, uzupełniając odpowiednie zapisy dokumentu.





			metropolii bałtyckiej.		
66	Gmina Miasto Szczecin	Rysunek 3 Str. 15	Należy wskazać źródło informacji. Autorem Koncepcji jest RBGP WZ.	Tak	Uwagę uwzględniono.
67	Gmina Miasto Szczecin	Str. 16	W przypisie 8 nieaktualne informacje dotyczące Euroregionu Pomerania. Euroregion zmienił swoją strukturę i nie jest „partnerstwem trzech państw”, ponieważ wystąpili z niego partnerzy szwedzcy.	Tak	Uwagę uwzględniono.
68	Gmina Miasto Szczecin	Str. 14, 16	Niekonsekwentne stosowanie określenia dot. miasta Szczecin, tj. „ośrodek centralny”, lub „miasto rdzeniowe”.	Tak	Uwagę uwzględniono w całym dokumencie.
69	Gmina Miasto Szczecin	IV. Spójność Strategii ZIT SOM z unijnymi, krajowymi i regionalnymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi, Str. 17	Proponuje się zastąpić słowo „spójność” słowem „zgodność”, które wydaje się tu bardziej właściwe, biorąc pod uwagę cały kontekst wywodu.	Tak	Uwagę uwzględniono w całym dokumencie.
70	Gmina Miasto Szczecin	IV. Spójność Strategii ZIT SOM z unijnymi, krajowymi i regionalnymi dokumentami	Brak odniesienia do drugiej najważniejszej dla województwa zachodniopolskiego strategii – Regionalnej Strategii Innowacji WZ na lata 2011-2020 oraz strategii makro-	Tak	Uwagę uwzględniono.





		strategicznymi i planistycznymi, Str. 17	regionalnej, tj. Strategii rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020 (SRPZ); Strategii Rozwoju Transportu wraz z Dokumentem Implementacyjnym. Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020 (SRPZ) została przyjęta przez Radę Ministrów 30 kwietnia 2014 r.; (pojawia się w przypisie nr 27 na stronie 34). SKM jest najważniejszym projektem rozwojowym SOM, stąd przywołanie Strategii Rozwoju Transportu wydaje się zasadne.		
71	Gmina Miasto Szczecin	Str. 35	Obecnie jest nieprawidłowa nazwa: „Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujścia S.A”. Winno być: „Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A”.	Tak	Uwagę uwzględniono.
72	Gmina Miasto Szczecin	Str. 39	We wnioskach brak odniesienia do opisywanych wcześniej lotniczych połączeń komunikacyjnych.	Nie	Uwagi nie uwzględniono. Biorąc pod uwagę zapisy SRT, DI do SRT oraz RPO WZ, a także dokonaną ocenę i analizę problemową dla SOM, zdecydowano o nie ujmowaniu problematyki transportu lotniczego w części strategicznej dokumentu. Tym





					samym nie przewidziano realizacji żadnych działań w tym zakresie w ramach Strategii ZIT SOM.
73	Gmina Miasto Szczecin	Tabela 2. Str. 42	Z dniem 1 stycznia 2014 r. Stepnica zmieniła status z gminy wiejskiej na miejsko-wiejską). Gminę Stepnica oznaczono przypisem 9, który nigdzie w tekście nie ma odniesienia W treści tabeli pojawia się informacja, że Stepnica to gmina wiejska.		Uwagę uwzględniono częściowo, usuwając zbędny przypis. Kwalifikację gminy Stepnica, jako gminy wiejskiej pozostawiono, zgodnie z treścią przypisu wprowadzającego informacje na jej temat, ujętego w Rozdziale III Strategii ZIT SOM.
74	Gmina Miasto Szczecin	Str. 56	W tytule rozdziału „Energetyka, gospodarka wodno-ściekowa, gospodarka odpadami” pominięto sieci ciepłownicze. W treści rozdziału znajduje się opis sieci ciepłowniczych i kogeneracji, choć brak wniosków w tym zakresie.	Tak	Uwagę uwzględniono.
75	Gmina Miasto Szczecin	Przypis 82. Str. 65	Skrótu NSP nie uwzględniono w wykazie skrótów użytych w Strategii na stronach 8-9.	Tak	Uwagę uwzględniono.
76	Gmina Miasto Szczecin	Str. 78	Zgodnie z obowiązującym w Polsce podziałem terytorialnym nie ma gmin wiejsko-miejskich, lecz miejsko-wiejskie. Kolejność nie jest dowolna. W rozporządzeniu Rady Ministrów	Tak	Uwagę uwzględniono.





