

Zestawienie uwag o ogólnym charakterze zgłoszonych do „Programu Turystycznego Rozwoju Akwenów i Terenów Nadwodnych Szczecina” w ramach prowadzonych w dniach 12.01.15-16.02.15 konsultacji społecznych

Nazwa instytucji	Uwaga	Komentarz do uwagi
Fundacja Aquarius	<p>Jesteśmy świadomi, że turystyczny rozwój akwenów możliwy jest tylko w sytuacji, w której zbiorniki te będą w dobrej kondycji środowiskowej. Niestety takich akwenów jest niewiele. W związku z wieloletnimi zaniedbaniami, jak i obecną sytuacją, w której niewiele robi się w kwestii przywrócenia odpowiedniej kondycji zbiorników wodnych zdecydowana większość akwenów jest w złej kondycji. Z rzadka podejmowane działania najczęściej nieskoordynowane, niewystarczające a niekiedy wręcz szkodliwe mają charakter „gaszenia pożaru” a nie racjonalnego gospodarowania. Niestety m.in. aspekty te sprawiają, że tracimy często bezcenne w skali europejskiej walory przyrodnicze mogące stanowić element rozwoju i zamożności obywateli. Zdaniem Fundacji akcję mającą na celu dodatkowe zwiększenie presji turystów na zbiorniki wodne należałoby poprzedzić:</p> <ul style="list-style-type: none"> - badaniami, inwentaryzacją i dokumentacją stanu środowiska podwodnego ważnych pod względem turystycznym akwenów co pozwoli określić ich walory (zarówno środowiskowe jak i archeologiczne), - w niezbędnych sytuacjach opracować plany ochrony i konserwacji zbiorników i ich ekosystemów, - edukacją lokalnej społeczności w zakresie odpowiedniego zachowania i reagowania w przypadku wystąpienia sytuacji zagrożenia dewastacji środowiska - powołaniem zespołu specjalistów w celu stworzenia programu rekultywacji i konserwacji ważnych pod względem turystycznym i środowiskowym akwenów - stworzeniem mechanizmów zabezpieczenia szczególnie atrakcyjnych akwenów przed nasiloną antropopresją, zanieczyszczeniem i degradacją. <p>Jako organizacja działająca w aspekcie archeologii podwodnej wyrażamy swoje zdziwienie brakiem uwzględnienia w programie turystycznego rozwoju akwenów i terenów nadwodnych Szczecina planów budowy Muzeum Morskiego. Mając na uwadze, iż teren Szczecina i okolic od wieków związany jest z „wodną” działalnością człowieka ta niezwykle bogata i atrakcyjna historia Miasta wciąż pozostaje mało znana i stanowi niewykorzystaną atrakcję regionu. Powstanie tego typu instytucji (na wzór Gdańska) poza oczywistym atutem turystycznym, pobudziłoby rozwój podwodnych badań archeologicznych, zwiększyło wiedzę o historii regionu oraz umożliwiło rozwój lokalnego środowiska nurkowego. Brak tego typu instytucji w regionie sprawia, że z biegiem lat tracimy często bezcenne w skali europejskiej i światowej walory będące niezaprzeczalną atrakcją turystyczną.</p>	Uwaga uwzględniona
Centrum Edukacji i Turystyki Wiking Robert Filipowski	<p>Turystyka kajakowa w Szczecinie jest cały czas w fazie początkowej rozwoju; W okolicy Szczecina znajduje się nie więcej jak 200 kajaków. W większości wypożyczalni kajakowych, jest to działalność dodatkowa często związana z uprawianym hobby lub jako dodatek do głównej oferty. Problemem szczecińskich firm nie jest brak chętnych do uprawiania turystyki kajakowej indywidualnej i zorganizowanej lecz kurczenie się powierzchni wodnych do jej uprawiania oraz kompletny brak</p>	Uwaga uwzględniona

	<p>infrastruktury kajakowej.</p>	
	<p>Szczecińska Miejska Wycieczka Kajakowa- problemem blokującym całość przedsięwzięcia jest brak przystani kajakowej z drogą dojazdową, z której bezpiecznie można by było rozpoczynać i kończyć wycieczki w których często uczestniczy 20-40 osób. Brakuje możliwości wysiadania z kajaków i zwiedzania np. Wałów Chrobrego z muzeum. Konieczność startu z zaniedbanych miejsc, pełnych śmieci i pozostałości biologicznych, ze zniszczonych starych nabrzeży na Heyki. Z nabrzeży odrzańskich nie da się korzystać. Miejsce do startu wycieczek zorganizowanych jak i indywidualnych kajakarzy musi być ogólnodostępne oraz bezpłatne dla wszystkich chętnych.</p>	
	<p>Problemem dla turystyki kajakowej jest początek wewnętrznych wód morskich od Trasy Zamkowej i konieczność zgłaszania do oficera dyżurnego grupy kajakowej z prośbą o wyrażenie zgody na wpłynięcie – może się zdarzyć że takowej zgody nie ma i wówczas turyści są pozbawieni możliwości pokonania trasy i poznania Szczecina. Można tu wnioskować o swobodny dostęp do uprawiania turystyki kajakowej do wysokości końca Wyspy Grodzkiej.</p>	
	<p>W Programie jest mowa o szlakach kajakowych. W Szczecinie takich nie ma. Najbliższy szlak oznakowany to odcinek rzeki Iny od Bącznika na terenie gminy Goleniów. Jednak i on jest już dość mocno zniszczony i brakuje inwestycji oraz remontów. Wszystkie pozostałe, to trasy kajakowe, lepiej lub gorzej oznaczone na mapach i opisane.</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p>
	<p>Turystyka kajakowa: w obrębie SOM możemy zagospodarować nie tylko Płonię czy Dąbie ale i rzeki nieznanne będące alternatywą dla znanych ale już wygasających rzek turystycznych. Wymienić tu można; Ina, Gowienica, Krąpiel, Mała Ina, Gunica, Tywa, Wołcza, Świniec, Myśla. Warunkiem koniecznym jest odpowiednie współdziałania z gminami ościennymi, oznakowanie szlaków, zbudowanie przystani i pól biwakowych. Trzydniowy spływ Płonią wymaga działań od jeziora Płoń (kanał Płoński), poprzez Jezioro Miedwie, do jeziora Dąbie. Niezbędna jest odpowiednia baza noclegowa w Żelewie i Jezierzycach. Przystanie i miejsca odpoczynku w nad. Jez. Płoń (początek), Żelewie, Jezierzycach (most), okolicy Sławociesza/Wielgowa i w Szczecinie Dąbiu.</p>	<p>Do dalszej analizy; uwagę przekazano do SSOM.</p>
	<p>Problemem dla turystyki kajakowej jest prywatna elektrownia wodna wraz z prywatnymi przyległymi do niej gruntami prywatnymi w okolicy Szosy Stargardzkiej. Coraz trudniej jest wykonać przenoskę w tym miejscu bez utarczek w właścicielami. Działania takie mogą zablokować rzekę dla turystyki kajakowej.</p>	<p>Uwagę przekazano do BPPM.</p>
	<p>Turystyka kajakowa: Konieczność inwestycji w drożność kanałów na Międzyodrzu. Kanały zarastają w zatrważającym tempie, nawet tam gdzie jest wzmożony ruch kajaków. Latem coraz trudniej a nawet niemożliwe jest przepłynięcie z Regalicy do Odry (i odwrotnie) kanałami Międzyodrza. Wiele tras wskazywanych w Przewodniku Kajakowym wydawnictwa Jeż, który powstał w 2011 roku jest już nie do pokonania lub sprawia wielką trudność. Nie można mówić o wiosłowaniu lecz o przeciąganiu kajaków po trzciniowiskach.</p>	<p>Do dalszej analizy; uwagę przekazano do RZGW, Urząd Morski, BPPM, RBGP WZ</p>
	<p>Konieczność inwestycji w małą infrastrukturę kajakową. Zakątki na jez. Dąbie to produkt skierowany głównie to żeglarzy. Jezioro Dąbie przy silniejszym wietrze jest niebezpieczne dla kajakarzy z powodu</p>	<p>Do dalszej analizy; uwagę przekazano do RZGW, Urząd Morski, BPPM, RBGP</p>

	<p>silnego falowania i na pewno nie może stanowić głównych atrakcji kajakowych w Szczecinie. Infrastruktura dla kajakarzy powinna znaleźć się w pasie od Międzyodrza do Wyspy Grodzkiej (montaż ruchomych pomostów na nabrzeżu, umożliwiających bezpieczne wysiadania i wsiadanie do kajaka, ich wyciągnięcie i spuszczenie na slipie). Idealnym miejscem wydają się obniżone nabrzeża pod Trasą Zamkową, przy dworcu PKP, urzędzie celnym itp. Jednocześnie należy zadbać o miejsce gdzie obsługujący wycieczki i spływy mogli bezpiecznie zaparkować i zwodować lub odebrać kajaki.</p> <p>W programie nie ujęto szlaków pieszych, rowerowych i konnych będących alternatywą dla turystów wodnych.</p>	<p>WZ</p> <p>Program jako taki nie dotyczy alternatywnych form turystyki dla turystów wodnych; do dalszej analizy..</p>
HYDRODREN Jacek Cieślak	Należy zaprosić do współpracy w realizacji programu środowiska inżynierskie Szczecina, zrzeszone w stowarzyszeniach naukowo-technicznych (FSNT NOT; PZITB; PZITS; SITWM; SEP; SIMP oraz w Zachodniopomorskiej Okręgowej Izbie Inżynierów Budownictwa). W szczególności należy promować Koła Młodych istniejące w w/w organizacjach.	Uwaga uwzględniona
Lech Lewandowski	Brak orientacyjnej mapki terenów (przynajmniej nadodrzańskich terenów w rejonie Szczecina) już zagospodarowanych turystycznie, terenów przewidzianych do zagospodarowania w ramach trwających inwestycji i co najważniejsze, wskazanych terenów możliwych do zagospodarowania w ramach nowych projektów.	Uwagę przekazano do BPPM
Polsteam Żegluga Szczecińska Sp. z o.o., Aleksandra Turbaczewska	Biorąc pod uwagę cel projektu, nadrzędną kwestią staje się analiza i odpowiedź na pytanie co czyni nasz region wyjątkowym. Jakie miejsca, produkty i usługi przyciągną i pozytywnie wpłyną na turystykę w regionie. W chwili obecnej można dostrzec brak komunikacji pomiędzy interesariuszami wewnętrznymi i zewnętrznymi miasta Szczecin i regionu. Brak również spójnej oferty i przepływu informacji między tymi podmiotami oraz oferty profesjonalnie przygotowanego produktu/produktów naszego regionu. Wydaje się być to na dzień dzisiejszy priorytetowe w kontekście promocji, rozwoju.	Uwaga uwzględniona
Adam Fularz	<p>Wprowadzenie zapisu na temat sieci dróg wodnych a w szczególności tramwaju wodnego, jako kolejnego elementu infrastruktury transportowej miasta. W Szczecinie jest to zupełnie nieistniejący, środkiem transportowym, mimo dobrych warunków- sieci wodnej, oraz długiej historii kursowania tramwaj wodnych w tym mieście. Sugestia: bezpłatne tramwaje wodne, kursujące na trasie do Polic, Gryfina lub do Dąbia (odbudowa przystani).</p> <p>wprowadzenie tramwaju wodnego jako ważnego środka transportu w śródmieściu miasta jak i w relacjach miejskich i podmiejskich, oferta bezpłatna albo integracja taryfowa i rozkładowa, cykl kursowania nawet co 15 minut w relacjach do Polic, Dąbia, po mieście, uruchomienie przystani przy ul. Szklanej na Podjuchach.</p> <p>wprowadzenie tramwaju wodnego jako podstawowego, bezpłatnego środka dowozu pasażerów do centrum z kierunku wschód, północ i południe i perspektywiczne przedłużenie "głównej linii" w północne rejony miasta (w okolice Podjuch, Gołęcina, obsługa przewozów pracowników do portu, oraz wybrzeża Jez. Dąbie- Bystra, Lubczyna, - połączenia do Gartz, Schwedt, Widuchowej, Krajnika, Dworca</p>	<p>Uwaga przekazana do SSOM oraz do RBGP WZ.</p> <p>Jw.</p> <p>Jw.</p>

	Głównego PKP, Starego Miasta, Akademii Morskiej, Trzebieży, Stepnicy, Międzyzdrojów - nowa przystań przy ul. Nabrzeżnej już działa, połączenia turystyczne do Nowego Warpna).	
	wprowadzenie szybkiej floty tramwajów wodnych, przy czym prędkość handlowa (wraz z postojami) powinna osiągać 25- 40 km /h na całości trasy.	Jw.
Stowarzyszenie „Skolwin i My”	W opracowaniu pominięto tereny północnych dzielnic Szczecina. Zapomniano o ich walorach widokowych, o ich położeniu wzdłuż brzegów Odry i Jeziora Dąbskiego.	Uwaga nieuzasadniona
dr Zbigniew Zalewski, Prezes Zachodniopomorskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego	Proponujemy utworzenie przy Prezydencie Miasta roboczego zespołu do przeanalizowania i wdrażania zgłoszonych uwag.	UMS nie planuje obecnie takiego działania.
	Wniosek o objęcie planami rewitalizacji północnych lewobrzeżnych dzielnic miasta, nad Odrą, także terenu naszej Mariny Gocław i „Jachtowej”, co w połączeniu z otoczeniem Wieży Bismarcka stanowi zapomniany a niezwykle atrakcyjny potencjalny kompleks turystyczny.	Uwaga uwzględniona; Wniosek przekazano do BS, Pion Architekta Miasta.
	Dodanie projektu pn. „Inwentaryzacja i rewitalizacja sieci małych przystani jachtowych, kajakowych, wędkarskich i pasażerskich w aglomeracji szczecińskiej”, pod kątem jej rewitalizacji, rozbudowy i dostosowania do wspomnianych, powyższych prognoz gospodarczych, miejskich i wojewódzkich”.	Do dalszej analizy
Klub Kayak Szczecin Stowarzyszenie Rozwoju Kajakarstwa	Źle postawione cele programu, według stowarzyszenia: 1. Wysoka jakość życia mieszkańców miasta i SOM tworzona m.in. w oparciu o kontakty z przyrodą i rekreację wodną dostępną dla każdego. 2. Budowanie tożsamości mieszkańców i oparciu o wyróżniające Szczecin jego wody. 3. Osiągnięcie istotnych korzyści gospodarczych dla Gminy Miasto Szczecin i obszaru SOM z organizacji usług rekreacyjnych i turystycznych (miejsca pracy, podatki lokalne itp.) 4. Wzrost prestiżu, znaczenia Szczecina i regionu poprzez wypełnienie treścią marki Szczecin Floating Garden, a także wzrost szans na uzyskanie uznania wodniackiej Stolicy Polski (a nie tylko żeglarskiej, jak zapisano w projekcie).	Ocena subiektywna
	Uwaga dotycząca konsultacji społecznych: „Z uwagi na zakładany obszar oddziaływania Programu... obejmujący obszar SOM, zasięg terytorialny konsultacji Programu... winien obejmować także społeczność całego obszaru SOM”.	Program konsultowano z SSOM.
	Uwaga dotycząca konsultacji społecznych: Z uwagi na wagę tematów objętych konsultacją celowe byłoby rozszerzenie form konsultacji o otwarte spotkania konsultacyjne prowadzone nie tylko w Szczecinie, ale również w pozostałych gminach wchodzących w skład SOM”.	jw Jw.
Zachodniopomorski Klaster Żeglarski – Oddział Szczecin	Według zamieszczonych informacji „w układzie dokumentów strategicznych Program ma status programu dziedzinowego, dopełniającego przyjęte w roku 2013 Programy strategiczne dla Miasta Szczecin” co oznacza, że jego realizacja będzie istotna pod kątem realizacji strategii Szczecina. Ponadto wskazuje się, że „w Programie działania ukierunkowane są na wspieranie rozwoju biznesu lokalnego w sferze turystyki zrównoważonej, podnoszenie innowacyjności MiŚP, zdynamizowanie rozwoju turystyki w oparciu o zasoby przyrodnicze i dziedzictwo historyczno – kulturowe i nowe produkty turystyczne” oraz „Program z założenia ma charakter rozwojowo – integracyjny, co oznacza położenie nacisku na	Rozdział 7 wpisuje się w działania strategiczne GMS, w szczególności w cel strategiczny IV. Do Programu powstanie Plan działań realizacyjnych, uwzględniający możliwości finansowe GMS.

	<p>takie działania, które przyczynią się do zwiększenia konkurencyjności obszaru recepcyjnego Programu.” Natomiast jedynym rozdziałem, który przedstawia szeroki zakres rekomendacji na przyszłość jest rozdział 7, który jest listą wielu istotnych pomysłów, które mogłyby być ułożone jako konkretne działania w czasie i przypisane do danych podmiotów. Wydaje się, że ten najbardziej istotny element programu powinien być bardziej rozbudowany o odpowiednie uzasadnienie i konieczność realizacji danego działania, o propozycje wskaźników pomiaru efektywności realizacji danego działania oraz w pewnych przypadkach o szacowany budżet. Wówczas program będzie pozwalał na łatwiejsze podejmowanie właściwych decyzji co do priorytetu i konieczności wdrażania i realizacji danego działania.</p>	
Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	<p>W dokumencie zastosowano skróty, nie zawsze w pełni zrozumiałe dla potencjalnego odbiorcy dokumentu, np. WZP – to najprawdopodobniej województwo zachodniopomorskie, ale nie jest to skrót stosowany powszechnie. Nazwa województwa czasem skracana jest jedynie do liter WZ, co może powodować niemożność prawidłowego rozwinięcia, być może nie tylko tego skrótu. Sugerujemy niestosowanie skrótów, nie tylko w tym przypadku, ale generalnie w całym dokumencie, tym bardziej, że nie są to skróty zwyczajowo stosowane przez społeczeństwo.</p>	Uwaga uwzględniona
	<p>W zaproponowanym Programie przedstawiono zewnętrzne elementy turystyki morskiej w ramach tzw. Estuarium Odry, które odbiegają swoją istotą od akwenów i terenów nawodnych w granicach miasta Szczecina. Przedstawione propozycje odpowiadają cechom miasta położonego bezpośrednio nad morzem np. w Trójmieście.</p>	Ocena subiektywna
	<p>Pozyskane i przedstawione informacje, z różnych źródeł i publikacji, bez segmentacji uwzględniającej cechy akwenów i terenów nawodnych Szczecina zatracają wartość użytkową. Informacje są często powtarzane dając odczucie braku spójności tematycznej. Liczne uogólnienia, brak jest odniesień do obszarów w granicach miasta Szczecina.</p>	Ocena subiektywna
	<p>W ramach identyfikacji interesariuszy i pozyskiwania turystów z nowych rynków docelowych pominięte zostały landy: Berlin, Meklenburgia Pomorze Przednie, Brandenburgia. Konsekwencją takiej analizy jest brak rozwinięcia i uszczegółowienia roli tranzytowej miasta Szczecina w ruchu jachtów oraz śródlądowych statków pasażerskich z Berlina do wysp Rügen, Uznam i Wolina.</p>	Uwaga częściowo zasadna.
	<p>Niepowtarzalną szansą proponowanego Programu będzie rozwijanie marki Szczecina w obszarze transgranicznym. Otwarcie granicy w 2007 r. pozwala obecnie na promowanie Szlaku wodny Berlin – Szczecin – Bałtyk, jako międzynarodowego korytarza przyrodniczego i transportowego, ze szczególną rolą miasta Szczecina (metropolii transgranicznej) oddalonego od Berlina tylko o 145 km.</p>	Ocena subiektywna
	<p>Kreowanie przedsiębiorczości, na zasadach zrównoważonego rozwoju w obszarach przyrodniczych (w tym NATURA 2000), dotyczy również Szczecina. Przedsiębiorczość jest nową szansą aktywizowania organizacji pozarządowych we współpracy z miastem, pozwala na pozyskanie nowych funduszy z UE.</p>	Uwaga uwzględniona

Zestawienie uwag szczegółowych zgłoszonych do „Programu Turystycznego Rozwoju Akwenów i Terenów Nadwodnych Szczecina” w ramach prowadzonych w dniach 12.01.15-16.02.15 konsultacji społecznych.