			z 15 grudnia 1998 r. w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia, stosowania i udostępniania krajowego rejestru urzędowego podziału terytorialnego kraju oraz związanych z tym obowiązków organów administracji rządowej i jednostek samorządu terytorialnego (Dz.U. 1998.157.1031 ze zm.). Zgodnie z treścią §2 pkt 6 do 8 tego rozporządzenia gmina miejska to gmina o statusie miasta, gmina wiejska to gmina na terenie której znajdują się wyłącznie wsie, a gmina miejsko-wiejska to gmina, na terenie której jedna z miejscowości ma status miasta.		
77	Gmina Miasto Szczecin	Rozdział 5.3.4 „Specjalizacje regionalne” w części dotyczącej turystyki. Str. 90	Nie jest prawdą stwierdzenie: „...w Szczecinie bierze początek m.in. Zachodniopomorski Szlak Żeglarski, wychodzący na Bałtyk. Zachodniopomorski Szlak Żeglarski to sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego, obejmujący budowę infrastruktury sieci portów i przystani jachtowych w otoczeniu Zalewu Szczecińskiego, w Szczecinie oraz na wybrzeżu Bałtyku. Trasa Szlaku leży na głównej drodze wodnej prowadzącej z Berlina poprzez Bałtyk do Skandynawii.	Tak	Uwagę doprecyzowując uwzględniono, przyjęte zapisy. odpowiednio





78	Gmina Miasto Szczecin	SWOT, „Słabe strony”, pkt 4. Str. 95	Przywołuje się w SWOT: [Istnienie dużych przestrzeni terenów przemysłowych, powojkowych w centrach miast (Goleniów, Gryfino, Police, <u>Szczecin</u> , Świnoujście), ...]. Brak potwierdzenia tej informacji w opisie.	Tak	Uwagę uwzględniono, modyfikując zapisy SWOT.
79	Gmina Miasto Szczecin	SWOT, „Słabe strony”, pkt. 7; „Szanse” Str. 95, 101	Przywołuje się określenie „obwodnica zachodnia Szczecina”; zachodnie obejście Szczecina.... Z kontekstu wynika, że chodzi o zachodnie obejście drogowe Szczecina. Nazwa do weryfikacji	Tak	Uwagę uwzględniono, ujednolicając sposób zapisu w całym dokumencie.
80	Gmina Miasto Szczecin	SWOT, „Silne Strony”, pkt. 6 Str. 95	Realizacja projektów termomodernizacyjnych o charakterze publicznym, m.in. w Szczecinie i Goleniowie. Należy dopisać Stargard	Tak	Uwagę uwzględniono.
81	Gmina Miasto Szczecin	SWOT, „Słabe strony”, pkt. 7 Str. 96	„Słaba dostępność do centralnej Polski, zwłaszcza do Warszawy, powodująca peryferyzację Szczecina i SOM w polskiej przestrzeni społeczno-gospodarczej, wobec integrujących się ośrodków centralnej Polski”. Zapis należałoby uzupełnić o ośrodki Polski Zachodniej, w kontekście słabej dostępności. Wynika to z zapisów Strategii Polski Zachodniej, przywoływanej również w tekście.	Tak	Uwagę uwzględniono.