Nazwa instytucji	Część dokumentu/nr str.	Uwaga	Komentarz do uwagi
PTTK, Regionalny Oddział Szczeciński im. Stefana Kaczmarka	Str. 2	Jest: Liga Ochrony Kraju, powinno być: Liga Obrony Kraju	Uwaga uwzględniona
Polsteam Żegluga Szczecińska Sp. z o.o., Aleksandra Turbaczewska	Str. 6	Barierą rozwoju turystyki w samym Szczecinie pozostaje brak współpracy biznesu turystycznego z Miastem oraz organizacjami turystycznymi, czego efektem jest brak produktu turystycznego, który znacząco będą mieszkańcy miasta, Pracownicy Centrów Informacji Turystycznej	Uwaga uwzględniona
Polsteam Żegluga Szczecińska Sp. z o.o., Aleksandra Turbaczewska	Str. 7	Brakuje również istotnego lobbingu na poziomie edukacji dzieci i młodzieży - brak więzi z wodą, brak świadomości wodnego miasta. Mieszkańcy miasta odwrócili się na przełomie ostatnich lat od wody. Od 2010r interesariusze, w tym Miasto próbują zmienić ten trend, niestety proces ten wymaga dużo większe uwagi, działań dedykowanych lokalnej społeczności. Zagospodarowanie terenów nadwodnych jest bardzo ważnym elementem programu (w tym przeprowadzona już rewitalizacja), jednak samo urbanistyczne „odświeżenie” nie przyciągnie mieszkańców i nie zachęci turystów do przebywania i powrotu na szczecińskie waterfronty. Niezbędne jest podjęcie działań aktywizujących życie na nabrzeżach, poprzez wspólne projekty Miasta i interesariuszy.	Uwaga uwzględniona
Zachodniopomorski Klaster Żeglarski – Oddział Szczecin	Str. 7	W zdaniu: „Wyzwaniem jest stworzenie warunków dla rozwoju turystyki i rekreacji w oparciu o nową infrastrukturę nadwodną nad Odrą w rejonach ul. Kolumba, Wyspą Grodzkiej oraz w północnych dzielnicach Szczecina” należałoby uwzględnić inne lokalizacje: Dąbie, Podjuchy, Płonia.	Uwaga przekazana do BPPM
Zachodniopomorski Klaster Żeglarski – Oddział Szczecin	Str. 8	Sformułowanie „akwen wodny” jest pleonazmem.	Uwaga uwzględniona
Zachodniopomorski Klaster Żeglarski – Oddział Szczecin	Str. 16	Według wskazanej definicji: „Benchmarking terytorialny poprzez analizę porównawczą wybranych jednostek pozwala na wskazanie lidera, wykorzystanie jego doświadczeń i doprecyzowanie własnych celów. Istotą benchmarkingu jest porównywanie wskaźników opisujących daną jednostkę terytorialną z jednostkami o podobnym charakterze przy wykorzystaniu określonego zestawu wskaźników.” W podrozdziale tym w bardzo szczegółowo przedstawiono bardzo cenną informację na temat turystyki wodnej w Landzie Meklemburgia Pomorze Przednie. Jednak	Komentarz subiektywny

		jedynym porównaniem jest zestawienie ilości noclegów, co generalnie nic nie wnosi w temacie turystyki wodnej. Wobec powyższego zastosowana metoda nie pozwala wysnuć żadnych wniosków i pewnie dlatego ich nie zawiera. Należałoby rozbudować i przedstawić podobne dane z Pomorza Zachodniego, wówczas porównać i zaproponować wnioski.	
PTTK, Regionalny Oddział Szczeciński im. Stefana Kaczmarka	Str. 21, Rozdział: TRMS jako destynacja turystyczna	Nie uwzględniono potencjału Międzyodrza w tym Parku Krajobrazowego „Dolina Dolnej Odry” jako terenu o szczególnych walorach przyrodniczo – krajobrazowych z niewykorzystanym potencjałem dla turystyki kajakowej i rowerowej. Nie uwzględniono również możliwości wykorzystania potencjału rzek Płoni, Gunicy, Gowienicy i Tywy	Uwaga częściowo zasadna
Klub Kapitanów Jachtowych	Str. 23, Rozdział: Identyfikacja kluczowych problemów rozwojowych	Brak koncepcji połączenia różnych form turystyki w jako jednego produktu np. żeglarstwo + kajak + rower	Do dalszej analizy
Zachodniopomorski Klaster Żeglarski – Oddział Szczecin	Str. 24	Dość krótkie i niejednoznaczne jest stwierdzenie: „Zasadniczą przeszkodą we współpracy transgranicznej jest biurokracja po obu stronach granicy, polegająca m.in. na konieczności uzyskiwania niezbędnych pozwoleń uprawiania turystyki wodnej.” Nie do końca zrozumiałe jest co należy przez to rozumieć: jakie konkretnie pozwolenia?	Dotyczy wymaganych pozwoleń w obszarze TRMS.
PTTK, Regionalny Oddział Szczeciński im. Stefana Kaczmarka	Str. 25	Brak spójnego produktu turystycznego, powoduje brak promocji turystyki wodnej np. weekend w Szczecinie – wodne zmagania (promocja sportów wodnych, rejsy białej floty jako dowód wodno-zielonego miasta, etc	Uwaga uwzględniona
Polsteam Żegluga Szczecińska Sp. z o.o., Aleksandra Turbaczewska	Str. 25	Brak spójnego produktu turystycznego, powoduje brak promocji turystyki wodnej np. weekend w Szczecinie – wodne zmagania (promocja sportów wodnych, rejsy białej floty jako dowód wodno-zielonego miasta, etc	Uwaga uwzględniona
Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	Str. 32	Przypis 46 – „Przewodnik po portach i przystaniach morskich polskiego” – niedokończony tytuł	Uwaga uwzględniona
Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	Str. 35	Wypożyczalnia sprzętu wodnego – pkt 4 jest w Siodle Dolnym – powinno być: w Siadle Dolnym	Uwaga uwzględniona
Centrum Edukacji i Turystyki Wiking Robert Filipki	Str. 35, przypis	prawidłowa strona internetowa www.kajaki.szczecin.pl zamiast www.wiking.istore.pl która jest sklepem internetowym	Uwaga uwzględniona
Centrum Edukacji i Turystyki Wiking Robert Filipki	Str. 35	Biuro Turystyki Aktywnej Kajaki.pl od lat nie zorganizowało żadnego spływu w Szczecinie, nie posiada tutaj żadnego sprzętu. Posiada promilowy udział w szczecińskim rynku kajakowym. Korzysta z innych wypożyczalni i jest marginalnie	Uwaga uwzględniona; Wykreślono zdanie: „W organizacji spływów i w

		postrzegane na lokalnym rynku kajakowym	wynajmie kajaków pośredniczy także ogólnopolskie Biuro Turystyki Aktywnej KAJAKI.PL.
Klub Kapitanów Jachtowych	Str. 35	Uwaga dotycząca budowy dwóch dalszych - Zakątek Wodny Umbriaga i Kanał Jacka w obrębie jeziora Dąbie (etap II) - należy rozważyć lokalizacji kolejnych zakątków: 1/ zatoczka u ujścia rzeki Regalica do Jeziora Dąbie - między wyspami Warmia Kępa i Sadlińskie Łęgi, 2/ wschodni brzeg wyspy Radolin - w pobliżu ruin leśniczówki, 3/ Zatoka Kopice na południowym brzegu Wyspy Dębinka - w pobliżu przesmyku między wyspami Dębinka (Czarnołęka) i Mały Róg, 4/ północny brzeg Mewia Wyspa (Iński Nurt). Sugerujemy ponadto rozważenie rozbudowy sieci zakątków wodnych poprzez wykorzystanie wraku statku - betonowca posadowionego na wschód od Ińskiego Nurtu. Stałe lub pływające pomosty cumownicze po obu jego burtach, trapy ułatwiające dostanie się na pokład, a tam zabezpieczenie obecnie odkrytych luków ładowni statkowych, poprawiłoby warunki postoju często cumujących tam jachtów oraz bezpieczeństwo osób wchodzących na pokład niszczącego, zabytkowego wraku.	Koncepcja budowy zakątków wodnych w trakcie opracowania.
PTTK, Regionalny Oddział Szczeciński im. Stefana Kaczmarka	Str. 35	Wśród wypożyczalni sprzętu wodnego brak Stacji Wodnej PTTK „Międzyodrze” w Szczecinie na wyspie Dziewoklicz (przejście przez plażę), która od ponad 30 lat funkcjonuje również jako wypożyczalnia dysponująca 70 kajakami oraz małym polem biwakowym dla przybywających kajakarzy	Uwaga uwzględniona
Polsteam Żegluga Szczecińska Sp. z o.o., Aleksandra Turbaczewska	Str. 38	Najpopularniejsze atrakcje miasta Szczecin - niestety nie wskazują, na wodne miasto Szczecin, co po raz kolejny pokazuje, iż nie eksponujemy tego co unikatowe (choćby Betonowiec)	Uwaga uwzględniona
Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	Str. 38	Przypis 64 – skorzystano z badań struktury ruchu turystycznego wykonanego na zlecenie UMWZ w roku 2010, sugerujemy skorzystanie z badań z roku 2013 lub 2014, wszystkie znajdują się na stronie www.turystyka.wzp.pl	Do dalszej analizy
Polsteam Żegluga Szczecińska Sp. z o.o., Aleksandra Turbaczewska	Str. 40	Brak oznaczeń w językach obcych po stronie polskiej – brak centrów informacji turystycznej w miejscach centralnych, strategicznych z punktu widzenia turystów (np. na Wałach Chrobrego)	Uwaga uwzględniona
Klub Kapitanów Jachtowych	Str. 56 pkt 2	Jest: budowa i modernizacja portów, przystani oraz miejskich nabrzeży... Proponujemy zapisać: budowa i modernizacja portów, przystani, zakątków wodnych i oraz miejskich nabrzeży...	Do dalszej analizy
Polsteam Żegluga Szczecińska Sp. z o.o., Aleksandra Turbaczewska	Str. 60	Rozwój różnorodnych form turystycznych, w tym umocnienie elementu Floating Garden winny być poparte działaniami np. trasą rejsów białej floty o nazwie Floating Garden promujących tą markę (w trakcie rozmów z BKSIM i Polsteam Żegluga	Uwaga uwzględniona

		Szczecińska Sp. z o.o.)	
Z. Zbroja – Transgraniczny Klaster s.w. BSzB	Str. 61	Działania Szczecina w zakresie możliwości wykorzystania potencjału jego akwenów <u>wodnych</u>	Uwaga uwzględniona
	Str. 61	W granicach miasta Szczecinie jest brak akwenów umożliwiających klasyczne nurkowanie ze względu na małe głębokości i duże zamulenie dna.	Uwaga uwzględniona
	Str. 61	Miasto powinno włączyć się w prace dotyczące wdrażania unijnej strategii na rzecz zrównoważonej turystyki <u>nadmorskiej i morskiej</u> . Błędne stwierdzenie ponieważ miasto Szczecin jest oddalone o około 80 km od morskiej linii brzegowej, zaś od granicy Państwa z RFN tylko 15 km. Brak przedstawienia turystyki wodno-łądowej wzdłuż śródlądowego korytarza Szczecin – Berlin.	Uwaga bezzasadna; Fragment dotyczy analizowanych wcześniej dokumentów strategicznych.
	Str. 61	Niezbędny jest rozwój i modernizacja dostępu do <u>portów i przystani morskich zarówno od strony morza, jak i lądu, w tym budowa głębokowodnych nabrzeży i torów podejściowych do portów</u> oraz połączeń drogowych, kolejowych i wodnych śródlądowych. Z analizy proponowanego programu wynika, że ważnym czynnikiem rozwoju przedstawionych obszarów będzie turystyka morska. Wniosek ten nie dotyczy Szczecina.	jw
	Str. 61	Konieczna jest poprawa warunków żeglugowych i nawigacyjnych oraz modernizacja infrastruktury na drogach wodnych o znaczeniu turystycznym. Brak szczegółów. Nadmieniam że od 2013 r. RZGW, jako pierwsze w Polsce, uruchomiło żeglugę całodobową na wodach śródlądowych Szczecina przez oświetlenie znaków nawigacyjnych. Transgraniczny klaster s.w. BSzB wydał przewodnik Szlak wodny BSzB przedstawiający wszystkie znaki nawigacyjne na tym szlaku.	jw
Z. Zbroja – Transgraniczny Klaster s.w. BSzB	Str. 62	Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy - Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej stworzy nowe dogodne możliwości dla rozwoju przedsiębiorczości i turystyki. Ww. program jako kontynuacja wcześniejszego projektu CETC dotyczy głównie Trójmiasta, nie dotyczy Szczecina.	Uwaga bezzasadna
Polsteam Żegluga Szczecińska Sp. z o.o., Aleksandra Turbaczewska	Str. 63	Wzmocnienie pozycji gminy i partnerstwo– jak wyżej, wskazane są natychmiastowe zintegrowane działania zainteresowanych podmiotów i wypracowanie namacalnych produktów turystycznych / gotowych pakietów ofert/ wachlarza ofert dostępnych	Uwaga uwzględniona
Lech Lewandowski	Str. 63, p. 5 Określenie obszarów priorytetowych	Akapit „Partnerstwo na rzecz rozwoju turystyki” powinien być uzupełniony o: zwiększenie roli telewizji regionalnej (TVP Szczecin), a poprzez nią telewizji ogólnopolskiej w informowaniu o wydarzeniach i ofercie turystycznej regionu oraz możliwości podnoszenia kwalifikacji i samorealizacji się w zakresie żeglarstwa, wioślarstwa, motorowodniactwa, nurkowania; brakuje też relacji na żywo z wydarzeń, regat	Uwaga uwzględniona
Z. Zbroja – Transgraniczny	Str. 63	<u>Rozwój zasobów ludzkich</u> Istotne jest promowanie i tworzenie warunków do rozwoju	Uwaga uwzględniona

Klaster s.w. BSzB		przedsiębiorczości w obszarach przyrodniczych (w tym NATURA 2000) na zasadach zrównoważonego rozwoju. Zawiązywanie partnerstwa samorządu i organizacjami pozarządowymi (NGO), delegowanie zadań, wsparcie finansowanie, jest szansą na rozwój zasobów ludzkich. Budowanie współpracy międzypokoleniowej łącznie doświadczenia z nowymi umiejętnościami to nowe wyzwanie również dla samorządu.	
	Str. 63	<u>Kształtowanie przestrzeni turystycznej</u> Propozycje kształtowania specyficznej przestrzeni turystycznej w granicach miasta Szczecina są nieprecyzyjne. Szczecin posiada specyficzne położenie geograficzne i przestrzenne, wobec tego należy w sposób jasny przedstawić propozycje.	Uwaga bezzasadna
	Str. 63	<u>Budowa systemów rozwijających turystykę</u> Brak uszczegółowienia proponowanych systemów ogranicza ocenę zasadności ich budowy.	Komentarz subiektywny
	Str. 63	<u>Wzmocnienie pozycji gminy na rynku turystycznym</u> <ul style="list-style-type: none"> kreowanie wizerunku miasta Szczecina, jako morskiej (bałtyckiej) destynacji turystycznej, Wniosek jest niezasadny ze względu na dużą odległość Szczecina od linii brzegowej Bałtyku (około 80 km drogą lądową). Szczecin jako destynacja przyrodnicza łączy walory turystyczne wód śródlądowych z zatokowymi morskimi. Jest objęty programem NATURA 200 (patrz prace Urzędu Morskiego dla obszarów NATURA 2000 w latach 2013-2014).	Uwaga odrzucona
	Str. 63	<u>Partnerstwa na rzecz rozwoju aktywnej turystyk wodno-lądowej</u> W tej części Programu pominięto rolę organizacji pozarządowych (NGO), podmiotów ekonomii społecznej, klubów nie tylko żeglarskich, społeczności lokalnych.	Uwaga uwzględniona
	Str. 63	<u>5. Określenie obszarów priorytetowych.</u> Przedstawione propozycje rozwoju markowych produktów turystycznych nie uwzględniają szczególnych walorów i atrakcji wodno – lądowych charakterystycznych dla Szczecina – należy zdecydowanie wzmocnić ten obszar projektu.	Uwaga uwzględniona
Z. Zbroja – Transgraniczny Klaster s.w. BSzB	Str. 64	<u>6. Partnerstwo - identyfikacja interesariuszy</u> PROGRAM TURYSTYCZNEGO ROZWOJU AKWENÓW I TERENÓW NADWODNYCH SZCZECINA dotyczy głównie partnerów w granicach Szczecina. Silny akcent w projekcie Programu na tzw. partnerów zewnętrznych świadczy o braku propozycji współpracy na akwenach i terenach nawodnych Szczecina.	Uwaga bezzasadna. Partnerzy tworzą m.in. sieć projektu MARRIAGE.
Z. Zbroja – Transgraniczny Klaster s.w. BSzB	Str. 64	<u>Pozyskiwanie turystów z nowych rynków docelowych:</u> - rozszerzenie, we współpracy z Polską Organizacją Turystyczną działań promocyjnych miasta na perspektywiczne rynki turystyczne w tym rynek azjatycki. Jest to zbyt kosztowna propozycja w stosunku do spodziewanych efektów. Brak	Uwaga częściowo zasadna