82	Gmina Miasto Szczecin	SWOT, „Silne strony”, pkt 13 Str. 98	Pojawia się zapis dot. budowy zakładu termicznego – niepoprawna nazwa, gdyż powinno być: „EcoGenerator”, a nie „EcoGenertor”.	Tak	Uwagę uwzględniono.
83	Gmina Miasto Szczecin	SWOT, „Szanse”, pkt. 5 Str. 102	Odrodzenie przemysłu stoczniowego w oparciu o sektor MŚP to raczej mrzonka. Sugeruje się zmianę słowa „odrodzenie” i przeformułowanie zapisu.	Tak	Uwagę uwzględniono.
84	Gmina Miasto Szczecin	7.1.2. Cele strategiczne Strategii ZIT SOM Str. 111	Do uzupełnienia „cele społeczno-gospodarcze SOM”.	Nie	Uwagi nie uwzględniono, gdyż nie podano jej uzasadnienia oraz nie wskazano ewentualnych elementów do uzupełnienia.
85	Gmina Miasto Szczecin	XII System wdrażania ZIT SOM Str. 228	- Należy uzupełnić o zasady wdrażania strategii tj. np. komplementarność projektów, która jest tak oczywista, że po prostu należałoby to tylko napisać. - Brak informacji dot. monitoringu w systemie wdrażania ZIT.	Tak	Uwagę uwzględniono częściowo, dostosowując opis systemu wdrażania Strategii ZIT SOM do zapisów Porozumienia w sprawie powierzenia Instytucji Pośredniczącej zadań związanych z realizacją instrumentu ZIT w ramach RPO WZ 2014-2020 zawartego między Województwem Zachodniopomorskim i SSOM.
86	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Wstęp Str. 10	ZIT określono, jako zintegrowane <u>interwencje</u> terytorialne; Proponujemy nie zaczynać również statuetki od „jedności terytorialnej”, która chyba w	Tak	Uwagę uwzględniono.





			kontekście ZIT raczej powinna być spójnością.		
87	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Wstęp Str. 10	Należy dodać odwołanie do ustawy wdrożeniowej, która określa zakres merytoryczny strategii ZIT; należy dokonać weryfikacji zawartości Strategii z wymaganiami ustawy wdrożeniowej (art. 30 ust. 8) w całym dokumencie.	Tak	Uwagę uwzględniono. Dokument uzupełniono o elementy wynikające z art. 30 ust. 8 tzw. ustawy wdrożeniowej.
88	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Wstęp Str. 11	„Układ celów strategicznych oraz priorytetów i planowanych działań zawarty w Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wypracowany został w oparciu o potrzeby zgłaszane przez poszczególne samorządy i partnerów gospodarczych oraz społecznych, a także w trakcie konsultacji społecznych” – czy cele i priorytety nie powinny w pierwszej kolejności być wynikiem diagnozy i analizy problemów rozwojowych?	Tak	Uwagę uwzględniono, dokonując odpowiedniej parafrazy zdania.
89	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	II Uwarunkowania prawne Str. 13	– wymagana aktualizacja stanu prawnego, zwłaszcza w związku z <i>ustawą o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020</i> (tzw. ustawą wdrożeniową), która	Tak	Uwagę uwzględniono.





			obecnie stanowi podstawową regulację na poziomie krajowym, a co jest szczególnie istotne wskazuje również na obligatoryjny zakres zawartości Strategii ZIT; – podstawą prawną dla delimitacji SOM, jako związku ZIT pozostaje – zgodnie z zapisami UP – uchwała Zarządu Województwa, a nie uchwała SSOM.		
90	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	III Delimitacja SOM Str. 14-15	Należałoby wzmocnić argumentację dot. delimitacji obszaru ZIT wskazując między innymi na konkretne powiązania (uwaga pojawiała się już w odniesieniu do wcześniejszych wersji projektu Strategii ZIT w opiniach poszczególnych przedstawicieli JST). Wydaje się, że właśnie Strategia ZIT jest miejscem gdzie te powiązania kształtujące obszar funkcjonalny powinny być najszerzej wyartykułowane, jest to również niezmiernie ważne, jako argument w kontekście zgłaszanych „roszczeń” SSOM i WZ odnośnie podziału tzw. alokacji ZIT pomiędzy MOF OW w Polsce.	Tak	Uwagę uwzględniono, rozszerzając zapisy całego rozdziału.
91	Instytucja Zarządzająca	III Delimitacja SOM	CETC nie jest w TEN-T. Na pewno należy skorygować treść i dowołać się	Nie	Uwagi nie uwzględniono, gdyż w przypisie 9 jasno napisano, że