		propozycji współpracy z landami niemieckimi Berlin, Brandenburgia i Meklenburgia Pomorze Przednie z wykorzystaniem niepowtarzalnych akwenów i szlaku wodnego BSzB.	
Z. Zbroja – Transgraniczny Klaster s.w. BSzB	Str. 64	<u>Określenie priorytetowych usług.</u> Wymienione poniżej działa nie są usługami: - tworzenie sieci przystani poprzez budowę nowych wraz z odpowiednim zapleczem, - przygotowanie projektu zagospodarowania nabrzeża ... - pozyskanie finansowania na realizację inwestycji w zakresie budowy terminala dedykowanego obsłudze morskich statków wycieczkowych ... - przygotowanie, we współpracy z administracją samorządową projektów ...	Uwaga częściowo zasadna
	Str. 64	<u>W dziale 6. Partnerstwo - identyfikacja interesariuszy.</u> Pominięte zostały landy: Berlin, Meklenburgia Pomorze Przednie, Brandenburgia.	Uwaga bezzasadna
Zachodniopomorski Klaster Żeglarski – Oddział Szczecin	Str. 64-75	Wśród wielu obszernie przedstawianych rodzajów interesariuszy brakuje najbardziej istotnych podmiotów, które bezpośrednio tworzą ofertę turystyki i rekreacji i które dzięki temu generują ruch turystyczny i wpływy do gospodarki regionu. Należy dodać grupę przedsiębiorstw, które prowadzą działalność związaną bezpośrednio z obsługą rekreacji i turystyki wodnej (organizacja rejsów, obozów i szkoleń żeglarskich, czartery jachtów, mariny i hotele) oraz firm paraturystycznych (świadczących serwis, naprawy i produkcję jachtów i innego sprzętu pływającego, postój i zimowanie jednostek, tworzenie i wdrażanie nowych technologii). Są to podmioty, których dalszy byt jest często uzależniony od właściwie wdrażanego programu rozwoju a z drugiej strony mogą najwięcej do tworzenia i realizacji programu wnieść i powinny być szczególnie uwzględnione ich zdanie i interesy.	Uwaga częściowo zasadna
Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	Str. 68	Samorząd Województwa – 1 kropka – Wydział Turystyki, Gospodarki i Promocji – od 1 stycznia 2015 jest już Wydział Turystyki i Gospodarki, Biuro Turystyki	Prace nad Programem zakończono w październiku 2014 r. przed zmianami organizacyjnymi w samorządzie wojewódzkim.
Z. Zbroja – Transgraniczny Klaster s.w. BSzB	Str. 68	<u>Samorząd Woj. Zachodniopomorskiego.</u> Pominięto: Wydział Ochrony Środowiska; Wydział Rolnictwa i Rybactwa; Zespół Parków Krajobrazowych.	Uwaga uwzględniona
PTTK, Regionalny Oddział Szczeciński im. Stefana Kaczmarka	Str. 72	Rozdział: Organizacje turystyczne i sportowe; nie wymieniono PTTK ROS im. Stefana Kaczmarka w Szczecinie który na bazie Stacji Wodnej PTTK”Międzyodrze od 30 lat promuje rekreację i turystykę poprzez prowadzenie przez osoby o odpowiednich kwalifikacjach wycieczek kajakowych po Międzyodrzu, w tym cotygodniowych niedzielnych wycieczek dla mieszkańców Szczecina oraz ogólnopolskich spływów turystyki kwalifikowanej (Szczecińskie Liście Platanowe) kwalifikowanej (Szczecińskie Liście Platanowe)	Uwaga uwzględniona

Z. Zbroja – Transgraniczny Klaster s.w. BSzB	Str. 72	<u>Institucje administracji rządowej.</u> Pominięto: Zachodniopomorski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych; Regionalną Dyрекcją Lasy Państwowych w Szczecinie; Regionalną Dyрекcją Ochrony Środowiska w Szczecinie.	Uwaga uwzględniona
Polsteam Żegluga Szczecińska Sp. z o.o., Aleksandra Turbaczewska	Str. 73	Przewoźnicy śródlądowi – podane są nieaktualne dane. Brak uzasadnienia dla podawania informacji o tym, iż był wodolot, - stocznia też była...Armatozem m/s Odra Queen i Penne Queen jest Polsteam Żegluga Szczecińska Sp. z o.o. – jedyny armator świadczący regularnie rejsy po porcie Szczecin. Świadczące usługi czarteru statków pod szkolenia, konferencje i imprezy bankietowe.	Uwaga uwzględniona
Z. Zbroja – Transgraniczny Klaster s.w. BSzB	Str. 73	<u>Organizacje turystyczne i sportowe.</u> Pominięto: PTTK Regionalny Oddział Szczeciński im. Stefana Kaczmarka; Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe Województwa Zachodniopomorskiego; Okręg Polskiego Związku Wędkarskiego w Szczecinie.	Uwaga uwzględniona
Zachodniopomorski Klaster Żeglarski – Oddział Szczecin	Str. 74-75	Wśród przedstawionych, klastrow jako interesariusz powinien się znaleźć Zachodniopomorski Klaster Żeglarski, który reprezentuje ponad 50 podmiotów z Pomorza Zachodniego w tym z SOM, które prowadzą działalność związaną bezpośrednio z obsługą rekreacji i turystyki wodnej (organizacja rejsów, obozów i szkoleń żeglarskich, czartery jachtów, mariny i hotele) oraz firm paraturystycznych (świadczących serwis, naprawy i produkcję jachtów i innego sprzętu pływającego, postój i zimowanie jednostek, tworzenie i wdrażanie nowych technologii	Uwaga uwzględniona
Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	Str. 75	Klastry – akapit pod podpunktami – „Z inicjatywy biznesu i środowisk żeglarskich narodziła się utworzenia Zachodniopomorskiego Klastra Żeglarskiego – niepełne zdanie	Uwaga uwzględniona
Z. Zbroja – Transgraniczny Klaster s.w. BSzB	Str. 75	<u>Przewoźnicy śródlądowi i morscy.</u> Pominięto małe firmy świadczące usługi czarterów jachtów morskich.	Uwaga częściowo zasadna
Polsteam Żegluga Szczecińska Sp. z o.o., Aleksandra Turbaczewska	Str. 76; Rozdział: Planowanie działania z uwzględnieniem zadań inwestycyjnych i rewitalizacyjnych w obszarze turystycznym	<u>I. w zakresie organizacji i zarządzania w turystyce</u> – podkreślić należy, iż brak komórki zajmującej się profesjonalnie zagadnieniami turystyki, co za tym idzie brak znajomości trendów i potrzeb w tym obszarze. Brak realnych prób aplikowania sprawdzonych rozwiązań, brak praktyków w zarządzaniu turystyką. Choćby w promocji i budowaniu marki turystycznej.	Uwaga uwzględniona
		<u>II. w zakresie edukacji</u> - brak implementacji przynależności do środowiska wodnego od najmłodszych lat. Brak programów edukacyjnych wiedzy o morzu, mieście etc. Oprócz oddolnych inicjatyw np. rejsy edukacyjne dla dzieci i młodzieży białej floty (Odra Queen) czy konkursów wiedzy o morzu.	GM szczecin realizuje Program Edukacji MOskiej w Szczecinie.
		<u>III. w zakresie rozwoju infrastruktury</u> – należy utworzyć centra informacji turystycznej w miejscach, do których turyści zarówno „wodni” jak i „lądowi” docierają w pierwsze kolejności np. Wały Chrobrego – strategiczny punkt każdego turysty witającego w Szczecinie.	Uwaga uwzględniona

		IV w zakresie rozwoju produktów turystycznych – z otwartością pokłonimy się i współtworzyć możemy trasy zgodnie z pkt. 3,6,9,12,13,14 w ramach żeglugi śródlądowej m/s Odra Queen i Peene Queen	Uwaga uwzględniona
		V. w zakresie aktywizacji mieszkańców – najważniejszym elementem jest zapoznanie z walorami wodnego miasta mieszkańców, począwszy od dzieci i młodzieży po mieszkańców w wieku średnim. Rozbudzenie pasji do wody i jej atutów. Nie będzie to możliwe bez wyspecjalizowanych marketingowców i wizjonerów	Uwaga uwzględniona
		III. W zakresie rozwoju infrastruktury – nie uwzględniono potrzeby rewitalizacji istniejących zasobów infrastrukturalnych jak stacje wodne, przystanie kajakowe i żeglarskie	Do dalszej analizy
Z. Zbroja – Transgraniczny Klaster s.w. BSzB	Str. 76	... Promocja Szczecina, jako destynacji morskiej morsko-rzecznej, wymaga poprawy dostępności dla statków pasażerskich morskich i rzecznych ...	Uwaga dyskusyjna
Lech Lewandowski	Str. 77	p.7/II „W zakresie edukacji” 7. Podjęcie zdecydowanych kroków, we współpracy z Polskim Związkiem Żeglarskim, mających na celu reaktywację Centralnego Ośrodka Żeglarstwa w Trzebieży jako ogólnopolskiego i wiodącego ośrodka szkolenia żeglarskiego (którym niewątpliwie był w latach 70 i 80 ubiegłego wieku)	Do dalszej analizy
Lech Lewandowski	Str. 78	W p. 7/III „W zakresie rozwoju infrastruktury” należało by umieścić trochę konkretów i dodatkowo przewidzieć: p. 21. Doposażenie rejonu turystyczno-rekreacyjnego Szczecina w odpowiednią jednostkę pływającą do zbierania pływających zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (a może i w Świnoujściu).	O ile uwaga jest zasadna, to jednak nie leży w kompetencjach UMS.
Lech Lewandowski	Str.78	W p. 7/III, dopisać: p.22. Przeprowadzenie dokładnego przeglądu terenów nadwodnych Międzyodrza, nabrzeży portowych oraz terenów po stoczniowych i opracowanie szczegółowego planu ich istniejącego zagospodarowania celem rozeznania i wskazania obszarów rozwojowych oraz obszarów, których szybka rewitalizacja podniesie atrakcyjność tych terenów turystycznie i rekreacyjnie (kompleksowa strategia zagospodarowania terenów tego wymaga)	Uwaga przekazana do BPPM
Lech Lewandowski	Str.78	W p. 7/III , dopisać: p.23 Znalezienie zainteresowanych i przeprowadzenie rozeznania w kierunku wybudowania wioski wioślarskiej z infrastrukturą do rozgrywania regat wioślarskich i kajakarskich oraz kompleksowym zapleczem na poziomie światowym z możliwością całorocznego wykorzystania rekreacyjnego przez mieszkańców regionu	Uwaga uwzględniona
Stowarzyszenie „Skolwin i My”	Str. 78 pkt 2	Budowa i rozbudowa sieci marin i portów, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb kajakarzy. Pełniejsze wykorzystanie Międzyodrza oraz Cieśnicy i Łarpi	Do dalszej analizy; uwagę przekazano do SSOM, BPPM, RBGP WZ
Stowarzyszenie „Skolwin i My”	Str. 78 pkt 4	Wytyczenie i zbudowanie infrastruktury łączącej turystykę wodną z rowerową. Rozwinięta i dalej rozbudowywana infrastruktura ścieżek rowerowych wymaga połączenia z nimi szlaków wodnych. Wprowadzić należy czarter łodzi motorowej	Jw.

		umożliwiającej zabranie rowerów. Budowa widokowych-skarpa nadodrzańska- tras rowerowych przez dzielnice północne Szczecina oraz nowym wałem przeciwpowodziowym Skolwin-Mścicino-Police. Na brzegach wzdłuż Cieśnicy i Łarpi budowa pomostów do cumowania kajaków i małych łodzi.	
Stowarzyszenie „Skolwin i My”	Str. 78 pkt 5	Udrożnienie kanałów i dróg wodnych na obszarze Międzyodrza oraz Cieśnicy i Łarpi. Poprawiona zostanie dostępność żeglugi śródlądowej m.in. do Berlina. Połączenia śródlądowe staną się atutem Szczecina po zrealizowaniu działań rewitalizacyjnych	jw
Stowarzyszenie „Skolwin i My”	Str. 78 pkt 6	Rewitalizacja terenów nadwodnych w północnych dzielnicach Szczecina (Stołczyn, Skolwin). Budowa marin i stanic wodniackich.	Uwaga uwzględniona
HYDRODREN Jacek Cieślak	Str. 78	P.III. 1 – W zakresie rozwoju infrastruktury - uzupełnienie dotyczące tramwaju wodnego, następującej treści: „Uruchomienie tramwaju wodnego łączącego prawobrzeżną i lewobrzeżną część Szczecina, kursującego pomiędzy Jeziołem Dąbie Małe a przystanią w rejonie Kępy Parnickiej na Odrze Zachodniej	Uwagę przekazano do BPPM
Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	Str. 79	Planowane działania z uwzględnieniem zadań inwestycyjnych i rewitalizacji w obszarze turystyki – III. W zakresie rozwoju infrastruktury – proponujemy dodanie podpunktu: „Wspieranie Związku Portów i Przystani Żeglarskich – Lokalnej Organizacji Turystycznej Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego w zakresie rozwoju Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego” (zwłaszcza z uwagi na fakt, iż w pkt 15 znajduje się wspieranie Transgranicznego Klastra Szlak Wodny Berlin-Szczecin-Bałtyk.	Uwagę odrzucono
Z. Zbroja – Transgraniczny Klaster s.w. BSzB	Str. 79	<u>III. W zakresie rozwoju infrastruktury: 21./ Zasadne jest zbudowanie Interaktywnego Muzeum Fal (Muzeum Morskiego) na Łasztowi autorstwa nieżyjącego profesora Jerzego Stelmacha.</u>	Do dalszej analizy; uwagę przekazano do BPPM
Z. Zbroja – Transgraniczny Klaster s.w. BSzB	Str. 79	22./ Wyznaczenie i pogłębienie toru wodnego od Centrum Edukacji Wodnej i Żeglarskiej w Szczecinie (przez Małe J. Dąbie) do Dużego J. Dąbie. Zasadne jest pogłębienie toru wodnego do głębokości min. 3 m we współpracy z RZGW. Obecne wahania poziomu wody na Małym J. Dąbie dochodzą do 1,5 m i ograniczają żeglugę jachtów po tym akwenie.	Uwagę przekazano do Urzędu Morskiego
Z. Zbroja – Transgraniczny Klaster s.w. BSzB	Str. 79	23./ Zasadne jest udrożnienie (oczyszczenie z dzikich wodnych roślin) Kanału Węża połączonego z Świętą łączącą rz. Odrę z J. Dąbie	Jw.
Z. Zbroja – Transgraniczny Klaster s.w. BSzB	Str. 79	24./ Likwidacja dzikich stanowisk wędkarskich w Zdrojach na przeciwko wyspy Siedliska Kępa.	Jw.
PTTK, Regionalny Oddział Szczeciński im. Stefana Kaczmarka	Str. 80	Do pktu 14 – dodać Park Krajobrazowy „Dolina Dolnej Odry” (unikatowy teren w skali Europy, przyroda, obiekty hydrologiczne)	Uwaga częściowo zasadna
Stowarzyszenie „Skolwin i My”	Str. 80 pkt 5	Opracowanie szlaków kajakowych i żeglarskich, a także ich oznakowanie i opisanie. W szczególności na zainteresowanie zasługuje rzeka Płonia i szlaki kajakowe. Należy	Uwaga uwzględniona

		kontynuować inicjatywy tj. spływ rzeką Płonią, miejska wycieczka kajakowa „Szczecińska Wenecja”, niedzielne wycieczki kajakowe do parku krajobrazowego Dolina Dolnej Odry; szlakiem Dzikiej Płoni. Nie należy zapominać też o Cieśnicy i Łarpi.	
Stowarzyszenie „Skolwin i My”	Str. 80 pkt 6	Opracowanie ścieżek przyrodniczych, promujących wyjątkowe tereny rozlewisk Międzyodrza w powiązaniu z istniejącymi szlakami oraz terenów zalewowych Cieśnicy i Łarpi	Do dalszej analizy
Stowarzyszenie „Skolwin i My”	Str. 80 pkt 15	Należy stworzyć produkt – „Północna Brama Szczecina” zlokalizowany na północnych rogatkach miasta – w Skolwinie. Przystań żeglarska klubu Świt oraz planowana stacja wodniacka „Wodna” mogą być impulsem lokalnego rozwoju usług turystyki wodniackiej. Przygotowanie miejsc postojowych dla rowerów, parkingów, budowa ogólnodostępnego slipu przyczynią się do rozwoju usług gastronomicznych i noclegowych. Skolwin stanowi doskonałą bazę wypadową na Jezioro Dąbskie , wrak „betonowca” , Zalew Szczeciński. Należy stworzyć produkt – „Północna Brama Szczecina” zlokalizowany na północnych rogatkach miasta – w Skolwinie. Przystań żeglarska klubu Świt oraz planowana stacja wodniacka „Wodna” mogą być impulsem lokalnego rozwoju usług turystyki wodniackiej. Przygotowanie miejsc postojowych dla rowerów, parkingów, budowa ogólnodostępnego slipu przyczynią się do rozwoju usług gastronomicznych i noclegowych. Skolwin stanowi doskonałą bazę wypadową na Jezioro Dąbskie , wrak „betonowca” , Zalew Szczeciński.	Do dalszej analizy
Z. Zbroja – Transgraniczny Klaster s.w. BSzB	Str. 80	<u>IV. W zakresie rozwoju produktów turystycznych 7./</u> Wydłużenie Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, z wykorzystaniem doświadczeń i współpracy w ramach Projektu „MARRIAGE”. Zachodniopomorski Szlak Żeglarski jest nazwą sieci portów i przystani często błędnie interpretowanym jako „Szlak”. Proponowana sieć nie jest w pełni dostępna dla jachtów morskich co nie uprawnia jej do nazywania szlakiem.	Uwaga dyskusyjna
	Str. 80	8./ Stworzenie produktu turystyki wrakowej. Wzrasta liczba osób posiadających umiejętności nurkowania. Turystykę podwodną można wzbogacić o „podwodne safari”. Specjalnie dla takiej turystyki Urząd Morski wyznacza stosowne obszary. Jest to szczególnie popularna forma spędzania czasu wolnego po stronie niemieckiej. Na akwenach w granicach miasta Szczecina brak jest szczególnych miejsc na tego typu turystyki. Akweny są płytkie i bardzo zamulone i nie podlegają Urzędowi Morskiemu.	Uwaga uwzględniona
	Str. 80	9./ Stworzenie produktu turystyki wędkarskiej w zakresie wędkarstwa morskiego oraz śródlądowego oraz rozwój peskaturyzmu - nowej koncepcji, będącej odpowiednikiem agroturystyki w rybołówstwie. Wędkarstwo morskie nie dotyczy miasta Szczecina. Uprawianie tej turystyki zasadne jest na akwenach morskich. Zbyt	Uwaga uwzględniona