	RPO WZ	Str. 16	do korytarza w TEN-T (Bałtyk – Adriatyk), albo w inny sposób opisać CETC.		„Począwszy od 12.12.2013 r. Inicjatywa CETC-ROUTE65 funkcjonuje, jako Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej, działające na rzecz włączenia korytarza do sieci TEN-T”. Nigdzie zatem nie jest ujęty zapis o przynależności CETC do sieci TEN-T.
92	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Str. 26	W Policach nie funkcjonuje park przemysłowy.	Tak	Uwagę uwzględniono, zmieniając sformułowanie na „strefa inwestycyjna”.
93	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Przypis 15 Str. 27	Cytowany fragment tekstu znajduje się na str. 164 (a nie 157) PZP WZ.	Tak	Uwagę uwzględniono.
94	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	V Diagnoza stanu Str. 23	Uwagi MliR można uwzględniać w treści, bądź odnieść się do nich w osobnym dokumencie, nie najlepszym pomysłem jest natomiast odnoszenie się wprost do uwag w tekście	Tak	Uwagę uwzględniono.
95	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Str. 28-30	Brak jakościowej analizy dot. terenów zdegradowanych. Czy jest to istotny problem rozwojowy? Dotyczy bardziej terenów miejskich (zamieszkałych) czy przemysłowych / powojennych. Można takie dane przytoczyć na	Tak	Uwagę uwzględniono, przytaczając dane LPR z obszaru 4 miast SOM oraz dokonując analizy jakościowej i problemowej dla tychże terenów.





			postawie syntezy informacji z LPR.		
96	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Str. 32	„Układ drogowy SOM odpowiada strukturze osadniczej i koncentruje się w centrum Szczecina” – co oznacza „centrum Szczecina”?	Tak	Uwagę uwzględniono.
97	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Str. 38-40	Wnioski: Wydaje się, że warto przerehabilitować tę część i wskazać podsumowanie problemów rozwojowych w zakresie infrastruktury. W jaki sposób projekty ujęte w Kontrakcie Terytorialnym będą odpowiadać zdiagnozowanym problemom rozwojowym? Brakuje diagnozy dotyczącej portów w zakresie wsparcia z RPO WZ – do uzupełnienia.	Tak	Uwagę uwzględniono częściowo, uzupełniając wnioski w odniesieniu do wykazanych problemów rozwojowych. W części dotyczącej portów, nie poddano zmianie części diagnostycznej, która w sposób wystarczający opisuje obecną sytuację portów spoza sieci TEN-T w SOM, natomiast uzupełniono zapisy w części podsumowującej podrozdział.
98	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	5.1.4 Transport i infrastruktura transportu publicznego Str. 41	Co oznacza sformułowanie, że „na system transportu publicznego w Szczecinie składa się m.in. <u>nieformalnie</u> komunikacja rowerowa”?	Tak	Uwagę uwzględniono, wyjaśniając szerzej pojęcie nieformalnego udziału komunikacji rowerowej w systemie transportu publicznego w Szczecinie.
99	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	5.1.6 Energetyka, gospodarka wodno – ściekowa, gospodarka odpadami Str. 60-61, 145	Zarówno na etapie diagnozy jak i opisie działań brak wyszczególnienia obszaru, na którym będzie realizowana termomodernizacja. Kwestia niezbędna dla pozyskania wsparcia z POIiŚ.	Tak	Uwagę uwzględniono.