		duża odległość do morskich wód dyskwalifikuje tę propozycję dla Szczecina	
Z. Zbroja – Transgraniczny Klaster s.w. BSzB	Str. 80	12./ Wykreowanie nowych atrakcji wodnych, np. betonowiec na jeziorze Dąbie i wykorzystanie go w działaniach kulturalnych (np. Festiwal Szantowy). Wrak statku betonowego nie nadaje się do wykorzystania w działaniach kulturalnych. Mała powierzchnia użytkowa pokładu, brak zaplecza i mediów (w połączeniu z lądem), wysokie koszty sezonowej eksploatacji, obszar narażony na silne wiatry północno-zachodnie, duża odległość i brak komunikacji wodnej do Centrum Szczecina, dyskwalifikuje ten projekt.	Uwaga uwzględniona
	Str. 80	<u>V. W zakresie aktywizacji mieszkańców</u> 1./ Edukacja zmierzająca do powiększenia grupy mieszkańców świadomych, że akweny wodne i turystyka wodno –lądowa miasta są jego atutem.	Uwaga uwzględniona
	Str. 80	4./ Wspieranie rozwoju przedsiębiorczości ekologicznej w obszarach przyrodniczych (w tym Natura 2000) na zasadach zrównoważonego rozwoju.	Uwaga uwzględniona
	Str. 81	<u>VI. Inne działania</u> 2. Podjęcie działań mających na celu zmianę granic wód morskich w Szczecinie. Na wodach morskich obowiązują bardziej rygorystyczne przepisy dotyczące prowadzenia jednostek pływających. Teza błędna. Wody morskie w Szczecinie dotyczą tylko portu morskiego i prowadzonego do niego toru wodnego dla statków morskich, który jest wydzielonym obszarem w granicach miasta Szczecina na mocy Ustawy.	Uwagę przekazano do BPPM
Lech Lewandowski	Str. 81	Poniższe punkty 5 i 6 należy umieścić w p. 7/III (str. 78) jako zadania priorytetowe 5. Uporządkowanie kwestii własnościowych na obszarach nadwodnych wskazanych do rewitalizacji. 6. Opracowanie kompleksowej strategii zagospodarowania terenów nadwodnych Międzyodrza. Umieszczenie tych tematów w podpunkcie „inne” sugeruje marginalne znaczenie, a tymczasem niejasna sytuacja własnościowa jest moim zdaniem największą bolączką odstraszać potencjalnych inwestorów oraz przedłużającą cykl uzyskiwania pozwolenia na budowę i realizacji wszelkich inwestycji.	Uwaga odrzucona
Lech Lewandowski	Str. 82	Jako uzasadnienie powyższej uwagi nr 4 należy w p. 8 (str. 82) dopisać: „polepszenie atrakcyjności inwestycyjnej i łatwiejsze pozyskanie inwestorów dzięki jednoznacznej sytuacji własnościowej terenów przeznaczonych do rewitalizacji i na szerokorozumiane inwestycje rekreacyjno-turystyczne.	Uwaga przyjęta
Z. Zbroja – Transgraniczny Klaster s.w. BSzB	Str. 83	<u>Efekty operacyjne Programu to:</u> - wzmocnienie wizerunku i roli ZROT, jako jednostki koordynującej oraz inicjującej działania istotne dla rozwoju produktów turystycznych, w tym sieciowych o	Uwaga uwzględniona

		zasięgu ponadregionalnym i związanych stricte z budowaniem wizerunku; Według dostępnych i przedstawianych opinii podczas ogólnopolskich konferencji turystycznych sieć POT obejmujące ZROT, LOT nie spełnia oczekiwań społeczności lokalnych. Jest to struktura zmonopolizowana, niedopuszczająca inne podmioty do wspólnej działalności turystycznej i promocji. Powstające nowe niezależne lokalne inicjatywy, jako podmioty ekonomicznej lub NGO dają nowe szanse na aktywizację społeczności lokalnych.	
Z. Zbroja – Transgraniczny Klaster s.w. BSzB	Str. 85	Program wpisuje się w koncepcję „ Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego – sieć portów i przystani” kompleksowego ponadregionalnego produktu turystycznego tworzonego na terenie województwa zachodniopomorskiego. Projekt „Sieć portów i przystani” ograniczy wizerunek miasta Szczecina. Istnieje zagrożenie ograniczenia i sprowadzenia wizerunku miasta do funkcji portowych. Projekt ten pomija współpracę transgraniczną. Autorzy projektu skoncentrowali się głównie na infrastrukturze portów i przystani w województwie zachodniopomorskim z pominięciem aktywizacji lokalnych społeczności.	Uwaga odrzucona
Polsteam Żegluga Szczecińska Sp. z o.o., Aleksandra Turbaczevska	Str. 86	11. Działania marketingowe – Menadżer turystyki wodnej – wskazanie na doświadczonego praktyka	Uwagę uwzględniono
Lech Lewandowski	Str. 87, Finansowanie wdrażania Programu	Proponuję ujęcie w p. 12: „Przewiduje się realizację przedsięwzięć poprzez zwiększenie udziału miasta (gminy) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.	Uwagę uwzględniono
Klub Kayak Szczecin Stowarzyszenie Rozwoju Kajakarstwa	Rozdział 7 „Planowane działania z uwzględnieniem zadań inwestycyjnych i rewitalizacyjnych w obszarze turystycznym”	Uzupełnienie o: I. W zakresie organizacji i zarządzania w turystyce; 1. Sugerujemy przywrócenie w strukturze organizacyjnej Urzędu Miejskiego komórki organizacyjnej odpowiedzialnej za turystykę. Do zadań tej komórki winno należeć inicjowanie działań i merytoryczny nadzór na etapie tworzenia, a następnie dbałość o warunki do rozwoju produktów turystycznych	Uwagę uwzględniono
Klub Kayak Szczecin Stowarzyszenie Rozwoju Kajakarstwa		Uzupełnienie o: I. W zakresie organizacji i zarządzania w turystyce - 2. Gmina winna inicjować, wspierać i brać udział w wyspecjalizowanych branżowo/dziedzinowo lokalnych organizacjach turystycznych (LOT) i branżowych klastrach turystycznych obejmujących swoim obszarem działania co najmniej tereny/szlaki na terenie SOM.	Uwagę przekazano do SSOM
Klub Kayak Szczecin Stowarzyszenie Rozwoju Kajakarstwa	Rozdział 7 „Planowane działania z uwzględnieniem zadań inwestycyjnych i	Uzupełnienie o: I. W zakresie organizacji i zarządzania w turystyce - 3. Utrzymanie elementów infrastruktury przyjaznego brzegu, a przede wszystkim świadczenie usług turystyczno-rekreacyjnych opartych na tej infrastrukturze w ramach sieci KaYSzczecin, powinno odbywać się w zestandaryzowany, jednolity sposób na obszarze SOM na zasadzie użyczenia/dzierżawy ich podmiotom prowadzącym działalność gospodarczą	Do dalszej analizy

	rewitalizacyjnych w obszarze turystycznym”	w oparciu o umowę franszyzy. Uzupełnienie o: I. W zakresie organizacji i zarządzania w turystyce - 4. Należy zasugerować/zainicjować działalność ratownictwa morskiego SAR na morskich wodach wewnętrznych RP i wodach portu Szczecin ukierunkowaną również na ratownictwo użytkowników pływającego sprzętu rekreacyjnego i turystycznego	Uwaga uwzględniona
Klub Kayak Szczecin Stowarzyszenie Rozwoju Kajakarstwa	Rozdział 7 „Planowane działania z uwzględnieniem zadań inwestycyjnych i rewitalizacyjnych w obszarze turystycznym”	Uzupełnienie o: II. W zakresie edukacji - Edukację wodniacką (a nie jak obecnie kosztowną morską) dzieci i młodzieży winny zostać objęte przynajmniej raz w ciągu danego etapu edukacji każde dziecko. Edukacja ta winna stanowić uatrakcyjnienie zajęć wychowania fizycznego (i tym sensie być obowiązkowa) i polegać na rzeczywistym kontakcie z wodą i sprzętem wodniackim. Te zajęcia wodniackie winny być prowadzone na akwenach, które nie stwarzają nawet okresowego zagrożenia bezpieczeństwa dla dzieci, czy młodzieży (co w zasadzie ogranicza, a nawet wyklucza, prowadzenia zajęć na jez. Dąbie i Odrze)	Do dalszej analizy
		Uzupełnienie o: II. W zakresie edukacji - Turystyczne szkolnictwo średnie i wyższe nie powinno ograniczać się do hotelarstwa, a obejmować również przyuczenie do prowadzenia rozmaitych imprez i eventów wodniackich	Uwaga uwzględniona
Klub Kayak Szczecin Stowarzyszenie Rozwoju Kajakarstwa	Rozdział 7 „Planowane działania z uwzględnieniem zadań inwestycyjnych i rewitalizacyjnych w obszarze turystycznym”	Uzupełnienie o: III. W zakresie rozwoju infrastruktury - W przypadku ograniczonej ilości środków finansowych na realizację Programu... należy ograniczyć, bądź też całkowicie zaniechać realizacji kosztownej, mało efektywnej gospodarczo, turystycznie i rekreacyjnie, a także adresowanej do wąskiego rynku koncepcji waterfrontu i zastąpić ją adresowaną do szerokiej grupy osób wszystkich mieszkańców Szczecina (kajakarzem i wędkarzem może być każdy) a także szerokiego grona turystów krajowych i zagranicznych koncepcją tworzenia przyjaznego brzegu zawierającą wszystkie n.w. bądź też tylko niektóre z elementów infrastruktury przyjaznego brzegu (pomosty, slipy, multislipy, stacje, przystanie, szalety, szatnie, miejsca biwakowe, pola namiotowe, hangary, wypożyczalnie, zakątki, miejsca na ogniska, woda pitna itp.), które winny być zlokalizowane w gęstości odpowiedniej do walorów turystycznych i rekreacyjnych akwenu (a przede wszystkim do wymogów bezpieczeństwa trasy), na nabrzeżach przylegających do planowanych szlaków rekreacyjno-turystycznych	Do dalszej analizy
		Uzupełnienie o: III. W zakresie rozwoju infrastruktury - Szkieletowe elementy infrastruktury przyjaznego brzegu (stacje z wypożyczalniami kajaków) winny tworzyć wynikającą z wizji Kayak Szczecin sieć <i>KaySzczecin</i> . Stacje sieci <i>KaySzczecin</i> winny być połączone drogą wodną, komunikacją publiczną (także bezpośrednio z koleją polską i niemiecką – Stacja Szczecin Główny) i internetowym systemem informatycznym, co umożliwi atrakcyjną, wygodną, a przede wszystkim bezpieczną turystykę i rekreację na	Do dalszej analizy