100	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Str. 74	W obszarze edukacji wskazano, że „należy wykreować kadry i wspierać ten kierunek działań w edukacji”. Co to w istocie znaczy? Brak jest jakiegokolwiek analizy i diagnozy posiadanego potencjału szkolnictwa, w tym w szczególności zawodowego, co uniemożliwia dokonania przesądzeń dotyczących kierunków interwencji (zawodów, w których brakuje wykwalifikowanych pracowników). Z uwagi na fakt, że obszar ten będzie wspierany ze środków RPO w procedurze konkursowej należy dokonać pogłębionej analizy w ww. zakresie i wzmocnić uzasadnienia dotyczącego Działania 2.4.3.	Tak	Uwagę uwzględniono, znacząco rozszerzając zapisy części diagnostycznej dokumentu w obszarze szkolnictwa.
101	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Str. 77	Wnioski dotyczące zasobów mieszkaniowych są bardzo ogólne. Do tego zrównano potrzebę modernizacji/renowacji zasobów mieszkaniowych z potrzebą rewitalizacji. Jest to zbyt daleko idące uproszczenie: nie należy utożsamiać rewitalizacji jedynie z odnową tkanki mieszkaniowej.	Tak	Uwagę uwzględniono.
102	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Str. 79	Może udałoby się pogłębić analizę rynku pracy w kontekście jego rozmieszczenia przestrzennego oraz	Tak	Uwagę uwzględniono.





			przepływów siły roboczej (dzienne migracje). Można tego dokonać na podstawie badania GUS dot. dojazdów do pracy. W pełni oddałoby to sytuację w całym obszarze metropolitalnym oraz wzmocniło argumentację dotyczącą jego delimitacji.		
103	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Str. 84	Wnioski dotyczące przedsiębiorczości nie pozwalają na przyjęcie kryteriów wyboru projektów dla 3a/3c. Należy na bazie analizy w tym rozdziale dokonać przesądzeń dotyczących preferowanych kierunków wsparcia sektora MSP.	Tak	Uwagę uwzględniono.
104	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Str. 87	Diagnoza nie dotyka obecnie istniejących obszarów pod inwestycje w SOM. Kształt diagnozy i wniosków nie daje podstaw do przesądzeń dotyczących projektów priorytetowych.	Tak	Uwagę uwzględniono, opisując zgodnie z ofertą PALiZ obecnie funkcjonujące w SOM parki przemysłowe i technologiczne oraz pozostałe tereny inwestycyjne, na których przewiduje się realizację projektów priorytetowych.
105	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Str. 106	Jaki jest cel (i sens) przytaczania ponownie w dokumencie zapisów priorytetów Strategii Europa 2020	Tak	Uwagę uwzględniono, usuwając zbędną część tekstu.
106	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Str. 107-108	Ujęcie wymiaru terytorialnego w Strategii ZIT nie powinno być odniesieniem się jedynie do PZPWZ i	Tak	Uwagę uwzględniono, zmieniając całkowicie zapisy tego rozdziału.





			przytoczeniem zawarteo tam zestawienia problemów – tym bardziej, że autorzy odwoływali się do dokumentu (traktując go w dużej mierze, jako dokument źródłowy) w poszczególnych częściach diagnozy. W przypadku wszelkich wątpliwości, co kryje się pod „wymiarom terytorialnym wsparcia” szczegółowy zakres, jaki powinien być ujęty w tej części określają „Zasady realizacji ZIT w Polsce”. Ważne jest, aby autorzy przynajmniej ogólnie odnieśli się do kwestii, które w istocie są elementarne dla ZIT, co nie powinno być trudne zwłaszcza, że nawiązania do tych kwestii pojawiają się w diagnozie.		
107	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Str. 116-120	Cele strategiczne: – wdrażanie Strategii ZIT to realizowanie wyznaczonych celów strategicznych, a w ich ramach priorytetów i działań, jednak trudno będzie określić stopień realizacji założonych celów bez określenia ich poziomu wyjściowego i docelowego – czego najprostszym wyrazem będzie przyporządkowanie celom strategicznym określonych	Tak	Uwagę uwzględniono.





			wskaźników strategicznych; – uzasadnienie dla wyboru celów powinny wynikać z diagnozy i być z nią spójne.		
108	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Str. 123	Priorytet 1.1.: Należałoby dopasować przesądzenia do diagnozy i projektów. Mówi się o Trasie Średnicowej, jako „elementie wspierającym wprowadzenie tzw. gospodarki niskoemisyjnej”. Z kontekstu wynika zaś, że chodzi o realizację projektu dotyczącego węzła Łątko, będącego elementem Trasy Średnicowej.	Tak	Uwagę uwzględniono.
109	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Str. 125-127	W odniesieniu do projektów z zakresu 7b, to będą one musiały wynikać z Planu Inwestycji Transportowych Województwa Zachodniopomorskiego (PIT)	Tak	Uwagę uwzględniono.
110	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Str. 129	Wskazano, że przedsięwzięcia muszą wynikać z PGN. Należy dodać, że również z Planu zrównoważonej mobilności miejskiej lub jej ujęcia w innym dokumencie.	Tak	Uwagę uwzględniono.
111	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	Str. 151	Autorzy zmarginalizowali fakt udostępnionej alokacji POIiŚ na zadania ZIT (w tym ciepłownictwo) i wpisywanie się tych (konkretnych już zadań) w zestawienie priorytetów i	Nie	Uwagi nie uwzględniono, gdyż kwestie alokacji POIiŚ na zadania ZIT podjęto zarówno w treści Strategii ZIT SOM, jak i dodatkowo w zał. nr 13.3 do





			działań – być może obok informacji, o realizacji zadań z zastosowaniem „formuły wojewódzkiego ZIT” powinna być bardziej czytelna informacja nie o możliwościach finansowania z POIiŚ, ale o dedykowanych środkach		dokumentu.
112	Instytucja Zarządzająca RPO WZ	VIII. Zasady i kryteria wyboru projektów Str. 199	O ile rzeczywiście „Zasady realizacji ZIT w Polsce” i UP mówią o zasadach wyboru projektów to zapisy „ustawy wdrożeniowej”, jako obowiązkowy zakres Strategii ZIT wskazują wprost na „propozycje kryteriów wyboru projektów w trybie konkursowym” oraz „informację na temat sposobu identyfikacji projektów w trybie pozakonkursowym” – w tym kontekście należy uzupełnić rozdział o propozycje kryteriów wyboru dla projektów konkursowych; wskazana byłaby również weryfikacja opisanych zasad wyboru projektów strategicznych, gdyż nie do końca koresponduje ona z listą wyłoniętych projektów strategicznych.	Tak	Uwagę uwzględniono.



V. Podsumowanie

Reasumując przebieg drugiej części konsultacji społecznych Strategii ZIT SOM należy stwierdzić, iż proces ten przyniósł szereg korzyści.

Dzięki wykorzystaniu wskazanych powyżej narzędzi (zebrania Zespołu Koordynacyjnego, otwarte konsultacje społeczne) stworzony został dialog pomiędzy oczekiwaniami społecznymi, a propozycjami i wynikającymi z tego możliwościami samorządów Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w zakresie integracji poprzez realizację inwestycji ważnych dla rozwoju całego obszaru funkcjonalnego.

Ponadto konsultacje niewątpliwie przyczyniły się do podniesienia jakości dokumentu oraz jego wzbogacenia, jak również pozwoliły zdiagnozować zakres jego akceptacji społecznej, w tym także przez podmioty, które będą w przyszłości realizowały projekty wynikające z dokumentu.

Wreszcie, zakończone konsultacje pozwoliły na optymalizację zapisów Strategii oraz uwzględnienie w jej treści możliwie najszerszej, merytorycznie uzasadnionej części uwag zgłaszanych przez społeczność lokalną Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Załączniki:

1. Listy uczestników Zebrań Koordynacyjnych;
2. Pismo Dyrektora Biura SSOM z dnia 09.04.2015 roku do JST - członków SSOM z prośbą o przeprowadzenie otwartych konsultacji społecznych dotyczących projektu Strategii ZIT SOM.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