		wodzie w systemie <i>one way</i> .	
Klub Kayak Szczecin Stowarzyszenie Rozwoju Kajakarstwa	Rozdział 7 „Planowane działania z uwzględnieniem zadań inwestycyjnych i rewitalizacyjnych w obszarze turystycznym”	Uzupełnienie o: III. W zakresie rozwoju infrastruktury: Infrastruktura Przyjaznego Brzegu winna być wykonywana z odpowiednio oznakowanych barwami floating garden stypizowanych elementów. Elementy te winny być zaprojektowane z inicjatywy i na koszt Gminy i skatalogowane w powszechnie dostępnym otwartym Katalogu Floating Garden – elementy Przyjaznego Brzegu.	Jw.
		Uzupełnienie o: III. W zakresie rozwoju infrastruktury: Kolejność realizacji zadań z zakresu infrastruktury przyjaznego brzegu winna być określana na podstawie kompleksowej oceny i analizy walorów rekreacyjnych i turystycznych obszaru uwzględniających atrakcyjność krajobrazową i sportoworekreacyjną, dostępność i przystępność (dla ogółu mieszkańców, rodzin, osób starszych i niepełnosprawnych), aspekty prozdrowotne, społeczne i ekonomiczne, efektywność nakładów oraz ilość tworzonych miejsc pracy (z uwzględnieniem oceny nakładów na jedno stanowisko pracy)	Jw.
		Uzupełnienie o: III. W zakresie rozwoju infrastruktury: Z uwagi na fakt, że już w przypadku pobieżnej kompleksowej analizy walorów, dolina rzeki Płoni uzyskuje zdecydowaną przewagę we wszystkich analizowanych kategoriach, dolinę tę należy zagospodarować turystycznie w pierwszej kolejności, tworząc w niej dostępny również dla rodzin, osób starszych i niepełnosprawnych, innowacyjny wyposażony w pływające ślizgi umożliwiające pokonywanie stopni wodnych bez wysiadania z kajaka Kajakowy Szlak Cystersów, ścieżki rowerowe, dydaktyczne ścieżki przyrodnicze i historyczne	jw
		Uzupełnienie o: III. W zakresie rozwoju infrastruktury: Należy odzyskać dla społeczeństwa miasta i SOM wyspę Wielka Kępa i uruchomić na niej Plażę Mieleńską jako kąpielisko dla wodniaków, a w dalszym etapie także dla mieszkańców miasta i SOM	jw
Klub Kayak Szczecin Stowarzyszenie Rozwoju Kajakarstwa	Rozdział 7 „Planowane działania z uwzględnieniem zadań inwestycyjnych i rewitalizacyjnych w obszarze turystycznym”	Uzupełnienie o: III. W zakresie rozwoju infrastruktury: Celem zagwarantowania prawa powszechnego korzystania z wód publicznych i dostępu do linii brzegowej wód, należy przystąpić do przewidzianego art. 28 Prawa Wodnego wyznaczenia części nieruchomości umożliwiających dostęp do wody (zgodnie z w/w przepisem wyznacza je wójt, burmistrz lub prezydent miasta w drodze decyzji, przyznając właścicielowi gruntu stosowne odszkodowanie)	Jw.; uwagę przekazano do BPPM
		Uzupełnienie o: III. W zakresie rozwoju infrastruktury: Szerszy rozwój rekreacji i turystyki wodnej na obszarze jez. Dąbie powinien być poprzedzony: - stworzeniem systemu ostrzegawczego wodniaków przed białym szkwałem, - wyposażeniem jeziora w elementy przyjaznego brzegu umożliwiające dotarcie do	Do dalszej analizy

		bezpiecznego, twardego gruntu w ciągu 1 godz. Od otrzymania sygnału o zagrożeniu, również jednostkom pływającym z napędem wiosłowym.	
		Uzupełnienie o: III. W zakresie rozwoju infrastruktury: Stworzyć niebieski szlak historyczny wodnego Szczecina w postaci umieszczonych na bulwarach (tak w części spacerowej jak i odwodnej) tablic opisujących historyczne lokalizacje nawodne Szczecina, a w szczególności lokalizację pierwotnego portu słowiańskiego	Do dalszej analizy
		Uzupełnienie o:III. W zakresie rozwoju infrastruktury: Należy wypracować (w porozumieniu z Urzędem Morskim i Zarządem Portu Szczecin), a następnie upowszechnić wśród turystów, zasady i regulamin poruszania się jednostek rekreacyjnych i sportowych po morskich wodach wewnętrznych RP i wodach portu Szczecin	Do dalszej analizy
Klub Kayak Szczecin Stowarzyszenie Rozwoju Kajakarstwa	Rozdział 7 „Planowane działania z uwzględnieniem zadań inwestycyjnych i rewitalizacyjnych w obszarze turystycznym”	Uzupełnienie o: IV. W zakresie rozwoju produktów turystycznych Rozważyć celowość rezygnacji z organizacji wielkich i bardzo kosztownych imprez wodniackich w stylu Tall Ship Races i wprowadzenia w ich miejsce większą ilość mniejszych, ale częstszych własnych (np. Dni Odry) budujących tożsamość i bardziej aktywizujących mieszkańców i turystów do rekreacji wodzie imprez	Uwaga odrzucona w całości
		Uzupełnienie o: IV. W zakresie rozwoju produktów turystycznych Wrócić do organizacji budujących wodniacką tożsamość mieszkańców miasta i jego popularność wśród turystów zagranicznych cyklicznych weekendowych Kajakowych Spacerków po Szczecinie a w szczególności KAJAKOWYCH SPACERKÓW WZDŁUŻ BULWARÓW (po trasie, proponowanego w pkt. III. historycznego szlaku niebieskiego)	Do dalszej analizy
Klub Kayak Szczecin Stowarzyszenie Rozwoju Kajakarstwa	Rozdział 7 „Planowane działania z uwzględnieniem zadań inwestycyjnych i rewitalizacyjnych w obszarze turystycznym”	Uzupełnienie o: IV. W zakresie rozwoju produktów turystycznych Wprowadzić stałe dostępne również dla rodzin z dziećmi i osób starszych wodniackie imprezy pontonowe na dolnym odcinku rzeki Płoni pod hasłem Poznaj Płonię na pontonie	Do dalszej analizy
		Uzupełnienie o: IV. W zakresie rozwoju produktów turystycznych Organizować coroczne Kajakowe nawały na Wały tj. gwiazdźtiste złoty kajakarzy SOM, ZP, PL na Wały Chrobrego z miasteczkiem kajakowym na wyspie Grodzkiej.	Do dalszej analizy
		Uzupełnienie o: IV. W zakresie rozwoju produktów turystycznych Zainicjować we współpracy z ICF i zorganizować po raz pierwszy w Szczecinie wędrujący po świecie cykliczny Światowy Złoty Kajakarzy – Big Kayak (w przypadku pierwszego złoty w Szczecinie z trasą hardcorową poprzez Bałtyk być może z komandorem Olkiem Dobą)	Do dalszej analizy
		Uzupełnienie o: IV. W zakresie rozwoju produktów turystycznych Organizować ogólnopolski, powszechnie dostępny dla amatorów Półmaraton kajakowy po Szczecinie na opracowanej i sprawdzonej przez Kayak Szczecin trasie o dł.	Do dalszej analizy

		ok. 22,2 km (Most Długi, Odra, Kanał Odyńca, Most Kolejowy, Regalica, Parnica, Kanał Zielony, Most Długi)	
		Uzupełnienie o: IV. W zakresie rozwoju produktów turystycznych Organizować dla wojsk PL, korpusu NATO, a także pozostałych służb mundurowych (policja, straż miejska, straż pożarna), zorganizowanych w odpowiednie kajakowe armady, Kajakowe manewry w formie paramilitarnych zawodów kajakowych, sprawdzających sprawność fizyczną i organizacyjną tych służb (cros kajakowy, minowanie i rozminowywanie, pokonywanie przeszkód, paintball, biegi na orientację itp.) na wodach miasta z finałem przy bulwarach miejskich i na Wałach Chrobrego, a także imprezy rekreacyjne dla rodzin tych służb.	Do dalszej analizy
Polsteam Shipping Agency spz oo., G. Włoch		Szczegółowe uwagi i komentarze dot. całego Programu	Uwzględniono w całości

Zastosowane skróty w zestawieniach tabelarycznych:

BPPM – Biuro Planowania Przestrzennego Miasta w Szczecinie

BS – Biuro Strategii

GMS – Gmina Miasto Szczecin

LPR – Lokalny Plan Rewitalizacji

SSOM – Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

RBGP WZ – Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

UMS – Urząd Miasta Szczecin